



# Sammalvuoren metrovarikon yhtiöittäminen

Meri Rytönen

2021 Laurea



Laurea-ammattikorkeakoulu

## Sammalvuoren metrovarikon yhtiöittäminen

Meri Rytönen  
Liiketalouden koulutus  
Opinnäytetyö  
marraskuu, 2021

Meri Rytönen

**Sammalvuoren metrovarikon yhtiöittäminen**Vuosi 2021 Sivumäärä 34

---

Opinnäytetyön tavoitteena oli laatia arvio Sammalvuoren metrovarikon yhtiöittämisen edellytyksistä ja hyödyistä suhteessa toimeksiantajan sopimus- ja liiketoimintaympäristön vaatimukseen. Arvio pyrki selvittämään yhtiöittämishankkeen tarvetta, edellytyksiä, hankkeen toteutuksessa huomioitavia seikkoja sekä sillä saavutettavia hyötyjä.

Opinnäytetyö toteutettiin kvalitatiivisena eli laadullisena tapaustutkimuksena, jossa on myös kehittämistyön piirteitä. Tutkimuksessa haluttiin selvittää, onko yhtiöittäminen mahdollista ja miten se kannattaa toteuttaa huomioiden toimeksiantajan sopimus- ja liiketoimintaympäristön sekä juridiikkaan liittyvät vaatimukset. Tutkimuksen avulla haluttiin osin todentaa käsitystä hankkeen tarpeellisuudesta ja sen avulla saavutettavista hyödyistä, jotta se voidaan perustella yhtiön sisällä ja hankkeeseen liittyville sidosryhmille kuten yhtiön omistajille ja rahoittajille.

Tiedonkeruumenetelminä käytettiin dokumenttianalyysiä, aineiston tarkastelua ja haastatteluja. Menetelmillä pyrittiin selvittämään sopimus- ja liiketoimintaympäristön vaatimuksia suhteessa lainsäädäntöön. Opinnäytetyön tietoperusta koostui kattavasta yhtiöittämiseen liittyvästä teoriasta, soveltuvien osien prosessiin vaikuttavasta lainsäädännöstä ja toimeksiantajan yhtiöittämisprosessin kuvauksesta. Lisäksi tietoperustassa hyödynnettiin Verohallinnon syventäviä ohjeita sekä toimeksiantajan omia yhtiöoikeudellisia asiakirjoja ja sopimuksia.

Opinnäytetyön tuloksena syntyneessä arviossa pystyttiin selvittämään, ettei yhtiöittämishankkeelle ole esteitä sopimus- ja liiketoimintaympäristön vaatimusten tai juridiikan näkökulmasta. Lisäksi havaittiin välttämättömiä tehtäviä, joilla voidaan vähentää yhtiöittämiseen liittyviä riskejä. Arviossa pystyttiin saavutettavien hyötyjen lisäksi tunnistamaan hankkeeseen liittyvien sidosryhmien asema ja vaatimukset. Toimeksiantaja hyödynsi työn tuloksena syntyneitä arviota yhtiöittämishankkeen valmistelussa, arvioinnissa, toteutuksen suunnittelussa sekä hankkeen perustelemissa sidosryhmille. Toimeksiantajan organisaatio sekä työn tekijä saivat opinnäytetyön tuloksena arvokasta uutta tietoa ja osaamista täysin uudella alueella.

Meri Rytönen

**Incorporation of Sammalvuori Metro Depot**

Year

2021

Pages

34

---

This Bachelor's thesis aimed at compiling an assessment of Sammalvuori metro depot's incorporation. The assessment included consideration about prerequisites and benefits in proportion to principal's contract and business environment's demands. The assessment aimed at explain prerequisites, needs and notable circumstances to carry out a project and find out the benefits of the corporatisation.

The thesis was a qualitative case study which included development features. The objective of this study was to investigate if the incorporation was feasible and how should it be executed when considering the prerequisites and benefits in proportion to principal's contract and business environment's demands. The aim of the study was also to prove the necessity of the incorporation in order to validate it within the company itself and related interest groups for example owners and financiers.

Document analysis and interviews were the main used data collection methods. The purpose of the methods was to identify the contract and business environment's demands in proportion to legislation. The theoretical background of this thesis consisted of comprehensive theory of incorporation, relevant legislation, tax directions and description of principal's incorporation process. The theoretical background consisted also of principal's own contracts and documentary material stipulated by company legislation.

As a result of this Bachelor's thesis is an assessment in which was able to find that there were no hindrances to incorporation in a contract and business environment's demands and juridical points of view. The assessment was able to notice certain necessary acts to reduce risks related in the process and to notice the interest groups' standing and demands.

The principal utilized the assessment in preparation, evaluation, implementation planning phases and in justification of the incorporation project for interest groups. As a result of the thesis, the principal's organization and the author of the thesis gained valuable new information and expertise in a completely new area.

Keywords: West Metro, reorganisation of a business, incorporation, business transfer

## Sisällys

1	Johdanto.....	6
1.1	Tavoite ja aiheen rajaaminen .....	7
1.2	Tietoperusta .....	8
2	Yhteistyökumppani ja taustaa .....	9
3	Sammalvuoren metrovarikko .....	11
4	Yritysjärjestelyistä ja yhtiöittämisestä .....	12
4.1	Yrityskauppa .....	13
4.2	Liiketoimintasiirto .....	14
4.3	Osakevaihto .....	15
4.4	Jakautuminen ja sulautuminen .....	16
5	Suhde verolainsäädäntöön .....	17
5.1	Varainsiirtoverolaki .....	17
5.2	Elinkeinoverolaki .....	19
6	Osakeyhtiölaista ja apportista.....	19
7	Kehittämistyö .....	20
7.1	Vaihtoehto 1 - Ei muutosta .....	22
7.2	Vaihtoehto 2 - Varikosta Länsimetron tytäryhtiö .....	22
7.3	Vaihtoehto 3 - Varikosta Espoon kaupungin tytäryhtiö .....	24
8	Yhtiöittämisshanke .....	25
9	Arvio ja pohdinta .....	28
10	Arviointi ja työskentely.....	28
	Lähteet.....	31
	Kuviot .....	34

## 1 Johdanto

Opinnäytetyö on hankkeistettu ja toteutetaan yhdessä kirjoittajan työnantajan Länsimetro Oy:n (myöhemmin ”Länsimetro”). kanssa. Länsimetron tehtävänä on rakentaa, omistaa, ylläpitää ja kehittää metrojärjestelmää, rataa ja asemia Ruoholahdesta Kivenlahteen. Länsimetro ei vastaa metron liikennöinnistä. Yhtiö ei myöskään omista yhtään metrojunaa tai sillä ei ole työsuhteessa metrojunankuljettajia. Metrojunista ja liikennöinnistä vastaa Helsingin kaupungin liikenne -liikelaitos, eli HKL (myöhemmin ”HKL”).

Länsimetro rakennetaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäinen vaihe Ruoholahdesta Matinkylään on valmistunut syksyllä 2017. Toinen vaihe Matinkylästä Kivenlahteen on rakenteilla ja sen on tarkoitus valmistua ja luovuttaa liikennöintikäyttöön vuoden 2023 aikana. Toinen vaihe käsittää viisi uutta asemaa sekä Sammalvuoren maanalaisen metrovarikon liityntäraiteineen. Molempien vaiheiden valmistumisen jälkeen vastaa Länsimetro yhteensä noin 2,5 miljardin euron kiinteistö- ja infraomaisuudesta. (Länsimetro 2021.)

Tämä opinnäytetyö käsittelee Sammalvuoren metrovarikkoon liittyvää yhtiöittämissä hanketta. Ajatus ja tarve yhtiöittämiselle on lähtenyt motiivista järjestellä toiminnallisesti ja käyttötarkoituksellisesti erilaista omaisuutta erilliseksi kokonaisuudekseen. Varikko on käyttötarkoitukseltaan erilaista omaisuutta kuin esimerkiksi metroasema.

Tämä opinnäytetyö, jolla on myös kehittämistyön piirteitä, on toteutettu kvalitatiivisena eli laadullisena tapaustutkimuksena. Alasuutarin (2011, 39-41) mukaan laadullinen tutkimus koostuu kahdesta vaiheesta: havaintojen pelkistämisestä ja arvoituksen ratkaisemisesta, vaikakin ne aina käytännössä nivoutuvat toisiinsa. Tässä opinnäytetyössä havaintojen pelkistämistä toteutetaan aineiston tarkastelun kautta siten, että siinä kiinnitetään huomiota vain siihen osaan tiedosta, joka on kysymyksenasettelun ja kehittämistyön kannalta olennaista. Alasuutari (2011, 44) toteaa, että laadullisessa tutkimuksessa arvoituksen ratkaisemiseksi tuotettujen johtolankojen ja käytettävissä olevien tietojen pohjalta luodaan tutkimuksen kohteesta merkitystulkinta. Tässä opinnäytetyössä esitetään teoriakirjallisuuden ja muun tietoperustan pohjalta tehdyn aineiston tarkastelun perusteella arvio toimeksiantajan yhtiöittämissä hankkeen tarpeesta, edellytyksistä ja hyödyistä.

Pääasiallisena tiedonkeruumenetelmänä käytetään dokumenttianalyysiä ja aineiston tarkastelua. Menetelmien avulla pyritään selvittämään toimeksiantajan sopimus- ja liiketoimintaympäristön vaatimuksia suhteessa lainsäädäntöön. Aineiston keruumenetelmänä käytetään myös asiantuntijahaastatteluja, joiden avulla työhön pyritään saamaan yhtiöittämissä hankkeessa käytettävien asiantuntijoiden näkemyksiä ja asiantuntijatietoa. Työelämän edustajan kanssa

käydyt keskustelut ovat myös merkittävässä roolissa tämän kehittämistyön tarpeellisuuden, tarkoituksen ja työskentelyn näkökulmasta.

### 1.1 Tavoite ja aiheen rajaaminen

Opinnäytetyön tarkoituksena ja tavoitteena on laatia arvio toimeksiantajayhtiöön liittyvästä yhtiöittämisprosessista, siihen liittyvistä edellytyksistä ja hyödyistä suhteessa toimeksiantajan liiketoimintaympäristöön ja sen vaatimuksiin sekä yhtiön tavoitteisiin. Arvio pyrkii selvittämään yhtiöittämissuunnitelman tarvetta, edellytyksiä, hankkeen toteutuksessa huomioitavia seikkoja sekä sillä saavutettavia hyötyjä. Varsinaisen yhtiöittämissuunnitelmana on, että Sammalvuoren metrovarikko yhtiöitetään liiketoimintasiirtona erilliseksi tytäryhtiöksi Länsimetrostä, jolloin metrovarikon budjetointi sekä kustannuslaskenta helpottuisivat.

Budjetoinnilla tarkoitetaan budjetin laatimista ja budjetin, eli tietyn kauden tavoitteeksi asetetun toimintasuunnitelman toteutumisen seuranta. Budjetista käytetään myös nimitystä talousarvio. Tavallisin budjetti on tulosbudjetti, joka sisältää euromääräiset arviot tuotoista ja kustannuksista. Muita budjetteja ovat esimerkiksi rahoitusbudjetti ja kassabudjetti. Tulosbudjetilläkin voi olla osabudjetteja kuten esimerkiksi myynti- tai ostobudjetti. (Tomperi 2010, 109-110.)

Kustannuslaskennan keskeinen tavoite on pyrkiä kustannusten oikeanlaiseen kohdistamiseen toiminnan ohjausta ja päätöksentekoa varten. Kustannuslaskennan tavoitteena on tuoda esille erilaisten kokonaisuuksien kannattavuutta, mikä muodostaa yrityksen johdon laskentatoimen perustan. Kustannuslaskentajärjestelmät perustuvat laskentakohteisiin, joiden perustyyppiä ovat esimerkiksi kustannuspaikka, tuottoyksikkö tai investointiyksikkö. (Ikäheimo, Lounasmeri & Walden 2009, 135-136.) Laskentakohteita voivat olla myös ajanjaksot, vastuualueet tai hankkeet, kuten Länsimetrolla on Länsimetron I-vaihe ja II-vaihe. Kustannuslaskennassa tietyille laskentakohteille tulisi kohdistaa vain juuri siihen liittyvät tuotot ja kustannukset, mutta se ei kaikissa käytännön tilanteissa ole aina mahdollista tai se on hankalaa. (Koskela, Leppiniemi, Puttonen & Virtanen 1998, 142.)

Opinnäytetyön aihetta on rajattu kokonaisuudessaan noin puoleen koko yhtiöittämisprojektin laajuudesta. Opinnäytetyö ei käsittele yhtiöittämissuunnittelu- ja toteutusvaiheita, jotka ovat merkittäviä osia yhtiöittämisessä ja koko hankkeessa. Työssä sivutaan suunnittelu- vaihetta projektisuunnitelman osalta ja toteutusvaihetta siten ja siltä osin, kuin se on edennyt. Toteutusvaiheen osalta olennaisia käsiteltäviä vaiheita olisivat muun muassa yhtiöiden päätöksenteko eri vaiheineen ja uuden yhtiön perustamiseen liittyvät seikat. Osakeyhtiölaki olisi näiden vaiheiden osalta olennainen osa tietoperustaa. Työn ulkopuolelle on rajattu myös yhtiöittämisessä liittyvä tärkeä osa eli dokumentointi, johon liittyy esimerkiksi apporttiselvitys, perustettavan yhtiön yhtiöjärjestys sekä mahdolliset laadittavat muutokset Länsimetron yhtiöjärjestykseen.

Yhtiömuotovertailua ei ollut tarpeen tehdä, sillä uuden perustettavan yhtiön yhtiömuodoksi oli päätetty keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö. Asunto-osakeyhtiölain 28 luvun 2 pykälän mukaan keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö on muu sellainen osakeyhtiö, jonka yhtiöjärjestyksessä on määrätty sen tarkoituksena omistaa ja hallita vähintään yhtä rakennusta tai sen osaa ja jonka osakkeet yksin tai yhdessä toisten osakkeiden kanssa antaa oikeuden hallita yhtiöjärjestyksessä määrättyä yhtiön rakennuksessa olevaa huoneistoa taikka muuta osaa yhtiön rakennuksesta tai sen hallinnassa olevista kiinteistöistä.

Keskinäisessä kiinteistöosakeyhtiössä vuokraustoiminta tapahtuu osakkeenomistajan eli tässä tapauksessa Länsimetron nimissä. Vuokratulo tulee Länsimetrolle ja verotetaan Länsimetron tulona eikä perustettavan tytäryhtiön tulona. Vertailukohtana voidaan esittää ei-keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö, jonka kohdalla vuokraustoiminta ja tuotot tulevat yhtiölle itselleen kuitenkin mahdolliset tuloveroseuraamuksetkin. Asunto-osakeyhtiölain 3 luvussa säädetään yhtiön osakkeenomistajan yhtiövastikkeen maksuvelvollisuudesta. Asunto-osakeyhtiölain 3 luvun 2 §:ssä todetaan, että yhtiövastikkeella voidaan kattaa esimerkiksi yhtiön kiinteistön hankinnasta, rakentamisesta ja kunnossapidosta aiheutuvat menot. Keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö yhtiömuotona mahdollistaa myös osakkeenomistajan suorittaman vastikkeen määrän optimoinnin siten, ettei yhtiölle syntyisi verotettavaa tuloa.

## 1.2 Tietoperusta

Länsimetron toiminta perustuu yhtiön toimintaa sekä liikenteen reunaehtoja määrittäviin sopimuksiin ja määräyksiin, jotka sitovat Länsimetron yhtiönä, infran omistajana, hallinnoijana ja ylläpitäjänä. Nämä sopimukset ja määräykset ovat merkittävä osa tämän opinnäytetyön tietoperustaa, joka koostuu olennaisilta osin myös Länsimetron sisäisistä asiakirjoista ja sopimuksista.

Länsimetron toimintaa määrittävät Länsimetron yhtiöjärjestys, Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän (myöhemmin ”HSL”) ja sen jäsenkuntien välinen perussopimus, HSL:n infrakorvaussopimus, sekä HKL:n kanssa solmittu sopimus metrojärjestelmän, -radan ja -asemien hallinnoinnista ja ylläpidosta. Edellä kerrotut asiakirjat ovat osana tämän opinnäytetyön tietoperustaa. Erityisesti tähän kehittämistyöhön liittyy myös Sammalvuoren metrovarikon vuokrasopimus Länsimetron ja HKL:n välillä, joka on myös osana työn tietoperustaa. Tietoperustan pohjana ovat myös hankkeessa käytettyjen asiantuntijoiden kanssa sekä kirjoittajan ja Länsimetron talousjohtajan kanssa käydyt keskustelut projektin aikana. Molempien osapuolien kanssa käydyissä keskusteluissa on ollut mahdollista kysyä tarkentavia kysymyksiä arvion laatimiseksi.

Toimeksiantajan toimintaa määrittävät myös muun muassa raideliikennelaki (1302/2018), metron liikennöintisopimus, rakennus-, ympäristö- ja vesiluvat sekä rakennuttajan asemassa

myös esimerkiksi urakkasopimukset. Nämä eivät ole relevantteja tämän kehittämistyön osalta, minkä vuoksi niitä ei ole otettu mukaan tietoperustaan.

Tietoperusta koostuu merkittävilta osin myös yritysjärjestelyihin ja yhtiöittämiseen liittyvästä teoriasta. Teorian osalta käydään läpi eri yritysjärjestelyiden muotoja ja tärkeitä seikkoja menetelmien kohdalla. Kolmas merkittävä tietoperustaan kuuluva kokonaisuus on kehittämissyöhön liittyvä lainsäädäntö. Osakeyhtiölaki sekä verotukseen liittyvät elinkeino-, varainsiirto- ja tuloverolait toimivat lainsäädännöllisinä kehyksinä tässä kehittämistyössä. Lisäksi tärkeänä osana erityisesti verolakeihin liittyen ovat Verohallinnon syventävät ohjeet koskien yritysjärjestelyjen ja liiketoimintasiirtojen verotuskohtelua.

## 2 Yhteistyökumppani ja taustaa

Länsimetro on vuonna 2007 perustettu keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö. Länsimetro kuuluu Espoo-konserniin ja on Espoon kaupungin tytäryhteisö. Konsernissa yritykset muodostavat käytännössä yhden kokonaisuuden toisiaan omistaen, eli keskeistä konserneissa on määräysvallan olemassaolo suhteessa toiseen tai toisiin yrityksiin. Konsernisuhde syntyy, kun kirjanpitovelvollisella on yli 50 % toisen yrityksen kaikkien osakkeiden tai osuuksien tuottamasta äänimäärästä. (Ikäheimo, Lounasmeri & Walden 2009, 97-98.)

Länsimetron yhtiöjärjestyksen (2019) mukaan sen toimialana on rakennuttaa, omistaa, hallita, ylläpitää, huoltaa ja kehittää Helsingin Ruoholahdesta Espoon Matinkylään ("Rataosuus 1") ja Espoon Matinkylästä Espoon Kivenlahteen ("Rataosuus 2") ulottuvan metrolinjan metroliikennettä palvelevia raiteita, tunneleita, asemarakennuksia, pysäköintitiloja ja muita sen toimintaa palvelevia rakennelmia ja laitteita. Asunto-osakeyhtiölain 28 luvun 1 §:n 2 momentin mukaan keskinäisen kiinteistöosakeyhtiön yhtiöjärjestyksessä voidaan määrätä, ettei asunto-osakeyhtiölakia sovelleta yhtiöön. Länsimetron yhtiöjärjestyksen (2019) mukaan yhtiöön sovelletaan osakeyhtiölakia.

Länsimetron omistavat Helsingin ja Espoon kaupungit. Omistusosuudet jakautuvat siten, että Helsinki omistaa 15 % ja Espoo 85 % yhtiön osakekannasta ja äänimäärästä. Länsimetro itse omistaa kolme tytäryhtiötä, jotka ovat Kiinteistö Oy Matinkylän Liityntäpysäköinti, Kiinteistö Oy Matinkylän Bussiterminaali ja Kiinteistö Oy Kivenlahden liityntäpysäköinti. Lisäksi Länsimetron omistuksessa on 18 % Tapiolan keskuspysäköinti Oy:n osakekannasta. Mainittakoon, että Ruoholahdesta itään kulkevasta rataosuudesta ja sen asemien omistamisesta vastaavat Helsingin kaupunki ja HKL. (Länsimetro 2021.)



Kuvio 1: Konsernin omistussuhteet (Länsimetro 2021)

Länsimetron yhtiöjärjestyksen (2019) mukaan yhtiön tarkoituksena ei ole voiton tuottaminen osakkeenomistajille. Länsimetron osakkeenomistajat, eli omistajat vastaavat kaikista rakentamisen ja käyttövaiheiden kustannuksista. Omistajat suorittavat Länsimetrolle hallinto-, huolto- ja rahoitusvastikkeita, joilla katetaan yhtiön hallinnointi-, omistus- ja ylläpitokustannukset. Omistajat ovat sopineet, että rakentamisen kustannukset jaetaan siten, että kumpikin omistaja maksaa omalla alueellaan syntyvät rakennuskustannukset. Näin ollen osuudet jakautuvat siten, että Espoon osuus on noin 85 prosenttia ja Helsingin 15 prosenttia rakennuskustannuksista. (Länsimetro 2021.)

Länsimetron varsinaisen toiminnan rahoitus tulee merkittävältä osin HSL:n maksamista infrakorvauksista (Länsimetro 2021). Infrakorvauksista on laadittu sopimus HSL:n ja jokaisen niin sanotun jäsenkunnan välillä eli Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntien kanssa. HSL:n tehtävänä on muun muassa suunnitella, järjestää ja edistää toimialueen joukkoliikennettä, hankkia joukkoliikennepalvelut jäsenkuntiansa alueella sekä vastata joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatioista (HSL 2021). Infrakorvauksella tarkoitetaan korvausta, jonka HSL maksaa jäsenkunnilleen joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä.

Infraomaisuus toisin sanoen infrastruktuuri käsittää rakenteet, jotka ovat jokapäiväisen arjen kannalta välttämättömiä, kuten kadut, tiet, radat ja tunnelit (INFRA ry 2021). HSL ei kuitenkaan maksa infrakorvausta Sarmalvuoren metrovarikosta, sillä se on rajattu sopimuksen

ulkopuolelle. Infrakorvauksen piiriin eivät kuulu myöskään esimerkiksi liityntäpysäköinti tai metroasemilla olevat liiketilat. HSL suorittaa metrovarikkoon liittyvät kustannukset HKL:lle liikennöintikorvauksena ja edelleen osana liikennöinnin kustannuksia HKL suorittaa Länsimetrolle vuokraa varikosta.

### 3 Sammalvuoren metrovarikko

Länsimetron toisen vaiheen rakentamisen osana on toteutettu Espoon kaupungin alueella sijaitseva Sammalvuoren metrovarikko, joka on tämän kehittämistyön kohteena. Sammalvuoren metrovarikko on valmistunut ja vastaanotettu rakennusurakoitsijalta joulukuussa 2020. Varikkoon liittyvän omaisuuden arvioitu arvo on noin 175 miljoonaa euroa. Alla ilmenevästä kuvioista 2 ilmenee, että Sammalvuoren metrovarikko asettuu sijainniltaan uusien Espoonlahden ja Kivenlahden metroasemien välille.

Metrovarikko käsittää kaksi maanalaista hallia, joista toisessa ovat yösäilytystilat metrojunayksiköille ja toisessa huoltotoiminnot mahdollistava huoltohalli. Metrovarikko on vuokrattu Helsingin kaupungin liikennelaitokselle käytettäväksi metrolinnettä palvelevana metrojunien säilytys- ja huoltotilana sekä henkilökunnan sosiaalitilana. Vuokra-alueeseen kuuluu lisäksi maanpäällinen piha-alue parkkipaikoineen. Vuokra-alueeseen ei kuitenkaan kuulu metrovarikon ja metrolinjan yhdistävä liityntäraide. (Länsimetro 2021). Liityntäraide on siis se osa metroradasta, jota pitkin kuljetaan metrovarikolle.



Kuvio 2: Länsimetron II-vaiheen kartta (Länsimetro 2021)

Länsimetron yhtiöjärjestyksestä (2019) ilmenee erillinen V-osakesarja, joka oikeuttaa hallitsemaan metrovarikkoa. V-osakkeiden vastuulle kuuluu myös raide, joka yhdistää varsinaisen

ratalinjan ja metrovarikon. Lisäksi yhtiöjärjestyksessä todetaan, että V-osakkeiden omistajat ovat velvollisia suorittamaan hoitovastiketta, jolla katetaan osakkeiden perusteella hallintotiloihin kohdistuvat käyttövaiheen infrastruktuurin huoltoon, ylläpitoon ja kehittämiseen liittyvät kustannukset.

#### 4 Yritysjärjestelyistä ja yhtiöittämisestä

Yrityksestä erotetaan tietty liiketoiminta-alue omaksi kokonaisuudeksi tai useampi yritys yhdistyy suuremmaksi kokonaisuudeksi ovat tilanteita, joissa on kyse yritysjärjestelystä (Ossa, Saarnilehto & Villa 2007, 102). Käsite yritysjärjestely on omaksuttu alkujaan vero-oikeuden puolella ja siitä tuli niin sanottu legaalitermi ensimmäistä kertaa tuloverolaissa (myöhemmin ”TVL”), jossa sillä on oma lukunsa (Immonen 2011, 2). Termillä on kuvattu tilanteita, joissa yrityksen liiketoimintaa tai omaisuutta luovutetaan joko kokonaisuutena tai osittain tai yrityksen rakennetta muutetaan niin, ettei järjestelyn toisena puolena olekaan ulkopuolinen osapuoli. Kuitenkin käytännössä myös erilaisia yrityskauppoja kuten yritysostoja pidetään luonteeltaan yritysjärjestelyinä.

Katramo ym. (2013, 183) huomauttaa, että yrityskauppojen toteutuksissa tulee osata huomioida useita osatekijöitä, joita ovat taloudelliset, juridiset, verotukselliset kuin liiketoiminnallisetkin tekijät. Yrityskauppa on monesti yksi osa yritysjärjestelyä ja muodostaa toimenpideketjun, joka koostuu sarjatoimista. Esimerkkitalanne toimenpideketjusta on sellainen, jossa ensin eriytetään toimintaa liiketoimintasiirrolla omaksi yhtiöksi ja edelleen myydään perustettu yhtiö eteenpäin. Näitä erilaisia sarjatoimia yhdistelymahdollisuuksineen on useita. (Immonen 2011, 1-2.) Esimerkkitalanteena kuvattu sarjatoimi on yksi vaihtoehtoisista toteutustavoista tässä työssä käsiteltävässä yhtiöittämissankkeessa.

Yhtiöittäminen käsitteenä tarkoittaa järjestelyä, jossa tietty taloudellinen ja toiminnallinen kokonaisuus siirretään uuden oikeushenkilön, eli esimerkiksi osakeyhtiön, kommandiittiyhtiön tai avoimen yhtiön hallintaan ja omistukseen. Yhtiöittämisestä käytetään kuitenkin ensisijaisesti termiä liiketoimintakauppa, sillä liiketoimintasiirto on pitkälti vero-oikeudellinen käsite. (Hallipelto, Hietanen, Narikka, Saltevo & Soikkanen 2013, 15.) Liiketoimintakaupasta ja -siirrostä kerrotaan enemmän seuraavissa alaluvuissa.

Yhtiöittämissmalli, liiketoimintakauppa tai -siirto valitaan yleensä yhtiöittämisen esiselvitysvaiheessa (Hallipelto ym. 2013, 37). Yhtiöittämisen käytännön toteutukseen olisi hyvä laatia esiselvitys, jossa kuvataan ja analysoidaan nykytilannetta, muutostarpeita, tavoitteita sekä reunaehdoja, joita järjestelyllä tavoitellaan (Hallipelto ym. 2013, 34). Esiselvityksen merkitys on antaa päätöksentekijöille ennen kaikkea oikeat, mutta myös riittävät tiedot yhtiöittämissprosessin vaikutuksista (Hallipelto ym. 2013, 60). Esiselvitys myös helpottaa päätöksentekoa

siitä, halutaanko yhtiöittäminen toteuttaa ja millä tavoin. Hallipelto ym. mukaan (2013, 60) esiselvityksessä tulisi taloudellisten ja toiminnallisten vaikutusten lisäksi arvioida myös sen vaikutukset omistajaan. Tämä opinnäytetyö toimii esiselvityksen kaltaisena arviona prosessille.

Yritysjärjestelymuodoista liiketoimintasiirrot ja -kaupat eivät ole niin sanottuja yleisseuraantoja eli tilanteita, joissa järjestelyn kohteena olevaan kokonaisuuteen sisältyvät vastuut ja oikeudet siirtyisivät suoraan lain nojalla toiselle osapuolelle. Yleisseuraannon aiheuttaisi osakeyhtiölain säätelemät fuusio ja jakautuminen, jolloin oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät suoraan vastaanottavaan yhtiöön sellaisinaan. (Hallipelto ym. 2013, 89.) Toisin sanoen muissa kuin fuusiota tai jakautumista koskevissa yritysjärjestelytilanteissa tulee niin isot kuin pienetkin sopimukset, oikeudet ja velvollisuudet erikseen siirtää toiselle yhtiölle.

Tässä tapaustutkimuksessa aiottu yhtiöittämishankkeen yritysjärjestelyn muoto on liiketoimintasiirto, josta ei muodostu yleisseuraantoa. Kaikki pienetkin Sammalvuoren metrovarikoon liittyvät sopimukset, kuten esimerkiksi kaukolämpöä tai toimistotilojen siivousta koskevat sopimukset tulee siirtää vastaanottavalle eli uudelle perustettavalle tytäryhtiölle.

#### 4.1 Yrityskauppa

Yrityskauppa on yksi irtaimen omaisuuden kaupan laji ja pääasiallisesti osakeyhtiön osakekanta tai osa siitä ovat kaupan kohteena. Tällöin kyse on yhtiöosuuskaupasta. Yrityskauppa voi olla myös liiketoiminnan kauppa, jossa yritys myy liiketoiminnan tai jonkin tietyn osan siitä. Liiketoimintakaupasta käytetään myös nimitystä substanssikauppa. Näitä kauppia erotavana tekijänä on se, että osakekaupassa myyjänä on yhtiön osakkeenomistajat ja liiketoiminnan kaupassa myyjänä on yhtiö. Molempiin sekä osake- että liiketoiminnan kauppaan sovelletaan kauppalakia. (Hoppu & Hoppu 2016, 130.)

Katramo ym. (2013, 19) mukaan yrityskauppojen määrä on kasvussa ja yhä useampi yhtiö kohdannee elinkaarensa aikana yritysjärjestelyn. Kauppojen määriä tulee tälläkin hetkellä kasvattamaan esimerkiksi ikääntyvästä väestöstä johtuvat sukupolven- ja omistajanvaihdokset. Yritysjärjestelyjä hyödynnetään lisäksi enemmän ja enemmän yrityksen kasvuun sekä uusien liiketoimien synnyttämiseksi. (Katramo ym. 2013, 19.)

Kilpailulain 4 luvussa on säädetty yrityskaupan valvonnasta. Lain 4 luvun 21 §:ssä määritellään yrityskauppa, jolla tarkoitetaan kirjanpitolain mukaisen tai vastaavan tosiasiallisen määräysvallan hankkimista, osan tai koko elinkeinonharjoittajan liiketoiminnan hankkimista, yrityssu-lautumista tai sellaisen yhteisyrityksen perustamista, joka huolehtii kaikista itsenäiselle yritykselle kuuluvista tehtävistä. Kilpailulain 4 luvun 22 §:n mukaan yrityskauppalauton säännöksiä sovelletaan vain kauppoihin, joissa osapuolten liikevaihto ylittää 350 miljoonaa euroa, ja jossa kahden yrityskaupan osapuolten Suomessa kertynyt liikevaihto ylittää molempien

osalta 20 miljoonaa euroa. Mikäli yrityskauppa toteuttaisi mainitun 22 §:n ehdot, tulisi yrityskaupasta tehdä ilmoitus Kilpailu- ja kuluttajavirastolle, joka tutkii ja valvoo yrityskauppoja.

Tässä opinnäytetyössä käsiteltävässä tapauksessa yhtenä vaihtoehtona voisi tulla kyseeseen liiketoiminnan kauppa eli substanssikauppa, jos varikko haluttaisiin myydä ja sille ylipäättään olisi ostaja. Potentiaalinen ostaja voisi olla HKL, jonka kanssa varikon vuokrasopimus on solmittu. Konsernisuhteen syntyminen voisi olla toinen peruste menetelmän käyttämiseksi. Hallipelto ym. (2013, 41) mukaan liiketoimintakaupan perusteella voi syntyä konsernisuhde omaisuuden luovuttavan ja vastaanottavan yhtiön välille. Kuitenkin tilanteessa, jossa vastaanottavan yhtiön omistusoikeus siirtyy kokonaan toiselle taholle, esimerkiksi silloin kun kaupan vastikkeena käytetään rahaa, ei konsernisuhdetta synny.

#### 4.2 Liiketoimintasiirto

Liiketoimintasiirto on yksi yritysjärjestelyiden muodoista ja tässä tapaustutkimuksessa käytävä yritysjärjestelyn ja yhtiöittämissä menetelmä. Yleisesti liiketoimintasiirtoja tehdään osakeyhtiöissä, mutta se on mahdollista tehdä myös esimerkiksi yhdistyksissä tai valtion liikelaitoksissa. Liiketoimintasiirron erityispiirre on, että siitä suoritettavan vastikkeen tulee koostua ainoastaan vastaanottavan yhtiön osakkeista. (Immonen 2011, 330.) Jäljempänä tässä työssä kuvailuissa, sulautumisessa ja jakautumisessa vastike voi olla myös rahaa tai muuta omaisuutta ja sitoumuksia.

Liiketoimintasiirrolla voidaan niin sanotusti esitoimena yhtiöittää myytävä liiketoiminta ennen varsinaista yrityskauppaa tai koota useissa eri yhtiöissä harjoitettava liiketoiminta yhdeksi helposti luovutettavaksi kokonaisuudeksi (Katramo ym. 2013, 195; Kukkonen & Walden 2016, 269). Katramo ym. (2013, 195) toteavat, että jos tavoitteena on luopua osasta liiketoimintaa, on liiketoimintasiirto keinona saada mahdollinen myyntivoitto verovapaaksi. Osasta liiketoimintaa voidaan luopua liiketoimintakaupan avulla, jossa lähtökohtaisesti maksetaan käypä arvo siirtyvistä omaisuuseristä ja toiminnasta. Liiketoimintakaupassa mahdollisesti syntyvä myyntivoitto on myyjäosapuolelle veronalaista tuloa.

Elinkeinotulon verottamisesta annetun lain (myöhemmin ”EVL”) 52 d §:n mukaan liiketoimintasiirrolla tarkoitetaan järjestelyä, jossa osakeyhtiö luovuttaa liiketoimintakokonaisuuden kaikkine varoineen, siirtyviin varoihin kohdistuvine velkoineen sekä siirtyvään toimintaan kohdistuviin varauksineen toiselle toimintaa jatkavalle osakeyhtiölle. Vastaanottava yhtiö voi olla uusi liiketoimintasiirron yhteydessä perustettava yhtiö tai jo olemassa sekä toiminnassa oleva yhtiö. Luovuttava osakeyhtiö saa siirrosta vastikkeeksi vastaanottavan yhtiön osakkeita.

Elinkeinovalaki edellä kerrotusti edellyttää, että liiketoimintasiirrossa siirrettävä osuus on kokonainen liiketoimintakokonaisuus kaikkine osineen. Immonen (2011, 334) toteaa, että liiketoimintakokonaisuuden muodostumista tarkastellaan lähtökohtaisesti siirtävän yhtiön

kannalta ja ettei siirrettävän osan itsenäisyydelle voida asettaa vaatimuksia juridiikan näkökulmasta tai edes kirjapidollisesta tulosyksiköstä.

Länsimetron tapauksessa epävarmuustekijänä on kuitenkin tunnistettavissa yhtäältä se, että katsotaanko varikkotoimintaa liiketoimintakokonaisuudeksi. Pohdinnan kannalta oleellista on tarkastella sitä, onko sillä liiketoimintaa ja toisaalta onko oletettu liiketoiminta vielä kunnolla alkanut. Verohallinnon liiketoimintasiirtoa koskevassa syventävässä vero-ohjeessa (2020) todetaan, että kiinteistöliiketoimintakokonaisuuden tunnusmerkkeihin kuuluu esimerkiksi kiinteistöomaisuuden vuokraaminen konsernin ulkopuolelle. Kehittämistyön kohteena oleva metrorivarikko on vuokrattu ulkopuoliselle taholle, joka ei ole osa Espoo -konsernia. Tämä seikka puoltaa näkemystä siitä, että siirrettävä kokonaisuus on elinkeinoverolaissa tarkoitettu liiketoimintakokonaisuus.

Liiketoimintasiirron verotuskäsittelyn osalta veroneutraalius on saavutettavissa huomioiden siirrossa luovutettavien velkojen ja varojen määrä. Luovutettavien velkojen määrä ei voi olla suurempi kuin varojen määrä, sillä muutoin kyse olisi käytännössä rahavastikkeen suorittamisesta, jonka osalta syntyy veroseuraamuksia. (Katramo ym. 2013, osa 3, 2.3.4; KHO 2001/59; Verohallinto 2020.)

#### 4.3 Osakevaihto

Immonen (2011, 355) toteaa, että osakkeita voidaan vaihtaa monin eri tavoin. EVL 52 f §:ssä säädetään, että osakevaihdolla tarkoitetaan järjestelyä, jossa osakeyhtiö hankkii sellaisen osuuden toisen osakeyhtiön osakkeista, että sen omistamat osakkeet tuottavat enemmän kuin puolet toisen yhtiön kaikkien osakkeiden äänimäärästä tai jos osakeyhtiöllä jo on enemmän kuin puolet äänimäärästä, hankkii lisää tämän yhtiön osakkeita ja antaa vastikkeena toisen yhtiön osakkeenomistajille liikkeeseen laskemiaan uusia osakkeitaan tai hallussaan olevia omia osakkeitaan.

Saman pykälän 2 momentissa todetaan lisäksi, että osakkeita luovuttaneen osakkeenomistajan verotuksessa osakevaihdossa syntynyttä voittoa ei katsota veronalaiseksi tuloksi eikä tappiota vähennyskelpoiseksi menoksi. Ja niiltä osin kuin vastikkeena siirtyy rahaa, on osakevaihto veronalaista luovutusta. Osakevaihdossa voidaan vastikkeena maksaa rahaa enintään 10 prosenttia vaihdettavien osakkeiden yhteenlasketusta nimellisarvosta. Kuitenkin tilanteessa, jossa osakkeiden nimellishinta on nolla ja osakkeiden merkintähinnan maksu ohjataan sijoitetun vapaan pääoman rahastoon, ei voida käyttää rahavastiketta. (Immonen 2011, 355-357.)

Osakevaihdon liiketaloudellinen peruste olisi esimerkiksi tilanne, jossa pyritään keskittämään yksittäisten yhtiöiden omistuksia tai tilanne, jossa tytäryhtiö haluttaisiin siirtää sisaryhtiön

omistukseen konsernin sisällä. Osakevaihto voi olla varteen otettava vaihtoehto myös perheyhtiöihin liittyvissä sukupolvenvaihdoksissa. (Kukkonen & Walden 2016, 285.)

#### 4.4 Jakautuminen ja sulautuminen

Jakautuminen voi olla osittaisjakautumista tai täydellistä eli kokonaisjakautumista (Ossa, Saarnilehto & Villa 2007, 106). Katramo ym. (2013, 186) mukaan jakautuminen on luonteva keino eriyttää liiketoimintoja toisistaan ennen yrityskauppa tai keventää yhtiön tasetta. Täydellisessä jakautumisessa yhtiön omaisuus velkoineen siirtyy useammalle vastaanottavalle yhtiölle ja jakautuva yhtiö purkautuu. Osittaisessa jakautumisessa tietty osa jakautuvasta yhtiöstä varoineen ja velkoineen siirretään yhdelle tai useammalle vastaanottavalle yhtiölle ja jakautuva yhtiö jatkaa toimintaansa niine omaisuuksineen ja liiketoimintoineen, jotka sille jäivät. (Ossa, Saarnilehto & Villa 2007, 106.)

Katramo ym. (2013, 186) kuitenkin toteaa, että osittaisjakautumisen osalta vastaanottavalle yhtiölle siirrettävän kokonaisuuden tulisi verolakien edellytyksestä muodostaa liiketoimintakokonaisuus ja, että jakautuvaan yhtiöön jäisi myös ainakin yksi liiketoimintakokonaisuus. Liiketoimintakokonaisuudella elinkeinoverolain 52c §:n 2 momentin mukaan (myöhemmin ”EVL”) tarkoitetaan yhtiön osan kaikkia varoja ja vastuita, joista koostuu hallinnollisesti itsenäiseen eli omavaraiseen toimintaan pystyvä yksikkö.

Käsillä olevassa tapauksessa, kokonaisjakautumisessa nykyinen Länsimetro Oy lakkaisi ja lopputuloksena olisi kaksi uutta perustettavaa yhtiötä. Jakautuminen ei alustavien arviointien mukaan olisi varteen otettava vaihtoehto, sillä yhtiöittämissuunnitelman tavoitteena ja tarkoituksena ei miltään osin ole päästä lopputulokseen, jossa nykyinen Länsimetro lakkaisi olemasta. Toiseen näistä yhtiöistä kuuluisi Sammalvuoren metrovarikkoon liittyvä omaisuus ja toiseen Länsimetron tase muilta osin. Jakautumisessa myös vastuut, velvoitteet ja sopimussuhteet siirtyisivät yhtiöittäin, mikä aiheuttaisi ongelman tai vähintään hidasteen jakautumisprosessille mahdollisten velkojien ja tai omistajien vastustuksen johdosta.

Sulautuminen on myös yksi yritysjärjestelyiden muodosta. Sulautuminen ei tule kyseeseen tässä työssä käsiteltävään tapaukseen, sillä tarkoituksena on nimenomaisesti eriyttää toimintoja. Sulautuminen tarkoittaa järjestelyä, jossa toinen yhtiö, esimerkiksi osakeyhtiö yhdistetään selvitysmenettelyttä toiseen yhtiöön kaikkine varoineen ja velkoineen. Sulautumisessa siirtyvät varat ja velat tulevat vastaanottavalle yhtiölle ja sulautuvan yhtiön omistajat saavat yleensä sulautumisvastikkeena vastaanottavan yhtiön osakkeita. Vastike voi olla myös rahaa tai muuta omaisuutta. (Ossa ym. 2007, 102.)

## 5 Suhde verolainsäädäntöön

Toimeksiantajayritys on elinkeinotoiminnan tuloksestaan verovelvollinen. Verotettavan tulon määrä saadaan, kun veronalaisista tuloista vähennetään vähennyskelpoisten menojen erotus. Tuloista voidaan myös vähentää tulon hankkimisesta tai säilyttämisestä johtuneet vähennykset, menot sekä menetykset. (Hallipelto ym. 2013, 60.) Osakeyhtiöiden verotuksessa vahvistetut tappiot on sallittu vähentää kymmenen seuraavan verovuoden aikana aina sitä mukaa, kun tulosta syntyy. Omistajanvaihdon seurauksena voi olla tappioiden vähentämisoikeuden menettäminen, mikä seikka on otettava huomioon yritysjärjestelyn suunnittelussa. Vähentämisoikeuden menettäminen on riskinä, jos yhtiön osakkeista yli puolet on vaihtanut omistajaa tappiovuoden aikana. (Hallipelto ym. 2013, 60.)

Immonen (2011, 10-9) toteaa, että yritysjärjestelyihin liittyvä verosuunnittelu on varsin monimuotoista ja verotusproblematiikka vaativaa. Yritysjärjestelyjen kohteina ovat yritysten toiminnan rakenteiden tai omistusten uudelleenjärjestelyiden lisäksi sen harjoittaman liiketoiminnan tai toimintaan kytkeytyneen omaisuuden luovutukset. Verotukselliset seikat on syytä suunnitella ja ennakoida etukäteen. (Immonen 2011, 10) Liiketoimintajärjestelyjä suunniteltaessa ennakkoinnin osalta tulisi kiinnittää huomiota siihen, kuinka suunnitellut toimet osapuoliin verotuksellisesti vaikuttavat. Tähän liittyen oiva keino on laatia ennakkoratkaisuhakemus Verohallinnolle, jonka toimeksiantajayritys tulee myös laatimaan. Tämän opinnäytetyön aihepiiriin liittyvä sääntely on tulkinnanvaraista, jonka vuoksi ennakkoratkaisun hakeminen on todella tärkeää jälkikäteisten tulkintaongelmien välttämiseksi.

Verosuunnittelu on sallittua ja suositeltavaa. Veronkierto on kuitenkin moitittava menettely. Veronkierrossa pyritään veron minimointiin toimilla, jotka ovat yleensä vieraita lain tarkoitukseksi. Laissa verotusmenettelystä säädetään veron kiertämisestä. Lain 28 §:n 1 momentissa todetaan, että jos jollekin toimenpiteelle taikka olosuhteelle on annettu oikeudellinen muoto, joka ei vastaa asian luonnetta tai tarkoitusta, on verotuksessa meneteltävä siten kuin asiassa olisi käytetty oikeaa muotoa. Lisäksi momentissa todetaan, että jos kauppahinta, muu vastike tai suoritus aika on sopimuksessa määrätty tai muuhun toimenpiteeseen on ryhdytty ilmeisesti siinä tarkoituksessa, että verosta vapaudutaan, voidaan verotettava tulo ja omaisuus arvioida. Eli mikäli on ilmeisestä, että jokin toimenpide tehdään tietyillä ehdoin vain veronvälttämistarkoituksessa, tulee tilanne ja olosuhteet uudelleen arvioitaviksi verotusmenettelyssä.

### 5.1 Varainsiirtoverolaki

Varainsiirtoverolaki tulee sovellettavaksi liiketoimintakaupassa, jolloin luovutettavaan liiketoimintaan sisältyvien kiinteistöjen ja arvopapereiden luovutuksesta on maksettava varainsiirtoveroa. Varainsiirtoverolain 3 luvun 20 §:ssä todetaan, että jos luovutuksen kohteena on asunto-osakeyhtiön tai keskinäisen kiinteistöosakeyhtiön osakkeita, on suoritettavan

varainsiirtoveron määrä 2 prosenttia. Varainsiirtoverolain 43 §:n mukaan liiketoimintasiirrossa, joka täyttää EVL:n edellytykset, luovutettavaan liiketoimintaan sisältyvien kiinteistöjen ja arvopapereiden siirrosta suoritettava varainsiirtovero palautetaan hakemuksesta. Veroa ei kuitenkaan tarvitse suorittaa, jos Verohallinnolle laaditaan hakemus ja selvitys EVL:n edellytysten täyttymisestä ennen kuin vero olisi tarkoitus suorittaa. Varainsiirtoveron palautusta voi hakea myös jälkikäteen, kuitenkin kolmen vuoden kuluessa verovuoden päättymistä seuraavan vuoden alusta. (Varainsiirtoverolaki 931/1996.)

Verohallinnon yritysmuodonmuutosten ja yritysjärjestelyjen varainsiirtoverotuksesta annetun syventävän vero-ohjeen (2021) mukaan liiketoimintasiirron varainsiirtoverovapaus edellyttää ensin, että siirto täyttää aikaisemmin kerrotun EVL 52 d §:n edellytykset sekä lisäksi, että siirto tapahtuu uuteen, toimintaa jatkamaan perustettavaan yhtiöön. Ohjeen mukaan verovapautta ei myönnetä, jos vastaanottava yhtiö on jo aloittanut toimintansa. Varainsiirtoveron määrä on 4 % siirtyvän kiinteistövarallisuuden käyvästä arvosta, mikä määrä on huomattava kustannus vastaanottavalle yhtiölle. Samaisessa ohjeessa todetaan lisäksi, että vastaanottavan yhtiön perustaminen ennen liiketoimintasiirron toteuttamista ei ole este verovapaudelle, kunhan sen toimintaa ei ole vielä aloitettu.

Tilanteessa, jossa kiinteistö siirretään asunto- tai kiinteistöosakeyhtiölle ei ole kyse liiketoimintasiirrosta toimintaa jatkavalle yhteisölle, sillä voidaan ajatella, että ne eivät harjoittaisi liiketoimintaa. Edellä esitellyn vero-ohjeen mukaan tässä tilanteessa osakkaat saavat omistusoikeuden yhtiön osakkeisiin, jotka tuottavat oikeuden hallita tiettyä huoneistoa tai muuta osaa yhtiön rakennuksesta tai sen hallinnassa olevasta kiinteistöstä. Näin ollen kyse on kuitenkin osakkaiden harjoittamasta vuokraustoiminnasta eli liiketoiminnasta. Syventävässä ohjeessa viitataan korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisuun KHO 2015:155, jossa oikeus katsoi, että liiketoimintasiirtoa koskevaa säännöstä EVL 52 d §:ää voitiin soveltaa tilanteessa, jossa keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö aikoi siirtää yhden kiinteistön uuteen yhtiöön, josta myös muodostettiin keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö.

Edellä mainitussa korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisussa (2021) on kyse täysin samankaltaisesta tilanteesta kuin tässä tutkimuksessa käsiteltävässä hankkeessa. Länsimetro keskinäisenä kiinteistöosakeyhtiönä aikoo siirtää Sammalvuoren metrovarikkoon liittyvän kiinteistöomaisuuden uudelle perustettavalle keskinäiselle kiinteistöosakeyhtiölle. Vastaavan kaltaisen oikeustapauksen voisi ajatella ennustavan yhtiöittämisshankkeen lopputulemaa.

## 5.2 Elinkeinoverolaki

Yhtiöittämishankkeen kannalta tärkein elinkeinoverolain mukainen säädös on sen 52d §:ssä, josta liiketoimintasiirron määritelmä ilmenee. Mainittu säädös on avattu tämän opinnäytetyön luvussa 5.2. Elinkeinoverolakia voidaan tarkastella vastaanottavan ja siirtävän yhtiön verotuksen näkökulmasta. Tärkeimmät liiketoimintasiirron verotusta koskevat perussäännöt löytyvät EVL 52d §:stä (Kukkonen & Walden 2020, 313).

EVL 5 §:n mukaan veronalaista elinkeinotuloa ovat muun ohessa esimerkiksi rahoitus-, vaihto-, sijoitus-, käyttö- ja muusta omaisuudesta sekä muista elinkeinossa käytetyistä aineellisista ja aineettomista hyödykkeistä saadut luovutushinnat ja muut vastikkeet. Poikkeuksena edellä kerrottuun kohtaan EVL 6 §:n 2 kohdassa todetaan, ettei veronalaista tuloa ole yhteisön osake- tai osuuspääomana ja muuna pääomansijoituksena saamat erät mukaan lukien osakeyhtiön omien osakkeiden luovutuksesta saamat vastikkeet.

Toinen hankkeen kannalta merkittävä säädös koskee osakkeiden verovapaata luovutusta. Osakkeiden verovapaa luovutettavuus edellyttää EVL 6 b §:n mukaan sitä, että luovutettavan yhtiön osakkeista on omistettu vähintään kymmenen prosentin osuus vähintään vuoden ajan ajanjaksona, ja joka on päättynyt enintään vuotta ennen luovutusta.

## 6 Osakeyhtiölaista ja apportista

Osakeyhtiölain (624/2006) säännökset turvaavat mm. osakkeenomistajien yhdenvertaista kohtelua, yrityksen toiminnan tarkoitusta tuottaa voittoa, joustavia mahdollisuuksia jakaa ja käyttää yhtiön varoja sekä velkojien suojaa (Immonen 2011, 8). Tässä luvussa käsitellään osakeyhtiölain säännöksiä vain kehittämistyöhön olennaisesti liittyvän apportin osalta.

Kuten aikaisemmin tässä työssä on kerrottu, liiketoimintasiirrossa vastikkeena voi olla ainoastaan vastaanottavan yhtiön osakkeita. Yksi vaihtoehto vastikkeen suorittamiseksi on korottaa omaa osakepääomaa vastaanottamansa omaisuuden arvoa vastaavalla määrällä, jota kutsutaan apportiksi. Eli vastaanottava yhtiö suorittaa kauppahinnan korottamalla omaa osakepääomaa luovuttavalle yhtiölle suunnatulla osakeannilla ja näin ollen kauppahinta voidaan ehdoista riippuen kirjata vastaanottavan yhtiön osakepääomaan ja vapaaseen omaan pääomaan. Tilanteessa luovuttava yhtiö saa siis vastaanottavan yhtiön osakkeita. (Hallipelto ym. 2013, 79-80.)

Osakeyhtiölain (myöhemmin ”OYL”) 9 luvun 12 §:n 1 momentin mukaan, jos osakkeiden merkintähinta suoritetaan rahan sijaan kokonaan tai osittain muulla omaisuudella (apporttiomaisuus), on omaisuudella sen luovutushetkellä oltava vähintään maksua vastaava taloudellinen arvo. Apporttiomaisuutta ei kuitenkaan voi olla sitoumus työn tai palvelun suorittamisesta.

Tilanteessa, jossa merkintähinta halutaan suorittaa apporttiomaisuudella, tulee osakeantipää- töksessä mainita menettelystä, jonka lisäksi sen tulee sisältää selvitys yksilöitävästä apport- tiomaisuudesta, apporttiomaisuudella suoritettavasta maksusta sekä maininnat omaisuuden arvonmäärittelyyn vaikuttavista seikoista sekä omaisuuden arvonmäärittelyssä noudatetuista menetelmistä (Hallipelto ym. 2013, 83).

Kukkosen & Waldenin (2016, 271) mukaan apportilla voidaan maksaa jo olemassa olevan yh- tiön osakepääoman korotus taikka perustaa kokonaan uusi yhtiö. Apporttina uuteen yhtiöön voidaan siirtää myös liike tai toiminnallinen liiketaloudellinen kokonaisuus. Tästä on kuitenkin laadittava maininta perustettavan yhtiön perustamissopimukseen. Mikäli siirto tehdään jo toi- mivaan yhtiöön niin, että vastaanottaja suorittaa vastaanottamansa liikkeen omilla osakkeil- laan, edellyttää se apporttiselvityksen lisäksi yhtiökokouksen määränemistön päätöstä hy- väksyä kauppa sekä korottaa omaa pääomaa. (Hallipelto ym. 2013, 82.)

Uutta yhtiötä perustettaessa tulee kaupparekisteri-ilmoitukseen liittää tilintarkastajan lau- sunto. OYL 9 luvun 14 §:ssä säädetään tilintarkastajan lausunnon välttämättömyydestä, mikäli osakkeet ovat maksettu apporttiomaisuudella. Lausunto sisältää selvityksen apporttiomaisuus- desta sekä siitä, oliko omaisuuden arvon suuruus vähintään maksua vastaava.

## 7 Kehittämistyö

Yhtiöittämissuunnitelman alustavissa selvityksissä ja suunnitelmissa on arvioitu kolme erilaista skenaariota, jotka esitellään tarkemmin seuraavissa alaluvuissa. Yksi esiteltävä vaihtoehto on se, ettei nykytilassa tapahdu muutoksia. Kahta muuta vaihtoehtoa yhdistää se, että molem- missa metrovarikko yhtiöitetään liiketoimintasiirrolla omaksi yhtiökseen. Viimeisimmässä vaihtoehdossa uuden yhtiön osakkeet siirrettäisiin Espoon kaupungille.

Sammalvuoren varikkoa voidaan tarkastella omana kokonaisuutenaan kolmesta eri näkökul- masta. Varikko on rakenteellisesti erillinen, eli sillä on olemassa fyysiset rajat. Varikko on toi- minnallisesti erillinen, eli sen toimintatarkoituksena on toimia ainoastaan metrojunien ylläpi- don paikkana. Muu metro-omaisuus kuten esimerkiksi metrorata tai asemat ovat infraomai- suutta, eli omaisuutta, joka mahdollistaa kunnan jokapäiväisen toiminnan. Varikko on lisäksi oma kaupallinen kokonaisuutensa eli sillä on selkeä ulkopuolinen asiakas ja omat tulot.

Länsimetron yhtiöjärjestys sekä Sammalvuoren varikon vuokrasopimus edellyttävät vuosittais- ten infrakorvauslaskelmien laatimista. Näissä laskelmissa tulee eriyttää ei-infrakorvauskel- poisten toimintojen tuotot ja kulut. Kuten aikaisemmin todettiin, HSL ei suorita infrakor- vausta Sammalvuoren varikosta, eli kaikki varikkoon liittyvät tuotot ja kulut tulee eritellä. Tä- män johdosta myös HSL on tunnistettavissa hyötyjänä yhtiöittämisessä.

Nykyisellään Länsimetron omaisuutena metrovarikon toiminnot tulisi eriyttää Länsimetrosta. Varikkoon liittyvien tulojen ja kulujen eriyttäminen ja seuraaminen kirjanpidossa on manuaalisesti käytännössä mahdollista, mutta se aiheuttaa ylimääräistä työtä ja sen varmistettavuus sekä luotettavuus on heikompaa kuin tilanteessa, jossa varikko olisi erillisenä yhtiönä. Länsimetro pyrkii toiminnassaan kustannusten läpinäkyvyyteen ja metrovarikon yhtiöittämisellä päästään taas askel lähemmäksi helpompaa kustannuserittelyä ja kustannusten läpinäkyvyyttä.

Vertailun kohteena mainittakoon, että metroon vahvasti liittyvät liityntäpysäköintilaitokset, joiden osakekannat Länsimetro omistaa, on perustettu ja rakennutettu suoraan omiksi yhtiöikseen. Liityntäpysäköintilaitokset ovat metrovarikkoa vastaavasti toiminnallisesti erilaisia ja niiden osalta on havaittu erittäin toimivaksi ratkaisuksi se, että ne ovat omina erillisinä yhtiöinä. Liityntäpysäköintilaitosten jälkikäteinen yhtiöittäminen Länsimetrosta erillisiksi yhtiöiksi ei olisi välttämättä ollut mahdollista ainakaan liiketoimintasiirtona, sillä liityntäpysäköintilaitokset eivät itsessään muodosta liiketoiminnallisia kokonaisuuksia. Liityntäpysäköinti ei ole liiketoimintaa ja sen tuotot eivät kata syntyviä kustannuksia.

Sammalvuoren varikon ylläpitokuluja on seurattu urakan vastaanottamisesta eli joulukuulta 2020 omana kustannuspaikkanaan kirjanpidossa. Varikko on vuokrattu HKL:lle toukokuussa 2021, josta lukien varikkoon liittyviä tuloja on myöskin seurattu omana kustannuspaikkanaan. Varikkoon liittyviä tuottoja ja kuluja näin ollen seurataan erillisinä kustannuspaikkoinaan kirjanpidossa, joskin se tehdään manuaalisesti ja vaatii erillistä työtä, joka taas aiheuttaa lisäkustannuksia. Varikko-omaisuuden arvo on noin 175 miljoonaa euroa, mikä määrä korostaa luotettavan, läpinäkyvän ja selkeän kustannuslaskennan tärkeyttä.

Espoon kaupungin omistajapolitiikan yhtenä tavoitteena on sen omistusten kautta hallita kiinteistöomaisuutta taloudellisesti ja tehokkaasti. Yhteenvedona todettakoon, että varikon ja sen toimintojen eriyttäminen omaksi yhtiöksi palvelee sekä Länsimetroa että sen enemmistöomistajaa Espoon kaupunkia. Kaikissa myöhemmin tässä luvussa esitellyissä skenaarioissa on huomioitu Espoon kaupungin eli omistajan toive ja etu omistajanohjauksen säilyttämisestä. Espoon kaupunki on konsernirakenteen mukaisesti Länsimetron pääosakas ja Länsimetro tulee olemaan pääosakas yhtiöitettävässä varikkoyhtiössä.

Kehittämistyön kohteena olevan yhtiöittämisen ensisijaiset tavoiteltavat hyödyt ovat budjetoinnin ja kustannus seurannan helpottuminen. Lisäksi mainittakoon toissijaisena, mutta ei kuitenkaan tavoiteltuna hyötynä mahdollisuus ja jopa helpompi lähtökohta myydä yhtiöittämisen kohde. Liiketaloudellinen syy metrovarikon yhtiöittämiselle on se, että suuri taloudellinen kokonaisuus (varikkotoiminnot) on vuokrattu ulkoiseen käyttöön ja vuokrattavan kokonaisuuden tuotot ja kulut halutaan eriyttää omaksi kokonaisuudekseen.

Yhtiöittämisessä on pyrkimyksenä minimoida siitä aiheutuvat kustannukset, minkä vuoksi onkin järkevää hakea Verohallinnolta ennakkoratkaisua liiketoimintasiirron veroneutraaliudesta. Ennen hakemista tulisi pohtia sitä, täyttääkö aiottu menettely elinkeinoverolaissa säädetyt liiketoimintasiirron edellytykset. Toisin sanoen, mitä siirrettävään kokonaisuuteen kuuluu ja mihin metrovarikon liiketoiminta perustuu.

Yksinkertaistettuna metrovarikon toiminta perustuu rakennelmaan sekä sen käytöstä perittävään vuokraan. Varikosta laaditun vuokrasopimuksen (2021) mukaan vuokralainen suorittaa ylläpitokustannuksia vastaavaa ylläpitovuokraa noin 680 tuhatta euroa vuodessa sekä pääoma- vuokraa noin 4,8 miljoonaa euroa vuodessa. Mainittakoon, että edellä kerrotut määrät ovat sopimuksen allekirjoitushetken arvioita.

### 7.1 Vaihtoehto 1 - Ei muutosta

Tässä skenaariossa ei tapahtuisi muutoksia vaan varikko pysyisi edelleen Länsimetron omaisuutena ja sitä hallitaan erillisellä V osakesarjalla. Tämän vaihtoehdon ainoana mainittavana vahvuutena on se, ettei nykytilaan tulisi muutoksia.

Tämän vaihtoehdon heikkoutena on tunnistettavissa se, ettei metrovarikkoon liittyvien tuotosten ja kustannusten eriyttämistä voida tehdä siinä laajuudessa kuin se olisi tarpeellista. Länsimetron sisäisen laskennan ensisijaisena tavoitteena on sen omistajille eli Espoolle ja Helsingille kuuluvien kustannusten eriyttäminen sekä käynnissä olevan Länsimetron II-vaiheen kustannusseuranta.

Sammalvuoren varikon kustannusten eriyttäminen on väistämättä ensisijaisille laskennan tehtäville alisteinen ja siitä johtuen myös teknisestikin rajoitettu. Kustannuserittelyä varikon osalta tehdään, mutta se ylimääräisenä työnä aiheuttaa myös ylimääräisiä kustannuksia.

### 7.2 Vaihtoehto 2 - Varikosta Länsimetron tytäryhtiö

Tässä vaihtoehdossa metrovarikkoon liittyvät toiminnot, varat ja velat siirretään liiketoimintasiirtona uudelle perustettavalle yhtiölle, josta tulisi Länsimetron tytäryhtiö. Perustettavan yhtiön yhtiömuoto olisi keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö. Siirrettävään varallisuuteen kuuluu metrovarikko, mutta ei liityntäraidetta. Liityntäraide jäisi edelleen emoyhtiön omistukseen ja hallintaan. Metrovarikko liityntäraiteineen on arvoltaan noin 175 miljoonaa euroa. Siirtyvien varojen eli metrovarikon arvo yksin on noin 100 miljoonaa euroa. Tästä määrästä on kuitenkin vähennettävä valtionavustuksen osuus, joka on määrältään noin 30 %.

Kuten aikaisemmin tässä työssä on todettu, liiketoimintasiirrossa luovutettavien velkojen määrä ei voi olla suurempi kuin varojen määrä. Immonen (2011, 343) toteaa, että velkojen täsmällinen kohdennus on erittäin haastavaa käytännössä, sillä yhtiö on saattanut ottaa velkaa käyttöpääomaksi tai muutoin yleiseksi rahoitukseksi kohdistamatta sitä tiettyyn

omaisuuteen. Länsimetron veloista ei pystytä osoittamaan tiettyä, metrovarikkoon kohdistettavaa velkaa. Velkojen osalta pystytään kuitenkin määrittämään rakentamiskustannuksia vastaava määrä. Tämän vuoksi velkojen siirron osalta on tarkoituksena toimia siten, että emoyhtiö Länsimetro antaa uudelle tytäryhtiölle konsernilainaa rakennuskustannuksia vastaavan määrän.

Keskusverolautakunnan antamassa ennakkoratkaisussa 39/1996 on ollut käsiteltävänä vastaava tapaus, jossa yhtiö aikoi siirtää osan liiketoiminnastaan apporttina toiselle yhtiölle. Siirrettävä kokonaisuus käsitti toimintaan kuuluvat varat, pitkävaikutteiset menot sekä siihen liittyvät velat ja vastuut, jotka olivat yksilöitävissä siirtyvään toimintaan. Se osa veloista, jota ei pystytty kohdentamaan siirrettävään kokonaisuuteen voitiin muun selvityksen puuttuessa määrittää siirtävän yhtiön lainojen keskimääräisten ehtojen perusteella. Jotta elinkeinoverolain mukaista liiketoimintasiirtoa voitiin soveltaa, tulisi yhtiöiden välille siirron yhteydessä muodostaa keskinäinen laina, joka määrältään vastaisi siirrettävien varojen osuutta emoyhtiön taseessa ja joka lainaehtoiltaan vastaisi emoyhtiön lainojen keskimääräisiä ehtoja. Lautakunta oli päätöksessään todennut, että mikäli emoyhtiö jättäisi siirtämättä toimintaan kohdistuvan osan pitkäaikaisista lainoistaan tai antaisi tytäryhtiölle lainan, jonka määrä ja ehdot perustuisivat yhtiöiden väliseen sopimukseen, ei tilanteessa voitaisi soveltaa liiketoimintasiirron määritelmää.

Keskusverolautakunnan ratkaisu huomioiden, on erittäin tärkeää, että Länsimetron ja uuden tytäryhtiön välinen keskinäinen laina vastaa emoyhtiön keskimääräisiä lainojen ehtoja, jotta liiketoimintasiirron edellytykset täyttyisivät.

Tilanteessa, jossa metrovarikon toimintaa ei katsottaisi liiketoimintakokonaisuudeksi, ei voisi vapautua varainsiirtoveron suorittamisesta. Liiketoimintasiirto voitaisiin siis kuitenkin tehdä, mutta varojen siirtämistä käsiteltäisiin vaihtona. Liiketoimintasiirrosta siis luovutetaan omaisuutta saaden vastineeksi toisen yhtiön osakkeita. Verohallinnon ohjeen mukaan (2020) siirrettävät varat katsottaisiin luovutetuksi käypään arvoon ja vastaanottavan yhtiön verotuksessa omaisuuden hankintamenoksi luetaan kyseinen käypä arvo, joka on tuloutettu siirtävissä yhtiössä. Suoritettavan varainsiirtoveron määrä olisi 4 % siirtyvän kiinteistövarallisuuden käyvästä arvosta.

Vaihtoehdon heikkoutena on tunnistettavissa uusien kustannusten syntyminen. Erillisenä juridisena yhtiönä varikolle syntyy vähäisiä kiinteitä kustannuksia esimerkiksi hallinnon, kirjanpidon, tilinpäätöksen järjestämisestä sekä tilintarkastuksesta. Mainittavana haasteena on tunnistettavissa se, että siirtyvän liiketoiminnan eli metrovarikkoon liittyvän toiminnan osalta y-tunnus muuttuu. Tämä edelleen johtanee sopimusten siirtämiseen ja mahdollisiin uusiin sopimusneuvotteluihin. Olemassa olevia sopimuksia on kuitenkin vähäinen määrä, joten tältä osin haaste ei tule olemaan niin sanotusti ylitsepääsemätön.

Liiketoimintaan liittyvä olennainen sopimus on metrovarikon vuokrasopimus, johon on kuitenkin jo suunniteltua menettelyä ennakoiden kirjattu ehto, että vuokranantajalla eli Länsimetrolla on oikeus siirtää vuokrasopimus tytäryhtiölleen tai toiselle yhtiölle Espoon kaupunkikonsernin sisällä.

Toisena olennaisena sopimuksena on Länsimetron ja HKL:n välinen yhteistyösopimus. Tässä sopimuksessa on maininta, ettei sopimusta saa siirtää kolmannelle osapuolelle ilman toiselta osapuolelta etukäteen saatua kirjallista lupaa. HKL:n sopimuksen osalta sopimuksen siirtämisestä koskeva ehto ei välttämättä muodostu esteeksi, sillä kirjallinen lupa on mahdollista pyytää. Mainittua sopimusta ollaan kuitenkin päivittämässä vuosien 2021 ja 2022 vaihteessa ja aikomuksena on, että yhteistyösopimukseen kirjataan vastaava ehto kuin varikon vuokrasopimukseen.

### 7.3 Vaihtoehto 3 - Varikosta Espoon kaupungin tytäryhtiö

Tässä vaihtoehdossa edettäisiin ensin edellä kuvatun vaihtoehdon 2 mukaisesti. Ensin toteutetaan liiketoimintasiirto, jonka jälkeen tytäryhtiön osakkeet edelleen siirretään Espoon kaupungille. Tässä menettelytavassa ilmenee aikaisemmin tässä työssä kuvatut sarjatoimet. Tämän vaihtoehdon osalta ei ole tarpeen toistaa liiketoimintasiirron arviointia.

Vahvuutena on tunnistettavissa se, että Länsimetron toiminta olisi enää vain HSL:n infrakorvauksen alaista toimintaa. Erillistä kustannuseurainta ei olisi enää tarpeen tehdä vaan normaalit kustannuseurannan toimenpiteet olisivat riittäviä. Jo olemassa olevilla tytäryhtiöillä olisi edelleen liityntäpysäköintitoimintaa, joka ei ole infrakorvauksen alaista toimintaa, mutta ne ovat jo erillisiä yhtiöinä. Toisena vahvuutena on tunnistettavissa se, ettei perustetun tytäryhtiön velkoja eli Länsimetro hyvinkään todennäköisesti vastustaisi tätä järjestelyä.

Mikäli uuden tytäryhtiön osakkeita luovutetaan edelleen Espoon kaupungille, ennen kuin vuosi perustamisesta on kulunut, aiheutuisi luovuttavalle yhtiölle eli Länsimetrolle tuloveroseurauksia. Lisäksi, mikäli luovutukseen liittyvään omaisuuteen kohdistuisi arvonnousua, eli kauppahinta olisi suurempi kuin yhtiön nettovarat, syntyisi veronalaista luovutusvoittoa. Uuden tytäryhtiön osakkeita tulisi omistaa osakkeiden verovapaan luovutettavuuden vähimmäisomistujan määritelmän mukaisesti vähintään vuoden ajan, jotta järjestely olisi Länsimetron kannalta verovapaa.

Espoon kaupungille aiheutuisi menettelystä kustannuksina ainakin varainsiirtoveron määrä, joka on 2 prosenttia kauppahinnasta tai muun kaupassa käytetyn vastikkeen arvosta. Huomioitavaa on, että perustettavalle tytäryhtiölle siirretään liiketoimintasiirrossa velkaa vähintään rakennuskustannuksia vastaava määrä, jää yhtiön nettovarallisuuden arvo pieneksi. Edelleen yhtiön osakkeiden käyvän arvon jäädessä alhaiseksi voi myös varainsiirtoverokustannus voi jäädä alhaiseksi.

## 8 Yhtiöittämisshanke

Yhtiöittämisshankkeeseen liittyen on laadittu alla kuviosta 3 ilmenevä projektisuunnitelma. Varsinainen projekti Länsimetrolla on suunnitelman mukaisesti jo alkanut ensimmäisen rivin toimenpiteillä. Yhtiöittäminen ja liiketoimintasiirto prosesseina käsittävät erilaisia vaiheita, minkä vuoksi projektisuunnitelma oli tarpeen laatia. Suunnitelma toimii myös tietynlaisena listana, mitä asioita tarvitsee tehdä ja muistaa selvittää ennen seuraavia vaiheita.

Edellisessä luvussa kuvatuista skenaarioista Länsimetron hallitukselle tullaan esittämään vaihtoehto 2 eli suunnitelma, jossa metrovarikosta tulisi Länsimetron tytäryhtiö. Valitettavasti tieto hallituksen päätöksestä ei ennätä tämän työn varsinaisiin tuloksiin arvioitavaksi.

Espoon kaupungin konserniohjeen (2016) mukaan tytäryhteisön tulee jo valmisteluvaiheessa hankkia sen omistajan eli Espoon kaupungin ennakkokanta tehdessään päätöstä merkittävästä asiasta. Konserniohjeessa on listattu tapaukset, joissa ennakkokanta tulee hakea. Omaisuuden, liiketoiminnan tai sen merkittävän osan myyminen sekä sulautuminen, jakautuminen tai muu vastaava yhtiöjärjestely ovat listattuina ohjeessa, eli prosessi tulisi aloittaa hakemalla Espoon kaupungin ennakkokanta.

Voidaan ajatella, että on olemassa mahdollisuus, ettei yhtiöittäminen toteudu. Tämä voi johtua Espoon kaupungin tai Länsimetron hallituksen kannanotoista ja päätöksistä. Projektisuunnitelman perusteella on tunnistettavissa myös toinen hankkeen toteutumista heikentävä tekijä. Velkojen eli rahoittajien oikeus vastustaa järjestelyä vähintäänkin hidastaisi hankkeen loppuun saattamista. Länsimetron rahoitussopimuksissa ilmeni määräys, ettei velallinen saa ryhtyä yritysjärjestelyihin liittyviin toimiin, ainakaan ilman velkojan eli rahoittajan suostumusta. Toisin sanoen rahoittajilta voidaan pyytää kirjallinen lupa aiotun menettelyn suorittamiseksi.

Aikataulu	Tehtävä
2021/9-12	Ennakkoratkaisu tai ennakkollinen keskustelu Verohallinnon kanssa, varmistetaan, että siirto voidaan toteuttaa veroneutraalina liiketoimintasiirtona
2021/12	Espoon kaupungin ennakkokannan hakeminen yhtiöittämiselle
2021/12	Liiketoimintasiirron dokumentoinnin laatiminen sisältäen liiketoimintasiirtosopimus, tytäryhtiön yhtiöjärjestys, osakeanti ja apporttiselvitys
2021/12	Hallituksen päätös yhtiön perustamisesta, liiketoimintasiirrosta ja yhtiökokouksen kutumisesta
2022/01	Yhtiökokouspäätös yhtiön perustamisesta ja liiketoimintasiirrosta
2022/01	Rahoittajien waiver liiketoimintasiirrolle
2022/02	Tytäryhtiön perustaminen ja liiketoimintasiirto
2022/06	Varainsiirtoveroa koskevan palautushakemuksen laatiminen

Kuvio 3: Projektisuunnitelma

Projektissa hyödynnetään ulkopuolisia veroasiantuntijoita jo heti alkuvaiheessa. Tätä opinnäytetyötä laatiessa on edetty siihen pisteeseen, että veroasiantuntijat ovat käynnistämässä ennakkollista keskustelua Verohallinnon kanssa. Tarvittaessa laaditaan myös erillinen ennakkoratkaisuhakemus. Projektisuunnitelman viimeinen kohta, varainsiirtoveroa koskevan palautushakemuksen laatiminen saattaa jäädä pois varsinaisen toteutuksen osalta. Kuten aikaisemmin luvussa 5.1 todettiin, voi varainsiirtoveron maksamiselta välttyä kokonaan, mikäli elinkeinoverolain mukaiset edellytykset on varmistettu ennen veron suorittamisen ajankohtaa.

Verohallinnolta halutaan saada ennakkokanta siihen, voidaanko suunnitellussa liiketoimintasiirrosta soveltaa tässä työssä aikaisemmin kerrottua EVL 52 d §:n mukaista säännöstä. Täytääkö aiottu menettely liiketoimintasiirron tunnusmerkit ja voidaanko menettely toteuttaa veroneutraalisti ilman varainsiirtoverokustannuksia.

Ennakkoverohakemusta varten tarvittavia tietoja on veroasiantuntijoiden kanssa kartoitettu sähköpostin välityksellä sekä järjestetty yksi palaveri. Hakemuksen laatimista varten oli tärkeää määritellä Länsimetron toiminta, metrovarikkoon liittyvät toiminnot sekä yhtiöittämisessä siirtyvät varat, velat ja velvoitteet. Näiden lisäksi määriteltiin ja laadittiin yhdessä Länsimetron talousjohtajan kanssa kuvion 4 mukainen tuloslaskelmamallinnus perustettavalle yhtiölle. Tuloslaskelman summat ovat tuhansina euroina.

LIKEVAIHTO	814
Liiketoiminnan muut tuotot	
Materiaalit ja palvelut	
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-351
Ulkopuoliset palvelut	-462
<b>Materiaalit ja palvelut yhteensä</b>	<b>-814</b>
Henkilöstökulut	
Palkat ja palkkiot	
Henkilösivukulut	
<b>Henkilöstökulut yhteensä</b>	<b>0</b>
Poistot ja arvonalentumiset	
Suunnitelman mukaiset poistot	-4 072
<b>Poistot ja arvonalentumiset yhteensä</b>	<b>-4 072</b>
Liiketoiminnan muut kulut	
<b>LIKEVOITTO(-TAPPIO)</b>	<b>-4 072</b>
Rahoitustuotot ja -kulut	
Rahoitustuotot	5 515
Rahoituskulut	-1 443
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	<b>4 072</b>
<b>TILIKAUDEN VOITTO (TAPPIO)</b>	<b>0</b>

Kuvio 4: Tuloslaskelma

Tuloslaskelmalla esitetään yhtiön tilikauden tulos, joka voi olla voittoa tai tappiota. Perustietona tuloslaskelmassa on se, että tilikaudelle kuuluvista tuotoista vähennetään ne menot, jotka on tarvittu tuottojen saamiseksi. Tuloslaskelmalta ilmenee, miten tulos on muodostunut. (Kinnunen, Leppiniemi, Martikainen & Virtanen 2000, 24-25.)

Kuviosta ilmenevässä tuloslaskelmassa liikevaihto muodostuu hoitovastikkeesta ja rahoitustuotot rahoitusvastikkeesta. Varikon vuokraamisesta syntyvät tuotot kertyvät eli Länsimetrolle. Emoyhtiö maksaa tuotot hoitovastikkeena tytäryhtiölle. Hoitovastikkeilla katetaan yhtiölle syntyviä ylläpitoon, maanvuokraukseen, vakuutuksiin, kiinteistöveroihin ja hallintoon liittyviä kustannuksia. Rahoitusvastikkeella katetaan kustannuksia rakennusten ja rakennelmien poistoista sekä rahoituskuluista eli koroista. Yhtiölle ei synny henkilöstökuluja, sillä yhtiöön ei liiketoimintasiirrossa siirry henkilökuntaa vaan yhtiö ostaa tarvittavat henkilöresurssit emoyhtiöltä eli Länsimetrolta.

Tuloslaskelmamallinnuksen mukainen tulos on tarkoituksenmukaisesti nolla ja siihen pyrittiin myös budjetoinnin kautta, pääasiallisesti verotuksellisista syistä. Keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö yhtiömuotona mahdollistaa maksettavien sille maksettavien vastikkeiden määrän optimoinnin sellaiseksi, että viivan alle ei jäisi verotettavaa tuloa. Yhtiön tavoite poikkeaa perinteisestä yhtiöiden tehtävästä tuottaa voittoa omistajilleen. Uuden tytäryhtiön tarkoituksena ei ole tuottaa voittoa omistajilleen, kuten ei Länsimetron tai sen muiden tytäryhtiöidenkään. Länsimetro tytäryhtiöineen ovat julkisin varoin rahoitettuja ja ne tuottavat julkisia

toimintoja. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista, että julkisista toiminnoista maksettaisiin voiton myötä tuloveroja. Yhtiön tehtävänä on olla itsenäisesti toimeentuleva ja pyörittää toimintaansa sillä omaisuudella, joka sillä jo on. Uudella perustettavalla tytäryhtiöllä voidaan ajatella olevan välineellinen arvo eli mahdollistaa emoyhtiön toiminta.

## 9 Arvio ja pohdinta

Opinnäytetyön ja vaihtoehtojen arvioinnin lopputulemana voidaan todeta, ettei yhtiöittämiselle ole tässä vaiheessa ilmennyt havaittavia tai merkittäviä esteitä. Lisäksi voidaan todeta, että metrovarikon yhtiöittäminen liiketoimintasiirtona erilliseksi yhtiöksi on järkevä ja kannattava toimenpide. Menettelyllä saavutettavat hyödyt ovat suhteessa merkittävämpiä kuin haasteet ja heikkoudet.

Vaihtoehtojen arvioinnissa on huomioitu ja tunnistettu prosessin eri vaiheet ja niihin liittyvät suoritettavat toimenpiteet. Arvioinnissa on lisäksi tunnistettu erityisiä huomioitavia seikkoja, jotka ovat merkityksellisiä verotuksellisesta näkökulmasta. Yhtiöittäminen voisi erittäin todennäköisesti olla toteutettavissa veroneutraalisti, eli Länsimetrolle aiheutuva kuluriski verojen suhteen on pienehkö. Toki vaikka varainsiirtoveron joutuisi suorittamaan, on sen määrä kuitenkin suhteellisen maltillinen varikko-omaisuuden arvoon nähden.

Tarkka ja perinpohjainen valmistelu sekä selvitystyö ja neuvonpito verottajan kanssa tulevat olemaan merkittävimpiä vaiheita yhtiöittämishankkeessa. Liiketoimintasiirron tunnusmerkkeihin kuuluvan liiketoimintakokonaisuuden määrittely on ensimmäinen tärkeä lähtökohta, josta prosessissa tulee lähteä liikkeelle. Liiketoimintakokonaisuuteen liittyvä velkojen määrittely ja siihen liittyvä lainaprosessi tulee olemaan haastava, mutta ei ylitsepääsemätön vaihe.

Jälkiviisaus on helppoa ja todettakoon, että metrovarikko olisi alusta lukien ollut järkevää rakennuttaa erilliseksi tytäryhtiöksi, kuten Länsimetron muiden tytäryhtiöiden kanssa on toimitettu. Kuitenkaan mitään peruuttamatonta päätöstä Länsimetron taseeseen rakennutettuna ei ole tehty, vaan yhtiöittäminen on toimiva tapa erottaa varikko omaksi yhtiökseen omine toimintoineen.

## 10 Arviointi ja työskentely

Opinnäytetyön innovatiivisuutta voidaan arvioida, mikäli työn kautta on onnistuttu luomaan jotain uutta tietoa tai osaamista. Koko lopputuloksen osalta voidaan arvioida tuloksen hyödynnettävyyttä, mahdollisia kehityskohteita ja kompastuskiviä. Työn tutkimuksellisuuden ja toteutuksen osalta voidaan arvioida prosessia, raportointia ja ohjauksen hyödyntämistä.

Opinnäytetyön tuloksena syntyneessä arviossa pystyttiin selvittämään, ettei yhtiöittämisshankkeelle ole esteitä sopimus- ja liiketoimintaympäristön vaatimuksien tai juridiikan näkökulmasta. Arviossa pystyttiin saavutettavien hyötyjen lisäksi tunnistamaan hankkeeseen liittyvien sidosryhmien asema ja vaatimukset. Merkittävimpiä hankkeen sidosryhmiä ovat Espoon kaupunki, Verohallinto, Länsimetron hallitus sekä rahoittajat. Arvion johdosta pystytään välttämään ongelmia ja parantamaan yhtiöittämisshankkeen toteutuksen laatua.

Työelämän edustajalta saadun palautteen mukaan opinnäytetyö on vastannut odotuksia ja sen tuloksia on voitu hyödyntää yhtiöittämisshankkeen valmistelussa, sen perustelussa sidosryhmille ja toteutusvaiheen suunnittelussa ja valmistelussa. Työelämän puolelta saadun palautteen perusteella opinnäytetyö on ja tulee olemaan tärkeä osa yhtiöittämisen esiselvitystä. Toimeksiantajan organisaatio sekä työn tekijä saivat opinnäytetyön tuloksena arvokasta uutta tietoa ja osaamista täysin uudella alueella.

Opinnäytetyön tuloksena ei syntynyt sellaista uutta tietoa, jota ei olisi osattu odottaa. Tämä ei ole arvioinnin osalta negatiivinen seikka. Negatiivinen seikka olisi esimerkiksi se, ettei yhtiöittämistä voitaisi toteuttaa, mikä ei lopputuloksena olisi ollut toivottavaa. Tämä yhtiöittämisshankkeeseen keskittyvä tapaustutkimus kuitenkin vahvistaa hypoteesin yhtiöittämisen toteuttamisesta, tarkentaa sen toteutusedellytyksiä sekä ohjaa sen toimeenpanoa. Arviointia voisi suhteuttaa esimerkiksi asiakastyytyväisyystutkimukseen, joka lähtee liikkeelle siitä, että sillä on jokin tietty hypoteesi. Asiakastyytyväisyystutkimuksessa hypoteesista poikkeavalla tuloksella voisi lopulta olla positiivista arvoa. Kuitenkaan samankaltaista arviointia ei voida soveltaa tähän kehittämistyöhön, jossa erilainen lopputulos ei olisi edes toivottu.

Opinnäytetyö on kehittämistyön ohella tapaustutkimus. Tapaustutkimuksia on kritisoitu tekijän ja tietolähteiden subjektiivisuudesta, joka on mahdollinen seikka heikentämään luotettavuutta. Opinnäytetyön tekijä työskentelee toimeksiantajayrityksessä ja merkittävä osa tietolähteistä ovat myös sieltä, joten tulkintoja, jotka liittyvät vain tekijän omiin kokemuksiin voi esiintyä. Opinnäytetyö keskittyy teoriapohjalta nimenomaan toimeksiantajayrityksen tilanteeseen. Työssä ei ole pyritty teoreettiseen yleistämiseen ja näin ollen ei voida ajatella, että samat tarpeet, menetelmät tai hyödyt sopisivat sellaisenaan johonkin toiseen vastaavan kaltaiseen tapaukseen. Tulos on kuitenkin joltain osin hyödynnettävissä myös muissa yhtiöittämisshankkeissa.

Niin ikään voidaan todeta, että luotettavuutta heikentää seikka, ettei kehittämistyö ole toistettavissa sellaisenaan. Tässä työssä tutkitaan ja kehitetään rajattua kokonaisuutta, joka antaa mielestäni ainutlaatuisen esimerkin liiketoimintasiirrosta keskinäisten kiinteistöosakeyhtiöiden välillä. Tutkimusta tai kehittämistyötä ei suoraan tai sellaisenaan voida toistaa esimerkiksi toisen yhtiön tilanteeseen. Todettakoon lisäksi, että Suomessa on ainakin toistaiseksi

vain yksi metro ja kaksi metrovarikkoa. Toinen metrovarikoista sijaitsee Helsingin Roihupellossa ja sen omistaa HKL.

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti syyskuussa 2021, että se yhtiöittää HKL toiminnan. (Helsingin kaupunki, 2021.) HKL:n yhtiöittäminen on aiheena hyvinkin lähellä tätä kehittämistyötä, mutta kuitenkin aivan erilainen tilanne lähtötekijöineenkin. Helsingin kaupunginhallituksen pöytäkirjassa (2021) on tulevan yhtiöittämisen hyötyinä kuvattu mm. joukkoliikenneinvestointeihin ja -omaisuuteen sitoutuneiden pääomien hallintaa, toiminnan tehokkuutta sekä erityisesti kokonaiskustannusten läpinäkyvyyttä. Erityisesti viimeisenä mainittu hyöty on ollut myös Sammalvuoren metrovarikon yhtiöittämisen osalta tavoiteltu ja saavutettavissa oleva hyöty.

Opinnäytetyö ei valmistunut toimeksiantosopimuksen mukaisessa aikataulussa, millä ei toimeksiantajan puolelta ole ollut merkitystä tai haittaa, sillä viivästyksiä on ollut myös toimeksiantajan puolella. Varsinainen yhtiöittämishankkeen valmistelu yritettiin käynnistää keväällä, mutta se on saatu aluilleen syys-lokakuun aikana 2021, joka on suunnilleen tämän työn valmistumisen ajankohta. Toteutusvaiheen rajaaminen aiheen ulkopuolelle on mahdollistanut sen, ettei työn olisi tullut valmistua tiettyyn määräaikaan mennessä.

Opinnäytetyöskentelyssä merkittävässä roolissa on ollut erinomainen tuki ja yhteistyö työelämän kanssa. Seikka, että opinnäytetyön tekijä työskentelee toimeksiantajayrityksessä, on antanut erinomaiset lähtökohdat tutkimukselle ja mahdollistanut epävirallisten keskustelujen käymisen hyvinkin matalalla kynnyksellä. Opinnäytetyöprosessi on kehittänyt tekijän ammatitaitoa omassa työssään. Syvempi aihepiiriin perehtyminen on auttanut ymmärtämään laajemmin Länsimetron toimintaa ja sitä, mihin se perustuu. Opinnäytetyön tuloksena on syntynyt uutta ja hyödyllistä tietoa sekä osaamista kirjoittajalle, mutta myös organisaatiotoiminnan puolella aivan uudella alueella. Tämän opinnäytetyön sekä uuden osaamisen seurauksena kirjoittaja on nimitetty varsinaisen toteutussuunnitteluhankkeen projektipäälliköksi. Tulevaisuudessa toimeksiantajan organisaation on työn johdosta syntyneen uuden tiedon ja osaamisen avulla helpompi tarttua ja lähestyä mahdollisia seuraavia yhtiöittämiseen liittyviä hankkeita.

Tälle tutkimukselle lisäarvoa toisi jatkotutkimus pois rajatuista osuuksista, joita tässä tutkimuksessa vain sivuttiin. Yhtiöittämisen suunnittelu- ja toteutusvaiheet sisältäen dokumentteihin liittyvät seikat ovat merkittäviä yhtiöittämissuunnittelun vaiheita, joiden osalta voisi nousta esiin uusia esimerkiksi käytännön toteutukseen liittyviä seikkoja. Toisena mahdollisena lisäarvoa tuovana jatkotutkimuksena voisi olla vertailututkimus, jossa kahta samankaltaista tapusta verrattaisiin toisiinsa esimerkiksi lähtötilanteiden, tavoiteltavien hyötyjen tai käytetyn menetelmän kautta.

## Lähteet

### Painetut

Alasuutari, P. 2011. Laadullinen tutkimus 2.0. 4. uudistettu painos. Tampere: Vastapaino 2011.

Hallipelto, A., Hietanen, M., Narikka, J., Saltevo, A. & Soikkanen, K. 2013. Yhtiöittäminen. Helsinki: Tietosanoma.

Ikäheimo, S., Lounasmeri, S. & Walden, R. 2009. Yrityksen laskentatoimi. 3. uudistettu painos. Helsinki: WSOYpro.

Immonen, R. 2011. Yritysjärjestelyt. 5. uudistettu painos. Helsinki: Talentum.

Katramo, M., Lauriala, J., Matinlauri, I., Niemelä, J., Svennas, K. & Wilkman, N. 2013. Yrityskauppa. 2. painos. Helsinki: Sanoma Pro.

Kinnunen, J., Leppiniemi, J., Martikainen, T. & Virtanen, K. 2000. Yrityksen taloushallinnon perusteet. Keuruu: KY-Palvelu.

Koskela, M., Leppiniemi, J., Puttonen, V. & Virtanen, K. 1998. Johdanto laskentatoimeen ja rahoitukseen. Keuruu: KY-Palvelu.

Kukkonen, M. & Walden, R. 2016. Pk-konsernin verosuunnittelu. Helsinki: Talentum.

Ossa, J., Saarnilehto, A. & Villa, S. 2007. Yritysmuodot, toiminta, rahoitus ja verotus. Helsinki: WSOYpro.

Tomperi, S. 2010. Kannattavuus- ja kustannuslaskenta. 5. painos. Helsinki: Edita Prima.

### Sähköiset

Asunto-osakeyhtiölaki 22.12.2009/1599. Viitattu 27.5.2021. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091599?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=asunto-osakeyhti%C3%B6laki#O8L28>

Espoo. 2016. Espoon kaupungin konserniohje. Viitattu 16.9.2021. [9f9a9d7fd8ee819ce3b0d06bedb22c616d84166f.pdf \(hel.fi\)](https://www.espoo.fi/attachments/download/1119/9f9a9d7fd8ee819ce3b0d06bedb22c616d84166f.pdf)

- Helsingin kaupunki. 2021. Kaupunginhallituksen pöytäkirja 34/2021. Helsingin kaupungin liikennelaitoksen toiminnan yhtiöittäminen. Viitattu 11.10.2021. [V\\_2292021\\_Helsingin\\_kaupungin\\_liikenneliikelaitoks.pdf](#)
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. 2021. Tietoa HSL:stä. 13.10.2021. [HSL organisaationa - HSL.fi](#)
- Hoppu, E. & Hoppu, K. 2016. Kauppa- ja varallisuus oikeuden pääpiirteet. E-kirja. 16., uudistettu painos. Helsinki: Alma Talent.
- INFRA ry. 2021. Viitattu 13.10.2021. [INFRA ry \(rakennusteollisuus.fi\)](#)
- Kilpailulaki 12.8.2011/948. Viitattu 27.5.2021. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110948>
- Korkein hallinto-oikeus. 2021. KHO:2015:155. Viitattu 17.10.2021. [KHO:2015:155 - Korkein hallinto-oikeus](#)
- Kukkonen, M. & Walden, R. 2020. Elinkeinoverolaki käytännössä. E-kirja. Helsinki: Alma Talent.
- Laki elinkeinotulon verottamisesta 24.6.1968/360. Viitattu 8.9.2021. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1968/19680360?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=laki%20elinkeinon>
- Laki verotusmenettelystä 18.12.1995/1558. Viitattu 15.9.2021. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19951558#L4P28>
- Länsimetro 2021. Viitattu 20.10.2021. [www.lansimetro.fi](http://www.lansimetro.fi)
- Osakeyhtiölaki 21.7.2006/624. Viitattu 13.10.2021. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2006/20060624>
- Varainsiirtoverolaki 29.11.1996/931. Viitattu 14.9.2021. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19960931>
- Verohallinto. 2021. Keskusverolautakunnan ennakkoratkaisu. KVL: 1996/39. Viitattu 19.10.2021. [KVL:039/1996 - vero.fi](#)
- Verohallinto 2021. Syventävät vero-ohjeet. Yritysmuodonmuutosten ja yritysjärjestelyjen varainsiirtoverotus. Viitattu 15.9.2021. <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/79877/yritysmuodonmuutosten-ja-yritysjarjestelyjen-varainsiirtoverotus2/>

Verohallinto 2020. Syventävät vero-ohjeet. Yritysjärjestelyt ja verotus - liiketoimintasiirto. Viitattu 15.9.2021. <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/48196/yrittysj%C3%A4rjestelyt-ja-verotus---liiketoimintasiirto/#2-liiketoimintasiirtos%C3%A4%C3%A4nn%C3%B6ksen-soveltamisala>

#### Julkaisemattomat

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. 2018. Perussopimus.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä & Espoon kaupunki. 2011. Sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta.

Länsimetro Oy. 2007. Osakassopimus.

Länsimetro Oy. 2019. Yhtiöjärjestys.

Länsimetro Oy. 2021. Sammalvuoren varikon vuokrasopimus.

Länsimetro Oy. 2017. Yhteistyösopimus - Sopimus Länsimetron metrojärjestelmän, -radan ja -asemien hallinnoinnista ja ylläpidosta.

## Kuviot

Kuvio 1: Omistussuhteet (Länsimetro 2021) .....	10
Kuvio 2: Länsimetron II-vaiheen kartta (Länsimetro 2021) .....	11
Kuvio 3: Projektisuunnitelma .....	26
Kuvio 4: Tuloslaskelma.....	27