

Föredragning (på finska) Sfm 9.5.2011 § 90				
Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	1
Kaupunginvaltuusto	83	18.04.2011	6	

12232-2010 (633, 065)

Turun Kaupunkiliikenne Oy:n liikennöintisopimuksen tarkistaminen (Yj)

Tiivistelmä:

Kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle esitetään Turun Kaupunkiliikenne Oy:n liikennöintisopimuksen tarkistamista linjojen 4,40,P1,P2 ja P3 osalta.

Kv § 83

Kaupunginhallitus 28.2.2011 § 109:

Suunnittelupäällikkö Pekka Kirjavainen 31.1.2011:

Joukkoliikennelautakunnan käsittelyssä oli 11.11.2010 Ylioppilaskylän ja Halisten linjojen yhdistäminen sekä Turun Kaupunkiliikenne Oy:n liikennöintisopimuksen tarkistaminen. Lautakunta palautti esityksen uudelleen valmisteltavaksi.

Esitys perustui Turun seudun joukkoliikenne 2020 -raporttiin ja linjajärjestelyjen osalta keväällä 2012 linjojen 4,40 liikennöintisopimuksen päättymiseen.

Linjojen muutosesityksestä järjestettiin asukastilaisuus 4.1.2011, jonka aikana oli kysymyksiä ja kommentteja, jotka tulee selvittää jatkovalmistelussa ennen päätöksentekoa. Lautakunnan palautuksen perusteina oli myös lisäselvitysten saaminen mm. uuden joukkoliikennekadun kautta toteutettavan linjan vaikutuksista matka-aikaan Paaskunnan alueen joukkoliikenteeseen, Nummen palveluihin sekä T-sairaalan ja Kupittaaan aseman saavutettavuuteen.

Asian ratkaisemiseen tarvitaan lisää aikaa, jotta pystytään selvittämään mm. joukkoliikennekadun paras mahdollinen asiakkaita palveleva sijainti ja myös muut esille tulleet reittivaihtoehdot.

Linjojen 4,40 liikennöintisopimuksen ollessa päättymässä yhtenä vaihtoehtona on myös se, että nämä linjat annetaan Turun Kaupunkiliikenne Oy:n liikennöitäväksi nykyisin reitein.

TuKL:n nykyinen liikennöintisopimus on voimassa 1.1.2009 – 31.12.2013. Sopimusta voidaan jatkaa tilaajan niin halutessa enintään kolmella vuodella. Määräaikaisena sopimus päättyy ilman irtisanomista. Tilaaja voi muuttaa sopimuksen mukaista vuotuista ajokilometrimäärää enintään 20 % sopimuskauden aikana. Vuotuisena ajokilometrimääränä sopimuskauden alkaessa pidetään vuoden 2008 toteutunutta ajokilometrimäärää. Vuonna 2008 linjaliikenteen ajokilometrit olivat 1.379.692 km ja palveluliikenteen 292.757 km, yhteensä 1.672.449 km. Linjajärjestelyn (4,40) myötä TuKL:n linjaliikenteen vuotuiset linjakilometrit olisivat n. 1.727.000 km ja palveluliikenteen kilometrit n. 295.000 km.

Turun Kaupunkiliikenne Oy:n linjakilometrimäärä vuodessa säilyy suurin piirtein nykyisenä, kun palvelulinjat kilpailutetaan. Tällöin linjakilometrisuoritteet lisääntyvät vuodessa n. 55.000 km eli n. 3,3 %.

Palvelulinjojen kilpailutus mahdollistaa niiden palvelun ja kaluston kehittämisen nykyisestä. Ajamattomien vuorojen määrä ylittää nykyisellään selvästi sallitun tason.

Järjestely edellyttää linjaliikenteen hoitamiseen yhteensä 29 bussia + varautot.

Turun Kaupunkiliikenne Oy:n tarvittavista kalustohankinnoista, jos linjat 4,40 siirtyvät heidän liikennöitäväkseen keväällä 2012, käytiin neuvottelu 13.1.2011. Neuvottelumuistio kalustohankinnoista ja hankinta-aikataulusta on oheisena. Liikennöintisopimusta tulee tarkistaa sekä muutettujen linjojen että kaluston osalta ja sopimuksessa tulee huomioida myös joukkoliikennelautakunnan päätökset uusiin 2012 keväällä alkaviin sopimuksiin tulevista muutoksista (mm. kuljettaja-asut, rahastuslaitteet).

Sopimuskauden pituus kilpailutettujen, pääsääntöisesti telibussilla liikennöitävien, linjojen sopimuksissa on joko 10 vuotta tai 7 vuotta kolmen (3) vuoden lisäoptiolla.

- | | |
|-------------------|---|
| Oheismateriaali 1 | 4.1.2011 asukastilaisuuden kysymyksiä ja kommentteja |
| Oheismateriaali 2 | Neuvottelumuistio 13.1.2011 TuKL:n kalustohankinnoista |
| Oheismateriaali 3 | Sähköpostipalautteet Halisten ja Ylioppilaskylän aiotuista liikennejärjestelyistä |

Lakiasiat / Kaupunginlakimies Antero Kastemaa 16.2.2011:

Kaupunginvaltuusto on 15.12.2008 § 267 päättänyt mm., että Turun Kaupunkiliikenne Oy:n Turun kaupungille tuottamia joukkoliikennepalveluja ei kilpailuteta vuosien 2009 – 2016 välisenä aikana.

Valtuuston päätös on tulkinnanvarainen, koska siitä ei yksiselitteisesti ilme ne tarkoitetaanko joukkoliikennepalveluilla niitä linjakohtaisia joukkoliikennepalveluja, joita yhtiö tuottaa kaupungille toiminnan alkaessa, vai tarkoitetaanko joukkoliikennepalveluilla pelkästään tuotettavien joukkoliikennepalvelujen määrää.

Kaupunginvaltuuston päätös on edellä todetulta osalta syntynyt valtuuston kokouksessa tehdyn ehdotuksen pohjalta. Asiassa ei siten ole olemassa sellaista valmisteluaineistoa, jonka perusteella valtuuston päätöksen tarkoitusta voitaisiin riittävän luotettavasti arvioida.

Mikäli yhtiön ajamia linjoja halutaan saattaa kilpailun piiriin ennen vuotta

2017, asia tulee mielestäni saattaa valtuuston päätettäväksi.

Joukkoliikennetoimisto on tiedustellut myös sitä, rajaako valtuuston päätös Turun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa tehdyn sopimuksen jatkamista vuoden 2016 jälkeen. Valtuuston päätöksessä ei ole otettu kantaa liikenteen järjestämiseen vuodesta 2017 alkaen, joten valtuuston päätös ei estä sopimuksen jatkamista. Kyseessä on joukkoliikennelautakunnalle kuuluva asia ja se voi päättää siitä joukkoliikennetoimen johtosäännön mukaisesti.

Hankintalain säännösten estämättä Turun Kaupunkiliikenne Oy:ltä voidaan tehdä suorahankinta edellyttäen, että yhtiö toimii edelleen ns. in house – yhtiönä.

Joukkoliikennejohtaja Sirpa Korte 17.2.2011:

Ehdotus

Joukkoliikennelautakunta päättää esittää Turun kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että Turun Kaupunkiliikenne Oy:n liikennöintisopimusta tarkistetaan linjojen osalta siten, että linjat 4,40 siirtyvät Turun Kaupunkiliikenteen liikennöitäväksi 26.4.2012 alkaen ja että palvelulinjat P1, P2, P3 kilpailutetaan siten, että kilpailutettu palveluliikenne alkaa 26.4.2012.

Lisäksi joukkoliikennelautakunta päättää, että jos kaupunginvaltuuston päätös on yllä esitetyn mukainen, niin uusi liikennöintisopimus kaikista Turun Kaupunkiliikenteen linjoista tehdään 26.4.2012 alkaen seitsemäksi (7) vuodeksi kolmen (3) vuoden lisäoptiolla ja sopimuksessa otetaan huomioon joukkoliikennelautakunnan uusien 2012 keväällä alkaviin sopimuksiin tekevät tarkistukset (mm. kuljettaja-asut, rahastuslaitteet). Kalustohankinnat tehdään 13.1.2011 neuvottelumuistion mukaisesti.

Apulaiskaupunginjohtaja Jarkko Virtanen 24.2.2011:

Ehdolla, että joukkoliikennelautakunta päättää 24.2.2011 kokouksessa tehdä edellä olevan päätöksen esitän, että kaupunginvaltuustolle tehdään joukkoliikennelautakunnan päätöksen mukainen ehdotus.

Kaupunginhallituksen ehdotus

Kaupunginvaltuusto päättää että Turun Kaupunkiliikenne Oy:n liikennöintisopimusta tarkistetaan linjojen osalta siten, että linjat 4, 40 siirtyvät Turun Kaupunkiliikenteen liikennöitäväksi 26.4.2012 alkaen ja että palvelulinjat P1, P2, P3 kilpailutetaan siten, että kilpailutettu palveluliikenne alkaa 26.4.2012.

Päätös

Asia pantiin pöydälle Arven Mannin kannattamana tekemästä ehdotuksesta yksimielisesti.

Kaupunginhallitus 14.3.2011 § 129

Pöydältä 28.2.2011 § 109

Päätös

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti Arven Mannin kannattamana teke-
mästä ehdotuksesta palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi.

Asian esitteli vs. apulaiskaupunginjohtaja Jouko K. Lehmusto.

Johtava kaupunginsihteeri Tuomas Heikkinen 7.4.2011:

Kaupunginhallitus päätti 14.3.2011 § 129 palauttaa Turun kaupunkiliikenne
Oy:n liikennöintisopimuksen jatkamista koskevan asian valmisteltavaksi. Pa-
lautuksen aikana asiaa on valmisteltu omistajaohjaus-tiimissä controller
Kim Moisilolinnan ja kaupunginlakimies Laura Klamin toimesta. Valmistelus-
sa on arvioitu kilpailuoikeudellista asemaa, yhtiön arvonmäärittystä sekä yh-
tiön toimintaa.

Kilpailuoikeudellinen arvio

Palautuksen aikana on arvioitu, mikä vaikutus sopimuksen jatkamisella on
toisaalta yhtiön in house -asemaan ja toisaalta yhtiön mahdollisuuteen osal-
listua sopimuskauden aikana tarjouskilpailuihin. Turun kaupunkiliikenteen
mahdollisuus osallistua tarjouskilpailuihin vuoden 2016 jälkeen on riippuvai-
nen siitä arviosta sisältääkö kaupungin ostopalvelusopimusten hinnoittelu
tukea yhtiölle. Toisaalta yhtiön asema in house -yksikkönä, jolta kaupunki
voi ostaa palveluita kilpailuttamatta, on riippuvainen siitä tuottaako yhtiö pal-
veluita markkinoille. Lisäksi in house -yksikön on oltava kokonaan kaupun-
gin omistuksessa.

Yrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevat keskeiset seikat on määritelty
Euroopan unionin sopimuksen 107-109 artikloissa. Valtiontukisäännökset
koskevat myös kuntien myöntämiä tukia. Lähtökohtaisesti valtiontuet ovat
kiellettyjä.

Valtiontuen tunnusmerkit: 1) Julkisia varoja kanavoidaan julkisiin tai yksityi-
siin yrityksiin 2) Toimenpide on valikoiva eli kohdistuu vain tiettyihin yrityk-
siin 3) Toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua; ja 4) Toimenpide
vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Euroopan unionin tuomioistuimen Altmark Trans -päätöksessä (C-280/00)
todetaan :

Jotta korvausta ei pidetä valtiontukena, neljän edellytyksen on täyttyttävä.
Ensinnäkin edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiallisesti annettava julkisen
palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä sel-
västi. Toiseksi ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etu-
käteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi. Kolmanneksi korvaus ei
saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset
tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen

aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämistä saatava kohtuullinen voitto. Neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä vastaavaa yritystä ei valita julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita keskusuralle yritykselle aiheutuu kyseisten velvoitteiden täyttämistä (ottaen huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämistä saatava kohtuullinen voitto). Ainoastaan silloin, kun nämä neljä edellytystä täyttyvät, voidaan katsoa, että yritys ei ole todellisuudessa saanut sellaista taloudellista "etua", joka asettaisi kyseisen yrityksen edullisempaan kilpailutilanteeseen suhteessa sen kilpailijayrityksiin, ja että kyseessä ei näin ollen ole EY:n perustamissopimuksessa tarkoitettu valtiontuki.

Kaupungin yritykseltä hankkima palvelu ei sisällä valtiontukea, kun palvelun hinnoittelun määrittelyssä käytetään sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulla ja riittävällä toiminnalla edellyttämällä keskimääräiselle yritykselle aiheutuisi vastaavien velvoitteiden täyttämistä. Määrittelyssä otetaan huomioon toiminnasta saadut tuotot ja velvoitteiden täyttämistä saatava kohtuullinen voitto, eli alan keskimääräinen voitto. Mikäli hinnoittelu noudattaa em. periaatteita, kaupungin yritykseltä hankkima palvelu ei myöskään vaikuta siihen, voiko yritys toimia kilpailluilla markkinoilla.

Yhtiö ei tuota tällä hetkellä palveluita markkinoille ja yhtiö on 100 % kaupungin omistuksessa, joten yhtiö on sopimuskauden jatkamisesta huolimatta in house -yksikkö, jolta kaupunki voi ostaa palveluita ilman tarjouskilpailua.

Sopimuksen vaikutus yhtiön arvoon

Jatkosopimuksilla on merkittävä vaikutus yhtiön arvoon, koska ilman voimassaolevaa sopimusta yhtiön liiketoiminta ja edelleen sen generoimat kassavirrat ovat vähäisiä tai ovat tulevaisuudessa epävarmoja, mikä laskee merkittävästi yhtiön tuottoarvoa. Kaupunginhallituksen 14.3.2011 käsittelyssä olleessa esittelytekstissä on mainittu mm. seuraavaa:

"TuKL:n nykyinen liikennöintisopimus on voimassa 1.1.2009 – 31.12.2013. Sopimusta voidaan jatkaa tilaajan niin halutessa enintään kolmella vuodella. Määräaikaisena sopimus päättyy ilman irtisanomista."

"Lisäksi joukkoliikennelautakunta päättää, että jos kaupunginvaltuuston päätös on yllä esitetyn mukainen, niin uusi liikennöintisopimus kaikista Turun Kaupunkiliikenteen linjoista tehdään 26.4.2012 alkaen seitsemäksi (7) vuodeksi kolmen (3) vuoden lisäoptiolla ja sopimuksessa otetaan huomioon joukkoliikennelautakunnan uusien 2012 keväällä alkaviin sopimuksiin tekevät tarkistukset (mm. kuljettaja-asut, rahastuslaitteet). Kalustohankinnat tehdään 13.1.2011 neuvottelumuistion mukaisesti."

Käytännössä yhtiön arvo on ainoastaan sen omaisuuden käypä arvo (substanssiarvo) mikäli edettäisiin vain nykyisen sopimuskauden loppuun (tai jatkokauden loppuun vuoteen 2016) ja jatkosopimusta ei tehtäisi. Käytän-

nössä tämä tarkoittaa kaluston realisointiarvoa, mikä voi poiketa huomattavasti kaluston kirjanpidollisesta arvosta. Tällöin yhtiön liiketoiminta avattaisiin nopeasti vapaalle kilpailulle ja ennustettavuus liiketoiminnan kyvystä tuottaa liikevoittoa ja vapaata kassavirtaa olisi epävarmaa eli tuottoarvoa ei käytännössä olisi.

Mikäli jatkosopimus tehdään esityksen mukaisesti seitsemäksi (tai kymmeneksi) vuodeksi, lisääntyy ennustettavuus yhtiön liiketoiminnasta ja edelleen kyvystä tuottaa positiivista nettokassavirtaa vastaavalle ajalle. Yhtiön talouden mallinnuksessa on laskettu esitetyn liikennöintisopimuksen tuottavan lisäksi liikevaihtoa +150 tuhatta euroa vuonna 2012 ja 300 tuhatta euroa vuodesta 2013 – 2019. Vastaavasti liikevoitto lisääntyy myös jonkin verran. Tämä siis vaikuttaisi positiivisesti yhtiön tuottoarvoon, mutta ongelmaksi muodostuvat yhtiön raskaat investoinnit kalustoon vuosina 2011 – 2015, jotka puolestaan vähentävät vapaata kassavirtaa ja pienentävät tuottoarvoa merkittävästi.

Investoinnit ovat vuonna:

2011	2012	2013	2014	2015
1 413 t€	1 330 t€	500 t€	1 060 t€	200 t€

Käytännössä vapaan kassavirran menetelmällä yhtiön arvo olisi n. -3.7 milj. euroa eli negatiivinen esitetyllä investointiohjelmalla ja kuuden vuoden sopimuskaudella (oletus jatko-option käytöstä vuoden 2016 loppuun), koska investoinnit kalustoon ovat niin suuret ja ne heikentävät vapaata kassavirtaa ja edelleen tuottoarvoa.

Yhtiön tuottoarvo muodostuisi positiiviseksi vasta n. 13 vuoden kassavirtojen diskontaamisella nykyarvoonsa keskimääräisellä pääomakustannuksella (8,6 % oman pääoman tuottovaatimus, 4 % vieraan pääoman tuottovaatimus). Toisin sanoen nykyinen seitsemän (tai 10 vuoden) jatkosopimuskausi ei riitä positiivisen tuottoarvon muodostamiseksi, koska investoinnit kalustoon ovat niin suuret ja ne heikentävät vapaata kassavirtaa. Pitkä sopimuskausi on siten välttämätön, jos yhtiölle halutaan muodostuvan positiivista tuottoarvoa ja raskaan investointiohjelman negatiivinen vaikutus tuottoarvoon saadaan eliminoitua.

Jatkosopimuksella ei sinänsä ole vaikutusta kaluston kuoletus (poisto) aikoihin, koska kaluston poistot tehdään yhtiön poistosuunnitelman mukaisesti. Uuden kaluston rahoitusaika (15 vuoden konsernin sisäinen laina, tasalyhennys) on suunniteltu vastaamaan uuden kaluston poistoaikaa (14 vuotta).

Yhtiön toiminnan ja talouden arviointi

Yhtiön hallitus on hyväksynyt toiminnan ja talouden seurantaan koskevan raportin lähetettäväksi kaupungille. Raportti osoittaa, että yhtiö on kyennyt toteuttamaan hyvin omistajan asettamat toiminnalliset tavoitteet ja yhtiön tunnusluvut ovat toteutuneet kohtuullisesti. Yhtiölle asetettuja sijoitetun oman pääoman ja oman pääoman tuottovaatimuksia voidaan pitää erittäin korkeina erityisesti huomioiden toimialan vertailuluvut. Tuottovaatimukset tulee ar-

Föredragning (på finska) Sfm 9.5.2011 § 90				
Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	7
Kaupunginvaltuusto	83	18.04.2011	6	

voida uudelleen kun yhtiön 2012 tavoitteita asetetaan.

Oheismateriaali 4 Turun kaupunkiliikenne Oy:n tulokortti

Yhtiön kaluston rahoitus on aiemmin perustunut leasingrahoitukseen, missä kaupunki on ollut vastapuolena leasingrahoitusyhtiön suuntaan ja tehnyt lämpilaskutukseen perustuvan rahoitussopimuksen yhtiön kanssa. Leasingrahoituksen kallistumisen myötä on päädytty konsernin sisäisen rahoituksen käyttöön, jossa kaupunki myöntää yhtiölle konsernin sisäisen lainan tulevia kalustohankintoja varten. Laina-aika on 15 vuotta, lyhennystapa tasalyhen- nys ja korko kiinteä 4 % vuodessa. Yhtiön rahoitusrakenne tulee uudelleen arvioitavaksi, mikäli kaupunki päättäisi luopua yhtiöstä.

Kaupunginjohtaja Aleksi Randell:

Kaupunginvaltuusto päätti 15.12.2008 § 267 Turun kaupunkiliikenne Oy pe- rustamisen yhteydessä, että Turun Kaupunkiliikenne Oy:n Turun kaupungil- le tuottamia joukkoliikennepalveluja ei kilpailuteta vuosien 2009 – 2016 väli- senä aikana.

Edellä mainitulla päätöksellä oli tarkoitus suojata yhtiön tuottama palveluko- konaisuus kilpailulta 2016 saakka. Samalla päätös tarkoitti sitä, että yhtiö ei osallistu liikennöntarjouskilpailuihin em. ajanjaksolla.

Nyt esitettävä sopimuskauden pidennys ei muuta yhtiön asemaa aiempiin päätöksiin nähden. Vaikka sopimuskautta pidennetään jäävät kaikki vaihto- ehdot yhtiön myymisestä, osallistumisesta tarjouskilpailuihin ja yhtiön in house -aseman säilyttämisestä valtuuston harkittavaksi. Uudelleen arviointi voidaan tehdä kaupunginvaltuustossa aiemmin päätetyn aikataulun mukai- sesti vuoden 2016 loppuun mennessä. Sopimuskauden pidennyksellä on merkittävä positiivinen vaikutus yhtiön arvoon. Esitän, että päätös sopimus- kauden pidentämisestä tehdään joukkoliikennelautakunnan esittämällä ta- valla.

Ennen päätöksentekoa äänestettiin asian palauttamisesta. Palautusehdotus hylättiin äänin 8-5.

Kaupunginhallituksen ehdotus

Kaupunginvaltuusto päättää,

että Turun Kaupunkiliikenne Oy:n liikennöntisopimusta tarkistetaan linjojen osalta siten, että linjat 4 ja 40 siirtyvät Turun Kaupunkiliikenteen liikennöitä- väksi 26.4.2012 alkaen ja

että palvelulinjat P1, P2 ja P3 kilpailutetaan siten, että kilpailutettu palvelulii- kenne alkaa 26.4.2012.

Valt. Olli A. Manni valt. Maija Perhon kannattamana ehdotti, että asia pan- naan pöydälle.

Föredragning (på finska) Sfm 9.5.2011 § 90				
Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	8
Kaupunginvaltuusto	83	18.04.2011	6	

Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös Asia pantiin pöydälle.