



05.10.2015

Kj/4

§ 936

V 21.10.2015, Ennakkosuostumuksen antaminen Helsingin Bussiliikenne Oy:tä koskevaan omistusjärjestelyyn

HEL 2014-014339 T 00 01 05

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Atte Malmström, konserniohjauksen päällikkö, puhelin: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi
Matti Malinen, talousarviopäällikkö, puhelin: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

A

Kaupunginvaltuusto päättää antaa ennakkosuostumuksen Helsingin Bussiliikenne Oy:n koko liiketoiminnan myyntiä koskevan asian tuomiseen yhtiön yhtiökokouksen päätettäväksi perustuen Koiviston Auto -konserniin kuuluvan Viikin Linja Oy:n tekemään tarjoukseen ja käytyihin neuvotteluihin.

B

Samalla kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä, että kaupunki ottaa vastattavakseen liiketoiminnan myymisen yhteydessä Helsingin Bussiliikenne Oy:lle jäävien osamaksuvelkojen määrän, yhteensä enintään viisitoista (15) miljoonaa euroa.

Lisäksi kaupunginvaltuusto päättää oikeuttaa kaupunginhallituksen ja kaupunginkanslian ylittämään vuoden 2015 talousarviomäärärahoja seuraavasti:

- talousarviokohta 7 02 02 05, Muu rahoitus, Arvonalentumiset (uusi alakohta), kaupunginkanslian käytettäväksi, 11 000 000



euroa Helsingin Bussiliikenne Oy:lle myönnetyn ns. kalustolainan tasearvon kuluksi kirjaamista varten,

- talousarviokohta 8 22 19, Arvopaperit, Khn käytettäväksi, muut kohteet 45 000 000 euroa Helsingin Bussiliikenne Oy:lle myönnettyjen pääomalainojen muuttamiseksi yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman ehtoiseksi eräksi (enintään 30 000 000 euroa) ja Helsingin Bussiliikenne Oy:n osamaksuvelkojen määrän kirjaamiseksi yhtiön osakkeiden hankintamenuon (enintään 15 000 000 euroa),
- talousarviokohta 1 10 05, Eläkkeet, 5 000 000 euroa liiketoiminnan ostavan yhtiön palvelukseen siirtyvän Helsingin Bussiliikenne Oy:n henkilöstön lisäeläketurvan maksamiseen.

Tiivistelmä

Helsingin Bussiliikenne Oy:n toiminnan omistusjärjestelyjä koskeva selvitys käynnistettiin helmikuussa 2015. Selvityksessä tarkasteltiin yhtiön tai sen liiketoiminnan myyntiä (kokonaan/osittain). Vaihtoehtona yhtiön/liiketoiminnan myymiselle selvitetiin edellytyksiä toiminnan jatkamiselle, toiminnan alasajoa, konkurssia sekä mahdollisuutta toimia ns. in house -yhtiönä.

Selvityksen tuloksena saatiin yksi Helsingin Bussiliikenne Oy:n liiketoiminnan ostamista koskeva tarjous. Tarjouksen teki Koiviston Auto -konserniin kuuluva Viikin Linja Oy.

Helsingin Bussiliikenne Oy:n omistusjärjestelyjä koskevassa selvityksessä on päädytty siihen, että kaupunkikonsernin edun mukaista olisi myydä yhtiön koko liiketoiminta saadun markkinaehtoisen tarjouksen ja käytyjen neuvottelujen perusteella Viikin Linja Oy:lle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa antamassaan lausunnossa, että se ei pidä mahdollisena Helsingin Bussiliikenne Oy:n toimimista HSL:n sidosryhtymänä.

Muihin järjestelyn aikana tarkasteltuihin vaihtoehtoihin liittyy merkittäviä käytännön haasteita ja riskejä yhtiön toiminnan taloudellisen kannattavuuden, kassavarojen riittävyyden, taseen oman pääoman säilyttämisen, Euroopan komission kantelupäätöksen sekä henkilöstön työsuhteiden jatkuvuuden osalta.

Liiketoimintakaupan kohteena on Helsingin Bussiliikenne Oy:n linja-autoliikennetoiminta. Kauppahinta ostajalle siirtyvät vastuut huomioon ottaen on yhteensä noin 24 miljoonaa euroa. Ostajan kanssa on lisäksi



neuvoteltu järjestelyn yhteydessä ehto, jonka mukaan ostaja maksaa sovittujen edellytysten täytyessä lisäkauppahintaa vuosien 2016–2020 käyttökatteiden perusteella.

Nettokauppahinta ja mahdolliset tulevat lisäkauppahintasuoritukset maksetaan ns. sulkutilille, josta ne vapautuvat ehtojen täytyessä Helsingin Bussiliikenne Oy:lle. Sulkutilille tehtävät suoritukset ovat vakuutena mahdollisille maksuille, joita Helsingin Bussiliikenne Oy:n täytyisi liiketoimintakaupan yhteydessä ostajalle sopimuksen mukaan suorittaa.

Liiketoimintakaupan toteuttaminen edellyttää, että järjestelyn yhteydessä Helsingin Bussiliikenne Oy:n vanhaan linja-autokalustoon liittyvät osamaksuvelat, yhteensä noin 15 miljoonaa euroa, joko muutetaan kaupungin vastuulle tulevaksi rahalaitoslainaksi/-lainoiksi tai maksetaan kaupungin toimesta kokonaan pois. Menettely tarkentuu velkojan kanssa käytävissä neuvotteluissa, jos liiketoiminnan myynti päätetään toteuttaa.

Liiketoimintakauppaan liittyy kaupungin kirjanpidossa tehtäviä kulukirjauksia yhteensä enintään 70 miljoonaa euroa.

Liiketoimintakaupan ehtojen mukaan Helsingin Bussiliikenne Oy:n henkilöstö siirtyy ostajan palvelukseen työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaisesti ns. vanhoina työntekijöinä eli liikkeenluovutuksen periaatteen mukaisesti.

Selvityksen aikana Helsingin Bussiliikenne Oy:lle tai sen liiketoiminnalle on haettu ostajaa markkinaehtoisella ja järjestelyn luonne huomioon ottaen mahdollisimman avoimella tavalla pyrkien saamaan aikaan kaupungin ja yhtiön kannalta paras mahdollinen ratkaisu. Menettely ja sen tuloksena saatu ostotarjous on katsottava EU-oikeudellisten periaatteiden mukaisesti markkinaehtoiseksi.

Esittelijän perustelut

Taustaa

Helsingin Bussiliikenne Oy on kaupungin kokonaan omistama bussiyhtiö, jonka markkinaosuus pääkaupunkiseudun linjaliikenteessä on noin 23 %.

Kaupunginhallitus päätti 25.6.2012, 772 § hyväksyä Helsingin Bussiliikenne Oy:tä koskevan omistajapoliittisen linjauksen tarkistamisen siten, että se käsittää myös omistusjärjestelyjen selvittämisen (omistuspohjaa laajennetaan / luovutaan kun perusteltua / yhdistäminen).



Syksyn 2012 aikana kartoitettiin mahdollisia ostajaehdokkaita, käytiin neuvotteluja Helsingin Bussiliikenne Oy:n (toiminnan) myyntiin liittyen sekä laadittiin joukkoliikenteen operointipalvelujen organisointia koskeva kokonaisselvitys. Neuvottelut eivät johtaneet tulokseen, ja konsernijaosto merkitsi 17.12.2012, § 186 tiedoksi työryhmän laatiman selvityksen sekä suullisesti annetun selvityksen yhtiön ja/tai sen toiminnan myyntiin liittyneistä neuvotteluista ja niiden päättymisestä.

Konsernijaosto päätti 15.12.2014, § 185, että Helsingin Bussiliikenne Oy:n toiminnan omistusjärjestelyistä käynnistetään selvitys, ja että omistusjärjestelyselvityksen yhteydessä tutkitaan myös mahdollisuus Helsingin Bussiliikenne Oy:n toimimisesta in house -yhtiönä.

Omistusjärjestelyjä koskeva selvitys

Helsingin Bussiliikenne Oy:n toiminnan omistusjärjestelyjä koskeva selvitys käynnistettiin helmikuussa 2015. Selvityksessä on kaupunginkanslian voimassa olevan puitesopimuksen mukaisesti toteutetun minikilpailutuksen perusteella käytetty apuna Rahoituksen neuvontapalvelut Inspira Oy:n ja Revico Grant Thornton Oy:n muodostaman työyhteenliittymän konsultteja.

Selvityksessä on kartoitettu ja kontaktoitu potentiaalisten Helsingin Bussiliikenne Oy:n tai sen koko liiketoiminnan tai osan siitä ostamisesta kiinnostuneiden koti- ja ulkomaisten tahojen joukkoa mahdollisimman laajasti (4 koti-maista ja 5 ulkomaista tahoja), jotta on saatu markkinaehtoisella ja järjestelyn luonne huomioon ottaen avoimella tavalla kartoitettua mahdollisuudet omistusjärjestelyille.

Lisäksi on selvitetty Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) kanssa mahdollisuutta Helsingin Bussiliikenne Oy:n toimimiselle ns. in house -yhtiönä.

Liiketoimintakauppa

Toteutetun selvityksen tuloksena saatiin yksi Helsingin Bussiliikenne Oy:n liiketoiminnan ostamista koskeva tarjous. Tarjouksen teki Koiviston Auto -konserniin kuuluva Viikin Linja Oy.

Koiviston Auto -konserni on kotimainen linja-autoliikenteessä toimiva perheyhtiö. Konserni on Suomessa toimialallaan suurin. Sen palveluksessa on 1 400 työntekijää, sen liikevaihto vuonna 2014 oli 110 miljoonaa euroa ja sillä on 700 linja-autoa. Koiviston Auto -konserni ei tällä hetkellä harjoita kaupunkiliikennettä pääkaupunkiseudulla, mutta konserni on suurin toimija Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Oulun kaupunkiliikenteessä.



Liiketoimintakaupan kohde ja kauppahinta

Liiketoimintakaupan kohteena on Helsingin Bussiliikenne Oy:n linja-autoliikennetoiminta. Tämä pitää sisällään Helsingin Bussiliikenne Oy:n linja-autokaluston, liikennesopimukset, henkilöstön, liiketoiminnan muun käyttö- ja vaihto-omaisuuden sekä yhtiön toiminimen. Lisäksi ostaja ottaa vastattavakseen Helsingin Bussiliikenne Oy:lle ennen liiketoimintakaupan täytäntöönpanoa hankittavien uusien linja-autojen (55 kpl) osamaksuvelat, noin 13 miljoonaa euroa sekä Helsingin Bussiliikenne Oy:n noin miljoonan euron suuruiset leasing-vastuut.

Kaupan ulkopuolelle jäävät Helsingin Bussiliikenne Oy:n kaupantekohetken mukaiset lyhytaikaiset saamiset ja käteisvarat (pl. kuljettajien käteiskassat) sekä edellä mainittua osamaksuvelkaa ja leasing-vastuita lukuun ottamatta kaupan täytäntöönpanohetken mukaiset osto- ja muut velat.

Käteiskauppahinta Helsingin Bussiliikenne Oy:n linja-autoliikennetoiminnasta on 10 miljoonaa euroa. Ottaen huomioon, että tarjoukseen sisältyy vastuun ottaminen noin miljoonan euron leasing-vastuista ja uusien linja-autojen hankintaan liittyvästä noin 13 miljoonan euron osamaksuvelasta, tarjottu käteiskauppahinta vastaa noin 24 miljoonan euron suuruista velatonta kauppahintaa. Esityslistan liitteenä on ulkopuolisten asiantuntijoiden laatima tarkastelu kauppahinnan tasosta. Tarkastelun perusteella kauppahinta on kaupan markkinaehtoisuuden arvioimisen kannalta hyväksyttävissä olevassa suhteessa kaupan kohteen arvoon.

Liiketoimintakaupan ehtojen mukaan Helsingin Bussiliikenne Oy vastaa ennen liiketoiminnan siirtoa syntyneistä siirtyvän henkilöstön palkkaveloista sosiaalikuuluineen. Arvio näiden velkojen määrästä kaupan täytäntöönpanohetkellä on noin 8 miljoonaa euroa. Käytännössä vastuu veloista siirtyy kaupan yhteydessä ostajalle, mikä tarkoittaa sitä, että palkkavelat otetaan huomioon vähentämällä niiden määrä kauppahinnasta. Kauppahintaa tarkistetaan tältä osin jälkikäteen palkkavelkojen tarkan määrän selvittyä.

Koska Helsingin Bussiliikenne Oy -toiminimi siirtyy ostajalle kaupan yhteydessä, tulee yhtiön muuttaa toiminimensä ennen kaupan täytäntöönpanoa. Nimenmuutoksesta päätetään yhtiön ylimääräisessä yhtiökokouksessa samassa yhteydessä, kun päätetään liiketoiminnan myymisestä.

Lisäkauppahintaa koskeva ehto

Ostajan tarjoama kauppahinta perustuu luonnollisesti ostajan omiin arvioihin yhtiön toiminnan tulevasta kehityksestä. Mahdollisen arviota



paremman tuloskehityksen huomioon ottamiseksi kokonaiskauppahinnassa ostajan kanssa on neuvoteltu järjestelyn yhteydessä lisäkauppahintaa koskeva ehto. Ehdon mukaan ostaja suorittaa Helsingin Bussiliikenne Oy:lle lisäkauppahintaa, mikäli vuosilta 2016–2020 määräytyvien vertailukelpoisten 12 kuukauden mittaisten tilikausien käyttökate (EBITDA) ylittää sovitun tason (à 4,2 miljoonaa euroa). Vuosittain määräytyvänä lisäkauppahintana suoritetaan kyseisiltä tilikausilta summa, joka vastaa puolta edellä todetun käyttökate-tason ylityksestä.

Käyttökateen määräytymisessä sovelletaan vertailukelpoisia kirjanpidollisia tuotto- ja kulurakenteita sekä laskenta- ja arvostusperiaatteita siten, että kunkin tilikauden käyttökate on johdettavissa ja määritettävissä mahdollisimman vertailukelpoisena vastaten Helsingin Bussiliikenne Oy:n aiemmin noudattamia periaatteita.

Kauppahinnan maksaminen

Jäljempänä kuvattuun EU-komissiossa (Komissio) vireillä olevaan kanteluasiaan liittyen liiketoimintakauppaneuvotteluissa on sovittu, että nettokauppahinta ja mahdolliset tulevat lisäkauppahinnat suoritetaan escrow- eli ns. sulkutilille.

Sulkutili on myyjän nimissä avattu korollinen pankkitili, jolle tehdyt suoritukset voidaan vapauttaa vain sulkutilisopimuksessa sovittujen ehtojen täytyessä. Ehtojen täytyttyä tilillä olevat varat korkoineen vapautuvat Helsingin Bussiliikenne Oy:lle. Solmittavan sulkutilisopimuksen mukaan palvelun tarjoava pankki pitää kauppahintasuuritukset sulkutilillä, kunnes Komissiossa käsittelyssä olevaan kanteluun liittyvät seikat on lainvoimaisesti loppuun käsitelty, kuitenkin enintään 31.12.2022 saakka.

Sulkutilille tehtävät suoritukset ovat vakuutena mahdollisille maksuille, joita Helsingin Bussiliikenne Oy:n täytyisi tämän liiketoimintakaupan yhteydessä ostajalle sopimuksen mukaan suorittaa. Jos ostajalle kanavoituisi liiketoimintakaupan toteuttamisen vuoksi Komissiossa olevaan kanteluasiaan perustuvia välttämättömiä ja kohtuullisia asiantuntija- tms. kustannuksia taikka lainvoimaiseen ratkaisuun perustuvia maksu- tai muita velvoitteita, ostajalla olisi oikeus saada niille korvaus sulkutilillä olevista varoista.

Helsingin Bussiliikenne Oy ja ostaja maksavat sulkutilijärjestelystä aiheutuvan kertaluonteisen palkkion sekä mahdolliset vuotuiset maksut ja veloitukset tasaosuuksin puoliksi. Kertapalkkio ja mahdolliset muut maksut tarkentuvat erikseen pankkien kanssa käytävissä neuvotteluissa, jos liiketoimintakauppa päätetään toteuttaa.



Nykyistä linja-autokalustoa koskevat osamaksuvelat

Helsingin Bussiliikenne Oy:llä on aiemmin hankittuun linja-autokalustoon kohdistuvia osamaksuvelkoja Nordea Rahoitus Suomi Oy:lle yhteensä noin 15 miljoonaa euroa. Kaupan ehtojen mukaan kyseiset velat eivät siirry ostajalle vanhan linja-autokaluston mukana.

Vanha linja-autokalusto on osamaksuvelkojen vakuutena. Linja-autokaluston myynti ja siirto ostajalle ilman kalustoon kohdistuvia velkoja edellyttää velkojan suostumusta. Nordea Rahoitus Suomi Oy:n kanssa käytyjen alustavien keskustelujen perusteella yhtiö suostuu linja-autojen myyntiin ostajalle ilman niihin kohdistuvia velkoja edellyttäen, että osamaksuvelat järjestelyn yhteydessä joko muutetaan kaupungin vastuulle tulevaksi rahalaitoslainaksi/-lainoiksi tai maksetaan kokonaan pois. Menettely tarkentuu Nordea Rahoitus Suomi Oy:n kanssa käytävien neuvottelujen jälkeen, jos liiketoiminnan myynti päätetään toteuttaa.

Kaupunginhallituksen johtosäännön 15 §:n mukaan kaupunginjohtajan tehtävänä on, ellei hän ole määrännyt tehtävää muulle viranhaltijalle tai ellei toisin ole määrätty muun muassa päättää kaupunginvaltuuston hyväksymissä rajoissa talousarvio- ja tilapäislainojen ottamisesta.

Lisäeläkkeet

Osa Helsingin Bussiliikenne Oy:n pitkäaikaisista työntekijöistä kuuluu ns. lisäeläkejärjestelmän piiriin. Lisäeläkejärjestelmä liittyy Helsingin Bussiliikenne Oy:n edeltäjän Suomen Turistiauto Oy:n aikaisiin järjestelyihin. Järjestelmä on alun perin lähtöisin vuodelta 1973, jolloin kaupunki osti Helsinki-Maaseutu-Liikenne Oy:n osake-enemmistön. Tässä yhteydessä sovittiin työntekijöiden lisäeläketurvan järjestämisestä tuolloin voimassa olleen Kunnallisen eläkelaitoksen II eläkesäännön mukaisesti työntekijöiden eläke-etujen yhtenäisyyden saavuttamiseksi.

Palvelussuhteessa oleva henkilö oli oikeutettu lisäeläkkeeseen 1.7.1973 jälkeen suoritetun palvelun osalta. Vuonna 1983 kaupunki teki päätöksen, että tämä omistajan päätöksestä johtuva lisärasite korvataan yhtiölle vuosittain kaupungin varoista. Päätöksessä katsottiin, että korvaus ei aseta yhtiötä kilpailijoitaan parempaan asemaan, sillä se ei vaikuttanut yhtiön tulokseen, muilla yhtiöillä ei ollut vastaavaa rasiitetta eikä lisäeläkevastuuta otettu huomioon määrättäessä liikenteen suoritehinnoista.

Työntekijöiden lisäeläkeoikeudesta luovuttiin kunnallisen yleisen eläkejärjestelmän uudistuksen yhteydessä pääosin 1.1.1993. Kaupungin korvaama lisäeläkekustannus koskee vain niitä yhtiön



palveluksessa olevia henkilöitä, jotka olivat Helsingin Bussiliikenne Oy:n edeltäjien palveluksessa vuosina 1983–1993.

Helsingin Bussiliikenne Oy:n työntekijöiden eläke-etuuksien välisten erojen tasoittamista koskeva järjestely toteutetaan työntekijäkohtaisesti. Se perustuu eläkkeellä olevien työntekijöiden eläkkeiden suuruuteen ja henkilökohtaisesti palvelusvuosien mukaan kertyneisiin eläkemaksuihin. Keva laskuttaa Helsingin Bussiliikenne Oy:tä maksettujen lisäosuuksien mukaan kuukausittain. Kaupunki korvaa Kevan laskuttaman summan vuosittain Helsingin Bussiliikenne Oy:lle. Vuonna 2014 kaupungin yhtiölle maksama lisäeläkesuoritus oli noin 1,35 miljoonaa euroa.

Lisäeläkeoikeus edellyttää yhdenjaksoista palvelussuhdetta yhtiössä eläkeikään saakka, joten se lakkaa työntekijän siirtyessä pois yhtiön palveluksesta ennen eläkeikää. Näin ollen sekä myyjän että ostajan näkökulmasta on tarpeen varmistaa se, että liiketoiminnan kauppa ei heikennä ostajalle siirtyvän henkilöstön etuja myöskään lisäeläkkeiden osalta.

Lisäeläkkeiden järjestäminen nykyiseen tapaan Kevan kautta ei ole enää liiketoimintakaupan toteutuessa mahdollista, koska ostajayhtiö ei täytä Kevan jäsenyyden lakisääteisiä edellytyksiä. Nykyisen lisäeläkeoikeuden päättyminen pystytään kuitenkin kompensoimaan lisäeläkkeen piirissä oleville Helsingin Bussiliikenne Oy:n työntekijöille yksityisen henkivakuutusyhtiön kautta. Jo eläkkeelle jääneiden Helsingin Bussiliikenne Oy:n entisten työntekijöiden mahdollisiin lisäeläkkeisiin liiketoimintakaupalla ei ole vaikutusta.

Kaupan ehtojen mukaan ostajayhtiö ei vastaa kustannuksista, jotka aiheutuvat lisäeläkeoikeuden menettämisen kompensoimisesta ryhmäeläkevakuutuksella. Helsingin Bussiliikenne Oy maksaa ryhmäeläkevakuutuksen kustannuksen vakuutusyhtiölle. Koska lisäeläketurvan kustannuksia käsitellään vuonna 1983 tehdyn päätöksen mukaisesti yhtiön osalta läpikulkueränä, josta kaupunki vastaa, laskuttaa Helsingin Bussiliikenne Oy ryhmäeläkevakuutuksen kustannuksen kaupungilta.

Yksityisiltä henkivakuutusyhtiöiltä on pyydetty tarjouksia ryhmäeläkevakuutuksen järjestämisestä. Tarjouslaskenta ei ole valmistunut, mutta ryhmäeläkevakuutuksen pääomitetun kustannuksen arvioidaan Kevalta saadun suuntaa-antavan arvion perusteella olevan suuruusluokaltaan 3–5 miljoonaa euroa.

Kaupungin vuoden 2015 talousarviossa ei ole määrärahaa tavanomaista vuotuista lisäeläkekustannusta suuremmalle kertasuoritteiselle lisäeläkekustannukselle. Kaupunginvaltuuston tulisi



05.10.2015

Kj/4

oikeuttaa kaupunginhallitus ylittämään vuoden 2015 talousarvioon merkittyä määrärahaa tältä osin. Ryhmäläkevakuutuksen pääomitetun kustannuksen määrää vastaavaa suoritusta varten tarvittava enintään 5 miljoonan euron ylitysoikeus tulisi myöntää talousarviokohdalle 1 10 05, Eläkkeet. Vuoden 2015 talousarviossa Helsingin Bussiliikenne Oy:n lisäeläkkeisiin on varattu 1,4 miljoonaa euroa.

IT-järjestelmät

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL) tuottaa Helsingin Bussiliikenne Oy:lle 7.12.2009 solmitun ATK-palvelusopimuksen perusteella tietotekniikkapalveluja: palvelinten käyttö ja ylläpito, tietokantojen ylläpito, tietoliikenneinfrastruktuurin käyttöoikeus ja ylläpito, ohjelmistojen käyttöpalvelut, työasemien ylläpito- ja tukipalvelut sekä tietotekniset asiantuntija- ja tukipalvelut.

Liiketoimintakaupan ehtojen mukaan ennen kaupan täytäntöönpanoa ostajan kanssa tehdään sopimus toiminnan kannalta välttämättömien järjestelmien toiminnan turvaamisesta siirtymäajan aikana. Alustavan arvion mukaan siirtymäaika kestää 1–2 vuotta. Siirtymäajan pituudesta ja siirtymäajan aikana ostajayhtiölle tarjottavista palveluista sovitaan tarkemmin HKL:n ja Viikin Linja Oy:n välisissä neuvotteluissa sen jälkeen, kun liiketoimintakaupasta on tehty tarvittavat päätökset.

Muita ehtoja

Kaupan ehtona on, että HSL suostuu siihen, että Helsingin Bussiliikenne Oy:n liikennöintisopimukset siirtyvät ostajalle. Osapuolten käsitys on, että liikennöintisopimusten siirto on mahdollinen, jos ostajayhtiöllä on edellytykset täyttää sille siirtyvät sopimukset. Näiden edellytysten täyttymisen osoittamiseksi ostajayhtiö hakee erikseen joukkoliikenneluvan tarvittavalle automäärälle.

Helsingin Bussiliikenne Oy:n hallinnassa olevien varikoiden käyttömahdollisuuden turvaaminen on ostajalle välttämätön osa järjestelyä. Ruskeasuon ja Vartiokylän varikkoja koskevat vuokrasopimukset siirtyvät kaupan yhteydessä Helsingin Bussiliikenne Oy:ltä ostajalle. Kaupan yhteydessä vuokrasopimukset on tarpeen uusia muun muassa Vartiokylän varikon vuokra-alueen muutoksista sekä Ruskeasuon varikon vuokra-ajan pidentämisestä johtuen. Uudet vuokrasopimukset on tarkoitus solmia viideksi vuodeksi viiden vuoden optiolla. HKL:n johtokunta käsittelee uusien vuokrasopimusten solmimista kaupunginvaltuuston päätöksen jälkeen.

Kaupan ehtojen mukaan Helsingin Bussiliikenne Oy vastaa mahdollisista liiketoimintaan liittyvistä ympäristöoikeudellisista vastuista, jotka ovat syntyneet tai joiden peruste on syntynyt ennen



liiketoiminnan siirtoa. Lisäksi kaupan kohteena olevaa liiketoimintaa tulee hoitaa kauppakirjan allekirjoituspäivän ja liiketoiminnan siirtopäivän välisenä aikana normaalisti Helsingin Bussiliikenne Oy:n voimassa olevien liikkeenjohdollisten periaatteiden mukaisesti.

Sulkutilijärjestelyyn ja Komissiossa vireillä olevaan kanteluasiaan liittyen liiketoimintakaupan yhteydessä sitoudutaan siihen, että Helsingin Bussiliikenne Oy:tä ei pureta ennen kuin kanteluasia on lainvoimaisesti käsitelty loppuun.

Liiketoimintakaupan taloudelliset vaikutukset

Kalustolaina

Liiketoimintakaupan yhteydessä koko Helsingin Bussiliikenne Oy:n liiketoiminta myydään, joten yhtiö ei tulevaisuudessa pysty kerryttämään uutta tulorahoitusta velkojensa maksamiseksi. Näin ollen kaupunki joutuu kirjaamaan yhtiölle myöntämänsä noin 11 miljoonan euron suuruisen kalustolainan kuluksi vuonna 2015.

Kaupungin vuoden 2015 talousarviossa ei ole määrärahaa kalustolainaan kohdistuvaa kulukirjausta varten. Kaupunginvaltuuston tulisi oikeuttaa kaupunginhallitus ylittämään talousarvioon merkittyjä määrärahoja enintään 11 miljoonaa euroa talousarviokohdalta 7 02 02 05, Muu rahoitus, kaupunginkanslian käytettäväksi, (uusi alakohta) Arvonalentumiset.

Pääomalainojen muuttaminen oman pääoman ehtoiseksi eräksi

Jos liiketoimintakauppa toteutetaan, Helsingin Bussiliikenne Oy:lle myönnetty yhteensä noin 30 miljoonan euron suuruiset pääomalainat muunnetaan kaupungin ja yhtiön tilintarkastajan suosituksesta yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman ehtoiseksi eräksi. Pääomalainojen muuttamisessa yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman ehtoiseksi eräksi on kyse lähinnä teknisestä toimenpiteestä, joka johtuu yhtiön liiketoiminnan päättymisestä liiketoimintakaupan myötä. Pääomalainojen muuttamisella pääomasijoituksiksi yhtiöön ei ole vaikutusta kaupungin taloudelliseen asemaan.

Pääomalainojen muuttaminen oman pääoman sijoitukseksi edellyttää enintään 30 miljoonaa euron suuruisia ylitysoikeutta talousarviokohdalle 8 22 19, Arvopaperit, Khn käytettäväksi, muut kohteet.

Helsingin Bussiliikenne Oy:lle annettujen pääomalainojen muuttaminen sijoitetun vapaan oman pääoman ehtoiseksi eräksi ei vääristä kilpailua pääkaupunkiseudun linja-autoliikennemarkkinoilla, koska yhtiö ei



05.10.2015

Kj/4

liiketoimintakaupan toteuduttua enää lainkaan toimi markkinoilla. Kyseessä ei siten ole valtioneuvoston tuki, jota olisi tarpeen enemmälti arvioida tukitoimenpiteiden sallittavuuden näkökulmasta.

Osamaksuvelat

Liiketoimintakaupan toteutuessa kaupungin tulee ottaa vastattavakseen Nordea Rahoitus Suomi Oy:n Helsingin Bussiliikenne Oy:lle myöntämien kaluston hankintaan kohdistuvien osamaksuvelkojen yhteismäärä, noin 15 miljoonaa euroa. Tämä tulee kirjattavaksi kaupungin taseessa Helsingin Bussiliikenne Oy:n osakkeiden hankintamenoon ja edellyttää enintään 15 miljoonan euron suuruista ylitysoikeutta talousarviokohdalle 8 22 19, Arvopaperit, Khn käytettäväksi, muut kohteet.

Liiketoimintakaupan taloudellisia vaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon, että käytännössä kaupungin Helsingin Bussiliikenne Oy:lle antamat pääomalinat, ns. kalustolainat sekä osakkeiden hankintameno, yhteensä noin 50 miljoonaa euroa, joudutaan yhtiön talouden pitkäaikainen kehitys huomioon ottaen lähitulevaisuudessa kirjaamaan kuluksi kaupungin taseessa, vaikka liiketoimintaa ei myytäisi saadun tarjouksen perusteella. Yhtiön omapääoma oli vuoden 2014 tilinpäätöksessä noin 23 miljoonaa euroa negatiivinen.

Osakkeiden hankintameno

Yhtiön osakkeiden hankintameno kaupungin taseessa on tällä hetkellä noin 9 miljoonaa euroa. Jos järjestely toteutetaan, hankintameno määrä lisäytyy sijoitetun vapaan oman pääoman ehtoiseksi eräksi muutettavien pääomalinainojen (noin 30 miljoonaa euroa) sekä kaupungin vastattavakseen ottaman yhtiön velan (noin 15 miljoonaa euroa) määrällä. Järjestelyn jälkeen yhtiön osakkeiden hankintameno kaupungin taseessa on siten noin 54 miljoonaa euroa.

Liiketoiminnan myynnin jälkeen jäljelle jäävän, liiketoimintaa harjoittamattoman yhtiön osakkeilla ei ole suurta taloudellista arvoa, joten osakkeiden koko hankintameno poistetaan kaupungin vuoden 2015 tilinpäätöksessä arvonalentumisena.

Kulukirjaukset kaupungin kirjanpidossa

Kaupungin tuloslaskelmaan tehtävien kulukirjausten yhteismäärä on noin 70 miljoonaa euroa. Yhteissumma muodostuu edellä mainituista eristä:

- kalustolainat 11 miljoonaa euroa,
- pääomalinat 30 miljoonaa euroa,



05.10.2015

Kj/4

- osamaksuvelat 15 miljoonaa euroa,
- lisäeläkekustannus 5 miljoonaa euroa sekä
- Helsingin Bussiliikenne Oy:n osakkeiden nykyinen hankintameno 9 miljoonaa euroa.

Luovutustappio

Helsingin Bussiliikenne Oy:lle syntyy liiketoimintakaupan yhteydessä yhteensä noin 23 miljoonan euron luovutustappio. Tappio syntyy, koska luovutettavan liiketoimintakokonaisuuden arvo yhtiön kirjanpidossa on yhteensä noin 47 miljoonaa euroa ja kokonaisuudesta saatava kauppahinta (ilman mahdollisia lisäkauppahintaeriä) on ostajan vastuulle siirtyvät velat huomioon ottaen noin 24 miljoonaa euroa.

Liiketoimintakaupan vaikutukset henkilöstöön

Helsingin Bussiliikenne Oy:n palveluksessa on per 14.9.2015 yhteensä 918 henkilöä, joista 47 hallinnossa, 51 korjaamossa ja 820 kuljettajina.

Liiketoimintakaupan ehtojen mukaan Helsingin Bussiliikenne Oy:n henkilöstö siirtyy ostajan palvelukseen työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaisesti ns. vanhoina työntekijöinä eli liikkeenluovutuksen periaatteen mukaisesti.

Niille lisäeläkeoikeuden omaaville henkilöille, jotka ovat kaupan toteuttamishetkellä Helsingin Bussiliikenne Oy:n palveluksessa, kompensoidaan lisäeläkeoikeuden menettäminen hankkimalla lisäeläketurva yksityiseltä henkivakuutusyhtiöltä. Lisäeläkeoikeuden piirissä olevan henkilöstön etuudet eivät siten heikkene myöskään lisäeläkkeiden osalta liiketoimintakaupan yhteydessä.

Jo eläkkeelle jääneisiin lisäeläkeoikeuden omaaviin henkilöihin liiketoimintakaupalla ei ole vaikutusta, heidän lisäeläkkeensä säilyy järjestelyn toteuttamisesta riippumatta entisellään. Ko. henkilöiden lisäeläkkeisiin liittyvät kustannukset laskutetaan jatkossakin Helsingin Bussiliikenne Oy:ltä ja edelleen kaupungilta.

Helsingin Bussiliikenne Oy:n henkilökuntaa on informoitu Viikin Linja Oy:n tekemästä ostotarjouksesta ja mahdollisesta liiketoimintakaupasta 1.10.2015.

Liiketoimintakaupan toteuttamisaikataulu

Neuvottelujen yhteydessä on sovittu, että Helsingin Bussiliikenne Oy allekirjoittaa kauppakirjan sen jälkeen, kun kaupunki ja yhtiö ovat tehneet tarvittavat päätökset. Ostaja sen sijaan on omalta osaltaan jo



allekirjoittanut kauppakirjan ja siten sitoutunut kaupan toteuttamiseen kauppakirjassa määriteltyjen ehtojen toteutuessa.

Kaupan ehtojen mukaan liiketoimintakokonaisuus siirtyy ostajalle viimeistään kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua siitä, kun myyjäyhtiö on allekirjoittanut kauppakirjan. Liiketoimintakaupan täytäntöönpanon takaraja on 31.12.2015, ellei osapuolten kesken erikseen toisin sovita.

Valtiontukitutkinta

Nobina Finland Oy ja Nobina Sverige Ab ovat jättäneet lokakuussa 2011 Komissiolle kantelun, joka koski mahdollista perusteetonta valtiontukea Helsingin Bussiliikenne Oy:lle. Nobina Finland Oy kilpailee pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä Helsingin Bussiliikenne Oy:n kanssa.

Komissio teki 16.1.2015 päätöksen aloittaa valtiontukea koskeva muodollinen tutkintamenettely asiassa. Komission alustavan näkemyksen mukaan kaupungin Helsingin Bussiliikenne Oy:lle ja sitä ennen HKL-Bussiliikenteelle vuosina 2002–2012 antamat lainat eivät ole olleet markkinaperusteisia vaan sitä edullisempia, ja niihin on siten sisällynyt perusteetonta etua Helsingin Bussiliikenne Oy:lle. Samoin Komissio epäilee, että Helsingin Bussiliikenne Oy:n käytössä olevan Ruskeasuon bussivarikon vuokraehdot eivät ole olleet markkinaperusteisia.

Kaupungin käsityksen mukaan kyseessä ei ole ollut perusteeton valtiontuki. Markkinatilanne huomioon ottaen lainojen ehdot eivät ole olleet poikkeuksellisia ja Ruskeasuon varikon vuokra on vastannut samankaltaisista tiloista muualla Helsingissä maksettuja vuokria.

Komissio tekee päätöksensä Helsingin Bussiliikenne Oy:lle annettujen lainojen ja varikon hallintajärjestelyjen luonteesta muodollisen tutkintamenettelyn päätteeksi. Jos Komissio katsoo, että kyseessä on ollut perusteeton valtiontuki, se antaa myös määräykset toimenpiteistä, joita se edellyttää tilanteen korjaamiseksi. Yhtenä mahdollisena toimenpiteenä on kaupungin velvoittaminen perimään kielletyksi katsottu tuki takaisin yhtiöltä.

Liiketoimintakaupan kannalta on merkityksellistä se, mikä vaikutus mahdollisilla Komission määräämillä toimenpiteillä voi olla kaupalle. Jos julkisyhteisön todetaan antaneen yritykselle EU-lainsäädännön mukaan kiellettyä valtiontukea ja jos valvontaviranomainen velvoittaa julkisyhteisön perimään tuen takaisin, ja jos yrityksen liiketoiminta on myyty kolmannelle osapuolelle, mahdollisuutta kohdistaa takaisinperintätoimet liiketoimintakaupassa ostajana olevaan



kolmanteen osapuoleen määrittävät esityslistan liitteenä olevassa muistiossa kuvatut EU-oikeudelliset periaatteet.

Kyseessä olevassa tapauksessa Helsingin Bussiliikenne Oy:lle tai sen liiketoiminnalle on haettu ostajaa markkinaehtoisella ja järjestelyn luonne huomioon ottaen mahdollisimman avoimella tavalla pyrkien saamaan aikaan kaupungin ja yhtiön kannalta paras mahdollinen ratkaisu. Omistusjärjestelyjä koskeneen selvityksen aikana on oltu yhteydessä useisiin joukkoliikennealalla toimiviin koti- ja ulkomaisiin tahoihin heidän ostokiinnostuksensa selvittämiseksi. Menettely ja sen tuloksena saatu ostotarjous on siten katsottava muistiossa kuvattujen EU-oikeudellisten periaatteiden mukaisesti markkinaehtoiseksi.

In house -yhtiöasema

Konsernijaosto päätti 15.12.2014, § 185, että käynnistettävän omistusjärjestelyselvityksen yhteydessä tutkitaan myös mahdollisuus Helsingin Bussiliikenne Oy:n toimimisesta ns. in house -yhtiönä.

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen järjestämistapa huomioon ottaen, in house -yhtiönä eli vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun lain (erityisalojen hankintalaki) mukaisena sidosyrityksenä toimiminen olisi käytännössä mahdollista vain siten, että Helsingin Bussiliikenne Oy olisi HSL:n tytäryhteisö.

Asian selvittämiseksi on neuvoteltu HSL:n kanssa. HSL on antanut asiaan liittyen 14.9.2015 päivätyn lausunnon, joka on esityslistan liitteenä. Lausunnossaan HSL toteaa, että se ei pidä mahdollisena Helsingin Bussiliikenne Oy:n toimimista HSL:n sidosyrityksenä.

HSL toteaa lausunnossaan, että se on joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen ja toimii joukkoliikenteen tilaajana vastaten joukkoliikenteen suunnittelusta ja liikennepalveluiden tilaamisesta. Tässä toimintatavassa HSL ei itse tuota joukkoliikennepalveluita, vaan tilaa ne tuottajilta. Bussiliikenteessä kaikki palvelut hankitaan kilpailuttaen liikennöitsijöiltä ja tämä hankintatapa on pitänyt kustannukset erittäin hyvin kurissa.

Mikäli Helsingin Bussiliikenne Oy siirrettäisiin HSL:n sidosyritykseksi, merkitsisi se HSL:n käsityksen mukaan sitä, ettei yhtiö voisi enää juurikaan toimia markkinoilla. Tämä taas ei olisi tarkoituksenmukaista, koska se saattaisi nostaa HSL:n maksettavaksi tulevia bussiliikenteen kustannuksia. Helsingin Bussiliikenne Oy:llä on tällä hetkellä noin 23 %:n markkinaosuus HSL:n tilaamassa liikenteessä.



Vaikea kysymys sidosyrittymämallissa olisi se, millä hinnalla Helsingin Bussiliikenne Oy:n tuottamia liikennepalveluita hankittaisiin ja miten hankinnat rahoitettaisiin. HSL:llä ei ole varaa suurempiin bussiliikenteen kustannuksiin kuin mitä kilpailutetuista palveluista maksetaan. Tästä syystä HSL saattaisi joutua HSL:n ja Helsingin Bussiliikenne Oy:n välisten sopimusten voimassaolon päättyessä muun muassa käymään yt-neuvotteluja bussiliikenteen kustannusten nousun estämiseksi.

Muut vaihtoehdot

Jos Helsingin Bussiliikenne Oy:n liiketoimintaa ei myydä saadun tarjouksen perusteella, jää jäljelle alla kuvattuja vaihtoehtoja. Näihin vaihtoehtoihin liittyy merkittäviä käytännön haasteita ja riskejä yhtiön toiminnan taloudellisen kannattavuuden, kassavarojen riittävyyden, taseen oman pääoman säilyttämisen, Komission kantelupäätöksen sekä henkilöstön työsuhteiden jatkuvuuden osalta.

Alla mainittuja vaihtoehtoja on tarkasteltu tarkemmin päätösmateriaaliin sisältyvässä salassa pidettävässä muistiossa.

Linja-autoliikennetoiminnan alasajo

Liiketoiminnan myymisen sijaan yhtenä vaihtoehtona on toiminnan alasajaminen. Alasajo voidaan tehdä joko hitaasti, jolloin uusiin kilpailutuksiin ei enää osallistuta, mutta nykyiset liikennöintisopimukset suoritetaan loppuun taikka nopeasti pyrkien myymään yhtiön liikennöintisopimukset ja kalusto.

Hitaaseen alasajoon liittyy muun muassa kassa- ja taseriskejä. Yhtiön tulisi pystyä kattamaan toiminnan alasajon aikaiset kustannukset (palkkakustannukset, velkojen lyhennykset jne.) kassavaroillaan, jotta se ei ajaudu konkurssiin. Taseriski liittyy vanhojen linja-autojen tasearvoon lähitulevaisuudessa. Hitaan alasajon vaihtoehdossa yhtiö voi joutua liikennöintisopimusten päättymisen myötä tekemään linja-autokaluston arvoon liittyviä kulukirjauksia, jotka voivat johtaa siihen, että yhtiön oma pääoma painuu kaupungin myöntämät pääomalainatkin huomioon ottaen negatiiviseksi.

Lisäksi toiminnan jatkuminen häiriöittä ja taloudellisesti kannattavasti alasajon aikana on epätodennäköistä. Liiketoiminnan alasajo tarkoittaa todennäköisesti lisäkustannuksia supistuvan toiminnan aiheuttamien tappioiden muodossa.

Vastaavasti nopean alasajon vaihtoehtoon sisältyy erityisesti yhtiön kassariski. Lisäksi nopean alasajon toteuttaminen edellyttäisi sitä, että yhtiön liikennöintisopimukset niihin liittyvine linja-autoineen saataisiin



realisoitua. On kuitenkin epätodennäköistä, että ainakaan kaikille liikennöintisopimuksille linja-autoineen löytyisi ostaja käypään hintaan. Liikennöintisopimuksia luovutettaessa on myös epävarmaa, jatkuisiko kaikkien Helsingin Bussiliikenne Oy:n palveluksessa olevien kuljettajien työ ostajan tai ostajien palveluksessa, ja mikä olisi yhtiön muun henkilöstön asema.

Nopean alasajon tapauksessa kriittiseksi asiaksi voisi muodostua myös Helsingin Bussiliikenne Oy:n varikkotilanne. Pääkaupunkiseudun linjaliikenteessä liikennöintisopimusten kannattavuuden kannalta keskeistä on se, missä varikko sijaitsee. Liikennöintisopimusten myynti edellyttäisi todennäköisesti varikkokapasiteetin luovuttamista ostajille, jolloin Helsingin Bussiliikenne Oy:n edellytykset ylläpitää sillä olevaa tai sille jäävää linja-autoliikennetuotantoa taloudellisesti kestäväällä tavalla voisivat merkittävästi vaarantua.

Käytettyjen linja-autojen arvo on pääkaupunkiseudun linjaliikenteessä vahvasti sidoksissa liikennöintisopimuksiin. Linja-autoille ilman liikennöintisopimusta, jonka tuotannossa niitä voidaan käyttää, ei ole toimivia markkinoita. Helsingin Bussiliikenne Oy:n omaisuus muodostuu käytännössä kokonaan linja-autoista, joten yhtiön omaisuuden käypä arvo on merkittävästi alhaisempi kuin sen tasearvo. Näin ollen yhtiö joutuisi sekä hitaan että nopean alasajon vaihtoehtoissa tekemään taseeseensa merkittävät kulukirjaukset toiminnan päättyessä.

Konkurssi

Alasajovaihtoehtojen rinnalla tai niiden seurauksena on olemassa myös konkurssivaihtoehto. Vaihtoehto voi realisoitua, jos Helsingin Bussiliikenne Oy on muuten kuin tilapäisesti kyvytön maksamaan velkojaan niiden erääntyessä. Konkurssi voi käytännössä toteutua, jos esimerkiksi hitaan alasajon aikana yhtiön rahat loppuvat, eikä se pysty enää suoriutumaan velvoitteistaan tai jos kaupunki veloitetaan Komission valtioneuvoston kantaan liittyen perimään takaisin esimerkiksi yhtiölle myöntämiään pääomaloja.

Konkurssissa pesänhoitaja tekee konkurssipesää koskevat päätökset, muun muassa päätöksen siitä, jatketaanko liiketoimintaa ja irtisanotaanko henkilöstö vai ei. Näin ollen konkurssitilanteessa henkilöstön työsuhteiden jatkuvuus ja esimerkiksi lisäeläkeoikeuden säilyminen olisi hyvin epävarmaa.

Yhtiön suurimmat kaupunkikonsernin ulkopuoliset velat ovat Nordea Rahoitus Suomi Oy:n linja-autojen hankintaan liittyvät osamaksuvelat, joiden vakuutena hankitut linja-autot ovat. Konkurssissa yhtiön omaisuus realisoidaan. Käytännössä vakuudellisista veloista ja yhtiön



omaisuuden käyvän arvon alhaisuudesta seuraisi se, että kaupungille ei riittäisi konkurssissa jako-osuutta yhtiön varoista. Näin ollen kaupunki joutuisi tekemään konkurssivaihtoehdossa pääomainoihin, kalustolainaan sekä osakkeiden hankintamenuon liittyvät kulukirjaukset. Kaupungilla ei olisi konkurssitilanteessa juridista vastuuta Helsingin Bussiliikenne Oy:n veloista (mm. osamaksuvelat).

Konkurssivaihtoehdon vaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon myös se, että tytäryhteisön konkurssi olisi merkittävä poikkeus kaupungin vakiintuneesta toimintalinjasta ja sillä voisi olla hallitsemattomia vaikutuksia muun muassa kaupunkikonsernin rahoituskustannuksiin tulevaisuudessa.

Toiminnan jatkaminen nykyisellään

Vaihtoehtona linja-autoliiketoiminnan myymiselle on periaatteessa toiminnan jatkaminen nykyiseen tapaan. Tässä vaihtoehdossa Helsingin Bussiliikenne Oy osallistuisi jatkossakin HSL:n kilpailutuksiin liikevaihtonsa ylläpitämiseksi tai kasvattamiseksi.

Käytännössä toiminnan jatkaminen nykyiseen tapaan ei kuitenkaan ole mahdollista. Yhtiön toiminnan jatkamiseen liittyy edellä kuvatut olennaiset kassa- ja taseriskit, eikä kaupunki voi Komission vireillä oleva kantelututkinta huomioon ottaen pääomittaa yhtiötä tarvittaessa. Toiminnan jatkamisen kannalta merkittävä riski on se, että yhtiön saatetaan kanteluun liittyvässä tutkinnassa todeta saaneen kiellettyä tukea kaupungilta. Tällöin kaupunki saatetaan velvoittaa perimään kielletyksi katsottu tuki takaisin yhtiöltä, mikä johtaisi käytännössä yhtiön konkurssiin.

Koska toimintaa ei todennäköisesti olisi mahdollista jatkaa pitkäaikaisesti nykyisillä reunaehdoilla, tähänkin vaihtoehtoon liittyy edellä ostotarjouksen yhteydessä kuvatut merkittävät kulukirjaukset (pääomailinat, kalustolainat, osakkeiden hankintamenu).

Päätöksenteko ja ennakkosuostumusmenettely

Koska esillä olevassa järjestelyssä on kyse liiketoimintakaupasta, tekee muodollisen päätöksen kaupasta Helsingin Bussiliikenne Oy. Liiketoimintakaupasta päättäminen kuuluu lähtökohtaisesti yhtiön hallituksen yleistoimivaltaan, mutta osakeyhtiölain (624/2006) 6 luvun 7 §:n mukaan hallitus voi saattaa sen yleistoimivaltaan kuuluvan asian yhtiökokouksen päätettäväksi.

Ottaen huomioon järjestelyn taloudellinen merkittävyys ja periaatteellinen laajakantoisuus, on perusteltua, että muodollinen



päätös tehdään Helsingin Bussiliikenne Oy:n hallituksen sijaan yhtiön yhtiökokouksessa.

Helsingin Bussiliikenne Oy:n hallitus on kokouksessaan 22.9.2015 päättänyt pyytää kaupungin konsernijohtolta kaupungin konserniohjeen mukaista ennakkosuostumusta siihen, että yhtiön koko linja-autoliiketoiminnan myynti tuodaan yhtiön ylimääräisen yhtiökokouksen päätettäväksi perustuen Koiviston Auto -konserniin kuuluvan Viikin Linja Oy:n tekemään tarjoukseen ja käytyihin neuvotteluihin.

Kaupunginhallituksen johtosäännön 8 a §:n mukaan konsernijaoston tehtävänä on muun muassa antaa tarvittaessa ohjeita kaupunkia eri yhteisöissä, laitoksissa ja säätiöissä edustavalle kaupungin kannan ottamiseksi käsiteltäviin asioihin silloin, kun kysymyksessä on taloudellisesti merkittävä tai periaatteellisesti laajakantoinen asia. Konsernijaosto antaa siten johtosääntöjen perusteella liiketoimintakauppaa koskevat toimintaohjeet kaupunkia Helsingin Bussiliikenne Oy:n ylimääräisessä yhtiökokouksessa edustavalle henkilölle.

Kaupunginhallituksen johtosäännön 7 §:n mukaan kaupunginvaltuusto päättää muun muassa merkittävistä ja taloudellisesti laajakantoisista kaupungin hallinnon järjestämisen periaatteista. Ottaen huomioon liiketoimintakaupan merkittävyys koko kaupunkikonsernin kannalta, kauppa koskeva asia on käsiteltävä kaupunginvaltuustossa ennakkosuostumusasiaa ennen kuin konsernijaosto antaa toimintaohjeet kaupungin yhtiökokousedustajalle liiketoimintakauppaa koskevaan päätöksentekoon liittyen. Lisäksi kaupunginvaltuusto tekee joka tapauksessa päätökset talousarviomäärärahojen ylittämistä koskevissa asioissa.

Helsingin Bussiliikenne Oy:n hallitus tulee kutsumaan yhtiön ylimääräisen yhtiökokouksen koolle käsittelemään liiketoimintakauppaa, jos kaupunginvaltuusto päättää antaa siihen ennakkosuostumuksen.

Täytäntöönpano

Mikäli kaupunginvaltuusto hyväksyy sille tehdyn esityksen, konsernijaosto tulee antamaan kaupungin yhtiökokousedustajalle Helsingin Bussiliikenne Oy:n ylimääräiseen yhtiökokoukseen toimintaohjeeksi hyväksyä yhtiön koko liiketoiminnan myyminen perustuen Koiviston Auto -konserniin kuuluvan Viikin Linja Oy:n tekemään tarjoukseen ja käytyihin neuvotteluihin. Lisäksi konsernijaosto tulee antamaan toimintaohjeeksi hyväksyä Helsingin



05.10.2015

Kj/4

Bussiliikenne Oy:n toiminimen muuttamisen, koska toiminimi siirtyy liiketoimintakaupan yhteydessä ostajalle.

Lisäksi kaupunginhallitus tulee kehottamaan kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastoa yhteistyössä kaupunginkanslian oikeuspalvelut - osaston kanssa huolehtimaan toimenpiteistä, joilla liiketoiminnan myymisen yhteydessä Helsingin Bussiliikenne Oy:lle jäävät yhteensä enintään 15 miljoonan euron suuriset Nordea Rahoitus Suomi Oy:n osamaksuvelat muutetaan kaupungin vastuulle tulevaksi lainaksi/lainoiksi tai maksetaan kaupungin varoista pois. Kaupunginhallitus tulee myöntämään tätä varten kaupunginkanslian käytettäväksi 15 000 000 euroa talousarvion tililtä 8 22 19 arvopaperit, Khn käytettäväksi, Muut kohteet.

Edelleen kaupunginhallitus tulee kehottamaan kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastoa yhteistyössä kaupunginkanslian oikeuspalvelut -osaston kanssa huolehtimaan toimenpiteistä, joilla kaupungin Helsingin Bussiliikenne Oy:lle myöntämät yhteensä noin 30 miljoonan euron suuriset pääomalainat muutetaan yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman ehtoiseksi eräksi, ja myöntämään tätä varten kaupunginkanslian käytettäväksi 30 000 000 euroa talousarvion tililtä 8 22 19 arvopaperit, Khn käytettäväksi, Muut kohteet.

Kaupunginhallitus tulee myös kehottamaan kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastoa huolehtimaan lisäeläkejärjestelmän piirissä olevien ostajan palvelukseen siirtyvien työntekijöiden lisäeläketurvan/-oikeuden jatkumiseen liittyvän kustannuksen maksamisesta Helsingin Bussiliikenne Oy:lle.

Lopuksi

Helsingin Bussiliikenne Oy:n omistusjärjestelyjä koskevassa selvityksessä on päädytty siihen, että kaupunkikonsernin edun mukaista olisi myydä yhtiön koko liiketoiminta saadun markkinaehtoisen tarjouksen ja käytyjen neuvottelujen perusteella Viikin Linja Oy:lle.

Liiketoimintakokonaisuudesta tarjottua kauppahintaa ostajalle siirtyvine vastuineen voidaan pitää kaupungin näkökulmasta hyväksyttävissä olevana ottaen huomioon yleisimmin käytettyjen arvonmääritysmenetelmien avulla määritelty Helsingin Bussiliikenne Oy:n liiketoiminnan arvo, yhtiön nykymuotoisen toiminnan jatkamiseen liittyvät kassa- ja taseriskit sekä muun muassa se, että Helsingin Bussiliikenne -konsernin viimeisen neljän vuoden yhteenlaskettu tulos on -12,6 miljoonaa euroa.



Liiketoimintakaupan myötä Helsingin Bussiliikenne Oy:n harjoittama linja-autoliiketoiminta ja yhtiön henkilöstön työsuhteet jatkuvat.

Liiketoimintakaupalla on kaupungin kannalta merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, mutta pääosaltaan negatiiviset vaikutukset toteutuvat siinäkin tapauksessa, että liiketoimintaa ei myydä. Yhtiölle myönnettyjen pääomalojen, ns. kalustolainan sekä yhtiön osakkeiden hankintamenojen kirjaaminen kuluksi kaupungin kirjanpidossa tulisi käytännössä tehtäväksi muissakin selvityksen aikana tarkastelluissa vaihtoehdoissa.

Kaupungin kannalta on tarkoituksenmukaista antaa Helsingin Bussiliikenne Oy:lle konserniohjeen mukainen ennakkosuostumus liiketoimintakaupan tuomisesta yhtiön ylimääräiseen yhtiökokoukseen omistajan päätettäväksi Koiviston Auto -konserniin kuuluvan Viikin Linja Oy:n tekemän tarjouksen ja käytyjen neuvottelujen perusteella.

Liiketoimintakaupan vaikutukset ja tarvittavat kulukirjaukset on käyty asian valmistelun yhteydessä läpi kaupungin tilintarkastajan kanssa.

Päätösesitys perusteluineen on konsernijaoston käsittelemän esityksen mukainen.

Asiaan liittyvä viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999) annetun lain 24 §:n 1 momentin 17- ja 20-kohtien perusteella salassa pidettävä materiaali on nähtävissä ennen kaupunginvaltuuston kokousta Apteekintalon 3. kerroksen huoneessa 305 ja kaupunginvaltuuston kokouksen yhteydessä asian esittelijällä.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Atte Malmström, konserniohjauksen päällikkö, puhelin: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi
Matti Malinen, talousarviopäällikkö, puhelin: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Helsingin Bussiliikenne Oy:n ennakkosuostumuspyyntö
- 2 Salassa pidettävä (JulKL 24 § 1 mom 20 k., JulKL 24 § 1 mom 17 k.)
- 3 Salassa pidettävä (JulKL 24 § 1 mom 20 k., JulKL 24 § 1 mom 17 k.)
- 4 Salassa pidettävä (JulKL 24 § 1 mom 20 k., JulKL 24 § 1 mom 17 k.)
- 5 Muistio_Liiketoimintakauppa ja takaisinperintä
- 6 HSL:n lausunto 14.9.2015
- 7 Salassa pidettävä (JulKL 24 § 1 mom 20 k., JulKL 24 § 1 mom 17 k.)

Otteet



05.10.2015

Kj/4

Ote

Helsingin Bussiliikenne Oy

Viikin Linja Oy

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Kunnallisvalitus, valtuusto

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Kunnallisvalitus, valtuusto

Tiedoksi

Kaupunginkanslia
Taloushallintopalvelu-liikelaitos

Päätöshistoria

Kaupunginhallituksen konsernijaosto 28.09.2015 § 133
Salassa pidettävä (JulkL 24 § 1 mom 20 k., JulkL 24 § k 17)

21.09.2015 Ehdotuksen mukaan
Salassa pidettävä (JulkL 24 § 1 mom 20 k., JulkL 24 § k 17)

24.08.2015 Ehdotuksen mukaan
Salassa pidettävä (JulkL 24 § 1 mom 20 k., JulkL 24 § k 17)

15.12.2014 Esittelijän ehdotuksesta poiketen
Salassa pidettävä (JulkL 24 § 1 mom 17 k.)

08.12.2014 Pöydälle
Salassa pidettävä (JulkL 24 § 1 mom 17 k.)

2.2.2015 Lausunto annettu
Salassa pidettävä (JulkL 24 § 1 mom 17 k.)