



22.09.2021

Ärende/11

§ 282

Bolagisering av verksamheten i Helsingfors stads trafikaffärsverk

HEL 2021-006057 T 00 00 00

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade

- godkänna en överlåtelse av trafikaffärsverkets verksamhet, exklusive funktionerna som gäller metrons infra- och trafikantavtal, till ett aktiebolag som grundas (stadstrafikbolaget) och som omedelbart fortsätter affärsverksamheten, samt
- godkänna att ett bolag för stadstrafik grundas och om kapitaliseringen i samband med överföringen av affärsverkets funktioner.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande hemställningsklämmor:

- 1 Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om det finns en möjlighet till att det nya bolaget i sin verksamhet följer offentlighetslagen och de förtroendevaldas rätt till informationsåtkomst enligt koncerndirektivet. (Otso Kivekäs)
- 2 När stadsfullmäktige godkänner förslaget förutsätts att staden reder ut möjligheterna för att undersöka konsekvenserna av bolagiseringen för personalens trivsel i arbetet, arbetsvillkor och likabehandling. (Jenni Hjelt)
- 3 Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av förslaget att Helsingfors stad utreder möjligheterna att tillsammans med Vanda reda ut den ändamålsenligaste strukturen för bolaget, så att bolaget är framgångsrikt i den föränderliga omvärlden. (Eveliina Heinäluoma)
- 4 Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheterna att trygga personalens representation i styrelsen för det kommande bolaget, om stadsfullmäktige beslutar bolagisera HST. (Veronika Honkasalo)

Behandling

Stadsfullmäktige konstaterade att kanslichef Sami Sarvilinna är jävig att delta i behandlingen av ärendet på grund av generalklausulsjäv (förvaltningslagen 28.1 § punkt 7).



22.09.2021

Ledamoten Elina Kauppila understödd av ledamoten Veronika Honkasalo föreslog att stadsfullmäktige skulle besluta förkasta beslutsförslaget med följande motivering:

Beredningens strama tidtabell, bristerna i utvärderingen av de alternativa regionala genomförandesätten, avsaknaden av ett beslut om spårvägen i Vanda, de anställdas ovisshet och kriterierna för att bibehålla arbetsvillkoren samt bristfälligheten i garantierna om jämlika arbetsvillkor för nya och gamla anställda betyder att det inte finns förutsättningar för att projektet avancerar.

Ledamoten Laura Korpinen understödd av ledamoten Pirkko Ruohonen-Lerner föreslog att stadsfullmäktige skulle besluta förkasta beslutsförslaget med följande motivering:

Helsingfors stad bör sträva efter öppenhet i sin verksamhet, och i fråga om HST kan detta förverkligas bäst i den nuvarande formen som af-färsverk. Då det är fråga om ett naturligt monopol, finns ett särskilt behov av att säkra att spårtrafiken bevaras i stadens ägo. Att ägarskapet stannar hos staden kan bäst säkras utan en bolagisering. Samtidigt ser man till att inte heller den ekonomiska beslutanderätten flyttas från staden, och på det här sättet kan de röstberättigades "konsumentskydd" bättre beaktas i beslutsfattandet. I en koncernstruktur blir de anställdas ställning i ett separat bolag otrygg utan materiel, spårvägar och trafikeringsavtal som hör till spårvägstrafiken. Dessutom försätter bolagiseringen de anställda i en ojämlik situation, eftersom de nuvarande anställda överförs enligt gamla villkor, medan anställda som rekryteras i framtiden inte kommer att ha motsvarande förmåner i samma utsträckning.

Under diskussionen framställdes fyra förslag till hemställningsklämmor.

Ledamoten Otso Kivekäs understödd av ledamoten Jenni Hjelt föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om det finns en möjlighet till att det nya bolaget i sin verksamhet följer offentlighetslagen och de förtroendevaldas rätt till informationsåtkomst enligt koncerndirektivet.

Ledamoten Jenni Hjelt understödd av ledamoten Björn Månsson föreslog följande hemställningskläm:

När stadsfullmäktige godkänner förslaget förutsätts att staden reder ut möjligheterna för att undersöka konsekvenserna av bolagiseringen för personalens trivsel i arbetet, arbetsvillkor och



22.09.2021

Ärende/11

likabehandling.

Ledamoten Eveliina Heinäluoma understödd av ledamoten Pilvi Torsti föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av förslaget att Helsingfors stad utreder möjligheterna att tillsammans med Vanda reda ut den ändamålsenligaste strukturen för bolaget, så att bolaget är framgångsrikt i den föränderliga omvärlden.

Ledamoten Veronika Honkasalo understödd av ledamoten Mika Ebeling föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheterna att trygga personalens representation i styrelsen för det kommande bolaget, om stadsfullmäktige beslutar bolagisera HST.

Omröstningsordning

Förslagen om förkastande ställdes först mot grundförslaget. Efter det togs hemställningsklämmarna särskilt upp till omröstning.

5 omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, förkastande NEJ

JA-förslag: Stadsstyrelsen

NEJ-förslag: Förslaget förkastas. Beredningens strama tidtabell, bristerna i utvärderingen av de alternativa regionala genomförandesätten, avsaknaden av ett beslut om spårvägen i Vanda, de anställdas ovissheit och kriterierna för att bibehålla arbetsvillkoren samt bristfälligheten i garantierna om jämlika arbetsvillkor för nya och gamla anställda betyder att det inte finns förutsättningar för att projektet avancerar.

Ja-röster: 64

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljjavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Shawn Huff, Anniina Iskanus, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Sini Korpinen, Minna Lindgren, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva,



22.09.2021

Ärende/11

Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 21

Paavo Arhinmäki, Mika Ebeling, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Nuutti Hyttinen, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Tuomas Nevanlinna, Tom Packalén, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag i den här omröstningen.

6 omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, förkastande NEJ

JA-förslag: Stadsstyrelsen

NEJ-förslag: Jag föreslår att förslaget förkastas. Helsingfors stad bör sträva efter öppenhet i sin verksamhet, och i fråga om HST kan detta förverkligas bäst i den nuvarande formen som affärsverk. Då det är fråga om ett naturligt monopol, finns ett särskilt behov av att säkra att spårtrafiken bevaras i stadens ägo. Att ägarskapet stannar hos staden kan bäst säkras utan en bolagisering. Samtidigt ser man till att inte heller den ekonomiska beslutanderätten flyttas från staden, och på det här sättet kan de röstberättigades "konsumentskydd" bättre beaktas i beslutsfattandet. I en koncernstruktur blir de anställdas ställning i ett separat bolag otrygg utan materiel, spårvägar och trafikeringsavtal som hör till spårvägstrafiken. Dessutom försätter bolagiseringen de anställda i en ojämlik situation, eftersom de nuvarande anställda överförs enligt gamla villkor, medan anställda som rekryteras i framtiden inte kommer att ha motsvarande förmåner i samma utsträckning.

Ja-röster: 64

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Shawn Huff, Anniina Iskanus, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Ar-



22.09.2021

ja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Sini Korpinen, Minna Lindgren, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 21

Paavo Arhinmäki, Mika Ebeling, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Nuutti Hyttinen, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Tuomas Nevanlinna, Tom Packalén, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Pirkko Ruuhonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

7 Omröstningen

Ledamoten Otso Kivekäs hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om det finns en möjlighet till att det nya bolaget i sin verksamhet följer offentlighetslagen och de förtroendevaldas rätt till informationsåtkomst enligt koncerndirektivet.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 61

Hilka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Tom Packalén, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Pirkko Ruuhonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Pekka Sauri, Anni Sinnemäki, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar



22.09.2021

Blanka: 24

Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Maaret Castrén, Juha Hakola, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Anniina Iskanus, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Sini Korpinen, Otto Meri, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Risto Rautava, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Nina Suomalainen, Maarit Vierunen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Otso Kivekäs förslag till hemställningskläm.

8 omröstningen

Ledamoten Jenni Hjelts hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ.

JA-förslag: När stadsfullmäktige godkänner förslaget förutsätts att staden reder ut möjligheterna för att undersöka konsekvenserna av bolagiseringen för personalens trivsel i arbetet, arbetsvillkor och likabehandling.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 81

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Anniina Iskanus, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Tom Packalén, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Blanka: 4

Harry Bogomoloff, Arja Karhuvaara, Risto Rautava, Wille Rydman



Stadsfullmäktige godkände ledamoten Jenni Hjelts förslag till hemställningskläm.

9 omröstningen

Ledamoten Eveliina Heinäluomas hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av förslaget att Helsingfors stad utreder möjligheterna att tillsammans med Vanda reda ut den ändamålsenligaste strukturen för bolaget, så att bolaget är framgångsrikt i den föränderliga omvärlden.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 55

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Pia Kopra, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Tom Packalén, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Pekka Sauri, Anni Sinnemäki, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Nej-röster: 2

Joel Harkimo, Otto Meri

Blanka: 28

Harry Bogomoloff, Maaret Castrén, Mika Ebeling, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Harry Harkimo, Anniina Iskanius, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Seija Muurinen, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Risto Rautava, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Nina Suomalainen, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Eveliina Heinäluomas förslag till hemställningskläm.

10 omröstningen



22.09.2021

Ledamoten Veronika Honkasalos hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheterna att trygga personalens representation i styrelsen för det kommande bolaget, om stadsfullmäktige beslutar bolagisera HST.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 51

Hilka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Tit-ta Hiltunen, Jenni Hjelt, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Jukka Järvinen, Anna Karhumaa, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Pia Kopra, Laura Korpinen, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Teija Makkonen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Tom Packalén, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmy-ar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Pekka Sauri, Johanna Sydänmaa, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Nej-röster: 6

Otto Meri, Dani Niskanen, Risto Rautava, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Juhana Vartiainen

Blanka: 28

Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Oona Hagman, Juha Hakola, Atte Harjanne, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Atte Kaleva, Arja Karhuvaa-ra, Otso Kivekäs, Sini Korpinen, Seija Muurinen, Mia Nygård-Peltola, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Marcus Rantala, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Nina Suomalainen, Reetta Vanhanen, Maarit Vierunen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Veronika Honkasalos förslag till hemställningskläm.

Avvikande meningar

Ledamoten Mia Haglund anmälde avvikande mening med följande motivering:

Bolagiseringen av Helsingfors stads trafikaffärsverk (HST) har beretts för snabbt och på svaga grunder. Det är osäkert om de eftertraktade regionala nyttorna kan uppnås. Esbo har meddelat att staden inte är in-



22.09.2021

tresserad av att delta i bolagsformen. Att genomföra spårvagnsprojektet i Vanda förutsätter inte en bolagisering av HST. Dessutom har de alternativa sätten för att genomföra regionalt samarbete inte utvärderats på ett tillräckligt omfattande och öppet sätt. I samarbetsförhandlingarna har de anställda fått veta att HST bolagiseras som en helhet. Efter det här har det kommit fram att metrons affärsverksamhet kommer att lämnas utanför bolaget som ett eget affärsverk. Detta har inte kommunicerats i samarbetsförhandlingarna, i personalkommittéerna eller vid personalens informationstillfällen. Då materielen och personalen separeras till olika bolag uppstår osäkerhet om personalens ställning. Att metrons affärsverksamhet lämnas utanför bolaget borde ha utretts tillsammans med personalen. I den föreslagna bolagsformen är det också osäkert om jämställdheten mellan gamla och nya anställda går i uppfyllelse. Bolagiseringen är ett beslut som inte kan tas tillbaka. Bolagisering för bolagiseringens skull försvagar demokratin, eftersom bolagsmodellen flyttar beslutanderätt från de demokratiskt valda beslutsfattarna till bolagets ledning. Tillgången till information, öppenheten och verksamhetens transparens försvagas i och med bolagiseringen. I Helsingfors har metro- och spårvagnstrafiken inga andra aktörer än staden. Spårvägarna bildar ett naturligt monopol, vars bolagisering det inte finns behövliga grunder eller förutsättningar för.

Ledamöterna Paavo Arhinmäki, Veronika Honkasalo, Sami Muttilainen, Mai Kivelä, Ajak Majok, Suldaan Said Ahmed, Elina Kauppila, Minja Koskela, Titta Hiltunen och Tuomas Nevanlinna anmälde avvikande mening med samma motivering.

Ledamoten Laura Korpinen anmälde avvikande mening med följande motivering:

Förslaget borde ha förkastats. Helsingfors stad bör sträva efter öppenhet i sin verksamhet, och i fråga om HST kan detta förverkligas bäst i den nuvarande formen som affärsverk. Då det är fråga om ett naturligt monopol, finns ett särskilt behov av att säkra att spårtrafiken bevaras i stadens ägo. Att ägarskapet stannar hos staden kan bäst säkras utan en bolagisering. Samtidigt ser man till att inte heller den ekonomiska beslutanderätten flyttas från staden, och på det här sättet kan de röstberättigades "konsumentskydd" bättre beaktas i beslutsfattandet. I en koncernstruktur blir de anställdas ställning i ett separat bolag otrygg utan materiel, spårvägar och trafikeringsavtal som hör till spårvägstrafiken. Dessutom försätter bolagiseringen de anställda i en ojämlig situation, eftersom de nuvarande anställda överförs enligt gamla villkor, medan anställda som rekryteras i framtiden inte kommer att ha motsvarande förmåner i samma utsträckning.



22.09.2021

Ledamöterna Mari Rantanen och Jussi Halla-aho anmälde avvikande mening med samma motivering.

Ledamöterna Mika Raatikainen, Nuutti Hyttinen, Pia Kopra, Tom Päckälén, Pirkko Ruohonen-Lerner och Teija Makkonen anmälde avvikande mening med samma ovannämnda motiveringar som ledamöterna Mia Haglund och Laura Korpinen.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Atte Malmström, koncernstyrningschef, telefon: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi
Ville Lehmoskoski, verkställande direktör, telefon: 310 35091
ville.lehmoskoski(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Karttakuva tulevaisuuden raitiotieverkosto
- 2 Perustamissopimusluonnos
- 3 Yhtiöjärjestysluonnos
- 4 Yhtiöittämisen kuvaus päätöksentekoa varten
- 5 Apporttisopimusluonnos
- 6 Metroliiketoiminnan henkilöstöön liittyvä luovutusopimusluonnos
- 7 Liiketoimintasuunnitelmaluonnos
- 8 Taloudellinen mallinnus
- 9 Omistajatuloutuksen kokonaisuus
- 10 Infrakustannusten korvaaminen ja infravuokran veloitusperusteet
- 11 Velkakirjaluonnos
- 12 Yhtiön investointien käsittelyprosessit
- 13 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 1.4.2021
- 14 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 24.3.2020
- 15 Pöytäkirja kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021
- 16 Kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021_liite
- 17 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 18.3.2021
- 18 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 25.3.2021
- 19 Siirtomuistio henkilöstön siirtymisestä
- 20 Henkilöstön vetoamus
- 21 Omistajastrategialuonnos
- 22 Osakassopimusluonnos
- 23 Osakassopimuksen liite
- 24 Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta
- 25 Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta
- 26 Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu Metron osalta
- 27 Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu Metron osalta
- 28 Arvonlisäverotuksen ennakkoratkaisu
- 29 Tuloverotuksen ennakkoratkaisu toiminnan ajalta
- 30 HKLn yhtiöittäminen ja hankintalainsäädäntö
- 31 Tiivistelmä valtioneuvoston koskevasta arvioinnista
- 32 HSLn lausunto

Sökande av ändring

Postadress

PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon

+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

F10680001200062637
Moms nr
F102012566



22.09.2021

Ärende/11

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag

HRT

Vanda Stad

Bilagor till utdrag

Förslagstext

Kommunalbesvär, fullmäktige

Förslagstext

Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Framställningen stämmer överens med förslaget.

Sammandrag

Affärsverket (HST) ansvarar för metrotrafiken i huvudstadsregionen, för trafikeringen med spårvagnar i innerstaden och med Sveaborgsfärjan och för produktionen av stadscykel-tjänsten i Helsingfors. HST producerar också många andra tjänster som stöder hållbar mobilitet, såsom infartsparkering. HST representerar Helsingfors stad i ett avtal med Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) om finansiering av investeringar och underhåll av kollektivtrafikens infrastruktur.

HST är ett affärsverk och utgör juridiskt en del av Helsingfors stad. Affärsverkets organisation har granskats med jämna mellanrum, för att säkerställa att verksamheten ordnats på det mest ändamålsenliga sättet. Enligt redogörelser som gjorts under föregående mandatperiod är det tydligt att HST inte som ett affärsverk kan svara på förändringstrycket från omvärlden.

Genom bolagiseringen kan man nå fördelar, såsom att finansieringen och investeringarna görs mer ändamålsenligt, verksamheten blir mer transparent och effektiv, kompetensen stärks och regionala lösningar kan främjas. Bolagsformen stöder bland annat förvaltningen av kapital som är bundna till kollektivtrafikinvesteringar och -egendom, transparens av totalkostnaderna för ordnande av kollektivtrafik samt genomtänkt och lyckat genomförande av stora kollektivtrafikprojekt bättre än den nuvarande affärsverksmodellen. En bolagisering gör det dessutom möjligt för Vanda stad att komma med som delägare i bolaget på så sätt att Vanda inte äger sådana delar som inte hör till den planerade Vandaspåran.

Utgångsläget för bolagiseringen är att skapa en verksamhetsmodell som faciliterar och stödjer regionala lösningar för kollektiv- och spår-vägstrafik. Utöver om Helsingfors och Vanda kan också Esbo och and-



ra kommuner i Helsingforsregionen, som har kontaktpunkter till den regionala spårvägstrafiken, vara framtida delägare i bolaget.

Vid bolagiseringen av HST grundas ett stadstrafikbolag vars inkråmsöverlåtelse omfattar affärsverkets hela nuvarande verksamhet med alla dess avtal och egendom, utom de funktioner som hör till metrons infra- och trafikeringsavtal. De delar som hör till metrotrafiken ska senare separat överlåtas till stadstrafikbolaget, när den pågående rättegången mot Siemens-koncernen om metrons automatisering har avgjorts. Detta innebär att trafikeringsavtalet för metron i detta skede stannar hos affärsverket och HRT.

Stadstrafikbolaget har som målsättning att garantera en så kostnadseffektiv och god stadstrafik som möjligt genom att utnyttja skalfördelar och undvika partiell optimering. Bolaget bedriver inte sin affärsverksamhet i vinstsyfte. Bolaget bör ständigt förbättra sin verksamhet enligt förutbestämda mätare för verksamheten, bland annat i fråga om kostnadseffektivitet, kvalitet och kundnöjdhet. Enligt planen ska stadstrafikbolaget inleda sin verksamhet 1 januari 2022.

Bolagiseringen av HST har beretts i samarbete med Vanda stad, utgående ifrån att Vanda fattar ett eget beslut om att gå med som aktieägare i bolaget. Vanda stad har planerat beslutsfattandet på så sätt att beslutet om att gå med som delägare i stadstrafikbolaget ska fattas i oktober 2022.

När stadstrafikbolaget inleder sin verksamhet ska det driva endast sådan verksamhet som överförs från HST enligt ett separat avtal. Helsingfors och Vanda utvecklar bolagets verksamhet på så sätt att bolaget i framtiden ska vara moderbolag i stadstrafikkoncernen och att bolagets affärsverksamhet och egendom på ett ändamålsenligt sätt har avknoppats till dotterbolag, efter det att Vanda stad har fattat ett beslut om Vandaspåran. Projektbeslutet behandlas uppskattningsvis år 2023. Om Vanda stad inte fattar ett projektbeslut, är det möjligt att lösgöra sig från stadstrafikbolaget och få till baka teckningspriset på dess aktier.

I och med att HST bolagiseras och bolagets ägarunderlag breddas överlåts HRT:s infrastrukturavtal och penningflöden som hänför sig till det i fråga om infrastrukturen som bolaget förvaltar över till Helsingfors på motsvarande sätt som i andra kommuner (t.ex. Esbo och västmetron). I och med att infrastruktureringen överförs till städerna, tas kostnaderna mellan bolaget och staden ut i form av infrastrukturhyra. Beredningen har utgått ifrån att konsekvenserna för stadens ekonomiska vara så neutrala som möjligt jämfört med en situation där bolaget inte grundas och HST fortsätter att ha hand om uppgifterna. Bolagets ekonomiska modellering utgår ifrån att de s.k. infrahryror som Helsing-



fors stad betalar hålls på samma nivå som HRT:s nu direkta infraersättningar samt stadens infrastöd åt HST.

Modellen för bolagets investeringsbeslut kan delas in i tre delar; a) stora långsiktiga utvecklingsinvesteringar, b) investeringar i befintlig egendom c) andra investeringar än de som påverkar infrastrukturhyran. Planeringen av stora och långsiktiga projekt (bl.a. Boulevardernas spårvägar) för utvecklandet av staden görs som en del av planeringen av stadens ekonomi och verksamhet. Bolaget bereder och upprätthåller tillsammans med stadsmiljösektorn och stadskansliet en lägesbild för investeringar i stadsutveckling, på basis av vilken staden gör riktlinjer för projektkostnader och timing under en tioårig planeringsperiod, som en del av stadens budgetprocess. Beslutsfattandet gällande investeringar som hänför sig till existerande infrastrukturegendom sker som en del av godkännandet av sektorns budget eller som separata beslut i enlighet med gränserna för stadens befogenheter. I fråga om sådana investeringar som inte påverkar infrastrukturhyror, såsom materielinvesteringar, investeringar för produktionsanordningar och affärslokaler, förhandlar bolaget om investeringar och finansiering av dem direkt med hyresgästerna.

HST och stadskansliet har tillsammans berett en plan för överföringen av personalen vid bolagiseringen. Personalen ska flyttas till bolaget i enlighet med principerna för överlåtelse av rörelse. Verksamhetsöverlåtelsen omfattar alla de personer med ett gällande arbetsavtal eller tjänsteförordnande från de funktioner som ska överföras till det nya bolaget. Arbetsvillkoren bibehålls vid överföringen bortsett från att alla tjänsteförordnanden blir arbetsavtal.

Enligt koncerndirektivet ska stadens alla dotterbolag höra till en arbetsgivarorganisation och iaktta kollektivavtal enligt denna organisation. Bolagets styrelse fattar beslut om denna organisation. Under beredningen har HST som arbetsgivare och personalen diskuterar om att bolaget ska gå med i Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf. Bolagets kollektivavtal blir i så fall Järnvägsbranschens kollektivavtal för arbetsuppgifter inom transport och underhåll samt kollektivavtalet för tjänstemän inom Järnvägsbranschen för kontors- och expertuppgifter. Man kunde även ingå ett eget avtal mellan bolaget och den administrativa personalen, varmed de nuvarande personalorganisationerna blir kvar som avtalsparter.

Enligt utkastet till ägarstrategi för stadstrafikbolaget hör bolaget till stadens dotterbolag som inte fungerar på marknadsvillkor, och vars uppgift är att maximera den samhällsliga nyttan genom att producera hållbara transporttjänster, förvalta infrastruktur för dessa, depåer och materiel samt genomföra investeringsprojekt av hög standard i huvud-



22.09.2021

stadsregionen, kostnadseffektivt och transparent. Bolaget är centralt verktyg för staden i utvecklingen av en stadsstruktur som medger lösningar enligt markanvändning o.dyl. samt att nå målen i samband med detta. Bolaget ställer inte upp som anbudsgivare i någon trafikantkonkurrens.

Bolaget och dess koncernbolag verkar så öppet och transparent som möjligt gentemot dess ägarstäder, HRM och övriga intressenter.

I aktieägaravtalet mellan Helsingfors, Vanda och bolaget konstateras att stadstrafikbolagets verksamhet faller inom ramen för horisontellt samarbete som avses i upphandlingslagen, och vars partner i detta skede är bolaget, dess aktieägare, HRT och Länsimetro Oy. Samarbetsparterna ska samarbeta horisontellt som offentliga upphandlande enheter för att producera de offentliga tjänster av allmänt intresse som de ansvarar för. Alla parter i det horisontella samarbete är offentliga upphandlande enheter, på vars samarbete lagen om upphandling och koncession inom vissa sektorer och upphandlingslagen inte tillämpas med stöd av 26 § och § 16 i respektive lagar. Det horisontella samarbetet utförs endast mellan samarbetsparterna för att nå deras gemensamma mål.

Det föreligger inga hinder för statsstöd då man etablerar stadstrafikbolaget och senare planerar en koncern, eftersom bolaget inte de facto verkar på en konkurrensutsatt marknad. Bolaget och dess koncernbolag ska i sin verksamhet emellertid iaktta bestämmelserna och begränsningarna som gäller in house-upphandling, horisontellt samarbete och utförsäljning. De tjänster som bolaget säljer inom ramen för den tillåtna utförsäljningen ska prissättas på marknadsvillkor.

Stadstrafikbolaget och dess dotterbolag finansierar sin löpande verksamhet främst med inkomstfinansiering och med främmande kapital. I delägaravtalet har dessutom avtalats om delägarnas skyldighet att som sista utväg finansiera bolagets eller dess koncernbolags verksamhet. Vid prissättning och avtal bör bolaget sträva efter att lönsamheten i dess verksamhet inte äventyras, att förlust inte uppstår och att bolaget med exempelvis koncerninterna förvaltningsavgifter eller kostnader för intern finansiering inte styr koncernbolagens verksamhet på så sätt att det uppstår förlust i dessa. Bolaget och dess koncernbolag är skyldiga att planera sin verksamhet långsiktigt och att hushålla noga med sina tillgångar.

I aktieägaravtalet kommer man överens om, gällande Siemensrättegången, alla rättigheter, skyldigheter och ansvar inklusive eventuella rätter till skadestånd som följer av tvistemålet mellan HST, Länsimetro Oy, Siemens AG och Siemens SAS bevaras hos Helsingfors



22.09.2021

stad, och att dessa rättigheter inte på något sätt överförs till stadstrafikbolaget, dess dotterbolag eller aktieägare. Bolaget förbinder sig att bidra till att tvistemålet löses, exempelvis genom att lämna nödvändiga uppgifter på begäran.

I samband med bolagiseringen av HST har man skaffat flera förhandsavgöranden från Skatteförvaltningen, för att försäkra sig om riktlinjerna för beskattningen på området. På basis av Skatteförvaltningens avgöranden finns det inga skattemässiga hinder för att genomföra bolagiseringen.

HST:s direktion har 26.8.2021 gett ett utlåtande om bolagisering av affärsverket. Enligt utlåtandet understödjer direktionen en bolagisering av trafikaffärsverket genom att ändra HST till ett aktiebolag där hela HST:s nuvarande affärsverksamhet överläts, förutom metrofunktionerna och ansvaret för att ordna dem. Direktionen konstaterade samtidigt att innan ett slutligt beslut fattas ska man försäkra sig om samförståndet mellan den politiska ledningen i regionens städer och om den gemensamma åsikten om modellens godtagbarhet och lämplighet. Bolaget ska också garantera principen om en bred öppenhet och att personalens ställning tryggas. I den fortsatta beredningen och vid övergången bör man sträva efter en så öppen diskussion som möjligt om hur företaget påverkar servicenivån för regionens invånare samt om de fördelar och potentiella risker som bolaget innebär.

Direktionen anser att bolagsformen som helhet, enligt HST:s utredning om förvaltningsformen, de regionala utredningarna och den övriga beredningen bättre än den nuvarande affärsverksmodellen stödjer en effektivare förvaltning av kapital bundet till kollektivtrafikens investeringar och tillgångar, gör kostnadsstrukturen för kollektivtrafiken mer transparenta, erbjuder personalen bättre utvecklingsmöjligheter och gör det möjligt att genomföra stora kollektivtrafikprojekt lyckat och planerligt. Direktionen anser att ett stadstrafikbolag i nuläget är det lämpligaste och mest rationella sättet att säkerställa att stadsspårvägssystemen ordnas effektivt i regionen i framtiden.

HST:s styrelse gav 15.6.2021 ett utlåtande om den eventuella bolagiseringen och ett regionalt stadstrafikbolag. Enligt utlåtandet kommer avtalen mellan HRT och stadstrafikbolaget att grunda sig på samarbete för att producera offentliga tjänster i enlighet med det allmännas intresse. Därför är det avgörande att bolaget drivs av transparens och ett engagemang med HST:s gemensamma målsättningar och förutsättningar för att skapa en rättvis konkurrens. HST föreslog i sitt utlåtande åt Helsingfors att då man eventuellt grundar ett nytt bolag ska man vid etableringen och ägarstyrningen bör försäkra sig om att bland annat följande mål nås:



- bolagets ägare, förvaltningsstruktur och bolagsordning uppfyller kraven för ett offentligt samfund på så sätt att bolaget och HST kan avtala om samarbetsavtal mellan upphandlande myndigheter som avses i 5 § lagen om upphandling i vissa sektorer samt upphandlingsdirektivet för dessa sektorer.
- bolaget och dess ägare informerar marknaden om att bolagets strategi inte omfattar deltagande i offentliga anbudstävlingar, utan bolaget förbinder sig att främja utvecklingen på en jämlik konkurrensutsatt marknad.
- bolaget åtar sig att i samarbetet med HST producera, rapportera och lämna uppgifter om sin verksamhet som gäller beställarstyrning och upphandling, öppet och utan att hänvisa till bolagets affärshemlighet.
- bolaget kan ansvara för den egna affärsverksamhetens kostnadseffektivitet, kvalitet, säkerhet och riskhantering på så sätt att kostnader och olägenheter för bolagets eventuella felbedömningar eller försummelser inte överförs på medlemskommunerna i HRT och kollektivtrafikens passagerare,
- bolaget organiserar omvärlden och administrationen av stadsspårvägar, trafikstyrningen, materiel, depåer och övriga lokaler som bolaget förvaltar på så sätt att dessas användarvillkor och kostnader är transparenta, skäliga, stabila och prisneutrala för konkurrensutsatta operatörer.

En bolagisering av trafikaffärsverkets verksamhet stödjer stadens långsiktiga mål om att Helsingfors aktivt främjar regionala trafiklösningar, att de regionala trafiklösningarna bidrar till att nå målsättningarna i Helsingfors stadsstrategi och stadens utveckling samt att spårvägstrafiken i huvudstadsregionen har gemensamma syften och en kostnadseffektiv struktur för serviceproduktionen.

Föredragandens motiveringar

Nuvarande HST

HST ansvarar för trafikering av huvudstadsregionens metro, spårvagnar i Helsingfors stadskärna och Sveaborgsfärjan samt produktion av Helsingfors stadscykeljänst. Utöver trafikeringen har HST som en del av Helsingfors stadskoncern i uppgift att producera hållbara transporttjänster såsom tjänster för metro-, spårvägs- och färjetrafik samt stadscyklar. HST producerar också många andra tjänster som stöder hållbar mobilitet, såsom infartsparkering.



22.09.2021

HST äger, låter bygga, utvecklar och sköter om infrastrukturen för kollektivtrafiken som Helsingfors förfogar över samt lokaler och funktioner som hör till infrastrukturen. Därtill erbjuder HST tjänster i anslutning till dessa. Kollektivtrafikens infrastruktur omfattar banor och broar samt el- och kontrollsystem som är anknutna till dessa, metrostationer, en del av närtrafikens tågstationer, depåerna, hållplatserna och terminalerna för räls- och busstrafiken samt infartsparkeringsplatser för bilar och cyklar i Helsingfors.

HST representerar också Helsingfors stad i avtalet som ingåtts med samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) och som gäller finansiering av investeringar för och underhåll av kollektivtrafikinfrastrukturen.

HST:s omsättning år 2020 var 212 miljoner euro och balansomslutningen 1 179 miljoner euro. Antalet anställda var i genomsnitt 1 283.

Trafikering

I fråga om trafikering planerar och beställer HRT spårvägs-, metro- och färjetrafiken regionalt. HST producerar metro- och spårvägstrafiken i Helsingfors och Esbo enligt HRT:s plan samt äger, anskaffar och förvaltar vagnmaterielen och annan materiel som behövs i trafikeringen, likaså produktionsegendomen och ansvarar för underhållet av dessa. HST sköter också om trafikeringen och materieleet för Sveaborgsfärjan genom sitt dotterbolag Sveaborgs Trafik Ab. Därtill planerar och beställer HST Helsingfors stadscykeljänst via sin tjänsteproducent.

Underhållet av infrastrukturen

HST svarar för byggande, service, underhåll och reparation av metro- och spårvägsbanor samt el-, informations- och kontrollrumsinfrastruktur, tillverkning av spårelement för spårvägstrafiken samt renhållning av banor. Dessutom producerar HST förvaltnings- och underhållstjänsterna för Länsimetro Oy som en del av underhållet av hela metrosystemet.

HST äger/förfogar över och underhåller tågstationerna i Norra Haga, Gamlas och Malmgård, bussterminalerna vid Järnvägstorget, Elielplatsen, Östra centrum, Hertonäs och Malm, terminalerna och kajerna för Sveaborgs färjetrafik, infartsparkeringsplatserna som är avsedda för bilar och cyklar i Helsingfors samt delvis stationernas färdleder. HST sköter också uppgifter gällande underhållet av biljettautomater, kommunikationsapparater, hållplatser och fastigheter samt övervakningsuppgifter för upprätthållande av ordning. Via dotter- och intressebolag ansvarar HST även för bussterminalen i Kampen samt för ordnande av infartsparkering i Gräsviken, Mosabacka och Nordsjö.



22.09.2021

Ärende/11

Den nuvarande organisationen

HST:s organisation består av sex enheter av vilka fyra ansvarar för kollektivtrafikverksamheten och två för organisationens stödfunktioner:

- Trafikeringsenheten svarar för högklassig och trygg metro- och spårvägstrafik samt för trafikdirigerings- och kontrollrumsverksamhet som stöder den.
- Underhållsenheten sköter om service och underhåll av metro- och spårvägsmateriel, banor, hållplatser, stationer och fastigheter som HST äger samt producerar disponent- och underhållstjänster för Länsimetro Oy.
- Enheten för egendomsförvaltning ansvarar för god förvaltning av investeringar och livscykeln i HST:s infrastruktur- och materielegendom, planering av investeringar samt ledning av investeringsprojekt som riktas till existerande egendom.
- Enheten för stora stadsspårprojekt svarar för genomförandet av betydande nya stadsspårinvesteringar, såsom Spårjokern och Kronbroarna.
- Enheten för ekonomi och verksamhetsledning styr HST:s verksamhet ur ett helhetsperspektiv och erbjuder ekonomisk styrning för att nå kostnadseffektivitet. Enheten svarar också för produktionen av kvalitetstjänster samt miljö-, säkerhets- och IT-tjänster för HST.
- Enheten för personal och verksamhetsstöd betjänar hela HST. Enheten producerar tjänster som gäller personal, förvaltning, kommunikation och upphandlingar.

Regionala utvecklingsplaner för spårvägsnätverket

Helsingforsregionens spårvägsnätverk omfattar för närvarande spårvägsnätet i Helsingfors stadskärna vars omfattning är ca 50 kilometer dubbelriktad spårväg. Spårvägssystemet utvidgas under första hälften av 2020-talet i och med Spårjokerns 25 kilometer långa snabbspårväg till Helsingfors förorter och östra Esbo. Spårjokerns bana kopplas senare till spårvägsnätet i stadskärnan i samband med att Vichtisvägens spårväg i Västra Helsingfors byggs i slutet av 2020-talet.

På motsvarande sätt kommer spårvägen i Vanda, som enligt planerna blir färdig i slutet av 2020-talet, att kopplas till Spårjokern och därigenom till Helsingfors övriga spårvägsnät när spårvägen Vik-Malm förverkligas uppskattningsvis i början av 2030-talet.



22.09.2021

Utvidgningar av spårvägsnätverket som blir färdiga under den första hälften av 2020-talet är bl.a. spårvägen från Fiskehamnen till Böle, spårvägen i Ilmala samt andra kompletteringar av spårvägsnätet i stadskärnan. Utvidgningar som planeras att tas i bruk i slutet av decenniet och i början av 2030-talet är bl.a. Kronbroarna och Tusbyledens spårväg. Planerade regionala spårvägar som går över kommungränser är bl.a. spårvägen Jokern 2 från Mellungsbacka till Myrbacka samt vetenskapsspårvagnen från Gumtäkt till Otnäs. Genomförandet av dessa har uppskattats ske på 2030- och 2040-talet. Även den interna spårvägen i Esbo mellan Alberga och Mattby kommer enligt planerna att kopplas till detta samma system. En skiss över den framtida utvidgningen av spårvägsnätverket har framställts som en bild i bilaga 1.

Ett enhetligt regionalt spårvägsnätverk gör det möjligt att i fortsättningen skapa nya spårvägslinjer genom att förena banor som redan förverkligats. Detta förutsätter att det tekniska genomförandet av nätverket sker på ett enhetligt sätt bl.a. för att banan och vagnarna ska passa ihop. Därtill möjliggör en likformig spårvägs- och vagn teknik gemensamma regionala upphandlingar samt bl.a. upprätthållande av gemensamma underhållsanordningar och reservdelslager.

Utredningar om organiseringen av HST:s verksamhet

I 2013 tillsatte Helsingfors en arbetsgrupp som med hjälp av en utomstående sakkunnig gjorde en utredning om organiseringen av HST:s operativa verksamhet och verksamhetsmodellen för infrastrukturen. Stadsfullmäktiges långsiktiga kollektivtrafikstrategi var att organisera huvudstadsregionens infrastruktur för kollektivtrafiken samt spårtrafik till en helhet som fungerar regionalt och är ekonomiskt effektiv.

Arbetsgruppens ståndpunkt blev en förvaltningsmodell för HST där driften av spårtrafiken och materielegendom bolagiseras till ett aktiebolag. Ägandet av infrastrukturen för kollektivtrafik lämnades dock kvar hos HST på grund av de dåvarande skattetolkningarna. Arbetsgruppen tog inte ställning till arrangemanget gällande ägandet av infrastrukturen utan avsikten var att återkomma till ärendet då de regionala lösningarna och beskattningsmässiga frågorna klarnar. Ett av de viktigaste målen i fråga om förvaltandet av HST och den framtida verksamhetsmodellen för infrastruktur var att möjliggöra mångsidigare finansieringsarrangemang för genomförande av stora framtida kollektivtrafikinvesteringar. I 2014 års utredning avvägdes också ett eventuellt ägarskap av stadens dåvarande dotter- och delägarbolag i de olika organiseringsalternativen. Stadsstyrelsen behandlade utredningen 9.6.2014, 679 §, och antecknade den för kännedom.



I början av 2019 påbörjades en utredning för att kartlägga bolagiseringen av HST:s funktioner med beaktande av tidigare utredningar gällande organisationsform, förändringar i omvärlden som skett eller är i sikte samt utvecklingen som hänför sig till konkurrensutsättning av kollektivtrafik. Spårtrafiken har en växande roll i genomförandet av utvecklingen av städer, det planeras flera regionala spårvägsprojekt som kommer att kopplas till spårvägsnätet i Helsingfors stadskärna, marknadsmässigheten i spårtrafikeringen ökar och HRT:s konkurrensutsättningar ska iakttas.

Väsentliga krav på förändring som påverkar HST:s verksamhet och som togs upp i utredningen är ökningen i efterfrågan på kollektivtrafik och tjänster som HST producerar mellan åren 2020 och 2030, valet av spårtrafik som främsta kollektivtrafiklösning, regionaliseringen av metro- och spårvägstrafiken samt ökning av konkurrensutsättningar av verksamhet på marknadsvillkor.

Enligt arbetsgruppen kan HST som ett affärsverk inte tillgodose kraven på förändring som beskrivs i utredningen, sådana utmaningar/möjligheter som den ökande regionala spårtrafiken medför bl.a. för finansiering av projekt eller ändamålsenlig förvaltning av kollektivtrafikegendom, eller till exempel delta i konkurrensutsättningar av spårtrafik eller sälja andra tjänster till marknadsbaserade trafikföretag.

Således föreslog arbetsgruppen att HST i dess helhet bolagiseras till HST Ab. Bolagiseringen utgör utgångspunkten för vidareutveckling mot regionala lösningar och koncept. En förutsättning för vidareutvecklingen är att även andra kommuner deltar i planeringen och genomförandet av spårtrafikens gemensamma regionala tjänstelösningar.

Regional spårvägsutredning

Helsingfors, Esbo och Vanda tillsatte hösten 2019 en arbetsgrupp för att identifiera, beskriva och analysera regionala organiseringsalternativ för spårvägssystemet, med hjälp av vilka de fördelar som regionaliteten medför kan nås så att städernas eventuellt olika intressen samtidigt kan beaktas.

I utredningen ansågs att en fördel med det regionala samarbetet är det gemensamma tekniska systemet som uppstår genom samarbetet och som leds som en helhet. På det här viset är det möjligt att realisera årliga skalavkastningar på 5–10 miljoner euro i förvaltningen och upprätthållandet av egendomen samt i den operativa verksamheten med 2040-talets spår- och materielmängder. Därtill kan man genom att skapa en regional organisationsstruktur spara flera miljoner euro i kostnaderna för gränssytor på årsnivå, koncentrera knapp spårvägs kompetens för huvudstadsregionens behov och möjliggöra en hög kvalitet i verk-



22.09.2021

samheten samt minska risker och fel vid stora upphandlingar och projekt. Storleken på ändringarna i spårvägsnätverket illustreras väl av det faktum att redan sådana spårvägsprojekt som planeras bli genomförda på 2020-talet kommer att ungefär trefaldiga spårvägsnätets längd i regionen. Genom att förverkliga och anskaffa spårvägarna, spårvägsdepåerna och -materielen så effektivt som möjligt kan betydande fördelar nås.

Enligt utredningen går fördelarna med regionaliteten bäst i uppfyllelse om den regionala spårvägsegendomen och funktionerna förvaltas av ett eller två bolag. Syftet är här att koncentrera den knappa kompetensresursen och undvika en situation där konkurrerande organisationer skapas eller risk för deloptimering uppstår. Arbetsgruppen konstaterade därtill att Huvudstadsregionens Vagnpark Ab:s och tågmaterieldepåernas eventuella roll bör utredas separat.

Regional metroutrredning

Som fortsättning på den regionala spårvägsutredningen utarbetades i mars 2020 en utredning gällande det regionala metrosystemet.

Den regionala metroutrredningen var nödvändig i synnerhet med anledning av synergier mellan metron och spårvagnen samt för att det ur Helsingfors synvinkel hur som helst är oändamålsenligt att ägandet och ledningen av metrosystemet, efter att västmetrons andra fas färdigställs, är fördelad mellan två olika aktörer enligt gränsen mellan den gamla metron och västmetron.

I utredningen identifierades några potentiella alternativ för byggande av en sådan regional helhet med vilken man kan nå fördelar gällande synergieffekter och koncentration av kunnande som planerats redan innan utredningen inleddes. Detta kan förverkligas bl.a. genom att bilda ett gemensamt bolag med fokus på att beställa nya spårvägs- och metropjekt och förvalta egendom. Egendom, trafikering och underhåll förverkligas genom separata aktieserier eller dotterbolag. Det väsentliga, utöver synergieffekterna i den framtida eventuella regionala helheten och koncentrationen av kunnande, är att undvika parternas deloptimering av trafik, infrastruktur och materiel samt att stöda genomförandet av projektet för ökning av metrons kapacitet.

I fortsättningsutredningen bedömdes, utifrån det som konstaterades i samband med den regionala spårvägsutredningen, också möjligheten att Huvudstadsregionens Vagnpark Ab går med i koncernen eller fungerar som underlag för RV Kalusto och Varikko Oy. Till följd av vagnparkbolagets ägarstruktur konstaterades det dock att arrangemanget blir mer komplicerat om vagnparkbolaget kopplas till koncernstrukturen.



22.09.2021

Ärende/11

Utredning om förvaltningsmodellen för det regionala stadstrafikbolaget

Som fortsättning på den regionala spårvägsutredningen och den regionala metrouutredningen gjorde Helsingfors, Esbo och Vanda en utredning om förvaltningsmodellen för bolaget för spårbunden stadstrafik hösten 2020. Utredningens grund bestod av ett koncernalternativ som identifierades som en möjlig struktur för den fortsatta planeringen i de tidigare utredningarna (koncern för spårbunden stadstrafik, skyldigheter enligt städernas intressen). Syftet med utredningen var att på en mer detaljerad nivå beskriva, bedöma och simulera förvaltningsmodellalternativ som hänför sig till strukturen.

I utredningen avvägdes tre olika lösningar till förvaltningsmodell som förverkligar principerna och fördelarna med den valda strukturen:

- Koncern: Struktur som följer strukturen för Mankala-bolagen inom energibranschen där egendomen och funktionerna i dotterbolagen specificeras med aktieserier.
- Ett bolag: Alla funktioner och all egendom i ett bolag men rättigheter och skyldigheter separeras med aktieserier.
- Metron som ett separat dotterbolag: struktur som en koncern eller ett bolag men där Esbos ägarskap av metron är direkt i Metro Oy.

I utgångsläget är det viktigt för städerna att möjliggöra inträde enligt intressen och ha beslutanderätt över sitt eget område. Enligt utredningen förverkligas dessa kriterier bäst i koncernalternativet där ägarstyrning ligger närmare verksamheten och de stadsspecifika skyldigheterna kapslas in i dotterbolag på ett tydligt sätt.

I utredningen ansågs att koncernalternativet åtminstone i början är en ändamålsenlig lösning, men man identifierade också möjligheter att avancera stegvis:

- I utgångsläget en koncernstruktur där stadsspecifika skyldigheter finns tydligt i separata dotterbolag och ägarstyrning sker också på dotterbolagsnivå, spårvägsbanor (nedan även RV-banorna) kan vid behov förbli i städernas ägo och balansräkningar,
- Förenkling av förvaltningsmodellen genom att fusionera likartade dotterbolag samt genom att koncentrera ägarstyrning huvudsakligen till styrelsen för koncernens moderbolag,
- Om man inte genast vill gå in för en bredare modell, kan man inleda samarbetet genom den minsta gemensamma nämnaren, det vill



22.09.2021

Ärende/11

säga genom samarbete gällande spårvägsmateriel och -depåer antingen genom ett avtal eller ett eget bolag.

En aktieseriebaserad modell för ägare med flera olika intressen förutsätter förpliktelse och anammande av den nya verksamhetsformen på alla organisationsnivåer för att kunna undvika silotänkandet inom verksamheten. Valet av styrelsemedlemmar och omsorgsfull förankring av verksamhetsmodeller har en stor roll i riskhantering och i att försäkra att bolagiseringen lyckas.

Fördelar med bolagisering

HST:s omvärld har förändrats och förändras snabbt i och med bland annat framtida regionala spårtrafiklösningar. Utvidgningen av spårtrafiken förutsätter enorma investeringar i trafik, infrastruktur, materiel, kompetens samt i att säkerställa resekedjans smidighet. Dessa förändringstrender och investeringar som behövs samt öppnandet av spår- vägstrafiken för konkurrens ställer krav också på HST:s framtida organisationsmodell.

Arbetsgruppen som utredde HST:s förvaltningsform år 2019 identifierade styrkor och svagheter med bolagiseringen av HST i sin helhet. Som helhet konstaterades att bolagsformen stöder bland annat förvaltningen av kapital som är bundna till kollektivtrafikinvesteringar och -egendom, transparens av totalkostnaderna för ordnande av kollektivtrafik samt genomtänkt och lyckat genomförande av stora kollektivtrafikprojekt bättre än den nuvarande affärsverksmodellen.

Som styrkor med bolagiseringen identifierades i synnerhet:

- ökad flexibilitet och mångsidighet i finansieringen av investeringar,
- flexibilitet som bolagsstrukturen medför bl.a. för utveckling av organisationsstrukturen och rekrytering av experter,
- en kraftig tillväxt av kollektivtrafiken förutsätter att expertresurserna ökar fortlöpande, och i bolagsformen kan HST flexibla svara på situationen på arbetsmarknaden särskilt med hänsyn till att HST kontinuerligt konkurrerar om denna resurs med bl.a. privata aktörer inom infrastruktur- och trafikbranschen,
- ökad transparens och målinriktning,
- entydigt fastställande av gränsytona mellan HST:s och stadens egendom (t.ex. kontroll av marker och underjordiska lokaler) i samband med bolagiseringen,



- marknadsbestämmdhet i prissättningen av tjänster och infrastruktur, vilket bidrar till att alla faktiska kostnader för olika funktioner kommer fram och är transparenta, varvid fördelarna kan allokeras noggrannare än tidigare. I beslutsfattandet framställs då alla kostnads-komponenter på ett mer transparent sätt än i nuläget.
- som ett bolag kan HST verka inom ramen för samma allmänt bindande kollektivavtal som andra bolag som är verksamma på kollektivtrafikmarknaden samt i ett tillräckligt tidigt skede kunna påverka innehållet i det allmänt bindande kollektivavtalet för spårtrafik,
- bolagsformen har starkare incitament för att utveckla nya tjänster utifrån existerande kompetens och egendom samt för att förbättra kapitalförvaltningen och inkomsterna som fås från dessa. Sådana är exempelvis uthyrning av materiel, uthyrning av affärs- och hobbylokaler samt utveckling av tjänster för infartsparkering och mikromobilitet.

Bolagiseringen stöder det långsiktiga målet att säkerställa att ägarstäderna aktivt främjar regionala kollektivtrafiklösningar, att spårtrafiken i huvudstadsregionen har gemensamma målsättningar och en kostnadseffektiv produktionsmodell för tjänster som stöder målsättningarna samt att kollektivtrafiklösningarna stöder förverkligandet av målen i stadsstrategin. Projekten för spårbunden stadstrafik är kopplade till de viktigaste utvecklingspunkterna för utvecklingen av staden i Helsingfors, och ett syfte med bolagiseringen av HST är att säkerställa smidigheten i verksamheten för att så starkt som möjligt kunna stöda förverkligandet av den eftertraktade stadsutvecklingen för spårvägsprojektens del.

Bolagiseringens centrala utgångspunkter och beredning

Utgångsläget för bolagiseringen är att skapa en verksamhetsmodell som faciliterar och stödjer regionala lösningar för kollektiv- och spårvägstrafik i enlighet med målsättningarna i stadsstrategin. Utöver om Helsingfors och Vanda kan också Esbo och andra kommuner i Helsingforsregionen, som har kontaktpunkter till den regionala spårvägstrafiken, bli delägare i bolaget i framtiden.

Bolagiseringen har beretts i samarbete mellan HST, stadskansliet och Vanda stad i enlighet med de huvudriktlinjer som stadens ledning har godkänt och genom att utnyttja utomstående tjänsteproducenters expertis. Syftet har varit att hitta den bästa lösningen för staden och stadsborna.

HST föreslås bli bolagiserat i sin helhet till ett stadstrafikbolag från och med 1.1.2022 med undantag av de delar som är anknutna till metroaf-



22.09.2021

Ärende/11

färsverksamheten. Utgångspunkten är att Vanda stad för sin del fattar ett beslut om att bli delägare i bolaget. Vanda stad har planerat beslutsfattandet på så sätt att beslutet om att gå med som delägare i stadstrafikbolaget ska fattas i oktober 2022. Det har planerats att Vanda ska bli ägare i bolaget i december 2021.

Avsikten är att delarna som är anknutna till metroaffärsverksamheten överläts separat till stadstrafikbolaget eller till stadstrafikkoncernen som eventuellt då redan har bildats. Detta kommer att ske senare, efter att den anhängiga rättegången med Siemens-koncernen avslutats.

När stadstrafikbolaget inleder sin verksamhet ska det driva endast sådan verksamhet som överförs från HST enligt ett separat avtal. Helsingfors och Vanda utvecklar bolagets verksamhet på så sätt att bolaget i framtiden ska vara moderbolag i stadstrafikkoncernen och att bolagets affärsverksamhet och egendom på ett ändamålsenligt sätt har avknoppats till dotterbolag, efter det att Vanda stad har fattat ett beslut om Vandaspåran. Projektbeslutet behandlas uppskattningsvis år 2023. Avsikten är att Vanda, genom att köpa en tredjedel av aktierna i aktieserien som gäller snabbspårvägarnas materiel- och depåbolag av Helsingfors, blir ägare av den ifrågavarande aktieserien i samband med att koncernstrukturen bildas. Båda städernas beslutsorgan fattar separat beslut om köpet senare.

Ifall Vanda stad beslutar att genomföra Vandaspåran, förverkligas Vandaspårans depå av stadstrafikkoncernens dotterbolag RV Kalusto ja Varikko Oy och materielen för Vandaspåran anskaffas av det ifrågavarande bolaget.

Ifall Vanda stad inte fattar något projektbeslut har Vanda kan lösgöra sig från stadstrafikbolaget och få tillbaka teckningspriset som staden har betalt.

Bolagiseringen förverkligas som en verksamhetsöverlåtelse med bokföringsvärden (av icke-avskrivna anskaffningsutgifter) vid överföringstidpunkten genom att iaktta balanskontinuitet på så vis att stadstrafikbolaget fortsätter idka trafikaffärsverkets affärsverksamhet som hänför sig till de delar som överläts.

Bildande av ett bolag

I beredningsarbetet har man kommit fram till följande avancemangsplan och centrala principer som gäller för bolagets bildande:

- Helsingfors bildar stadstrafikbolaget i oktober 2021, redan innan Vanda stad fattar beslutet, bl.a. för att kunna förbereda sig för mot-



22.09.2021

tagande av verksamhetsöverlåtelsen samt för förpliktelser som gäller avtal och arbetsgivaren.

- Bolagets planerade namn är Kaupunkiliikenne Oy (Stadstrafik Ab) eller till exempel Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy (Huvudsadsregionens stadstrafik Ab) beroende på registermyndighetens åsikt om hur de olika namnalternativen skiljer sig från andra namn.
- Vid tidpunkten då bolaget bildas äger Helsingfors stadstrafikbolagets hela aktiestock (100 %) och Vanda stad blir bolagets minoritet-sägare i och med en separat aktieemission uppskattningsvis i december 2021.
- HST:s affärsverksamhetshelhet med undantag av funktioner som är anknutna till metron överlåts till stadstrafikbolaget genom en verksamhetsöverlåtelse som genomförs som en apportöverlåtelse. Överlåtelsen genomförs 1.1.2022 eller så snart därefter som möjligt med hänsyn till registermyndighetens verksamhet.
- Staden får aktier i stadstrafikbolaget mot egendomen som överlåts som apport.
- Stadstrafikbolaget blir ansvarigt för den kalkylmässiga andelen av stadens externa skulder och stadens interna kreditlimiter som hänförs till HST:s verksamhet som överförs. Detta sker på så sätt att den kalkylmässiga andelen förvandlas till ett eller flera lån mellan staden och bolagen. Villkoren för lånet eller lånen motsvarar de genomsnittliga villkoren i stadens låneavtal.
- Personalen vid de funktioner som överlåts överförs till stadstrafikbolaget genom en verksamhetsöverlåtelse som s.k. gamla anställda i enlighet med principen för överlåtelse av företag. Personalen vid metroverksamheten överförs enligt en separat överlåtelseurkund till stadstrafikbolaget efter verksamhetsöverlåtelsen, likaså som s.k. gamla anställda i enlighet med principen för överlåtelse av företag.
- Beredning för överlåtelsen av verksamheten (avtal, informationssystem osv.) sker i september–december 2021.
- Bolagsrättsliga beslut gällande överlåtelse av verksamheten fattas i november–december 2021.
- Den operativa verksamheten vid stadstrafikbolaget inleds uppskattningsvis 1.1.2022.



22.09.2021

Ärende/11

Utkastet till avtal om bildande av ett stadstrafikbolag och till bolagsordning finns i bilagorna 2–3 till föredragningslistan. Processen för bildande av bolaget och den senare koncernstrukturen beskrivs i bilaga 4.

Affärsverksamhetshelheten som överläts

Affärsverksamhetshelheten som överläts till stadstrafikbolaget omfattar affärsverkets nuvarande verksamhet i sin helhet med alla sina tillgångsposter och avtal i anslutning till verksamheten, förutom funktionerna i anslutning till infrastruktur- och trafikeringsavtal gällande metron. Till bolaget överläts också sådana överföringstidpunktsenliga förskott, oavslutade upphandlingar, omsättningstillgångar och fordringar som hänför sig till verksamheten som överläts.

Utkastet till avtal om den verksamhetsöverlåtelse som genomförs som en apportinvestering finns i bilaga 5.

Enligt apportavtalet förblir alla rättigheter, skyldigheter och ansvar, inklusive eventuella skadeståndsrättigheter, som tvistemålet mellan HST och Länsimetro Oy samt Siemens Aktiebolag och Siemens SAS eventuellt förorsakar hos staden och överförs inte till någon del till stadstrafikbolaget, dess dotterbolag eller Vanda stad.

Aktier i anslutning till stadskoncernens kollektivtrafikverksamhet

Vid verksamhetsöverlåtelsen överförs till stadstrafikbolaget även följande aktier och andelar som för tillfället ingår i HST:s balans:

- Asunto Oy Helsingin Larunsolmu – ägarandel 1,34 % av aktierna,
- Asunto Oy Merikasarminkatu 12 – ägarandel 0,24 % av aktierna,
- Fallkullakilens Parkering Ab – ägarandel 41,1 % av aktierna,
- Fastighets Ab Mosaiktorgets Parkeringsanläggning – ägarandel 71,96 % av aktierna,
- Kiinteistö Oy Helsingin Tapulikaupungintie 5 – ägarandel 35,71 % av aktierna,
- Kiinteistö Oy Helsingin Ruoholahden Parkki – ägarandel 9,22 % av aktierna,
- Kiinteistö Oy Espoon terminaali – ägarandel 50 % av aktierna,
- Ruskeasuon Varikkokiinteistö Oy – ägarandel 100 % av aktierna samt
- Sveaborgs Trafik Ab – ägarandel 100 % av aktierna.



22.09.2021

Ärende/11

Aktierna i anslutning till metroverksamheten överförs inte till stadstrafikbolaget vid verksamhetsöverlåtelsen:

- Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohalli – ägarandel 62,08 % av aktierna
- Länsimetro Oy – ägarandel 15,56 % av aktierna.

Avsikten är att separat överföra aktierna i Kiinteistö Oy Kaisaniemen Metrohalli och Länsimetro Oy till stadstrafikbolaget eller till stadstrafik-koncernen som eventuellt redan bildats då. Detta ska ske senare i anslutning till automatisering av metron, efter att det anhängiga tvistemålet med Siemens-koncernen har fått en lösning.

Aktierna i Huvudstadsregionens Vagnpark Ab som förelåg i samband med de regionala utredningarna förblir i stadens ägo eftersom de inte utgör en del av HST:s affärsverksamhetshelhet. Aktierna i Elisa Oyj som ingår i HST:s balans överläts inte heller till stadstrafikbolaget.

Arrendeavtal och avtal om hyrning av lokaler med staden

Stadstrafikbolaget hyr markområdena och de eventuella byggnaderna som dess affärsverksamhet förutsätter till marknadspris från staden. Förfaranden och avtal som hänför sig till arrendering förbereds i samarbete mellan stadsmiljösektorn och HST i syfte att bilda en enhet med enhetliga villkor för hyrning.

Beslut om hyresavtalen fattas separat senare i enlighet med stadens behörighetsbestämmelser.

Stadstrafikbolagets organisations- och verksamhetsmodell

Stadstrafikbolaget har för avsikt att producera och utveckla tjänster för hållbar mobilitet, såsom tjänster för metro-, spårvägs- och färjetrafik samt stadscyklarna i enlighet med mål som HST och ägarkommunerna sätter. Bolaget låter bygga, sköter om, underhåller, kontrollerar, hyr och utvecklar även infrastruktur för kollektivtrafiken samt lokaler och funktioner som hänför sig till kollektivtrafiken samt erbjuder tjänster i anknytning till dessa.

Bolaget har som syfte att säkerställa att stadstrafiken är så kostnadseffektiv och högklassig som möjligt genom att utnyttja skalavkastningar och undvika deloptimering. Bolaget bedriver inte sin affärsverksamhet i vinstsyfte. Bolaget bör ständigt förbättra sin verksamhet enligt förutbestämda mätare för verksamheten, bland annat i fråga om kostnadseffektivitet, kvalitet och kundnöjdhet. Ägarna fastställer måtten i ägarstrategin eller på något annat sätt separat.



22.09.2021

Bolaget och dess koncernbolag kan producera tjänstförsäljning till aktörer utanför koncernen inom de gränser som anges i upphandlingslagen. Koncernbolagen kan också skaffa tjänster utanför koncernen. Det centrala är emellertid att i bolagets all verksamhet trygga möjligheterna till upphandling med anknutna enheter mellan bolaget och dess ägare och/eller arrangemang som baserar sig på horisontellt samarbete med såväl bolagets ägare som HRT och Länsimetro Oy.

När bolaget bildas verkar det som en helhet, men man har berett sig på att ombilda bolaget till en koncernstruktur när andra ägares (i den första fasen Vanda) ägarandel ökar genom att de fattar bindande beslut gällande sina projekt för spårbunden stadstrafik och börjar genomföra dessa. Bolaget äger också till största delen aktierna i dotterbolagen som ingår i HST:s balans.

I den första fasen organiseras bolaget, som verkar som en helhet, till en trafikeringsenhet, underhållsenhet, projektenhet, enhet för ekonomi- och verksamhetsstyrning samt enhet för personal och verksamhetsstöd. Senare, när bolaget indelas i koncernstrukturformen, bildas moderbolaget (tjänster för administration och egendomsförvaltning, ägare till dotterbolag), egendomsdotterbolagen (inte personal utan t.ex. spår-, stations- och materielegendomen samt övrig infrastruktur för kollektivtrafik) och tjänsteproducerande dotterbolagen (trafikerings- och underhållstjänster).

Moderbolagets roll i koncernen är att producera och utveckla tjänster för hållbar mobilitet i enlighet med ägarkommunernas målsättningar. Det erbjuder tjänster för administration och egendomsförvaltning till koncernbolaget och till andra kunder inom ramen för upphandlingslagen samt administrerar trafikeringsavtal utåt från koncernen.

Trafikeringsdotterbolaget producerar förar- och kontrollrumtjänster via moderbolaget för HRT och om det så vill även för andra beställare inom ramen för upphandlingslagen, på ett kostnadseffektivt och högklassigt sätt.

Underhållsdotterbolaget erbjuder tjänster för service, underhåll och byggande till koncernens egendomsbolag samt till andra kunder inom ramen för upphandlingslagen på ett högklassigt och effektivt sätt.

Dotterbolaget RV Kalusto ja Varikko upprätthåller och utvecklar spårvägsmateriel och -depåer och hyr ut dessa via moderbolaget till HRT och till andra aktörer inom ramen för upphandlingslagen på ett transparent sätt och utan att eftersträva vinst men ändå så att det kan täcka sina investeringsskyldigheter och utveckla sin verksamhet.



22.09.2021

Dotterbolaget RV-rata upprätthåller och utvecklar spårvägsinfrastruktur och annan egendom och hyr ut den via moderbolaget till städer utan att eftersträva vinst men ändå så att det kan täcka sina investeringsskyldigheter och utveckla sin verksamhet.

Dotterbolaget Metro upprätthåller och utvecklar metroegendom och hyr ut den via moderbolaget till HRT (materiel och depåer) och städer (infrastruktur) utan att eftersträva vinst men ändå så att det kan täcka sina investeringsskyldigheter och utveckla sin verksamhet. Till den del som bolaget hyr ut affärslokaler i metrostationerna till externa aktörer, sker uthyrningen på marknadsvillkor för att kunna säkerställa att konkurrensneutralitet och specialvillkor gällande reglerna för statligt stöd uppfylls.

Sveaborgs Trafik Ab erbjuder trafikerings tjänster för färjetrafik via moderbolaget till HRT och upprätthåller och utvecklar därtill materielen som det använder.

Utkast till bolagets affärsverksamhetsplan som bifogas till delägaravtalet finns i bilaga 7.

Bolagets ekonomimodell, finansiering av investeringar samt principer för infrastrukturhyran

Bolagets huvudsakliga inkomster från affärsverksamheten (omsättningen) består av a) trafikerings ersättningar som HRT betalar och med vilka kostnaderna för trafikerings-, trafikdirigering, materielförvaltning, underhåll och depåer för spårbunden stadstrafik täcks, b) infrastrukturhyra som Helsingfors stad betalar och som täcker investerings-, underhålls- och utvecklingskostnader för infrastruktur som bolaget administrerar under infrastrukturens livscykel samt c) reklamförsäljning, uthyrning av affärslokaler och andra lokaler till tredje parter samt försäljning av underhålls- och experttjänster samt andra tjänster till bl.a. Länsimetro Oy och Esbo stad.

Bolagets utgifter består av personal- och förvaltningsutgifter, material- och tjänsteinköp, arrenden och fastighetsskatter, avskrivningar av investeringar samt ränteutgifter som finansiering av investeringar medför.

Debiteringsprincipen eller andra väsentliga avtalsvillkor för trafikerings ersättningarna som HRT betalar till affärsverket ändras inte. I stället förändrar bolagiseringen debiteringsmekanismen för ersättningar som tas ut för bolagets infrastrukturegendom från infrastrukturersättning och -stöd till infrastrukturhyra.

Utgångspunkten är att HRT:s infrastrukturavtal är ett avtal mellan HRT och kommunerna om uppdelning av kostnaderna för kollektivtrafik. In-



infrastrukturkostnaderna omfattar kapitalkostnaderna samt förvaltnings- och användningskostnaderna för infrastruktur för kollektivtrafiken. För tillfället representerar affärsverket HST Helsingfors stad som en part i infrastrukturavtalet med HRT och debiterar infrastruktuersättningen direkt av HRT. Infrastruktuersättningen minskad med räntekomponenten räcker inte för att täcka alla utgifter för infrastrukturen. För att täcka resten av de faktiska kostnaderna för infrastrukturen betalar Helsingfors stad infrastrukturstöd till HST vars storlek fastställs i budgeten.

I och med att HST bolagiseras och bolagets ägarunderlag breddas överläts HRT:s infrastrukturavtal och penningflöden som hänför sig till det i fråga om infrastrukturen som bolaget förvaltar över till Helsingfors på motsvarande sätt som i andra kommuner (t.ex. Esbo och västmetron). I och med att infrastruktuersättningen överläts till kommunerna, tas kostnaderna mellan bolaget och städerna ut i form av infrastrukturhyra. I bolagsmodellen betalar HRT alltså infrastruktuersättningen till Helsingfors stad som för sin del betalar hyra som täcker totalkostnaderna för infrastrukturen till stadstrafikbolaget. Bolagets ekonomiska modellering utgår ifrån att de s.k. infrahjor som Helsingfors stad betalar hålls på samma nivå som HRT:s nu direkta infra-ersättningar samt stadens infrastöd åt HST.

Principer för infrastrukturhyran

Infrastrukturhyran som bolaget uppbär från staden består av kapitalhyra och underhållshyra.

Kapitalhyra:

- 100 % av avskrivningarna på infrastrukturegendom,
- 100 % av räntorna och garantiarvodena för infrastrukturhyror,
- 100 % av kapital- och finansieringsvederlag för eventuella fastighetsbolag,
- avskrivningarna innefattar också eventuella värdeminskningar eller nedskrivningar då kostnaderna som föranleds av projekt (t.ex. planeringskostnader) kan täckas om det bestäms att projektet ska avbrytas under planeringsskedet.

Underhållshyra:

- summan fastställs i budgeten och täcker bolagets förvaltnings- och underhållskostnader. Kostnaderna kan omfatta utvecklingskostnader som inte aktiveras till projekt.



22.09.2021

- i summan iakttas underhållsvederlag för eventuella fastighetsbolag som bolaget äger.
- att bolaget inte bedriver sin verksamhet i vinstsyfte möjliggör att bolaget kan återbetala en del av hyran eller på motsvarande sätt avtala om tilläggshyra ifall t.ex. underhållshyran på ett betydande sätt avviker från de realiserade kostnaderna.

Infrastrukturavtalet mellan staden och stadstrafikbolaget upprättas separat senare.

Finansiering av investeringar

Utgångspunkten är att bolaget själv ordnar sin egen finansiering enligt marknadsvillkor. Ägarstäderna kan ändå gå i borgen för bolagets lån så att ett garantiarvode uppbärs för borgen enligt marknadspraxis. I ekonomikalkylerna som gjorts har garantiarvodet antagits vara 0,09 %. Detta är en genomsnittlig arvodesnivå med vilken ägarkommuner i Finland under de senaste åren har garanterat lån för bolag som de äger. Alternativt kan ägarstäderna finansiera bolagets investeringar med lån.

Bolagets ägarintäktsföring

Utgångspunkten för beredningen av bolagiseringen av HST har varit att bolagiseringens inverkan på stadens ekonomi ska vara så neutral som möjligt jämfört med en situation där bolaget inte bildas och uppgifterna fortsättningsvis sköts av trafikaffärsverket HST.

I sin nuvarande form betalar affärsverket årligen 4,7 miljoner euro ränta för materiel- och depåkapital som staden har överlåtit till affärsverkets bruk och vidare till HRT:s trafikeringssändamål. I bolagsformen betalas inte någon ränta på grundkapitalet, men staden får ett motsvarande belopp från nya inkomstposter via bolagets verksamhet. De nya inkomstposterna består av sådana garantiarvoden, fastighetsskatter och arrenden som inte har tagits ut tidigare. Bolaget driver inte sin verksamhet i vinstsyfte och betalar inte ut dividender till sina ägare.

Kalkyler gällande bolagets ekonomi samt ett utkast till skuldebrev mellan staden och bolaget finns i bilagorna 8–12.

Modell för beslutsfattande om infrastrukturinvesteringar

Modellen för bolagets investeringsbeslut kan delas in i tre delar; a) stora långsiktiga utvecklingsinvesteringar, b) investeringar i befintlig egendom c) andra investeringar än de som påverkar infrastrukturhyran.

Planeringen av stora och långsiktiga projekt (bl.a. Boulevardernas spårvägar) för utvecklandet av staden görs som en del av planeringen



22.09.2021

av stadens ekonomi och verksamhet. Bolaget bereder och upprätthåller tillsammans med stadsmiljösektorn och stadskansliet en lägesbild för investeringar i stadsutveckling, på basis av vilken staden gör riktlinjer för projektkostnader och timing under en tioårig planeringsperiod, som en del av stadens budgetprocess. Enligt detta ingår investeringarna som planeras bli genomförda av bolaget inte i stadens egna investeringsplaner utan de ekonomiska konsekvenserna av dessa syns i stadsmiljösektorns budgetförslag som långverkande hyreskostnader (uppskattade kapital- och användningskostnader / infrastrukturhyra). Staden kommer med bolaget överens om inledningen av beredningen av projekten och om arbetsfördelningen. Projektplaner för investeringar godkänns i stadsmiljönämnden, stadsstyrelsen eller stadsfullmäktige enligt stadens gränser för beslutsfattande.

Beslutsfattandet gällande investeringar som hänför sig till existerande infrastrukturegendom sker som en del av godkännandet av sektorns budget eller som separata beslut i enlighet med gränserna för stadens befogenheter. Investeringarna syns inte i stadens balansräkning utan som hyreskostnader med lång verkningstid i stadsmiljösektorns budget. Projektplaner för investeringar godkänns i stadsmiljönämnden, stadsstyrelsen eller stadsfullmäktige enligt stadens gränser för beslutsfattande.

I fråga om sådana investeringar som inte påverkar infrastrukturhyror, såsom materielinvesteringar, investeringar för produktionsanordningar och affärslokaler, förhandlar bolaget om investeringar och finansiering av dem direkt med hyresgästerna. Vad gäller till exempel materielinvesteringar, förhandlar bolaget om investeringarna med den som hyr materielen, det vill säga HRT, och beslutsfattande gällande investeringar sker i bolagets styrelse. Vid betydande investeringar begärs en förhandsåsikt om beslutet enligt stadens koncerndirektiv.

En beskrivning av principerna för beslutsfattandeprocessen bakom bolagets investeringar finns i bilaga 12.

Konsekvenser för personalen

HST och stadskansliet har tillsammans berett en plan för överföringen av personalen vid bolagiseringen. Personalen ska flyttas till bolaget i enlighet med principerna för överlåtelse av rörelse. Överföringen omfattar alla sådana anställda som står i fast tjänste- eller arbetsförhållande 31.12.2021 vid de funktioner som överläts till stadstrafikbolaget. Personer med tidsbundet anställningsförhållande och för vilka grunden för att arbetsavtalet ingåtts för viss tid fortsätter efter 31.12.2021 överförs till bolaget för den tid som avtalats tidigare enligt samma princip som personer som står i fast tjänste- eller arbetsförhållande. Arbetsvillkoren bi-



22.09.2021

behålls vid överföringen bortsett från att alla tjänsteförordnanden blir arbetsavtal. Antalet anställda vid bolaget i början av 2022 uppskattas vara ungefär 1 250 personer.

I olika skeden av beredningen av bolagiseringen av HST har man sett till att personalen hörs och att personalen ges aktuell information om hur processen framskrider och om den nya helheten.

Personalens pensionsförmåner ordnas på den nivå som lagen om kommunala pensioner föreskriver. Bolaget kommer att teckna en pensionsförsäkring hos Keva.

Bolaget följer personalpolitiska principer som gäller stadskoncernens dottersammanslutningar samt personalpolitik enligt koncerndirektivet.

Enligt koncerndirektivet ska stadens alla dotterbolag höra till en arbetsgivarorganisation och iaktta kollektivavtal enligt denna organisation. Bolagets styrelse fattar beslut om denna organisation. Under beredningen har HST som arbetsgivare och personalen diskuterar om att bolaget ska gå med i Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf. Bolagets kollektivavtal blir i så fall Järnvägsbranschens kollektivavtal för arbetsuppgifter inom transport och underhåll samt kollektivavtalet för tjänstemän inom Järnvägsbranschen för kontors- och expertuppgifter. Man kunde även ingå ett eget avtal mellan bolaget och den administrativa personalen, varmed de nuvarande personalorganisationerna blir kvar som avtalsparter.

Genom att använda järnvägsbranschens avtal vill man skapa ett allmänt bindande kollektivavtal för bolagets sektor. Tammerfors spårvagn drivs enligt samma kollektivavtal. Med ett allmänt bindande avtal kan det säkras att alla nuvarande och framtida leverantörer av spårbunden stadstrafik följer samma arbetsvillkor och att ingen har möjlighet att eftersträva konkurrensfördelar genom sämre arbetsvillkor. Att avtalet är allmänt bindande säkerställer för personalen att bolaget som bildas inte kan byta kollektivavtal i framtiden. Personalen som överförs till bolaget kompenseras för skillnaderna i lönerna mellan det nuvarande och det nya kollektivavtalet i form av personliga eller grupp-specifika lönetillägg. I diskussioner med organisationer har man hittat sätt med vilka skillnaderna i lönerna som avtalen medför kan kompenseras på ett kostnadsneutralt sätt.

HST:s personalkommitté har behandlat frågor kring bolagiseringen från och med 13.2.2019 på varje möte, sammanlagt 27 gånger. De egentliga behandlingarna gällande bolagisering i HST:s personalkommitté skedde 24.3.2020 och 1.4.2021. De två utlåtanden som personalorganisationerna som representerar de anställda hos HST lämnade till per-



22.09.2021

sonalkommittén, 24.3.2020 och 1.4.2021, finns i bilagorna 13–14 till föredragningslistan.

Stadens personalkommitté behandlade ärendet på sitt sammanträde 12.4.2021. Personalkommittén antecknade föredragningen och diskussionen i ärendet för kännedom. Personalkommittén konstaterade att organisationsdelegationen har gett ett utlåtande om bolagiseringen av HST och överföringen av personalen. Utlåtandet bifogades till protokollet. Personalkommittén konstaterade att samarbetsförfarandet förverkligades i det här skedet av beredningen. Personalkommitténs protokoll jämte bilagorna finns i bilagorna 15–16 till föredragningslistan.

Principerna för överföringen av personal har förhandlats mellan lokala arbetstagarorganisationer, HST och stadskansliet. Protokollen för samarbetsförhandlingarna och överföringspromemorian gällande överföringen av personal finns i bilagorna 17–19 till föredragningslistan.

I anslutning till den eventuella bolagiseringen av HST har en del av HST:s personal, sammanlagt 596 personer, i mars–april 2021 undertecknat en vädjan som lämnats in hos registratorskontoret 3.6.2021. Enligt vädjan motsätter de sig bolagisering av affärsverket och beredning av beslutsfattande gällande bolagiseringen under pandemisituationen som till och med försämras. De som undertecknat vädjan yrkar på att beslutet om bolagisering av HST skjuts upp. Vädjan finns i bilaga 20.

Stadstrafikbolagets ägarstrategi

Som en del av förberedelserna inför bolagiseringen har man tagit fram ett utkast till ägarstrategi för stadstrafikbolaget på samma sätt som för stadens övriga dottersammanslutningar i början av 2021.

Utkastet till ägarstrategi finns i bilaga 21. Beslutet om ägarstrategin fattas av stadsstyrelsen i enlighet med det gällande koncerndirektivet.

Enligt utkastet till ägarstrategin hör stadstrafikbolaget till stadens andra än på marknadsvillkor fungerande dottersammanslutningar och har i uppgift att maximera samhällsligt intresse genom att producera tjänster för hållbar mobilitet, administrera infrastruktur, depåer och vagnmateriel som anknyter till dem samt genomföra investeringsprojekt som gäller dessa i Helsingforsregionen högklassigt, kostnadseffektivt och transparent. Bolaget är centralt verktyg för staden i utvecklingen av en stadsstruktur som medger lösningar enligt markanvändning o.dyl. samt att nå målen i samband med detta. Bolaget bedriver sin verksamhet i enlighet med riktlinjer från sina ägare och samkommunen Helsingforsregionens trafik som beställer tjänster från bolaget.



22.09.2021

Bolaget har inte för avsikt att gå med vinst och det betalar inte dividenderna till sina ägare. Däremot ska eventuell vinst användas till att stöda och utveckla bolagets egen verksamhet med beaktande av de mål som stadskoncernen har satt för bolaget. Inom stadens koncernstyrning hör bolaget till sektorn för biträdande borgmästaren för stadsmiljön.

Vad gäller målsättningar, konstateras i utkastet till ägarstrategi bland annat att bolaget är en föregångare inom sin bransch i Europa (inkl. livscykeeffektivitet, kostnadseffektivitet, verkningsfullhet och ansvarsfullhet). Bolaget utvecklar sitt kunnande och sina tjänster fortlöpande för att uppnå målen i stadsstrategin och fullgöra ägarnas andra behov. Bolaget fungerar som en anknuten enhet för sina ägare och deltar inte som anbudsgivare i eventuella konkurrensutsättningar som gäller trafikeringen av kollektivtrafik. Även HRT har i sitt utlåtande om bolagiseringen ansett att det är väsentligt att bolaget och dess ägare meddelar för kännedom för marknaden att bolagets strategi inte kommer att innefatta deltagande i offentliga anbudsförfaranden utan bolaget förbinder sig att befrämja utveckling av marknader som är jämlika med avseende på konkurrens.

Vad gäller utvecklingsriktlinjer är utgångspunkten i utkastet till ägarstrategin att syftet är att bolaget administrerar och opererar huvudstadsregionens metro i sin helhet efter att västmetrons andra fas blir färdig i enlighet med linjedragningarna i Länsimetro Oy:s aktieägaravtalet. Beror på om projektet Vandasåran genomförs, utvecklas bolagets struktur mot en koncernstruktur och man strävar efter att utvidga bolagets ägarunderlag enligt existerande och/eller framtida spårvägsförbindelser i Helsingforsregionen.

Särskilda områden för kollektiv kompetens vid bolagets styrelse har ansetts vara affärsverksamhet som är relaterad till kollektivtrafik, infrastruktur, service och fastigheter, investeringar och finansiering samt egendomsförvaltning, hållbar utveckling och ansvarsfullhet, personalledning samt digitalisering och automatisering.

I utkastet till ägarstrategin fastställs viktiga mål för bolaget. Dessa är kundorientering, ansvarsfullhet som arbetsgivare, kostnadseffektivitet och produktionssäkerhet, genomförande av programmet Kolneutralt Helsingfors 2035 samt tillräcklig soliditet.

Bolagets styrelse tillhör arvodesgrupp A där arvodena bestäms separat i stadsstyrelsen. Arvodensnivån i bolagets styrelse har fastställts genom att utnyttja arvodesnivåerna i andra dotterbolag som tillhör arvodesgrupp A, såsom Palmia Ab, och bolag som ägs regionalt, såsom Oy Apotti Ab.

Stadstrafikbolagets avtal om bolagsbildning och bolagsordning

Postadress
PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6

Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



För att snabba upp bildandet av stadstrafikbolaget genomförs bildandet enbart på basis av Helsingfors stads beslut och av Helsingfors, varför Helsingfors tecknar alla aktier i bolaget i samband med att bolaget bildas.

Enligt avtalet om bolagsbildning väljs endast de tre styrelsemedlemmarna som Helsingfors kommer att ha rätt att utse enligt aktieägaravtalet till styrelsen i den första fasen. Styrelsen kompletteras senare med en person som Vanda stad utser och med två medlemmar som städerna tillsammans väljer och som står utanför stadsorganisationerna.

Enligt bolagsordningen har bolaget som en del av Helsingfors stadskoncern i uppgift att producera hållbara transporttjänster såsom tjänster för metro-, spårvägs- och färjetrafik samt stadscyklar inom Helsingforsregionen. Bolaget låter bygga, sköter om, underhåller, kontrollerar, hyr och utvecklar kollektivtrafikinfrastruktur samt lokaler och funktioner som hänför sig till kollektivtrafiken samt erbjuder tjänster gällande dessa.

I fråga om miljöärenden verkar bolaget på ett ansvarsfullt sätt och i enlighet med principerna för hållbar utveckling. I sin verksamhet strävar bolaget efter att använda energi på ett effektivt sätt som sparar miljön.

I enlighet med lagstiftningen gällande offentliga upphandlingar fungerar bolaget som en anknuten enhet och inköpscentral för sina ägare. Bolaget producerar tjänster som åligger det och som är av allmänt intresse i första hand enligt självkostnadsprincipen och i samarbete med andra upphandlande myndigheter för att nå gemensamma mål.

Bolaget kan ha aktier av typ A, B, E, F, CP, CK och DH. Med hjälp av aktieserierna säkerställs att olika ägare kan äga och finansiera endast sådana funktioner till vilka de har förbundit sig. Aktieserierna gör det exempelvis möjligt för Vanda stad att komma med som delägare i bolaget på så sätt att Vanda inte äger sådana delar som inte hör till den planerade Vandaspåran. Varje aktie av typ A, B, E, F, CP, CK och DH har en (1) röst. Aktierna av typ A, B, E, F, CP, CK och DH har rätt att vid upplösning av bolaget få genom utbetalning av medel eller som utdelningar minst ett belopp som motsvarar teckningspriset för en aktie av typ A, B, E, F, CP, CK och DH höjd med placeringar i den ifrågavarande aktietypen i bolagets fonder som hänförs till fritt eget kapital. Tillgångar som delas mellan aktieägarna av aktieserier A, B, E, F, CP, CK och DH delas i förhållande till ägarandelar i aktietypen.

Enligt bolagsordningen består bolagets styrelse av minst tre och högst åtta medlemmar. Bolaget har en revisor och en revisorssuppleant. Ifall ett godkänt revisionssamfund väljs som revisor, väljs ingen revisorssuppleant. Styrelsens och revisorernas mandattid är två år.



22.09.2021

I sin verksamhet följer bolaget Helsingfors stads gällande koncerndirektiv. I sin verksamhet strävar bolaget efter att iaktta sådana delar i sina aktieägares stadsstrategier som gäller bolaget och dess verksamhet, eventuella mål som sätts för bolaget i budgeten, stadskoncernens helhetsintresse som aktieägarna bestämmer i enskilda fall samt allmänt intresse. Bolaget strävar också efter att i sin verksamhet iaktta mål som har ställts för den trafik som HRT ordnar.

Helsingfors stads borgmästare, biträdande borgmästare och kanslichef samt Vanda stads stadsdirektör och direktör för personal- och koncernservice har rätt att få all information om bolaget och dess verksamhet som hen behöver. Vid behov breddas rätten att få information att gälla tjänsteinnehavare hos eventuella andra aktieägare.

Därtill innehåller bolagsordningen bland annat samtyckes- och inlösenklausuler.

Stadstrafikbolagets aktieägaravtal

Syftet med aktieägaravtalet mellan Helsingfors och Vanda samt bolaget är att avtala om de principer som ska följas när HST:s verksamhet börjar bedrivas i aktiebolagsform.

Med aktieägaravtalet avtalar Helsingfors stad och Vanda stad om förvaltningen av och beslutsfattandet i stadstrafikbolaget och stadstrafikkoncernen som eventuellt bildas senare samt om ordnandet av deras verksamhet, ägandet av aktierna samt aktieägarnas rättigheter och skyldigheter i förhållande till varandra och till ägandet av bolaget.

I aktieägaravtalet konstateras att stadstrafikbolagets verksamhet hänförs till i upphandlingslagstiftningen avsett horisontellt samarbete vars parter i detta skede är bolaget, dess aktieägare, HST och Länsimetro Oy. Samarbetsparterna ska samarbeta horisontellt som offentliga upphandlande enheter för att producera de offentliga tjänster av allmänt intresse som de ansvarar för. Alla parter i det horisontella samarbete är offentliga upphandlande enheter, på vars samarbete lagen om upphandling och koncession inom vissa sektorer och upphandlingslagen inte tillämpas med stöd av 26 § och § 16 i respektive lagar. Det horisontella samarbetet utförs endast mellan samarbetsparterna för att nå deras gemensamma mål.

När verksamheten inleds, bedriver bolaget enligt aktieägaravtalet den del av HST:s verksamhet som överläts till det i enlighet med ett separat avtal. Helsingfors och Vanda utvecklar bolagets verksamhet så att bolaget i framtiden fungerar som stadstrafikkoncernens moderbolag och bolagets affärsområden och tillgångsposter har avskilts till separata dotterbolag på ett ändamålsenligt sätt efter att Vanda stad har fattat sitt



projektbeslut gällande Vandaspåran och har inte anmält att den kommer att lämna bolaget av ett skäl som fastställs i aktieägaravtalet. Parterna har som mål att även andra städer ska bli delägare i bolaget på lång sikt ifall detta är ändamålsenligt med hänsyn till produktionen och utvecklingen av regional kollektivtrafik.

Även metroaffärsverksamheten som HST bedriver kommer senare att överlåtas till stadstrafikbolaget på ett sätt som anses vara ändamålsenligt vid överföringstidpunkten.

Delägarna har som syfte att utveckla bolaget till en regional leverantör för kollektivtrafik som kan sköta om affärsverksamheten, andra helheter, projekt och uppgifter i anslutning till kollektivtrafik i nuvarande eller framtida aktieägarstäder. För tydlighetens skull konstateras det i aktieägaravtalet att bolaget inte ersätter HRT:s roll som beställarmyndighet för regional kollektivtrafik på något sätt och att HRT även i fortsättningen ansvarar för att planera organiseringen av kollektivtrafiken.

Om det sker sådana betydande förändring i lagstiftningen gällande kollektivtrafiken, genomförandestrukturen, HRT:s ställning eller något annat motsvarande ärende som påverkar bolagets verksamhet, förhandlar delägarna om ändringar som behövs i bolagets affärsverksamhet.

Vid tidpunkten då bolaget bildas indelas aktierna i bolaget i aktier av serier A, B, CP, CK, DH, E och F. Syftet med de olika aktieserierna är att ordna finansiering för bolaget eller dess koncernbolag på ett sätt som bestäms mer detaljerat i aktieägaravtalet.

Stadstrafikbolaget och dess dotterbolag finansierar sin löpande verksamhet främst med inkomstfinansiering och med främmande kapital. I aktieägaravtalet har också avtalats om delägarnas finansieringsskyldighet att som en sista utväg finansiera bolagets eller dess koncernbolags verksamhet. Vid prissättning och avtal bör bolaget sträva efter att syftet med dess verksamhet inte äventyras, att förlust inte uppstår och att bolaget med exempelvis koncerninterna förvaltningsavgifter eller kostnader för intern finansiering inte styr koncernbolagets verksamhet på så sätt att det uppstår förlust i dessa. Bolaget och dess koncernbolag är skyldiga att planera sin verksamhet långsiktigt och att hushålla noga med sina tillgångar.

Delägarna förbinder sig emellertid genom aktieägaravtalet till att göra en placering i form av eget kapital i bolaget för att täcka förlusterna ifall det till följd av bolagets eller koncernbolagets löpande verksamhet uppstår förluster som avses i aktieägaravtalet och som gäller någon del av bolagets verksamhet. Förlusten täcks aktieserievis så att förlusten riktas till en viss aktieserie utgående från var i bolagets eller koncernbolagets verksamhet förlusten har uppstått. Delägarna svarar för placering-



22.09.2021

en av eget kapital som görs för att täcka förlusten i förhållande till ägarandelarna i den ifrågavarande aktieserien. Detta gäller alla andra aktieserier än CP-serien där förlusten täckas i förhållande till linjekilometer.

Bolagets och dess koncernbolags eventuella investeringar finansieras i första hand med lånefinansiering och i andra hand med kapitalplaceringar som delägarna gör via bolaget. Bolaget strävar efter att ordna lånefinansieringen via finansinstitut med vanliga villkor med bolagets eller dess koncernbolags egna säkerheter. Delägarna kan också på förslag av bolaget bevilja lånefinansiering eller ge proprieborgen i enlighet med separata beslut. Investeringar finansieras aktieserievis så att finansiering av en investering riktas till en viss aktieserie utgående från var i bolagets eller koncernbolagets verksamhet finansiering av investeringen förutsätts.

Ett undantag vad gäller finansiering är CP-aktieserien som kommer att ägas av både Helsingfors och Vanda. Finansieringsskyldigheten som gäller investeringar för materiel och depåer av snabbspårvägar indelas inom CP-aktieserien så att båda städerna som är delägare finansierar och garanterar investeringskostnader för materiel och depåer av snabbspårvägar beroende på i vilken stad trafikering som ska finansieras sker. Till den del det är fråga om investeringar vars konsekvenser inte riktar sig enbart till en stad, ansvarar Helsingfors och Vanda för finansieringen tillsammans i proportion till linjekilometrarna.

I aktieägaravtalet avtalas om beslut som förutsätter delägarnas uttryckliga samtycke. Stadstrafikbolagets eller dess koncernbolags bolagsstämma eller styrelse ska innan slutgiltigt beslutsfattande ansöka om förhandssamtycke från den stad som är delägare alltid när det är fråga om sådana investeringar där borgensansvaret eller finansieringsskyldigheten åligger den ifrågavarande delägaren.

I aktieägaravtalet fastställs ärenden om vilka bolagsstämman ska bestämma enhälligt. Sådana ärenden är bland annat ändring av bolagsordning, väsentlig ändring av bolagets affärsidé, affärsverksamhetsplan eller verksamhet, utvidgande av ägarunderlaget samt investeringsprinciper och investeringsramar för investeringar på systemnivå som är ytterst betydande för funktion av snabbspårvägarna.

Delägarna ska ordna ett möte för delägarna minst tre gånger om året. Syftet med mötet är att ge bolaget och koncernbolagen anvisningar och rekommendationer gällande ägarstyrning.

I aktieägaravtalet definieras utnämningrättigheter gällande val av bolagets styrelse. Som bolagets grundare har Helsingfors rätt att utse tre styrelsemedlemmar av vilka en är ordförande. I den eventuella situatio-



nen med två ägare har Vanda rätt att utse en styrelsemedlem. Dessutom utser Helsingfors och Vanda i samarbete två sådana styrelsemedlemmar som står utanför stadsorganisationerna.

Enligt aktieägaravtalet förutsätter vissa beslut som är betydande för bolaget att beslutet är enhälligt. Detta gäller bland annat beslut om fastställande och ändring av koncernstrategin, bolagets betydande avtal och investeringar, som emellertid inte förutsätter godkännande av en ägare eller ägarna, viktiga frågor kring kostnadseffektivitet och kvalitet samt val och avsättande av verkställande direktör.

I anslutning till koncernstruktursituation fastställs i aktieägaravtalet också utseendet av styrelser i koncernbolagen. Till styrelser väljs i första hand personer som hör till bolagets eller dess andra koncernbolags operativa ledning eller tjänsteinnehavare som är anställda hos stadstrafikbolagets delägare.

Enligt aktieägaravtalet har Vanda stad rätt att lösgöra sig från ägandet av stadstrafikbolaget ifall Vandaspåran inte genomförs eller om Vanda bestämmer sig att av ett särskilt grundat skäl inte överlåta någon del av de planer, rättigheter, skyldigheter, tillgångar eller skulder som hänför sig till genomförandet av Vandaspåran och Vanda beslutar att inte göra anskaffningar av materiel för Vandaspåran via stadstrafikkoncernen, till exempel i en situation där de ovannämnda åtgärderna enligt Skatteförvaltningens förhandsavgörande skulle medföra betydande skattekostnader, enighet inte kan nå mellan Vanda och HRT om fördelningen av kostnaderna som hänför sig till Vandaspåran eller bolaget och Vanda stad inte kan nå ett avtal om finansieringen av Vandaspåran. Vanda har rätt att lämna bolaget också om bolaget inte inleder bildande av koncernstrukturen som avses i aktieägaravtalet senast inom den utsatta tiden som fastställs i avtalet.

I aktieägaravtalet kommer man överens om, gällande Siemensrättegången, alla rättigheter, skyldigheter och ansvar inklusive eventuella rätter till skadestånd som följer av tvistemålet mellan HST, Länsimetro Oy, Siemens AG och Siemens SAS bevaras hos Helsingfors stad, och att dessa rättigheter inte på något sätt överförs till stadstrafikbolaget, dess dotterbolag eller aktieägare. Bolaget förbinder sig att bidra till att tvistemålet löses, exempelvis genom att lämna nödvändiga uppgifter på begäran.

För Helsingfors stads del fattas beslutet om godkännande av aktieägaravtalet separat i stadsstyrelsens koncernsektion i enlighet med 8 kap. 3 § i förvaltningsstadgan. Utkastet till aktieägaravtal finns i bilaga 22.



Förvaltningen av bolaget vid bildandet och efter att den operativa verksamheten inlemts

Inledningen av verksamheten vid stadstrafikbolaget som bildas planeras ske i två faser. I den första fasen i september–oktober 2021 är avsikten att bilda ett aktiebolag som sköter om åtgärder gällande inledningen av bolagets verksamhet och förbindelser som hänför sig till dessa åtgärder.

Ärendet som gäller utseende av styrelsemedlemmar tas upp i koncernsektorn för separat beslutsfattande. HST:s nuvarande verkställande direktör väljs vid sidan om sin egen befattning till bolagets verkställande direktör för startfasen som fortsätter till årsskiftet.

Enligt bolagiseringsplanen inleder bolaget som bildas sin verksamhet fullvärdigt 1.1.2022 om än den noggranna tidpunkten för inledningen av verksamheten beror på hur länge Patent- och registerstyrelsen behandlar registreringen av bolaget. För denna andra fas har bolaget för avsikt att hålla en extra bolagsstämma i november–december 2021 där beslut fattas om bland annat följande ärenden:

- aktieemission till Helsingfors stad och Vanda stad,
- betalning av teckningspriset för aktier med apportegendom som omfattar affärsverksamheten som flyttas för Helsingfors del och med pengar för Vandas del samt
- andra nödvändiga ärenden som bolagsstämman ska fatta beslut om och som hänför sig till inledningen av stadstrafikbolagets egentliga verksamhet och överlåtelse av verksamheten.

När bolagets fullvärdiga verksamhet inleds blir trafikaffärsverkets verkställande direktör bolagets verkställande direktör på heltid på motsvarande sätt som vid tidigare bolagiseringar och ombildningar till stiftelse. Till trafikaffärsverket som blir kvar väljs en ny verkställande direktör som arbetar vid sidan om sin egen befattning. Vid valet av verkställande direktör för affärsverket beaktas jäv som beror på förhållandet mellan affärsverket och stadstrafikbolaget.

Skattekonsekvenser

När trafikaffärsverket har verkat i affärsverksform har det inte betalat inkomstskatt för sina inkomster eller fastighetsskatt för sina byggnader. Som ett aktiebolag ska stadstrafikbolaget däremot betala inkomstskatt för sina eventuella beskattningsbara inkomster enligt gällande samfundsskattesats. Bolaget betalar fastighetsskatt för byggnader som det äger.



22.09.2021

Angående den eventuella bolagiseringen av HST ansöktes om ett förhandsavgörande från Skatteförvaltningen om tillämpning av sådan verksamhetsöverlåtelse som avses i 52d § i näringskattelagen (360/1968) på den planerade bolagiseringen. Förhandsavgöranden som gäller inkomstbeskattning ansöktes om separat för genomförandet av verksamhetsöverlåtelsen som gäller verksamheten med undantag av metroverksamheten samt för genomförandet av en senare verksamhetsöverlåtelse av HST:s verksamhet som sköter om metroverksamheten. Ytterligare ansöktes det om ett förhandsavgörande om tolkningar av mervärdesbeskattning som gäller verksamhetsöverlåtelsen.

När staden överlåter HST:s verksamhet, exklusive metroverksamheten, jämte tillgångar, skulder och reserver till stadstrafikbolaget som bildas, tillämpas 52 d § i näringskattelagen enligt Skatteförvaltningens förhandsavgörande av den 20 maj 2021 på avdrag av anskaffningsutgifter för egendomen som överförs och det anses att det gäller en verksamhetsöverlåtelse som avses i det ovannämnda lagrummet. I samma förhandsavgörande tog Skatteförvaltningen även ställning till att 52 d § i näringskattelagen tillämpas också på eventuella överföringar av tillgångar, skulder och reserver för att bilda den planerade koncernstrukturen vid ett senare skede. Förhandsavgörandet gäller skatteåren 2021 och 2022.

I och med verksamhetsöverlåtelsen uppstår det inte någon betydande överlåtelseskatt påföljd i anslutning till infrastrukturegendom. Till denna del skiljer linjedragningen sig från skattemyndighetens tolkning år 2014 i samband med en utredning av eventuell bolagisering av HST.

Vad gäller metroverksamheten, gav Skatteförvaltningen ett delvis negativt förhandsavgörande 20.5.2021. Enligt Skatteförvaltningen kan 52 d § i näringskattelagen inte tillämpas på situationen som beskrevs i ansökan om förhandsavgörandet eftersom enligt ansökan skulle skulder som hänför sig till metroverksamheten inte ha överförts vid överlåtelsen till metrobolaget som används som ett tekniskt redskap utan direkt till stadstrafikkoncernens moderbolag stadstrafikbolaget.

En ny ansökan om förhandsavgörande lämnades till Skatteförvaltningen gällande metroverksamheten. I ansökan utgick man från att skulder som hänför sig till verksamheten överförs med metrobolaget som bildas till stadstrafikbolaget. Skatteförvaltningen gav ett positivt förhandsavgörande 11.6.2021. Förhandsavgörandet gäller skatteåren 2021 och 2022.

Från Skatteförvaltningen begärdes redan i detta skede ett förhandsavgörande om hur stadstrafikbolagets övergång till koncernstruktur som enligt planerna genomförs senare och som beskrivs i utkastet till ak-



22.09.2021

tieägaravtalet behandlas i fråga om beskattningen. Enligt Skatteförvaltningens positiva förhandsavgörande av den 20 maj 2021 tillämpas bestämmelserna i 52 b och 52 c § i näringskattelagen på fission och fusion vid övergång till en koncernstruktur. Förhandsavgörandet gäller skatteåren 2021 och 2022.

Enligt Skatteförvaltningens förhandsavgörande den 29 april 2021 om mervärdesbeskattning tillämpas bestämmelserna i 19 a § i mervärdesskattelagen (1501/1993) på överlåtelsen av verksamhetshelheten till stadstrafikbolaget. Detta gäller också ifall stadstrafikbolaget överför funktioner vidare till sina dotterbolag. De ifrågavarande företagsomstruktureringarna anses inte utgöra mervärdesskattepliktig försäljning. Fissioner och fusioner som genomförs vid bildandet av koncernstrukturen faller däremot utanför mervärdesskattelagens tillämpningsområde på så sätt att de inte skapar en skyldighet att betala mervärdesskatt. Förhandsavgörandet gäller skatteåren 2021 och 2022.

Utöver de ovannämnda förhandsavgörandena gällande genomförande av omstruktureringar ansöktes det under beredningen om separata förhandsavgöranden från Skatteförvaltningen för skattefrågor som gäller stadstrafikbolagets/-koncernens verksamhet.

I fråga om stadstrafikoncernens verksamhetsmodell och ekonomi, ansöktes det om ett förhandsavgörande för om sådana kapitalplaceringar som stadstrafikbolagets ägare eventuellt gör i bolaget behandlas i beskattning av bolaget som inkomst som inte är skattepliktig i enlighet med 6 § 1 mom. 2 punkten i näringskattelagen ifall stadstrafikbolaget placerar kapitalplaceringarna det fått vidare till dess dotterbolag. Skatteförvaltningen gav ett positivt förhandsavgörande i ärendet 19.8.2021. Förhandsavgörandet gäller skatteåren 2021 och 2022.

Enligt förhandsavgörandena från Skatteförvaltningen finns det inte några skattemässiga hinder för genomförandet av den planerade bolagiseringen.

Riskhantering och försäkringar

Stadstrafikbolaget som bildas följer anvisningen om intern kontroll och riskhantering inom Helsingfors stadskoncern som stadsstyrelsen godkände 13.1.2020, 20 §. Utifrån anvisningarna på koncernnivån upprättas mer detaljerade bolagsspecifika anvisningar.

HST har hört till stadens försäkringskassa och har därför inte försäkrat sin egendom. Affärsverket har däremot bl.a. avbrottsförsäkringar, ansvarsförsäkringar och trafikförsäkringar i sitt namn.



22.09.2021

Bolagets framtida behov av försäkringar har utretts som en del av beredningen inför bolagiseringen. Stadstrafikbolaget bestämmer senare om sin försäkringspolicy som en del av sin riskhantering och fastställer försäkringsbelopp och självriskandelar för avbrotts-, skade- och ansvarsförsäkringar i förhållande till bolagets risktäckningskapacitet. Försäkringarna konkurrensutsätts innan bolagets operativa verksamhet inleds eller så fort som möjligt efter det.

Kommentarer till bolagiseringen ur perspektivet för upphandlingsrätt och rätt gällande statligt stöd

När stadstrafikbolaget fortsätter affärsverkets verksamhet i bolagsform, verkar det inte på marknaden utan producerar tjänster för trafikering och ordnande av trafik för Helsingfors stad och Vanda stad och omfattas således av lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (1398/2016, "försörjningslagen").

Bolaget är en upphandlande enhet som ska konkurrensutsätta sina upphandlingar. Vidare kan bolaget till sin karaktär anses vara en upphandlande myndighet som särskilt har bildats för att tillgodose sådana behov i det allmännas intresse som inte har industriell eller kommersiell karaktär (5 § i försörjningslagen) och som samtidigt också kan fungera som en anknuten enhet som omfattas av Helsingfors stads bestämmande inflytande (25 § i försörjningslagen). Med anledning av detta tillämpas försörjningslagen inte på upphandlingar mellan staden och bolaget. Samma situation gäller också för Vanda stad som blir ägare i bolaget. För att kunna verka som en anknuten enhet, ska minst 80 procent av stadstrafikbolagets genomsnittliga omsättning under tre år häröra från leveranser till upphandlande enheter eller andra sammanslutningar som det är anknutet till. Det får inte heller finnas främmande kapital i bolaget och det kan inte vara verksamt på marknaden.

För tjänster i anslutning till spårbunden trafik gör stadstrafikbolaget, Helsingfors stad och Vanda stad, HRT och Länsimetro Oy upp arrangemang för samarbete mellan upphandlande myndigheter. Försörjningslagen tillämpas inte på sådan upphandling mellan parterna i arrangemanget för samarbete genom vilken de i samarbete och för att uppnå gemensamma mål genomför sådana offentliga tjänster i det allmännas intresse som de ansvarar för (26 § i försörjningslagen). En förutsättning är dessutom att högst 20 procent av de tjänster som berörs av samarbetet produceras för andra aktörer än avtalsparterna. Bevarandet av förutsättningarna för horisontellt samarbete utgör en väsentlig förutsättning för bevarandet av verksamhetsmodellen och verksamhetsförutsättningar för den planerade stadstrafikkoncernen. Enligt aktieägaravtalet skrivs horisontellt samarbete in i alla avtal gällande hori-



sontellt samarbete och/eller ett separat avtal om horisontellt samarbete ingås mellan parterna i det horisontella samarbetet.

HRT fungerar som beställarorganisation och myndighet för kollektivtrafiken i huvudstadsregionen. HRT ansvarar för planering och beställning av spårvägstrafik och HST för ordnande av trafik i enlighet med avtalet som det ingått med HRT och som gäller till utgången av 2024. HRT har bildats i enlighet med lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen (829/2009). I 3 § i lagen stadgas att kommunerna i huvudstadsregionen tillsammans ska sköta om kollektivtrafiken i sitt område. Enligt lagen kan HRT ge en trafikidkare inom sin verksamhetsområde ensamrätt till att bedriva spårvägs- och metrotrafik för femton år i sänder. Med andra ord gäller avtalsperioden för ensamrätten med HST mellan åren 2010 och 2024.

HRT har bedömt att kollektivtrafikförordningen inte kan tillämpas på sådana situationer som inte gäller koncessioner på ett sätt som avses i kollektivtrafikförordningen. Enligt artikel 5 i kollektivtrafikförordningen ska avtal om allmän trafik tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i förordningen. Tjänsteavtal eller avtal om allmän trafik avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i direktiv när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i direktiven. Motsvarande tolkning har också fastställts i rättspraxis.

Eftersom det anses att kollektivtrafikförordningen inte kan tillämpas på upphandlingar av trafikering till följd av avtalens karaktär, kommer inte heller ett ensamsrättsarrangemang som baserar sig på förordningen i fråga. Vad gäller trafikeringstjänster som hänför sig till spårbunden stadstrafik, kommer avtalsarrangemanget mellan bolaget och städerna samt HRT att grunda sig på sådana undantag i upphandlingslagen som gäller horisontellt samarbete och/eller regleringen i fråga om anknutna enheter.

Bolaget och/eller stadstrafikkoncernen kan i princip vara anknutna enheter för både Helsingfors stad och Vanda stad. Det har bedömts att förutsättningarna gällande ställningen som anknuten enhet kan realiseras i den planerade modellen där stadstrafikbolaget ägs endast av Helsingfors stad och Vanda stad samt eventuella andra städer eller kommuner som senare blir ägare i bolaget och på vilka bolagets och dess koncernbolags verksamhet inriktas.

Enligt avtalet producerar stadstrafikbolaget tjänster endast för ägarkretsen eller aktörer som omfattas av samarbetet i enlighet med undantaget som gäller skyldigheten att konkurrensutsätta (ställningen som



22.09.2021

anknuten enhet, horisontellt verksamhet) varigenom verksamheten i ett konkurrensläge inte sker på marknaden. En kommun kan inte heller enligt 126 § i kommunallagen sköta en uppgift i ett konkurrensläge på marknaden åtminstone när kommunen med stöd av lag som egen verksamhet producerar tjänster för kommuninvånarna och andra som kommunen enligt lag ska ordna tjänster för, eller när verksamheten grundar sig på en lagstadgad monopolställning eller utgör ett naturligt monopol eller producerar tjänster i direkt anslutning till dessa.

I ett konkurrensläge på marknaden sker det inte heller samarbete i form av en anknuten enhet eller horisontellt samarbete. Det är därtill fråga om verksamhet som Helsingfors stad och Vanda stad fortfarande skulle kunna bedriva även som sin egen verksamhet, till exempel i form av affärsverk. I enlighet med ägarstrategin har bolaget inte för avsikt att övergå till den konkurrensutsatta marknaden när exempelvis när HRT trafikeringen av Spårjokern. HRT har som sin åsikt betonat att stadstrafikbolaget eller dess koncernbolag inte bör delta i offentliga anbudsfordanden, utan fungera som en främjare av förutsättningar för rättvis konkurrens.

Verksamheten gällande uthyrning av lokaler på trafikstationer som HST äger utgör inte en del av lagstadgat ordnande av kollektivtrafikverksamhet. Enligt reglerna om statligt stöd kan ett ekonomiskt intresse som riktar sig till sådan verksamhet utgöra förbjudet statligt stöd. I Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd anses emellertid att tilläggsverksamhet av denna typ nödvändigtvis inte uppfyller kriteriet för statligt stöd om påverkan på handel: "offentlig finansiering som ges till sedvanliga faciliteter (såsom restauranger, butiker eller betalparkering) i infrastrukturer som nästan enbart används för icke-ekonomisk verksamhet normalt sett inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna eftersom det är osannolikt att dessa sedvanliga faciliteter lockar kunder från andra medlemsstater och att finansieringen av dem får mer än en marginell inverkan på gränsöverskridande investeringar eller etableringar". Lokalhyrorna ska ändå vara marknadsbestämda för att säkerställa att hyresgäster i lokalerna inte kan bli sådana stödmottagare som avses i regleringen om statligt stöd.

Av de ovan behandlade grunderna finns det inga hinder gällande statligt stöd förknippade med bildandet av stadstrafikbolaget eller den planerade senare koncernstrukturen eftersom bolaget i själva verket inte verkar på konkurrensutsatta marknader. Bolaget och dess koncernbag ska i sin verksamhet emellertid iaktta bestämmelserna och begränsningarna som gäller in house-upphandling, horisontellt samarbete och utförsäljning. De tjänster som bolaget säljer inom ramen för den tillåtna utförsäljningen ska prissättas på marknadsvillkor. Detta ska också kun-



22.09.2021

Ärende/11

na bevisas med avskild bokföring och resultaträkningar som gäller den ifrågavarande verksamheten.

Ändringar i förvaltningsstadgan

I 9 § och 13 § i kapitel 2, i 6 § i kapitel 4, i 7 § i kapitel 5 samt i 13 § och 14 § i kapitel 16 i stadens förvaltningsstadga ingår bestämmelser som gäller trafikaffärsverket.

När bolagisering av HST:s verksamhet, exklusive metroverksamheten, genomförs, behövs en ändring i regleringen i förvaltningsstadgan som gäller trafikaffärsverket så att den motsvarar den föränderliga situationen. Beslut om nödvändiga ändringar i förvaltningsstadgan fattas separat senare, om det bestäms att stadstrafikbolaget ska bildas.

Verksamheten i trafikaffärsverket som ansvarar för metroverksamheten

Av de ovannämnda grunder överläts i den första fasen inte den del av HST:s funktioner som hänförs till metron. Således bär affärsverket i fortsättningen ansvaret för följande funktioner som gäller metron:

- ordnande av metrotrafik
- infrastruktur i anslutning till metron
- materiel i anslutning till metron.

Därtill svarar affärsverket för följande funktioner som härrör från HST:s särskilda befogenhetsbestämmelser:

- godkännande av metrotrafikstadgan
- upprättande av verksamhetsutövarens anmälan om utövande av metrotrafik
- upprättande av spårnätinnehavarens anmälan om metrospårnätet
- upprätthållande av säkerhetsstyrningssystemet för metrotrafiken.

Detta innebär att trafikeringsavtalet gällande metrotrafik stannar mellan HST och HRT. Fast egendom som är anknuten till metron (stationerna, banan, elsystemen) och alla avtal gällande dessa förblir hos affärsverket. Arrendeavtalen som gäller metroinfrastruktur stannar hos HST. Metromaterielen stannar också hos HST.

Affärsverket ser till att metrosystemets säkerhet ordnas i enlighet med säkerhetsstyrningssystemet som lagen om transportservice, spårtrafiklagen och Transport- och kommunikationsverkets (Traficom) bestämmelse om spårbunden stadstrafik förutsätter.



22.09.2021

Ärende/11

Efter att verksamheten, exklusive metroverksamheten, har överlåtits till bolaget, överförs personalen i anslutning till metroverksamheten genom en separat överföring till stadstrafikbolaget som s.k. gamla anställda.

För att sköta de ovannämnda funktionerna ingår HST och stadstrafikbolaget ett avtal enligt vilket HST köper arbete som det behöver, såsom förartjänster, planering av verksamhet, disponenttjänster, underhåll och förverkligande av investeringar, från stadstrafikbolaget. Ansvar för själva ordnandet av funktionerna förblir fortsättningsvis hos affärsverket. HST överlämnar lokaler och lös egendom för stadstrafikbolagets användning för utförande av sådana uppgifter som är anknutna till metron.

Vid sidan om verkställande direktören har trafikaffärsverket arbetskraft som ansvarar för förvaltning av affärsverket och ekonomi samt en tillräcklig organisation som är ansvarig för säkerhet och som skyldigheter gällande säkerhet kräver.

Vanda stads beslutsfattande

Vad gäller Vanda stad har tidtabellen för beslutsfattandet planerats så att principbeslutet om att bli ägare i stadstrafikbolaget fattas under oktober 2021.

Efter detta tecknar Vanda stad aktier i stadstrafikbolaget uppskattningsvis i november–december 2021 och en medlem utses till bolagets styrelse utgående från Vanda stads proposition.

Utlåtande från trafikaffärsverkets direktion

HST:s direktion har 26.8.2021 gett ett utlåtande om bolagisering av affärsverket.

Direktionen för HST förordar bolagiseringen av trafikaffärsverkets verksamhet genom att ombilda den nuvarande affärsverksformiga HST till ett aktiebolag som en helhet. Till bolaget överläts HST:s nuvarande affärsverksamhet i sin helhet med undantag av ägande- och ordnansvar för metroverksamheten. Direktionen konstaterade samtidigt i sitt utlåtande att innan ett slutligt beslut fattas ska man försäkra sig om samförståndet mellan den politiska ledningen i regionens städer och om den gemensamma åsikten om modellens godtagbarhet och lämplighet. Bolaget ska också garantera principen om en bred öppenhet och att personalens ställning tryggas. I den fortsatta beredningen och vid övergången bör man sträva efter en så öppen diskussion som möjligt om hur företaget påverkar servicenivån för regionens invånare samt om de fördelar och potentiella risker som bolaget innebär.



Direktionen anser att bolagsformen som helhet, enligt HST:s utredning om förvaltningsformen, de regionala utredningarna och den övriga beredningen bättre än den nuvarande affärsverksmodellen stödjer en effektivare förvaltning av kapital bundet till kollektivtrafikens investeringar och tillgångar, gör kostnadsstrukturen för kollektivtrafiken mer transparenta, erbjuder personalen bättre utvecklingsmöjligheter och gör det möjligt att genomföra stora kollektivtrafikprojekt lyckat och planerligt.

Enligt direktionens åsikt har bolagiseringen i synnerhet följande styrkor:

- Flexibiliteten och mångsidigheten i finansieringen av investeringar ökar.
- Bolaget kan mer flexibelt göra investeringar som är företagsekonomiskt motiverade än vid affärsverksformen och därigenom förbättra sin egen produktivitet smidigare än som en del av stadens investeringsekonomi. Till exempel sådana produktionsmedel samt investeringar för materiel och depåer som finansieras med HRT:s trafikeringersättning kan i och med bolagiseringen göras mer flexibelt och ändamålsenligt samt så att de leder till bättre produktivitet än i affärsverksformen.
- Bolagsstrukturen medför flexibilitet för bl.a. utveckling av organisationsstruktur och rekrytering av personer med kompetens.
- Bolagsformen möjliggör utveckling av en regional organisation som är större än HST. En större organisation har större relativa resurser för att utveckla spetskompetens i branschen på en internationell nivå. Därmed är det möjligt att även ur personalperspektivet utveckla mer lockande uppgiftsbeskrivningar och organisationsinterna alternativ för karriärutveckling.
- Den kraftiga tillväxten av kollektivtrafiken förutsätter att expertresurser ökas och spetskompetens utvecklas kontinuerligt. I bolagsformen kan HST flexibla svaret på situationen på arbetsmarknaden särskilt med hänsyn till att HST kontinuerligt konkurrerar om denna resurs med bl.a. privata aktörer inom infrastruktur- och trafikbranschen.
- Som ett bolag kan HST verka inom ramen för samma allmänt bindande kollektivavtal som andra bolag som är verksamma på kollektivtrafikmarknaden samt inverka på ett tillräckligt tidigt skede på innehåll i allmänt bindande kollektivavtal för spårbunden trafik. I och med att kollektivavtalet är allmänt bindande försvinner också möjligheten till så kallad shopping av kollektivavtal, vilket har nyttiga konsekvenser för samhället i sin helhet. Detta gör det också lättare



att överföra förare från gamla trafikanter till nya i sådana situationer där HRT bestämmer sig att konkurrensutsätta trafikeringar.

- Bolagsformen gör det också möjligt att välja olika externa tjänster, exempelvis olika IT-tjänster, smidigare och på ett sätt som betjänar bolagets behov bättre än i affärsverksformen.
- Transparensen och målinriktningen i verksamheten ökar.
- I samband med bolagiseringen fastställs gränssytor mellan HST:s och stadens egendom på ett entydigt sätt vilket för sin del också förbättrar tydligheten och transparensen (t.ex. kontroll av mark och underjordiska lokaler). I och med att gränssytorna för tillgångsposter som bolaget och staden förfogar över definieras noggrannare än för tillfället, kan också kostnadsansvaren och nyttan för investeringarna som omfattas av HRT:s infrastrukturavtal avgränsas bättre än för tillfället till de som orsakat dem. På det här viset är det möjligt att öka HRT:s andra medlemskommuners förtroende till förvaltningen av Helsingfors infrastrukturkostnader.
- Med anledning av att tjänster och infrastruktur ska prissättas på marknadsvillkor, förbättras framträdande och transparens av alla faktiska kostnader för olika funktioner, varvid också fördelar kan riktas noggrannare än tidigare. Då man fattar beslut framställs alla kostnadskomponenter mer transparent än i nuläget.
- I bolagsformen har HST starkare incitament för att utveckla nya tjänster utgående från existerande kunskaper och egendom samt förbättra kapitalförvaltning och inkomster som fås från dessa. Dessa omfattar exempelvis uthyrning av materiel, uthyrning av affärs- och hobbylokaler samt utveckling av tjänster för infartsparkering och mikromobilitet. Även incitament för uthyrning av lokaler och ökning av användningsgrad av bolagets lokaler är starkare i bolagsformen.
- Bolagsformen möjliggör bildande av en regional organisation som omfattar också andra kommuner än Helsingfors varvid synergier av en större organisation medför ekonomisk nytta vid upphandling av materiel, depåer och infrastruktur. Exempelvis materielupphandlingar kan konkurrensutsättas som större helheter till följd av vilket upphandlingarna intresserar en större grupp aktörer på den internationella marknaden och upphandlingarnas enhetspriser blir mindre med anledning av större volymer och effektivare konkurrens.
- En organisation som är regionalt gemensam organisation skapar också förutsättningar för optimering av helheten inom regional spårbunden stadstrafik i stället för deloptimering av separata regionala organisationer. En större regional helhet möjliggör bättre till



exempel sambruk av personal, depåer och rörlig underhållsmateriel på ett sätt som är optimalt för hela samhällets bästa. Därtill möjliggör en större regional helhet bättre kvalitet av förvaltning av systemet för spårbunden stadstrafik och livscykel.

En bolagisering gör det dessutom möjligt för Vanda stad att komma med som delägare i bolaget på så sätt att Vanda inte äger sådana delar som inte hör till den planerade Vandaspåran. Vanda har ansett att denna utgångspunkt, som blir möjlig i ett koncernformat bolag, är en väsentlig förutsättning för att staden ska delta. Vidare möjliggör bolagiseringen också att andra städer senare kan bli ägare i stadstrafikbolaget enligt samma princip.

Direktionen anser att det är av särskilt vikt vid bildande av bolaget att bolaget har i uppgift att maximera det samhällliga intresset och inte till exempel endast bolagets ekonomiska intresse. Det är väsentligt för hela samhällets bästa att bolaget i stor utsträckning strävar efter en optimering av helheten. Bolaget förverkligar öppenhet i sin verksamhet och agerar enligt målen i lagstiftning om offentlighet i myndigheternas verksamhet genom att ge individer och sammanslutningar möjlighet att övervaka bolagets verksamhet och användning av offentliga medel.

Direktionen anser att ett stadstrafikbolag i nuläget är det lämpligaste och mest rationella sättet att säkerställa att stadsspårvägssystemen ordnas effektivt i regionen i framtiden. Bolagiseringen stöder syftet att på lång sikt säkerställa att Helsingfors och andra ägarstäder aktivt befrämjar regionala kollektivtrafiklösningar, att den spårbundna trafiken i huvudstadsregionen har gemensamma målsättningar och en kostnadseffektiv produktionsmodell för tjänster som stöder målsättningarna samt att kollektivtrafiklösningarna stöder förverkligande av ägarnas strategiska målsättningar.

Ytterligare anser direktionen att det är viktigt att iaktta följande teman vid beslutsfattandet och verkställandet av bolagiseringen:

- Personalen vid HST ska i sin helhet överföras till det nya bolaget som s.k. gamla anställda.
- I fråga om bolagets betydande investeringar är det viktigt att säkra stadens ägarstyrning och förverkligande av stadens strategiska mål genom att behandla projektplanerna för de ifrågakvarande investeringarna i stadens förvaltningsorgan.
- Skatteförvaltningens förhandsavgörande om bolagets löpande verksamhet ska finnas att tillgå och vara positivt när stadsstyrelsen behandlar förslaget om bolagiseringen av HST i augusti 2021.



22.09.2021

Vad gäller frågor som togs upp i det nedan beskrivna utlåtandet från HRT:s styrelse, konstateras det i motiveringarna till direktionens utlåtande bland annat följande:

- Bolaget har som syfte att producera samhällelig nytta vilket betyder bland annat att bolaget ska stöda HRT:s verksamhet i så stor utsträckning som möjligt. Bolaget själv har inga affärshemligheter för HRT. Tvärtom har bolaget som utgångspunkt att utveckla dess verksamhet så att det kan betjäna samhället på bästa möjliga sätt genom att utnyttja kunskande hos samhällliga organisationer som HRT i så stor utsträckning som möjligt samt genom att utgå från ett gemensamt kunskapsunderlag. Det är emellertid möjligt i fråga om vissa tjänster som bolaget anskaffar på marknaden att bolagen som levererar de ifrågavarande tjänsterna har affärshemligheter som bolaget inte får bringa till allmän kännedom. I sin verksamhet strävar bolaget efter att undvika sådana situationer och beakta frågan exempelvis vid upprättande av avtal.
- Bolaget har som syfte att producera samhällelig nytta vilket betyder bland annat att bolaget ska stöda HRT:s verksamhet i så stor utsträckning som möjligt. En central utgångspunkt i bolagets verksamhet är att skapa förutsättningar (bl.a. infrastruktur, depåer, vagnar) för att eventuella konkurrensutsättningar av trafikering som HRT ordnar ska lyckas så bra som möjligt. Detta innebär bland annat att trafikdirigering, materielen, depåerna och andra verksamhetslokaler förvaltas på så sätt att användningsvillkoren och kostnaderna för konkurrensutsatta operatörer i anslutning till dessa är transparenta, rimliga, stabila och marknadsneutrala.

HRT:s utlåtande

HST:s styrelse gav 15.6.2021 ett utlåtande om den eventuella bolagiseringen och ett regionalt stadstrafikbolag.

Enligt utlåtandet har ägar- och förvaltningsstrukturen av det offentliga spårtrafikbolaget samt fastställandet och avgränsningen av verksamheten och uppgifterna konsekvenser för HRT:s möjligheter att sköta sina lagstadgade uppgifter på ett framgångsrikt sätt och uppfylla de strategiska mål som dess medlemskommuner ställer. Avtalen mellan HRT och stadstrafikbolaget kommer att grunda sig på samarbete för att producera offentliga tjänster enligt det allmänna intresset. Därför är det avgörande att bolaget drivs av transparens och ett engagemang med HST:s gemensamma målsättningar och förutsättningar för att skapa en rättvis konkurrens. Utvecklingen av en fungerande marknad för produktion av tjänster för spårtrafik i Finland är av ett så stort allmänt intresse



att det inte får äventyras med stadstrafikbolagets egna målsättningar för affärsverksamheten.

I sitt utlåtande föreslog HRT till Helsingfors att förverkligande av följande mål ska försäkras vid det eventuella bildandet av det nya bolaget samt i ägarstyrningen:

- Ägande av bolaget samt bolagets förvaltningsstruktur och bolagsordning uppfyller kriterierna för en offentligrättslig anstalt på så vis att bolaget och HRT kan ingå sådana samarbetsavtal mellan upphandlande myndigheter som avses i 26 § i försörjningslagen och i artikel 28 punkt 4 i försörjningsdirektivet.
- Dessa förutsättningar ska inte heller senare ändras på ett sätt som äventyrar den rättsliga grunden till avtalen mellan bolaget och HRT.
- bolaget och dess ägare informerar marknaden om att bolagets strategi inte omfattar deltagande i offentliga anbudstävlingar, utan bolaget förbinder sig att främja utvecklingen på en jämlik konkurrensutsatt marknad.
- bolaget åtar sig att i samarbetet med HST producera, rapportera och lämna uppgifter om sin verksamhet som gäller beställarstyrning och upphandling, öppet och utan att hänvisa till bolagets affärshemlighet.
- bolaget kan ansvara för den egna affärsverksamhetens kostnadseffektivitet, kvalitet, säkerhet och riskhantering på så sätt att kostnader och olägenheter för bolagets eventuella felbedömningar eller försummelser inte överförs på medlemskommunerna i HRT och kollektivtrafikens passagerare,
- bolaget organiserar omvärlden och administrationen av stadsspårvägar, trafikstyrningen, materiel, depåer och övriga lokaler som bolaget förvaltar på så sätt att dessas användarvillkor och kostnader är transparenta, skäliga, stabila och prisneutrala för konkurrensutsatta operatörer.

HRT föreslog att Helsingfors stad ska, för att säkra att dessa målsättningar som betjänar allmänt intresse och gott samarbete, göra HRT:s ledning och experter delaktiga ännu i sista skedet av beredningen av bolagiseringsprojektet och ge dem möjlighet att kommentera finslipningen av bolagets stiftelseurkunder. I synnerhet ska förbindelse till förutsättningarna för samarbetsavtal mellan upphandlande enheter och till utveckling av en konkurrensneutral marknadsmiljö framgå från bolagsordningen och de offentliga besluten om stiftande.



22.09.2021

Vidare rekommenderade HRT att stadstrafikbolagets ägare ska se till att bolaget använder opartisk expertis och erfarenhet i sin styrelse och vid inspektion av verksamheten för att ägarstyrningen ska ha faktiska förutsättningar för kritisk bedömning av bolagets verksamhet, produktivitet, risker och planer samt för strategisk ledning.

HRT föreslog också att Helsingfors och stadstrafikbolaget ska förbereda sig för att överlåta beställaruppgifter i anslutning till Helsingfors stadscykeljänst till HRT senast då det nuvarande avtalet löper ut.

Därtill föreslog HRT att sättet att organisera HST-affärsverkets andra nuvarande uppgifter än sådana som är spårtrafikrelaterade bereds tillsammans med HRT och att Helsingfors stad för sin sida anvisar tillräckliga resurser till de ifrågakvarande uppgifterna i synnerhet för att trygga verksamhetsförutsättningar för busstrafik.

Stadsstyrelsens ställningstaganden

Stadsstyrelsen konstaterar att Helsingfors borgmästare Vartiainen bjöd 3.9 in ledande politiska förtroendevalda i Esbo och Vanda till en regional diskussion. Under diskussionen konstaterades att det regionala samarbetet ger ett mervärde för utvecklingen av spårtrafiken i regionen. Helsingfors strävar efter att säkerställa att det regionala samarbetet fortsätter och stärks. Stadsstyrelsen konstaterar i likhet med direktionen för HST att man i bolaget ska garantera principen om bred öppenhet och trygga personalens ställning. Stadsstyrelsen ser det viktigt att man strävar efter att säkerställa en jämlik ställning mellan de anställda som överförs och de nya anställda, att man i det nya bolaget bevarar rätten och möjligheten till information som stadens förtroendevalda har på motsvarande nivå som i affärsverket och att stadens förhandsgodkännande i enlighet med koncerndirektivet är en förutsättning för bolagets största investeringar. I bolagets förvaltning ska det säkerställas att personalen har representation minst på ledningsgruppsnivån. Stadsstyrelsen förutsätter att staden strävar efter att Helsingfors kan utse tre politiska förtroendevalda till bolagets styrelse.

Verkställande av stadsfullmäktiges beslut

Stadsstyrelsen konstaterar att ifall stadsfullmäktige godkänner förslaget som nu gjorts till den, kommer stadsstyrelsen i samband med en att

- uppmana stadskansliets rättstjänst att i samarbete med trafikaffärsverket bilda ett aktiebolag för att fortsätta trafikaffärsverkets verksamhet, exklusive metroverksamheten samt att underteckna stiftelseurkunden och andra urkunder enligt utkasten som finns i bilagorna samt att vid behov göra sådana ändringar i dem som är av teknisk karaktär eller annars små,



22.09.2021

- godkänna tecknandet av alla aktier i stadstrafikbolaget som bildas till staden vid bildandet av bolaget och uppmana stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning att betala teckningspriset för aktierna på 100 000 euro från budgetkontot 8 06 02, Värdepapper, Övriga föremål, till stadsstyrelsens disposition,
- godkänna överlåtelse av trafikaffärsverkets affärsverksamhet, egendom och personal samt aktieteckningar som hänför sig till dessa i anslutning till annan affärsverksamhet än sådan affärsverksamhet som hänför sig verksamhet med anknytning till metron i enlighet med utkastet till handlingar som finns i bilagorna samt uppmana stadskansliets rättstjänst att på stadens vägnar underteckna de ifrågavarande handlingarna och andra eventuella handlingar som gäller den ifrågavarande överlåtelserna samt att vid behov göra sådana ändringar i dem som är av teknisk karaktär eller annars betydliga,
- godkänna överföring av personalen vid trafikaffärsverkets metroverksamhet och aktieteckningar i anslutning till den i enlighet med utkastet till överlåtelseavtal som finns i bilagorna samt att uppmana stadskansliets rättstjänst att på stadens vägnar underteckna överlåtelseavtalet och andra eventuella handlingar som gäller överföringen samt att vid behov göra sådana ändringar i dem som är av teknisk karaktär eller annars obetydliga,
- godkänna förhandlingsprotokollet och överföringspromemorian/övergångsavtalet som gäller ställning av personalen som överförs till bolaget,
- bekräfta den dotterbolagsspecifika ägarstrategin till stadstrafikbolaget enligt utkastet som finns i bilagorna,
- godkänna 5 200 euro som årsarvode för bolagets styrelseordförande och 2 000 euro som årsarvode för andra styrelsemedlemmar samt 375 euro som mötesarvode för ordföranden och 325 euro som mötesarvode för andra styrelsemedlemmar,
- godkänna lånearrangemangen i anslutning till bolagiseringen av trafikaffärsverkets verksamhet i enlighet med utkastet till skuldebrev som finns i bilagorna, och uppmana stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning att på stadens vägnar underteckna handlingar gällande lånearrangemangen samt att vid behov göra sådana ändringar i dem som är av teknisk karaktär eller annars obetydliga samt



22.09.2021

- uppmana stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning att bereda besluten om överskridningsrätt som gäller överlåtelse av apportegendom i anslutning till bolagiseringen av trafikverket.

Stadsstyrelsens koncernsektion ska separat fatta beslut om frågor som enligt förvaltningsstadgan tillhör dess behörighet. Detta gäller exempelvis godkännande av aktieägaravtalet för stadens del, val av styrelsemedlemmar som staden kan utse samt andra frågor som man fattar beslut om i det nya bolagets bolagsstämmor eller genom aktieägarnas beslut och som gäller bland annat ordnande av aktieemissioner för att genomföra överföring av egendom.

Till slut

Hittills har HST fungerat som ett affärsverk som juridiskt utgör en del av Helsingfors stad. Affärsverkets organisation har granskats med jämna mellanrum, för att säkerställa att verksamheten ordnats på det mest ändamålsenliga sättet.

Under mandatperioden som löpt ut har strukturen av stadskoncernen och stadens egna organisation granskats i enlighet med stadsstrategin när verksamhetsmiljön ändras för att säkerställa att helheten av stadens funktioner och tjänster har ordnats på ett ändamålsenligt sätt. I fråga om HST har granskningar gjorts sedan 2019 både stadsinternt och regionalt tillsammans med Esbo stad och Vanda stad. Utgående från granskningarna är genomförandet av bolagiseringen av HST motiverat och aktuellt.

Utgående från granskningarna kan HST som ett affärsverk inte svara på verksamhetsmiljöns förändringstryck. Genom bolagiseringen kan man nå fördelar, såsom att finansieringen och investeringarna görs mer ändamålsenligt, verksamheten blir mer transparent och effektiv, kompetensen stärks och regionala lösningar kan främjas. Bolagiseringen möjliggör att Vanda blir ägare i bolaget på så sätt att Vanda inte kommer att äga sådana helheter som inte hör till det planerade projektet Vandaspåran. Vidare möjliggör bolagiseringen också att andra städer i Helsingforsregionen kan senare bli ägare i stadstrafikbolaget eller -koncernen enligt samma princip.

Bolagiseringen av trafikaffärsverkets verksamhet stöder syftet att på lång sikt säkerställa att Helsingfors aktivt främjar regionala kollektivtrafiklösningar, att regionala kollektivtrafiklösningar stöder förverkligande av målsättningarna i Helsingfors stadsstrategi och att den spårbundna stadstrafiken i Helsingforsregionen har gemensamma mål och en kostnadseffektiv struktur för produktion av tjänster som stöder målen.



22.09.2021

Projekten för spårbunden stadstrafik är kopplade till de viktigaste utvecklingspunkterna för utvecklingen av staden i Helsingfors, och ett syfte med bolagiseringen av HST är att säkerställa smidigheten i verksamheten för att så starkt som möjligt kunna stöda förverkligandet av den eftertraktade stadsutvecklingen för spårvägsprojektens del.

Bolaget kommer att verka i nära samarbete och göra upphandlingsrättsligt horisontellt samarbete med såväl sina ägarstäder, HRT som Länsimetro Oy.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Atte Malmström, koncernstyrningschef, telefon: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi

Ville Lehmuskoski, verkställande direktör, telefon: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Karttakuva tulevaisuuden raitiotieverkosto
- 2 Perustamissopimusluonnos
- 3 Yhtiöjärjestysluonnos
- 4 Yhtiöittämissen kuvaus päätöksentekoa varten
- 5 Apporttisopimusluonnos
- 6 Metroliiketoiminnan henkilöstöön liittyvä luovutussopimusluonnos
- 7 Liiketoimintasuunnitelmaluonnos
- 8 Taloudellinen mallinnus
- 9 Omistajatuloutuksen kokonaisuus
- 10 Infrakustannusten korvaaminen ja infravuokran veloitusperusteet
- 11 Velkakirjaluonnos
- 12 Yhtiön investointien käsittelyprosessit
- 13 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 1.4.2021
- 14 HKLn henkilöstöryhmän lausunto 24.3.2020
- 15 Pöytäkirja kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021
- 16 Kaupungin henkilöstötoimikunta 12.4.2021_liite
- 17 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 18.3.2021
- 18 Siirtoneuvottelujen pöytäkirja 25.3.2021
- 19 Siirtomiestö henkilöstön siirtymisestä
- 20 Henkilöstön vetoamus
- 21 Omistajastrategialuonnos
- 22 Osakassopimusluonnos
- 23 Osakassopimuksen liite
- 24 Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta
- 25 Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu järjestelyn osalta
- 26 Tuloverotuksen 1. ennakkoratkaisu Metron osalta
- 27 Tuloverotuksen 2. ennakkoratkaisu Metron osalta
- 28 Arvonlisäverotuksen ennakkoratkaisu
- 29 Tuloverotuksen ennakkoratkaisu toiminnan ajalta
- 30 HKLn yhtiöittäminen ja hankintalainsäädäntö
- 31 Tiivistelmä valtioneuvoston koskevasta arvioinnista
- 32 HSL:n lausunto



22.09.2021

Ärende/11

Bilagematerial

- 1 HKL-selvitys_loppuraportti 6.6.2019
- 2 Raitiotieverkkojen seudullinen organisointi
- 3 Metron seudullinen organisointi
- 4 Seudullisen kaupunkiraideliikenneyhtion hallintomalli
- 5 Raitio- ja Metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:n kirje 11.9.2021

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag

HRT

Vanda Stad

Bilagor till utdrag

Förslagstext

Kommunalbesvär, fullmäktige

Förslagstext

Kommunalbesvär, fullmäktige

För kännedom

Stadskansliet

HST

Ekonomiförvaltningstjänsten

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 623

HEL 2021-006057 T 00 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää

- hyväksyä liikenneliikelaitoksen toiminnan siirtämisen metron infra- ja liikennöintisopimukseen liittyviä toimintoja lukuun ottamatta liikelaitoksen liiketoimintaa välittömästi jatkamaan perustettavalle osakeyhtiölle (kaupunkiliikenneyhtiö), sekä
- hyväksyä kaupunkiliikenneyhtiön perustamiseen ja liikenneliikelaitoksen toimintojen siirtoon liittyvät pääomajärjestelyt.

Kaupunginhallitus totesi, että Helsingin pormestari Vartiainen kutsui Espoon ja Vantaan johtavia poliittisia luottamushenkilöitä seudullisen keskusteluun 3.9. Keskustelussa todettiin seudullisen yhteistyön tuovan



22.09.2021

Ärende/11

lisäarvoa seudun raideliikenteen kehittämiseen. Helsinki pyrkii varmistamaan seudullisen yhteistyön jatkumisen ja vahvistumisen.

Kaupunginhallitus totesi HKL:n johtokunnan tavoin, että yhtiössä tulee varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Kaupunginhallitus pitää tärkeänä, että siirtyneiden sekä uusien työntekijöiden yhdenvertainen asema pyritään varmistamaan, että perustettavan yhtiön osalta kaupungin luottamushenkilöiden tiedonsaantioikeus sekä -mahdollisuus säilyy liikelaitosta vastaavan laajuisena, ja että konserniohjeen mukaisesti yhtiön suurimpien investointien edellytyksenä on kaupungin ennakkohyväksyntä.

Yhtiön hallinnossa tulee varmistaa henkilöstön edustus vähintään johtoryhmätasolla.

Kaupunginhallitus edellyttää, että kaupunki pyrkii siihen, että Helsinki voi nimetä yhtiön hallitukseen kolme poliittista luottamushenkilöä.

Käsittely

13.09.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Elisa Gebhard: Kaupunginhallitus toteaa, että Helsingin pormestari Vartiainen kutsui Espoon ja Vantaan johtavia poliittisia luottamushenkilöitä seudullisen keskusteluun 3.9. Keskustelussa todettiin seudullisen yhteistyön tuovan lisäarvoa seudun raideliikenteen kehittämiseen. Helsinki pyrkii varmistamaan seudullisen yhteistyön jatkumisen ja vahvistumisen.

Kaupunginhallitus toteaa HKL:n johtokunnan tavoin, että yhtiössä tulee varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Kaupunginhallitus pitää tärkeänä, että siirtyneiden sekä uusien työntekijöiden yhdenvertainen asema pyritään varmistamaan, että perustettavan yhtiön osalta kaupungin luottamushenkilöiden tiedonsaantioikeus sekä -mahdollisuus säilyy liikelaitosta vastaavan laajuisena, ja että konserniohjeen mukaisesti yhtiön suurimpien investointien edellytyksenä on kaupungin ennakkohyväksyntä.

Yhtiön hallinnossa tulee varmistaa henkilöstön edustus vähintään johtoryhmätasolla.



22.09.2021

Kaupunginhallitus edellyttää, että kaupunki pyrkii siihen, että Helsinki voi nimetä yhtiön hallitukseen kolme poliittista luottamushenkilöä.

Kannattaja: Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus hyväksyi yksimielisesti Elisa Gebhardin vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Hylkäysehdotus:

Minja Koskela: Esitys hylätään. Valmistelun tiukka aikataulu, seudullisuuden vaihtoehtoisten toteuttamistapojen arvioinnin puutteellisuus, Vantaan raitiovaunupäätöksen puuttuminen, henkilöstön epätietoisuus ja työehtojen säilymisen kriteeristön sekä uusien ja vanhojen työntekijöiden työehtojen yhdenvertaisuuden takaamisen vaillinaisuus eivät anna edellytyksiä hankkeen etenemiselle.

Kannattaja: Jussi Halla-aho

Äänestys

JAA-ehdotus: Elisa Gebhardin vastaehdotuksen mukaan

Ei-ehdotus: Minja Koskelan hylkäysehdotuksen mukaan

Jaa-äännet: 12

Elisa Gebhard, Anniina Iskanius, Johanna Nuorteva, Suvi Pulkkinen, Marcus Rantala, Nasima Razmyar, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 3

Paavo Arhinmäki, Jussi Halla-aho, Minja Koskela

Kaupunginhallitus hyväksyi Elisa Gebhardin vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 12 - 3.

06.09.2021 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Atte Malmström, konserniohjauksen päällikkö, puhelin: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi

Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 26.08.2021 § 133

HEL 2021-006057 T 00 00 00



Lausunto

Johtokunta antoi kaupunginkanslialle seuraavan lausunnon:

HKL:n johtokunta puoltaa liikenneliikelaitoksen toiminnan yhtiöittämistä muuttamalla nykyinen liikelaitosmuotoinen HKL osakeyhtiöksi yhtenä kokonaisuutena, jolle siirtyy koko nykyinen HKL:n liiketoiminta metrotoimintojen omistus- ja järjestämisvastuita lukuun ottamatta.

Samalla johtokunta toteaa, että ennen asian lopullista päätöksentekoa tulee varmistaa seudun kaupunkien poliittisen johdon yhteisymmärrys ja yhteinen näkymä mallin hyväksyttävyydestä ja tarkoituksenmukaisuudesta. Yhtiössä tulee myös varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Jatkovalmistelussa ja siirtymään valmistauduttaessa on tavoiteltava mahdollisimman avointa keskustelua yhtiön vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä yhtiön tuomiin hyötyihin ja mahdollisiin riskeihin.

Johtokunta katsoo, että kokonaisuutena HKL:n hallintomuotoselvityksen, seudullisten selvitysten sekä tehdyn muun valmistelun perusteella yhtiömuoto tukee nykyistä liikelaitosmallia paremmin joukkoliikenneinvestointeihin ja -omaisuuteen sitoutuneiden pääomien tehokkaampaa hallintaa, joukkoliikenteen järjestämisen kokonaiskustannusten läpinäkyvyyttä, henkilöstön kehittämismahdollisuuksia sekä suurten joukkoliikennehankkeiden suunnitelmallista ja onnistunutta läpivientä.

Yhtiöittämisen vahvuuksia ovat johtokunnan näkemyksen mukaan erityisesti:

- Investointien rahoittamisen joustavuuden ja monipuolisuuden lisääntyminen.
- Yhtiö pystyy tekemään liiketaloudellisesti perusteltuja investointeja liikelaitosmuotoa joustavammin ja siten parantamaan omaa tuottavuuttaan ketterämmin kuin osana kaupungin investointitaloutta. Esimerkiksi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) liikennöintikorvauksella rahoitettavat kalusto- ja varikkoinvestoinnit sekä tuotantovälineet ovat yhtiöittämisen myötä mahdollista tehdä liikelaitosmallia joustavammin, tarkoituksenmukaisemmin ja parempaan tuottavuuteen johtaen.
- Yhtiörakenne tuo joustavuutta mm. organisaatorakenteen kehittämiseen sekä osajien rekrytointiin.
- Yhtiömuoto mahdollistaa HKL:ää suuremman seudullisen organisaation kehittymisen. Suuremmalla organisaatiolla on paremmat suhteelliset resurssit alan kansainvälisen tason huippuosaamisen kehittämiseen. Tällöin on mahdollista kehittää myös henkilöstönä-



köklumasta houkuttelevampia tehtävänkuvia ja organisaation sisäisiä urakehitysvaihtoehtoja.

- Joukkoliikenteen voimakas kasvu edellyttää jatkuvaa asiantuntijaresurssien kasvamista ja huippuosaamisen kehittämistä. Yhtiömuodossa HKL pystyy joustavammin vastaamaan työmarkkinoiden tilanteeseen ottaen huomioon erityisesti, että HKL kilpailee tästä resurssista jatkuvasti mm. yksityisten infra- ja liikennealan toimijoiden kanssa.
- Yhtiönä HKL voisi toimia saman yleissitovan työehtosopimuksen puitteissa kuin muut joukkoliikennemarkkinoilla toimivat yhtiöt, ja HKL pystyisi riittävän aikaisessa vaiheessa vaikuttamaan tulevan yleissitovan raideliikenteen työehtosopimuksen sisältöön. Työehtosopimuksen yleissitovuuden myötä myös mahdollisuus niin sanottuun TES-shoppailuun markkinoilla poistuisi, millä olisi yhteiskunnalle kokonaisuutena etuja tuovia vaikutuksia. Tämä myös helpottaisi kuljettajien siirtymisiä vanhoilta liikennöitsijöiltä uusille niissä tilanteissa, joissa HSL päättäisi kilpailuttaa liikennöintikokonaisuuksia.
- Yhtiömuoto mahdollistaa myös erilaisten ulkoisten palveluiden, esimerkiksi erilaisten IT-palveluiden valinnan ketterämmin ja paremmin yhtiön tarpeita palvelevammin kuin liikelaitosmuodossa.
- Toiminnan läpinäkyvyys ja tavoitteellisuus lisääntyvät.
- Yhtiöittämissä yhteydessä HKL:n ja kaupungin omaisuuden väliset rajapinnat määritetään yksiselitteisesti mikä osaltaan myös parantaa selkeyttä ja läpinäkyvyyttä (esim. maa-alueiden ja maanalaisten tilojen hallinta). Kun yhtiön ja kaupungin hallitsemien omaisuuserien rajapinnat määritellään nykyistä tarkemmin, voidaan myös näihin joukkoliikenteeseen kohdistuvien ja HSL:n infrasopimuksen piirissä olevien investointien kustannusvastuut ja hyödyt rajata nykyistä paremmin niiden aiheuttajalle. Näin on mahdollista lisätä HSL:n muiden jäsenkuntien luottamusta Helsingin infrakustannusten hallintaan.
- Kun yhtiömuodossa palvelut ja infra on hinnoiteltava markkinaehtoisesti, paranee eri toimintojen kaikkien todellisten kustannusten esiintuleminen ja läpinäkyvyys, jolloin hyötyjä voidaan kohdistaa entistä tarkemmin. Päätöksiä tehtäessä kaikki kustannuskomponentit ovat nykyistä läpinäkyvämmiä esillä.
- Yhtiömuodossa HKL:llä on vahvemmat kannusteet kehittää uusia palveluita olemassa olevan osaamisen sekä omaisuuden pohjalta sekä parantaa pääomien hallintaa ja näistä saatavia tuottoja. Nämä ovat esimerkiksi kaluston vuokraus, liike- ja harrastetilojen vuokraus sekä liityntäpysäköinti- ja mikroliikkumisen palveluiden kehittäminen. Kannusteet myös tilojen vuokraukseen ja yhtiön tilojen käyttöasteen kasvattamiseen ovat yhtiömuodossa vahvemmat.
- Yhtiömuoto mahdollistaa Helsingin laajempaa seudullista organisaation, jolloin suuruuden synergia tuo taloudellista hyötyä kalusto-



varikko- ja infrahankinnoissa. Esimerkiksi kalustohankintoja voidaan kilpailuttaa suurempina kokonaisuuksina, minkä seurauksena hankinnat kiinnostavat laajempaa joukkoa toimijoita kansainvälisillä markkinoilla ja hankintojen yksikköhinnat laskevat sekä suuremman volyymin että tehokkaamman kilpailun johdosta.

- Seudullisesti yhteinen organisaatio luo myös edellytykset optimoida kokonaisuutta seudullisessa kaupunkiraideliikenteessä erillisten alueellisten organisaatioiden osaoptimoinnin sijaan. Laajempi seudullinen kokonaisuus mahdollistaa paremmin esimerkiksi henkilökunnan, varikoiden sekä liikkuvan kunnossapitokaluston yhteiskäytön yhteiskunnan kokonaisedun kannalta optimaalisesti ja kaupunkiraideliikenteen järjestelmän ja elinkaaren hallinnan paremman laadun toteutumisen.

Lisäksi yhtiöittäminen mahdollistaa Vantaan kaupungin mukaantulon yhtiön omistajaksi niin, ettei Vantaa tule omistamaan sellaisia kokonaisuuksia, jotka eivät liity suunnitteilla olevaan Vantaan raitiotiehankeeseen. Vantaa on pitänyt tätä lähtökohtaa, joka konsernimuotoisessa yhtiössä mahdollistuu, keskeisenä edellytyksenä osallistumiselleen. Lisäksi yhtiöittäminen mahdollistaa myös muiden kaupunkien liittymisen myöhemmin kaupunkiliikenneyhtiön omistajiksi samalla periaatteella.

Yhtiötä perustettaessa johtokunta pitää korostettavan tärkeänä, että yhtiön tehtävänä on maksimoida yhteiskunnallista etua eikä esimerkiksi suppeasti yhtiön taloudellista etua. On yhteiskunnan kokonaisedun näkökulmasta olennaista, että yhtiö tavoittelee laaja-alaisesti kokonaisuuden optimointia. Yhtiö toteuttaa toiminnassaan avoimuutta ja yhtiö toimii viranomaisten toiminnan julkisuutta koskevan lainsäädännön tavoitteiden mukaisesti antaen yksilöille ja yhteisöille mahdollisuuden valvoa yhtiön toimintaa ja julkisten varojen käyttöä.

Yhtiö tuottaa kestävästä liikkumisesta palveluja, hallinnoi niihin liittyvää infraa, varikoita ja vaunukalustoa sekä toteuttaa niihin liittyviä investointihankkeita seudulla laadukkaasti, kustannustehokkaasti ja läpinäkyvästi. Yhtiö on omistajilleen keskeinen väline kaupunkirakenteen kehittämiseen liittyvien maankäytöllisten ym. ratkaisujen mahdollistamisessa ja niihin liittyvien tavoitteiden toteuttamisessa. Yhtiö harjoittaa toimintaansa omistajiensa ja liikenteen tilaajana toimivan HSL:n tavoitteiden mukaisesti. Johtokunta näkee kaupunkiliikenneyhtiön perustamisen nykyisessä tilanteessa tarkoituksenmukaisimmaksi ja järkevimmäksi tavaksi varmistaa kaupunkiraideliikenteen järjestelmätasoisesti tehokas toteutus seudulla tulevaisuudessa. Potentiaalia on erityisesti mahdollisuudessa keskittää niukka osaamisresurssi ja välttää tilanne, jossa luodaan kilpailevia organisaatioita tai riskiä osaoptimointiin.



Helsingin kaupunki on kaupunkiliikenneyhtiön suurin omistaja ja Helsingin kaupungin konserniohjaus käyttää merkittävää valtaa yhtiössä. Yhtiöittäminen tukee pitkän aikavälin tavoitteita varmistaa, että Helsinki ja muut omistajakaupungit ovat aktiivisia seudullisten joukkoliikennematkaisu- ja edistäjä, pääkaupunkiseudun raideliikenteellä on yhteiset tavoitteet ja niitä tukeva kustannustehokas palvelujen tuottamisrakenne, ja että seudulliset joukkoliikennematkaisu- ja edistäjä- ja strategisten tavoitteiden toteutumista. Kaupunkiraideliikennehankkeet kytkeytyvät Helsingin ja muidenkin mahdollisten omistajien keskeisiin kaupunkikehityskohteisiin ja HKL:n yhtiöittämisen yhtenä tavoitteena on varmistaa toiminnan ketteryys niin, että tavoitellun kaupunkikehityksen toteutumiselle voidaan raidehankkeiden osalta antaa mahdollisimman vahva tuki.

Johtokunta pitää yhtiölle luonnosteltua omistajastrategialuonnosta hyvänä. Omistajastrategiassa näkyvät vahvasti yhteiskunnan kokonaisedun tavoittelu ja kokonaisuuden optimointi. Omistajastrategia asettaa myös kunnianhimoiset haasteelliset tavoitteet toimialan edelläkävijyydestä Euroopassa (elinkaarihokkuus, kustannustehokkuus, vaikuttavuus ja vastuullisuus) sekä orientoi vahvasti asiakaskeksisyyteen, tuotantovarmuuteen ja Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman tavoitteiden saavuttamiseen.

Johtokunta pitää lisäksi seuraavia aiheita tärkeinä otettavaksi huomioon päätöksenteossa ja yhtiöittämisen täytäntöönpanossa:

- HKL:n henkilöstön tulee kokonaisuudessaan siirtyä uuden yhtiön palvelukseen nk. vanhoina työntekijöinä.
- Yhtiön merkittävässä investoinneissa kaupungin omistajaohjaus ja kaupungin strategisten tavoitteiden toteuttaminen on tärkeää varmistaa näiden investointien hankesuunnitelmien käsittelyllä kaupungin toimielimissä.
- Yhtiön juoksevaa toimintaa koskeva ennakkoratkaisu Verohallinnolta tulee olla käytettävissä ja sisällöltään myönteinen kaupunginhallituksen käsitellessä esitystä HKL:n yhtiöittämisestä elokuussa 2021.

Johtokunnan kanta HSL:n lausunnossaan esittämiin seikkoihin

15.6.2021 hallituksen kokouksessa antamassaan lausunnossaan yhtiöittämisestä (esityksen liite 7) HSL esitti suosituksia Helsingin kaupungille. HSL on perustettavalle yhtiölle olennaisen tärkeä strateginen kumppani, jonka tavoitteiden toteutuminen on yhteiskunnan kokonaisedun kannalta tärkeää. Seuraavassa johtokunta ottaa kantaa kuhunkin HSL:n esiin nostamaan suositukseen.



22.09.2021

Lausunnossaan HSL esitti Helsingille, että mahdollisen uuden yhtiön perustamisessa ja omistajaohjauksessa tulee varmistaa seuraavien tavoitteiden toteutuminen:

”1) Yhtiön omistus, hallintorakenne ja yhtiöjärjestys täyttävät julkisoikeudellisen laitoksen tunnusmerkit siten, että yhtiön ja HSL:n välillä voidaan tehdä erityisalojen hankintalain 26 § ja erityisalojen hankintadirektiivin 28 artiklan 4. kohdan mukaisia viranomaishankintayksiköiden välisiä yhteistyösopimuksia.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Tämän edellytyksen täytyminen on ollut valmistelun lähtökohta ja tässä keskeisessä asiassa onnistumisen varmistamiseksi ovat niin HKL kuin HSL käyttäneet myös ulkopuolista asiantuntija-apua. Tätä asiantuntemusta hyödynnetään vielä yhtiön perustamisasiakirjojen viimeistelyssä, jotta asia parhaalla mahdollisella tavalla on päätöksenteossa otettu huomioon.

”2) Näihin edellytyksiin ei myöhemminkään tehdä muutoksia, jotka vaarantaisivat yhtiön ja HSL:n välisten sopimusten oikeudellisen perustan.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Tämän varmistaminen on niin yhtiön, sen omistajien kuin HSL:n intresseissä. Siksi ei myöskään ole nähtävissä riskiä asiassa toisin toimimiseksi.

”3) Yhtiö ja sen omistajat ilmoittavat markkinoiden tiedoksi, että yhtiön strategiaan ei tule kuulumaan osallistuminen julkisiin tarjouskilpailuihin, vaan se sitoutuu edistämään tasapuolisten kilpailutusten markkinoiden kehittymistä.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Asia on lähtökohtana kirjattuna esimerkiksi yhtiön pääomistajan (Helsingin kaupunki) luonnostelemassa omistajastrategiassa ”Yhtiö toimii omistajien sa sidosyksikkönä, eikä osallistu joukkoliikenteen liikennöinnin mahdollisiin kilpailutuksiin”. Yhtiön toiminnan yksi keskeinen peruste on luoda edellytyksiä (mm. infra, varikot, vaunut), jotta HSL:n järjestämät mahdolliset liikenteen kilpailutukset onnistuvat mahdollisimman hyvin. Tämän asian viestiminen markkinoille voidaan toteuttaa HSL:n kanssa yhdessä sovittavalla tavalla yhtiön ja sen omistajan toimesta.

”4) Yhtiö sitoutuu yhteistyössään HSL:n kanssa tuottamaan, raportoimaan ja luovuttamaan toimintaansa koskevia tietoja tilaajaohjausta ja hankintamenettelyjä varten avoimesti ja vetoamatta yhtiön liikesalaisuuteen.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Yhtiön tavoite on yhteiskunnallisen edun tuottaminen ja tämä tarkoittaa esimerkiksi



HSL:n toiminnan tukemista mahdollisimman laajassa mitassa, siten kuin erikseen sovitaan. Yhtiöllä itsellään ei ole liikesalaisuuksia HSL:n suuntaan. Päinvastoin yhtiön lähtökohtana on yhtiön toiminnan kehittäminen yhteiskuntaa parhaimmalla tavalla palvelevaksi mahdollisimman laajasti yhteiskunnallisten organisaatioiden, kuten HSL, osamista hyödyntäen ja yhteiseen tietopohjaan perustaen. On kuitenkin mahdollista, että joihinkin yhtiön markkinoilta hankkimiin palveluihin liittyen näitä palveluja toimittavilla yrityksillä on liikesalaisuuksia, joita yhtiön ei ole sallittua toimittaa julkisuuteen. Yhtiö pyrkii toiminnassaan välttämään tällaiset tilanteet ja ottamaan asian huomioon esimerkiksi sopimuksia laatiessaan.

”5) Yhtiö kykenee kantamaan liiketoimintavastuun oman toimintansa kustannustehokkuudesta, laadusta, turvallisuudesta ja riskienhallinnasta siten, että yhtiön mahdollisten virhearvioiden tai laiminlyöntien kustannukset ja haitat eivät siirry HSL:n jäsenkuntien ja joukkoliikenteen matkustajien kannettavaksi.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. HKL:n yhtiöittäminen parantaa edellytyksiä tehdä HKL:n toiminnasta yhä laadukkaampaa ja korkeatasoisempaa. Tämän johdosta riskit HSL:n suuntaan pienenevät nykytilanteeseen verrattuna.

”6) Yhtiö järjestää hallinnassaan olevan kaupunkiraideliikenteen toimintaympäristön, erityisesti liikenteenohjauksen, kaluston, varikoiden ja muiden toimitilojen hallinnan siten, että näiden käyttöehdot ja kustannukset kilpailutetuille operaattoreille ovat läpinäkyviä, kohtuullisia, vakaita ja markkinaneutraaleja.”

Johtokunta: HKL on asiasta HSL:n kanssa samaa mieltä. Yhtiön tavoite on yhteiskunnallisen edun tuottaminen ja tämä tarkoittaa esimerkiksi HSL:n toiminnan tukemista mahdollisimman laajassa mitassa. Yhtiön toiminnan yksi keskeinen peruste on luoda edellytyksiä (mm. infra, varikot, vaunut), jotta HSL:n järjestämät mahdolliset liikenteen kilpailutukset onnistuvat mahdollisimman hyvin. Tämä tarkoittaa esimerkiksi liikenteenohjauksen, kaluston, varikoiden ja muiden toimitilojen hallintaa siten, että näiden käyttöehdot ja kustannukset kilpailutetuille operaattoreille ovat läpinäkyviä, kohtuullisia, vakaita ja markkinaneutraaleja

HSL esitti myös, että HSL:n johtoa ja asiantuntijoita tulisi edelleen osallistaa yhtiöittämissankkeen valmistelun loppuvaiheessa. Näin on toimittu ja on tarkoitus edelleen niin jatkovalmistelussa kuin yhtiön toiminnan aikanaan toimia. Mahdollisimman hyvä yhteistyö HSL:n kanssa on tärkeä edellytys yhteiskunnan kokonaisedun tuottamisen näkökulmasta.



HSL suosittelee lisäksi, että kaupunkiliikenneyhtiön omistajat huolehtivat siitä, että yhtiön hallituksessa ja toiminnan tarkastuksessa on käytettävissä puolueetonta joukkoliikennetoimialan asiantuntemusta ja kokemusta. Tämä on varmasti myös Helsingin kaupungin tavoitteiden mukaista kaupungin asettaessa henkilöitä yhtiön hallitukseen ja toiminnan tarkastukseen.

HSL esitti myös, että Helsingin ja kaupunkiliikenneyhtiön tulee varautua Helsingin kaupunkipyöräpalvelun tilaajatehtävien siirtämiseen HSL:lle viimeistään nykyisen sopimuksen päättyessä. Tämä seikka ei varsinaisesti liity yhtiön perustamiseen vaan kaupunki tekee asiassa tarkoituksenmukaisuusharkintaa asian ollessa ajankohtainen riippumatta siitä toimiiko HKL liikelaitos- vai yhtiömuodossa.

Lisäksi HSL esitti, että HKL:n nykyisten muuhun kuin raideliikenteeseen liittyvien tehtävien järjestämistapaa valmistellaan yhdessä HSL:n kanssa ja näihin tehtäviin osoitetaan Helsingin puolella riittävät resurssit erityisesti bussiliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseksi. Tässä asiassa HSL:llä oli lausuntoa antaessaan virheellinen käsitys siitä, että perustettavaan yhtiöön siirtyisi vain raideliikenteeseen liittyvät HKL:n tehtävät. Yhtiöön on kuitenkin siirtymässä HKL:n nykyinen toiminta lähtökohtaisesti kokonaisuudessaan ja joukkoliikenteen eri tehtävien hoitoon liittyvät synergiat säilyvät ja edelleen vahvistuvat. Erillisten resurssien osoittaminen Helsingin kaupungin organisaatiossa ei siis ole tarpeen.

Pöytäkirjan tarkistaminen

Samalla johtokunta tarkasti pöytäkirjan tämän kohdan osalta heti.

Käsittely

26.08.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Esittelijä muutti lausunnon perusteluita:

Kpl 80 muutetaan seuraavasti: "Liikelaitos varmistaa, että metrojärjestelmän turvallisuus järjestetään liikennepalvelulain, raideliikennelain sekä liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) antaman kaupunkiraideliikennemääräyksen velvoittaman turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti"

Kpl 83 muutetaan seuraavasti: "Toimitusjohtajan lisäksi liikenneliikelaitoksella on liikelaitoksen hallinnosta ja talousasioista vastaava työvoimaa sekä riittävä turvallisuusvastuiden edellyttämä turvallisuudesta vastaava organisaatio."



22.09.2021

Ärende/11

Palautusehdotus:

Anu Suoranta: Palautetaan päätös valmisteluun niin, että johtokunnalle tuodaan päätöksenteon tueksi yhtiömallin lisäksi muita seudullisen raideyhteistyön toteuttamisen vaihtoehtoja.

Eri mallien arvioinnissa on huomioitava miten toteutetaan toiminnan avoimuus, turvataan henkilöstön nykytyöehtojen vähimmäistason pysyvyys muutostilanteessa mukaan lukien uusien työntekijöiden työehtojen yhdenvertaisuus sekä työntekijöiden asema hallinnossa ja päätöksenteossa sekä kaupungin poliittisen tavoitteenasettelun ohjaavuus.

Seudullisen raideyhteistyön jatkovalmistelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että noudatetaan vastuullista työnantajapolitiikkaa. Ylikunnallisen raideyhteistyön tarkoitus ei ole tuoda yhteistyön osapuolille säästöjä henkilöstökuluissa. Uusien ja vanhojen työntekijöiden on oltava yhdenvertaisessa asemassa. Valmistelun aikana tulee käydä yhteiskunnallinen keskustelu eri mallien vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä niiden tuomiin hyötyihin ja riskeihin veronmaksajille.

Lisäksi valmisteluun tulee ottaa riittävä aikaikkuna, jotta seudullisen yhteistyön kartoittaminen sekä tarpeenmukaisuus voidaan taata tulevissa malleissa

Kannattaja: Samuli Voutila

Vastaehdotus:

Minna Salminen: Tehdään seuraava lisäys "HKL:n johtokunta puoltaa.." kappaleen (2) yhteyteen:

Samalla johtokunta toteaa, että ennen asian lopullista päätöksentekoa tulee varmistaa seudun kaupunkien poliittisen johdon yhteisymmärrys ja yhteinen näkymä mallin hyväksyttävyydestä ja tarkoituksenmukaisuudesta. Yhtiössä tulee myös varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Jatkovalmistelussa ja siirtymään valmistauduttaessa on tavoiteltava mahdollisimman avointa keskustelua yhtiön vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä yhtiön tuomiin hyötyihin ja mahdollisiin riskeihin.

Kannattaja: Sini Korpinen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan



22.09.2021

Ärende/11

Ei-ehdotus: Palautetaan päätös valmisteluun niin, että johtokunnalle tuodaan päätöksenteon tueksi yhtiömallin lisäksi muita seudullisen raideyhteistyön toteuttamisen vaihtoehtoja.

Eri mallien arvioinnissa on huomioitava miten toteutetaan toiminnan avoimuus, turvataan henkilöstön nykytyöehtojen vähimmäistason pysyvyys muutostilanteessa mukaan lukien uusien työntekijöiden työehtojen yhdenvertaisuus sekä työntekijöiden asema hallinnossa ja päätöksenteossa sekä kaupungin poliittisen tavoitteenasettelun ohjaavuus.

Seudullisen raideyhteistyön jatkovalmistelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että noudatetaan vastuullista työnantajapolitiikkaa. Ylikunnallisen raideyhteistyön tarkoitus ei ole tuoda yhteistyön osapuolille säästöjä henkilöstökuluissa. Uusien ja vanhojen työntekijöiden on oltava yhdenvertaisessa asemassa. Valmistelun aikana tulee käydä yhteiskunnallinen keskustelu eri mallien vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä niiden tuomiin hyötyihin ja riskeihin veronmaksajille.

Lisäksi valmisteluun tulee ottaa riittävä aikaikkuna, jotta seudullisen yhteistyön kartoittaminen sekä tarpeenmukaisuus voidaan taata tulevissa malleissa

Jaa-äännet: 7

Niklas Kaskeala, Sini Korpinen, Pekka Pirkkala, Minna Salminen, Mirita Saxberg, Aino Tuominen, Joonas Turtiainen

Ei-äännet: 2

Anu Suoranta, Samuli Voutilainen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Tehdään seuraava lisäys "HKL:n johtokunta puoltaa.." kappaleen (2) yhteyteen: Samalla johtokunta toteaa, että ennen asian lopullista päätöksentekoa tulee varmistaa seudun kaupunkien poliittisen johdon yhteisymmärrys ja yhteinen näkymä mallin hyväksyttävyydestä ja tarkoituksenmukaisuudesta. Yhtiössä tulee myös varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Jatkovalmistelussa ja siirtymään valmistauduttaessa on tavoiteltava



22.09.2021

Ärende/11

mahdollisimman avointa keskustelua yhtiön vaikutuksista seudun asukkaiden liikkumisen palvelutasoon, sekä yhtiön tuomiin hyötyihin ja mahdollisiin riskeihin.

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 8

Niklas Kaskeala, Sini Korpinen, Pekka Pirkkala, Minna Salminen, Mirita Saxberg, Aino Tuominen, Joonas Turtiainen, Samuli Voutila

Tyhjä: 1

Anu Suoranta

Poissa: 0

19.08.2021 Pöydälle

13.08.2021 Pöydälle

11.08.2021 Pöydälle

Esittelijä

toimitusjohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi