



21.10.2015

Kj/7

§ 267

**Förhandssamtycke till ägandearrangemangen i Helsingfors
Busstrafik Ab**

HEL 2014-014339 T 00 01 05

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag

A

ge sitt förhandssamtycke till att Helsingfors Busstrafik Ab:s bolagsstämma föreläggs frågan om försäljning av bolagets hela affärsverksamhet på basis av ett anbud från Viikin Linja Oy, som hör till koncernen Koiviston Auto, och de underhandlingar som förts.

B

godkänna att staden i samband med försäljningen av Helsingfors Busstrafik Ab:s affärsverksamhet tar över ansvaret för bolagets avbetalningsskulder på sammanlagt högst femton (15) miljoner euro.

Stadsfullmäktige beslutade dessutom bemyndiga stadsstyrelsen och stadskansliet att överskrida anslagen i 2015 års budget enligt följande:

- budgetmoment 7 02 02 05, Övrig finansiering, Värdeminskningar (ett nytt undermoment), till stadskansliets disposition, med 11 000 000 euro för bokföring av balansvärdet på det s.k. materiellånet beviljat till Helsingfors Busstrafik Ab som kostnad,
- budgetmoment 8 22 19, Värdepapper, till Stns disposition, Övriga objekt, med 45 000 000 euro för ändring av kapitallånen beviljade till Helsingfors Busstrafik Ab till en post i form av bolagets placerade fria egna kapital (högst 30 000 000 euro) och bokföring av beloppet för Helsingfors Busstrafik Ab:s avbetalningsskulder som anskaffningsutgifter för aktierna i bolaget (högst 15 000 000 euro).
- budgetmoment 1 10 05, Pensioner, med 5 000 000 euro för betalning av tilläggs pensionsförmånen till anställda som övergår i det bolags tjänst som köper Helsingfors Busstrafik Ab:s affärsverksamhet.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att det görs en omfattande



21.10.2015

Kj/7

helhetsutredning om hur konkurrensutsättningen av busstrafiken 2005–2015 har påverkat stadskoncernens ekonomi, personalens arbetsvillkor och ibrukttagandet av miljövänligare bussar med mindre utsläpp. Utredningen bör beakta utom priset på trafikeringen också kostnaderna för själva konkurrensutsättningsprocessen och andra samhällsekonomiska omständigheter såsom (men inte enbart) den negativa effekten på busschaufförernas hälsa (Kangasniemi & Lehto Talous & Yhteiskunta 3/2015), skattekonsekvenserna och stadens förluster i affärsverksamheten. (Dan Koivulaakso)

Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Yrjö Hakanen understödd av ledamoten Harri Lindell under diskussionen hade föreslagit att stadsfullmäktige skulle besluta förkasta förslaget om samtycke till en försäljning av Helsingfors Busstrafik Ab. Stadsfullmäktige förutsätter samtidigt att det utreds alternativa sätt att fortsätta affärsverksamheten med busstrafik i stadens egen regi, exempelvis inom ett kommunalt affärsverk såsom HST, genom att konkurrensutsättningen av stadens interna kollektivtrafik etappvis slopas och att affärsverket bara fungerar inom Helsingfors interna trafik.

Vidare hade följande två hemställningsklämmor föreslagits under diskussionen:

Ledamoten Dan Koivulaakso understödd av ledamoten Mika Ebeling hade föreslagit följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att det görs en omfattande helhetsutredning om hur konkurrensutsättningen av busstrafiken 2005–2015 har påverkat stadskoncernens ekonomi, personalens arbetsvillkor och ibrukttagandet av miljövänligare bussar med mindre utsläpp. Utredningen bör beakta utom priset på trafikeringen också kostnaderna för själva konkurrensutsättningsprocessen och andra samhällsekonomiska omständigheter såsom (men inte enbart) den negativa effekten på busschaufförernas hälsa (Kangasniemi & Lehto Talous & Yhteiskunta 3/2015), skattekonsekvenserna och stadens förluster i affärsverksamheten.



Ledamoten Mika Ebeling understödd av ledamoten Thomas Wallgren hade föreslagit följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige anser det vara viktigt att stadsstyrelsen utreder varför stadsfullmäktige fick så grundlösa löften om Helsingfors Busstrafik Ab:s framtid som dem som gavs hösten 2004.

Redogörelsen befanns vara riktig.

Ordföranden föreslog och fullmäktige godkände följande omröstningsförfarande: Först ställs ledamoten Yrjö Hakanens förslag om förkastande som motförslag mot stadsstyrelsens förslag. Vinner ledamoten Yrjö Hakanens förslag, förfaller de föreslagna hemställningsklämmarna. Vinner stadsstyrelsens förslag, tas de föreslagna hemställningsklämmarna upp till omröstning.

1 omröstningen

Ordföranden framställde och fullmäktige godkände följande omröstningsproposition: Den som godkänner stadsstyrelsens förslag röstar ja; vinner nej, har ledamoten Yrjö Hakanens förslag om förkastande godkänts.

JA-förslag: Stn

NEJ-förslag: Stadsfullmäktige beslutar förkasta förslaget om samtycke till en försäljning av Helsingfors Busstrafik Ab. Stadsfullmäktige förutsätter samtidigt att det utreds alternativa sätt att fortsätta affärsverksamheten med busstrafik i stadens egen regi, exempelvis inom ett kommunalt affärsverk såsom HST, genom att konkurrensutsättningen av stadens interna kollektivtrafik etappvis slopas och att affärsverket bara fungerar inom Helsingfors interna trafik.

Ja-röster: 75

Zahra Abdulla, Mukhtar Abib, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Jussi Chydenius, Mika Ebeling, Matti Enroth, Juha Hakola, Jasmin Hamid, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Seppo Kanerva, Helena Kantola, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Heimo Laaksonen, Timo Laaninen, Eija Loukoila, Jape Lovén, Pekka Majuri, Petra Malin, Seija Muurinen, Björn Månsson, Terhi Mäki, Sari Mäkimattila, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Jan D Oker-Blom, Hannu



Oskala, Sara Paavolainen, Tom Packalén, Osku Pajamäki, Pia Pakarinen, Anniina Palm, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Sirpa Puhakka, Mari Puoskari, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Jukka Relander, Wille Rydman, Pekka Saarnio, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Päivi Storgård, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki

Nej-röster: 5

Yrjö Hakanen, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Harri Lindell

Frånvarande: 5

Eero Heinäluoma, Dan Koivulaakso, Sami Muttilainen, Nasima Razmyar, Thomas Wallgren

Stadsfullmäktige hade således godkänt stadsstyrelsens förslag.

Ordföranden föreslog och fullmäktige godkände följande omröstningsförfarande: Vardera hemställningsklämman tas särskilt upp till omröstning.

2 omröstningen

Ordföranden framställde och fullmäktige godkände följande omröstningsförfarande: Den som godkänner ledamoten Dan Koivulaaksos förslag till hemställningsklämman röstar ja; den som motsätter sig klämman röstar nej.

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att det görs en omfattande helhetsutredning om hur konkurrensutsättningen av busstrafiken 2005–2015 har påverkat stadskoncernens ekonomi, personalens arbetsvillkor och ibruktagandet av miljövänligare bussar med mindre utsläpp. Utredningen bör beakta utom priset på trafikeringen också kostnaderna för själva konkurrensutsättningsprocessen och andra samhällsekonomiska omständigheter såsom (men inte enbart) den negativa effekten på busschaufförernas hälsa (Kangasniemi & Lehto Talous & Yhteiskunta 3/2015), skattekonsekvenserna och stadens förluster i affärsverksamheten.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 52

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Jussi Chydenius, Mika Ebeling, Yrjö Hakanen, Jasmin Hamid, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Seppo Kanerva, Helena Kantola, Emma Kari, Otso Kivekäs,



Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Tuuli Kousa, Timo Laaninen, Harri Lindell, Eija Loukoila, Jape Lovén, Petra Malin, Sami Muttilainen, Terhi Mäki, Sari Mäkimmattila, Jarmo Nieminen, Hannu Oskala, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Sirpa Puhakka, Mari Puoskari, Tuomas Rantanen, Jukka Relander, Pekka Saarnio, Tomi Sevander, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki

Nej-röster: 2

Mukhtar Abib, Mika Raatikainen

Blanka: 28

Hennariikka Andersson, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Matti Enroth, Juha Hakola, Fatbardhe Hetemaj, Arja Karhuvaara, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Minerva Krohn, Heimo Laaksonen, Pekka Majuri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Matti Niiranen, Jan D Oker-Blom, Tom Packalén, Pia Pakarinen, Anniina Palm, Jaana Pelkonen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Wille Rydman, Päivi Storgård, Johanna Sydänmaa, Ulla-Marja Urho

Frånvarande: 3

Eero Heinäluoma, Nasima Razmyar, Thomas Wallgren

Stadsfullmäktige hade godkänt ledamoten Dan Koivulaaksos förslag till hemställningskläm.

3 omröstningen

Ordföranden framställde och fullmäktige godkände följande omröstningsförfarande: Den som godkänner ledamoten Mika Ebelings förslag till hemställningskläm röstar ja; den som motsätter sig klämman röstar nej.

JA-förslag: Stadsfullmäktige anser det vara viktigt att stadsstyrelsen utreder varför stadsfullmäktige fick så grundlösa löften om Helsingfors Busstrafik Ab:s framtid som dem som gavs hösten 2004.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 30

Zahra Abdulla, Paavo Arhinmäki, Mika Ebeling, Yrjö Hakanen, Veronika Honkasalo, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Helena Kantola, Dan Koivulaakso, Harri Lindell, Eija Loukoila, Jape Lovén, Petra Malin, Sami Muttilainen, Terhi Mäki, Sari Mäkimmattila, Sara Paavolainen, Sirpa Puhakka, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Pekka Saarnio, Tomi Sevander, Ilkka



21.10.2015

Kj/7

Taipale, Pilvi Torsti, Thomas Wallgren, Tuomo Valokainen, Anna Vuorjoki

Nej-röster: 2

Minerva Krohn, Björn Månsson

Blanka: 51

Mukhtar Abib, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Jussi Chydenius, Matti Enroth, Juha Hakola, Jasmin Hamid, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Rene Hursti, Suzan Ikävalko, Seppo Kanerva, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Tuuli Kousa, Heimo Laaksonen, Timo Laaninen, Pekka Majuri, Seija Muurinen, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Jan D Oker-Blom, Hannu Oskala, Tom Packalén, Osku Pajamäki, Pia Pakarinen, Anniina Palm, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Mari Puoskari, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Jukka Relander, Wille Rydman, Osmo Soininvaara, Päivi Storgård, Johanna Sydänmaa, Kaarin Taipale, Ulla-Marja Urho, Sanna Vesikansa

Frånvarande: 2

Eero Heinäluoma, Leo Stranius

Stadsfullmäktige hade inte godkänt ledamoten Mika Ebelings förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Atte Malmström, chef för koncernstyrningen, telefon: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi

Matti Malinen, budgetchef, telefon: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi

Bilagor

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



21.10.2015

Kj/7

Sökande av ändring

A	Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet
B	Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag Helsingin Bussiliikenne Oy	Bilagor till utdrag Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Viikin Linja Oy	Kunnallisvalitus, valtuusto Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano Kunnallisvalitus, valtuusto

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Sammandrag

Utredningen av ägandearrangemangen i Helsingfors Busstrafik Ab inleddes i februari 2015. I utredningen granskade man möjligheterna att sälja bolaget eller bolagets affärsverksamhet (delvis eller i dess helhet). Man utredde också förutsättningarna för alternativen att fortsätta bolagets verksamhet, lägga ned verksamheten, försätta bolaget i konkurs och möjligheterna att fungera som ett s.k. in house-bolag.

Som resultat av utredningen fick man ett anbud om köp av Helsingfors Busstrafik Ab:s affärsverksamhet. Anbudet lämnades in av Viikin Linja Oy som hör till koncernen Koiviston Auto.

I utredningen av ägandearrangemangen i Helsingfors Busstrafik Ab har man kommit fram till att det ligger i stadskoncernens intresse att sälja bolagets affärsverksamhet i dess helhet till Viikin Linja Oy på basis av anbudet på marknadsvillkor och de underhandlingar som förts.

Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) konstaterar i sitt utlåtande att samkommunen inte anser det som möjligt för Helsingfors Busstrafik Ab att fungera som ett anknutet företag till HRT.

De övriga granskade alternativen till ägandearrangemang innebär avsevärda praktiska utmaningar och risker som hänför sig till den ekonomiska lönsamheten av bolagets verksamhet, kassatillgångarnas tillräcklighet, behållandet av eget kapital i balansräkningen, Europeiska kommissionens beslut med anledning av ett klagomål och kontinuiteten i personalens anställningshållanden.



Föremålet för affärsverksamhetsaffären är Helsingfors Busstrafik Ab:s busstrafikverksamhet. Försäljningspriset med beaktande av de ansvar som övergår till köparen uppgår till sammanlagt cirka 24 miljoner euro. Dessutom har man i samband med arrangemangen förhandlat fram ett villkor med köparen enligt vilket köparen, om vissa förutsättningar uppfylls, betalar tilläggspris på basis av driftsbidragen för åren 2016–2020.

Nettopriset betalas och eventuella framtida tilläggsprisbetalningar görs på ett s.k. spärrat konto och tillgångarna på kontot frisläpps till Helsingfors Busstrafik Ab när villkoren uppfylls. Betalningarna på spärrkontot utgör säkerhet för eventuella betalningar som Helsingfors Busstrafik Ab ska erlagga till köparen i samband med affärsverksamhetsaffären.

En förutsättning för försäljning av affärsverksamheten är att Helsingfors Busstrafik Ab:s avbetalningsskulder på sammanlagt cirka 15 miljoner euro för bolagets gamla bussmateriel i samband med arrangemangen antingen omvandlas till ett eller flera lån från penninginrättningar eller återbetalas av staden till det fulla beloppet. Förfarandet preciseras i underhandlingar med borgenären om man beslutar genomföra försäljningen av affärsverksamheten.

Affärsverksamhetsaffären medför kostnadsföringar på sammanlagt högst 70 miljoner euro i stadens bokföring.

Enligt villkoren för affärsverksamhetsaffären övergår Helsingfors Busstrafik Ab:s personal i köparens tjänst som s.k. gamla anställda i enlighet med 1 kap. 10 § i arbetsavtalslagen, dvs. i enlighet med principen om överlåtelse av rörelse.

Under utredningen har man sökt en köpare till Helsingfors Busstrafik Ab eller dess affärsverksamhet på marknadsmässigt sätt och med beaktande av arrangemangens karaktär på ett så öppet sätt som möjligt i syfte att komma fram till den bästa möjliga lösningen för staden och bolaget. Förfarandet och köpebudet som resultat av detta ska anses som marknadsmässiga i enlighet med de EU-rättsliga principerna.

Föredragandens motiveringar

Bakgrund

Helsingfors Busstrafik Ab är ett bussbolag som i sin helhet är i stadens ägo och som har en marknadsandel på cirka 23 % av linjetrafiken i huvudstadsregionen.



21.10.2015

Kj/7

Stadsstyrelsen beslutade 25.6.2012 (§ 772) godkänna justeringen av den ägarpolitiska riktlinjen i fråga om Helsingfors Busstrafik Ab utgående från att den även omfattar en utredning av ägandearrangemangen (ägarunderlaget utvidgas/staden avstår från bolaget om detta är motiverat/sammanslagning).

Under hösten 2012 kartlade man eventuella köparkandidater, förde underhandlingar kring försäljning av Helsingfors Busstrafik Ab (bolagets verksamhet) och gjorde upp en helhetsutredning om organisering av operationstjänsterna för kollektivtrafiken. Underhandlingarna ledde inte till något resultat, och koncernsektionen antecknade 17.12.2012 (§ 186) arbetsgruppens skriftliga utredning och en muntlig redogörelse om underhandlingarna kring försäljningen av bolaget och/eller bolagets verksamhet och om att underhandlingarna avslutats.

Koncernsektionen beslutade 15.12.2014 (§ 185) att en utredning om ägandearrangemangen i Helsingfors Busstrafik Ab ska inledas och att också möjligheterna för Helsingfors Busstrafik Ab att fungera som ett s.k. in house-bolag ska utredas i samband med ägandearrangemangen.

Utredning om ägandearrangemangen

En utredning om ägandearrangemangen i Helsingfors Busstrafik Ab inleddes i februari 2015. Utredningen genomfördes med hjälp av konsulter från konsortiet mellan Rahoituksen neuvontapalvelut Inspira Oy och Revico Grant Thornton Oy på basis av en minikonkurrensutsättning i enlighet med stadskansliets gällande ramavtal.

Utredningen gick ut på att i största möjliga omfattning kartlägga och kontakta de potentiella inhemska och utländska aktörerna intresserade av att köpa Helsingfors Busstrafik Ab:s affärsverksamhet i dess helhet eller delvis (4 inhemska och 5 utländska aktörer) i syfte att på marknadsmässigt sätt och på ett med beaktande av arrangemangets karaktär öppet sätt kartlägga möjligheterna till ägandearrangemang.

Dessutom har man i samråd med samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) utrett möjligheterna för Helsingfors Busstrafik Ab att fungera som ett s.k. in house-bolag.

Affärsverksamhetsaffären

Som resultat av utredningen fick man ett erbjudande om köp av Helsingfors Busstrafik Ab:s affärsverksamhet. Erbjudandet lämnades in av Viikin Linja Oy som hör till koncernen Koiviston Auto.



Koncernen Koiviston Auto är ett inhemskt familjebolag inom busstrafiken. Koncernen är den största inom sin verksamhetssektor i Finland. Koncernen har 1 400 anställda, en omsättning på 110 miljoner euro (år 2014) och 700 bussar. Koncernen bedriver ingen busstrafik i huvudstadsregionen i nuläget men koncernen är den största aktören i stadstrafiken i Jyväskylä, Kuopio, Lahtis och Uleåborg.

Föremålet för affärsverksamhetsaffären, försäljningspris

Föremålet för affärsverksamhetsaffären är Helsingfors Busstrafik Ab:s busstrafikverksamhet som omfattar Helsingfors Busstrafik Ab:s bussmateriel, trafikavtal och personal, affärsverksamhetens övriga omsättnings- och anläggningstillgångar och bolagets firmanamn. Dessutom tar köparen över ansvaret för avbetalningsskulderna på sammanlagt cirka 13 miljoner euro för de nya bussar (55 stycken) som upphandlas för Helsingfors Busstrafik Ab före verkställandet av affärsverksamhetsaffären och Helsingfors Busstrafik Ab:s leasingansvar på cirka en miljon euro.

Utanför affärsverksamhetsaffären stannar Helsingfors Busstrafik Ab:s kortfristiga fordringar och likvida medel vid tidpunkten för köpslutet (bussförarnas kassatillgångar borträknade) och inköpsskulderna och de övriga skulderna vid tidpunkten för köpslutet den ovannämnda avbetalningsskulden och leasingansvaren borträknade.

Kontantförsäljningspriset för Helsingfors Busstrafik Ab:s busstrafikverksamhet uppgår till 10 miljoner euro. Med beaktande av att det i anbudet ingår att köparen tar över leasingansvaren på cirka en miljon euro och en avbetalningsskuld på cirka 13 miljoner euro för upphandling av nya bussar motsvarar kontantförsäljningspriset ett skuldfritt försäljningspris på cirka 24 miljoner euro. En granskning av försäljningsprisets nivå utarbetad av utomstående sakkunniga finns som bilaga. Enligt granskningen är försäljningspriset godtagbart jämfört med värdet på föremålet för affären med tanke på bedömning av affärens marknadsmässighet.

Enligt villkoren för affärsverksamhetsaffären ansvarar Helsingfors Busstrafik Ab för de löneskulder inklusive socialkostnader till den övergående personalen som uppkommit före överföringen av affärsverksamheten. Dessa skulder uppskattas till cirka 8 miljoner euro vid tidpunkten för verkställigheten av affären. I praktiken överförs ansvaret för skulderna till köparen då affären ingås, vilket betyder att löneskulderna beaktas genom att avdra dem från köpesumman. Köpesumman justeras till dessa delar i efterhand när det exakta beloppet för löneskulderna har blivit klart.



Eftersom firmanamnet Helsingfors Busstrafik Ab överförs till köparen då affären ingås ska bolaget ändra sitt namn innan affären verkställs. Namnändringen tas upp till beslut samtidigt med beslutet om försäljning av affärsverksamheten vid bolagets extraordinarie bolagsstämma.

Villkor om tilläggspris

Köpesumman i köparens anbud bygger naturligtvis på köparens egna uppskattningar om bolagets framtida verksamhetsutveckling. I syfte att i köpesumman beakta att resultatutvecklingen eventuellt blir bättre än enligt uppskattningen har man i samband med arrangemangen förhandlat fram ett villkor om ett tilläggspris med köparen. Enligt villkoret betalar köparen tilläggspris till Helsingfors Busstrafik Ab om driftsbidraget (EBITDA) för jämförbara räkenskapsperioder på 12 månader överskrider den överenskomna nivån (å 4,2 miljoner euro) åren 2016–2020. Köparen betalar som ett årligen bestämt tilläggspris ett belopp som motsvarar hälften av överskridningen av driftsbidragsnivån ovan.

Vid bestämningen av driftsbidraget utnyttjas jämförbara produktions- och kostnadsstrukturer och beräknings- och bedömningsprinciper i bokföringen utgående från att driftsbidraget för varje räkenskapsperiod kan härledas och bestämmas så jämförbart som möjligt genom att följa de principer som Helsingfors Busstrafik Ab tidigare följt.

Betalning av köpesumman

Med hänvisning till det aktuella klagomålet hos Europeiska kommissionen, för vilket redogörs nedan, har man i underhandlingarna om affärsverksamhetsaffären kommit överens om att nettopriset och eventuella tilläggspriser betalas på ett spärrat konto (escrow-konto).

Ett spärrat konto är ett räntebärande bankkonto som öppnas i säljarens namn. Tillgångarna på kontot kan frisläppas bara om villkoren i avtalet om ett spärrkonto uppfylls. När villkoren uppfylls frisläpps tillgångarna på kontot, räntan medräknad, till Helsingfors Busstrafik Ab. Enligt avtalet om ett spärrat konto behåller banken som tillhandahåller tjänsten betalningarna av köpesumman på spärrkontot tills frågorna kring det klagomål som är under behandling hos Europeiska kommissionen har slutbehandlats och beslutet har vunnit laga kraft, dock högst fram till utgången av året 2022.

Betalningarna på spärrkontot utgör säkerhet för eventuella betalningar som Helsingfors Busstrafik Ab enligt avtalet ska erlagga till köparen i samband med affärsverksamhetsaffären. Om affärsverksamhetsaffären leder till att klagomålet hos Europeiska kommissionen förorsakar köparen oundvikliga och rimliga kostnader för till exempel



sakkunnigtjänster eller betalnings- eller andra förpliktelser på basis av ett avgörande som vunnit laga kraft, har köparen rätt att få ersättning för kostnaderna från tillgångarna på spärrkontot.

Helsingfors Busstrafik Ab och köparen betalar lika stora andelar av provisionen av engångskaraktär för arrangemangen med ett spärrkonto och av eventuella årliga avgifter och debiteringar. Engångsprovisionen och eventuella andra avgifter preciseras i förhandlingar med bankerna som förs om man beslutar genomföra affärsverksamhetsaffären.

Avbetalningsskulder för den nuvarande bussmaterielen

Helsingfors Busstrafik Ab har avbetalningsskulder på sammanlagt cirka 15 miljoner euro hos Nordea Finans Finland Ab för tidigare upphandlad bussmateriel. Enligt affärsvillkoren överförs skulderna i fråga inte till köparen med den gamla bussmaterielen.

Den gamla bussmaterielen utgör säkerhet för avbetalningsskulderna. Försäljning och överföring av bussmaterielen till köparen utan skulderna för materielen förutsätter borgenärens samtycke. På basis av preliminära förhandlingar med Nordea Finans Finland Ab går bolaget med på att sälja bussarna till köparen utan skulderna för materielen med den förutsättningen att avbetalningsskulderna i samband med arrangemangen antingen omvandlas till lån från penninginrättningar på stadens ansvar eller återbetalas till det fulla beloppet. Förfarandet preciseras efter förhandlingar med Nordea Finans Finland Ab om man beslutar genomföra försäljningen av affärsverksamheten.

Enligt 15 § i instruktionen för stadsstyrelsen har stadsdirektören, om han inte har uppdragit saken åt någon annan tjänsteinnehavare och om något annat inte är föreskrivet, till uppgift att inom av stadsfullmäktige godkända gränser besluta om upptagande av budgetlån och tillfälliga lån.

Tilläggs pensioner

En del av Helsingfors Busstrafik Ab:s långvariga anställda hör till ett s.k. tilläggs pensionssystem. Tilläggs pensionssystemet är ett arrangemang som daterar sig från Suomen Turistiauto Oy:s tid som var Helsingfors Busstrafik Ab:s föregångare. Systemet är från år 1973 då staden köpte aktiemajoriteten i Helsinki-Maaseutu-Liikenne Oy. I detta sammanhang kom man överens om ett tilläggs pensionsskydd för de anställda i syfte att uppnå enhetliga pensionsförmåner för dessa i enlighet med den kommunala pensionsanstaltens vid tidpunkten gällande II pensionsstadga.



Personer i anställningsförhållande var berättigade att få tilläggspension för tjänstgöringstiden räknat från 1.7.1973. År 1983 fattade staden ett beslut enligt vilket detta tilläggskrav, som beror på ägarens beslut, årligen ska ersättas till bolaget ur stadens tillgångar. Man ansåg i beslutet att ersättningen inte ger bolaget en bättre ställning än konkurrenterna eftersom den inte påverkade bolagets resultat, andra bolag inte hade motsvarande tilläggskrav och ansvaret för tilläggspension inte beaktades vid bestämning av prestationspriserna inom trafiken.

Man avstod från de anställdas rätt till tilläggspension i huvudsak i samband med reformeringen av det allmänna kommunala pensionssystemet 1.1.1993. De tilläggspensionskostnader som staden ersätter gäller bara för de personer i bolagets tjänst som var anställda hos Helsingfors Busstrafik Ab:s föregångare åren 1983–1993.

Arrangemangen för att jämna ut skillnaderna i pensionsförmånerna för Helsingfors Busstrafik Ab:s anställda genomförs separat för varje anställd. Utjämningen baserar sig på storleken på de anställdas pensioner som har gått i pension och de personliga pensionsavgifter för varje anställd som ackumuleras på basis av antalet tjänstgöringsår. Keva fakturerar de betalda tilläggsandelarna av Helsingfors Busstrafik Ab en gång i månaden. Staden ersätter det fakturerade beloppet årligen till Helsingfors Busstrafik Ab. År 2014 uppgick stadens tilläggspensionsbetalningar till bolaget till cirka 1,35 miljoner euro.

Tilläggspensionsrätten förutsätter att den anställda står i ett oavbrutet anställningsförhållande till bolaget ända till pensionsåldern och slutar att gälla om den anställda avgår från bolaget före pensionsåldern. Därför är det ur både säljarens och köparens perspektiv nödvändigt att säkerställa att affären inte heller försvagar förmånerna för de anställda som övergår till köparen i fråga om tilläggspensionerna.

Om affärsverksamhetsaffären genomförs är det inte längre möjligt att ordna tilläggspensionerna på nuvarande sätt genom Keva eftersom köparbolaget inte uppfyller de lagstadgade förutsättningarna för medlemskap i Keva. Att det nuvarande tilläggspensionsrätten avvecklas kan dock kompenseras för de anställda hos Helsingfors Busstrafik Ab som hör till tilläggspensionssystemet genom ett privat livförsäkringsbolag. Affären påverkar inte eventuella tilläggspensioner för de före detta anställda hos Helsingfors Busstrafik Ab som redan har gått i pension.

Enligt affärsvillkoren ansvarar köparbolaget inte för de kostnader som orsakas av kompenseringen av tilläggspensionsrätten genom en gruppensionsförsäkring. Helsingfors Busstrafik Ab betalar kostnaderna



för gruppensionsförsäkringen till försäkringsbolaget. Eftersom kostnaderna för tilläggs pensionsrätten i enlighet med ett beslut från 1983 behandlas som en genomgångspost som staden ansvarar för, fakturerar Helsingfors Busstrafik Ab kostnaderna för gruppensionsförsäkringen av staden.

Man har begärt att privata livförsäkringsbolag ska lämna in anbud om en gruppensionsförsäkring. Anbudskalkylerna är inte färdiga, men enligt Kevas riktgivande uppskattning uppgår de kapitaliserade kostnaderna för en gruppensionsförsäkring till storleksklassen 3–5 miljoner euro.

I stadens budget för 2015 finns det inget anslag för större tilläggs pensionskostnader av engångskaraktär än de sedvanliga årliga tilläggs pensionskostnaderna. Stadsfullmäktige ska bemyndiga stadsstyrelsen att överskrida anslaget i 2015 års budget till dessa delar. En överskridningsrätt på högst 5 miljoner euro, som motsvarar beloppet för betalning av de kapitaliserade kostnaderna för gruppensionsförsäkringen, ska beviljas på budgetmomentet 1 10 05, Pensioner. I budgeten för 2015 har anslag på 1,4 miljoner euro reserverats för Helsingfors Busstrafik Ab:s tilläggs pensioner.

IT-system

Affärsverket Helsingfors stads trafikverk (HST) producerar informationstekniska tjänster för Helsingfors Busstrafik Ab i enlighet med ett IT-serviceavtal som ingåtts 7.12.2009. Avtalet omfattar användningsrätt till och underhåll av servrar, underhåll av databaser, användningsrätt till och underhåll av den informationstekniska infrastrukturen, programvarornas användartjänster, underhålls- och stödtjänster för arbetsstationer och informationstekniska sakkunnig- och stödtjänster.

Enligt villkoren för affärsverksamhetsaffären ingås det innan affären verkställs ett avtal med köparen om att trygga att de för verksamheten nödvändiga systemen fungerar under en övergångsperiod. Enligt en preliminär uppskattning kommer övergångsperioden att vara 1–2 år. Man kommer överens om övergångsperiodens längd och de tjänster som tillhandahålls för köparbolaget under övergångsperioden i underhandlingar mellan HST och Viikin Linja Oy efter att de nödvändiga besluten om affärsverksamhetsaffären har fattats.

Övriga villkor

Ett villkor för affären är att HRT går med på att Helsingfors Busstrafik Ab:s trafikeringsavtal överförs till köparen. Parternas uppfattning är att det är möjligt att överföra avtalen till köparbolaget om



bolaget har förutsättningar att uppfylla de avtal som ska överföras. För att bevisa att förutsättningarna uppfylls ska köparbolaget separat ansöka om ett kollektivtrafikillstånd för det nödvändiga antalet fordon.

En nödvändig del av arrangemangen är att säkerställa möjligheten för köparen att använda depåerna i Helsingfors Busstrafik Ab:s besittning. Hyresavtalen för Brunakärrs och Botby depåer överförs i samband med affären från Helsingfors Busstrafik Ab till köparen. Det är nödvändigt att förnya hyresavtalen i samband med affären med anledning av bland annat ändringar i hyresområdet vid Botby depå och förlängning av hyrestiden för Brunakärrs depå. Avsikten är att ingå de nya hyresavtalen för fem års tid med en fem års option. Direktionen för HST behandlar ingående av de nya hyresavtalen efter att stadsfullmäktige fattat sitt beslut.

Enligt villkoren för affären ansvarar Helsingfors Busstrafik Ab för eventuella miljörettsliga ansvar med anknytning till affärsverksamheten och som har uppkommit eller vars grund har uppkommit innan affärsverksamheten överförs. Dessutom ska den affärsverksamhet som är föremålet för affären skötas normalt under tiden från dagen för undertecknandet av köpebrevet till dagen för överföringen av affärsverksamheten i enlighet med Helsingfors Busstrafik Ab:s gällande principer för affärsledning.

Med anledning av arrangemangen med ett spärrat konto och det aktuella klagomålet hos Europeiska kommissionen förbinder man sig i samband med affärsverksamhetsaffären till att Helsingfors Busstrafik Ab inte ska upplösas innan klagomålet har blivit slutbehandlat och beslutet har vunnit laga kraft.

Ekonomiska konsekvenser av försäljning av affärsverksamheten

Materiellån

I samband med affärsverksamhetsaffären kommer Helsingfors Busstrafik Ab:s hela affärsverksamhet att säljas, vilket innebär att bolaget inte kan ackumulera ny inkomstfinansiering i framtiden för att betala sina skulder. Därför måste staden bokföra det materiellån på cirka 11 miljoner euro som staden beviljat bolaget som en kostnad år 2015.

I stadens budget för 2015 finns det inga anslag för en kostnadsföring för materiellånet. Stadsfullmäktige ska bemyndiga stadsstyrelsen att överskrida budgetanslagen på budgetmomentet 7 02 02 05, Övrig finansiering, till stadskansliets disposition, Värdeminskningar (ett nytt undermoment) med högst 11 miljoner euro.



Omvandling av kapitallånen till en post i form av eget kapital

Om affärsverksamhetsaffären genomförs omvandlas de till Helsingfors Busstrafik Ab beviljade kapitallånen på sammanlagt cirka 30 miljoner euro på rekommendation från staden och bolagets revisor till en post i form av bolagets placerade fria egna kapital. Det är främst fråga om en teknisk åtgärd som beror på att bolagets affärsverksamhet slutar med försäljningen av affärsverksamheten. Att kapitallånen omvandlas till kapitalplaceringar i bolaget påverkar inte stadens ekonomiska ställning.

En ändring av kapitallånen till placeringar i eget kapital förutsätter en överskridningsrätt på högst 30 miljoner euro på budgetmomentet 8 22 19, Värdepapper, till Stns disposition, Övriga objekt.

Ändringen av kapitallånen beviljade till Helsingfors Busstrafik Ab till en post i form av bolagets placerade fria egna kapital förvränger inte konkurrensen inom huvudstadsregionens busstrafikmarknad eftersom bolaget inte längre är någon aktör inom marknaden efter affärsverksamhetsaffären. Det är alltså inte fråga om ett statligt stöd som kräver mer utförliga bedömningar utifrån perspektivet för tillåtna stödåtgärder.

Avbetalningsskulder

Om affärsverksamhetsaffären genomförs ska staden ta över ansvaret för det sammanlagda beloppet för Helsingfors Busstrafik Ab:s avbetalningsskulder på cirka 15 miljoner euro för materiellån för upphandling av materiel beviljade av Nordea Finans Finland Ab. Detta ska föras i stadens balansräkning som anskaffningsutgifter för aktierna i Helsingfors Busstrafik Ab och förutsätter en överskridningsrätt på högst 15 miljoner euro på budgetmomentet 8 22 19, Värdepapper, till Stns disposition, Övriga objekt.

När de ekonomiska förutsättningarna för affärsverksamhetsaffären bedöms ska man beakta att stadens kapitallån på sammanlagt cirka 50 miljoner euro till Helsingfors Busstrafik Ab, dvs. det s.k. materiellånet och anskaffningsutgifterna för aktierna, med beaktande av bolagets långfristiga ekonomiutveckling i praktiken måste bokföras som kostnader i stadens balansräkning även om affärsverksamheten inte säljs på basis av anbudet. Bolagets eget kapital var cirka -23 miljoner euro i bokslutet för 2014.

Anskaffningsutgifterna för aktierna

Anskaffningsutgifterna för aktierna i bolaget är för tillfället cirka 9 miljoner euro i stadens balansräkning. Om arrangemangen genomförs, ökar anskaffningsutgifterna med kapitallånen (cirka



21.10.2015

Kj/7

30 miljoner euro) som omvandlas till en post i form av bolagets placerade fria egna kapital och bolagets skulder (cirka 15 miljoner euro) som staden tar över på sitt ansvar. Efter arrangemangen uppgår anskaffningsutgifterna för aktierna i bolaget till cirka 54 miljoner euro i stadens balansräkning.

Efter att affärsverksamheten säljs har aktierna i ett bolag som inte bedriver affärsverksamhet inget stort ekonomiskt värde och därför avskrivs hela anskaffningspriset för aktierna som en värdeminskning i stadens bokslut för 2015.

Kostnadsföringar i stadens bokföring

Värdet på de kostnadsföringar som ska göras i stadens resultaträkning uppgår till sammanlagt cirka 70 miljoner euro. Det sammanlagda beloppet består av följande poster:

- materiellån på 11 miljoner euro
- kapitallån på 30 miljoner euro
- avbetalningslån på 15 miljoner euro
- kostnader på 5 miljoner euro för tilläggs pensioner
- nuvarande anskaffningskostnader på 9 miljoner euro för aktierna i Helsingfors Busstrafik Ab

Överlåtelseförlust

I samband med affärsverksamhetsaffären uppstår det en överlåtelseförlust på sammanlagt cirka 23 miljoner euro för Helsingfors Busstrafik Ab. Förlusten beror på att värdet på den affärsverksamhetshelhet som ska överlätas uppgår till sammanlagt cirka 47 miljoner euro i bolagets bokföring och köpesumman för helheten (utan eventuella tilläggsprisbetalningar) uppgår till cirka 24 miljoner euro med beaktande av de skulder som överförs till köparen.

Konsekvenser av försäljningen av affärsverksamheten för personalen

Helsingfors Busstrafik Ab har per 14.9.2015 sammanlagt 918 anställda, varav 47 arbetar inom administrationen, 51 i reparationsverkstaden och 820 som bussförare.

Enligt villkoren för affärsverksamhetsaffären övergår Helsingfors Busstrafik Ab:s personal i köparens tjänst som s.k. gamla anställda i



enlighet med 1 kap. 10 § i arbetsavtalslagen, dvs. i enlighet med principen om överlåtelse av rörelse.

För de personer med rätt till tilläggspension som vid tidpunkten för affären är i Helsingfors Busstrafik Ab:s tjänst kompenseras den förlorade rätten till tilläggspension genom tilläggspensionsskydd hos ett privat livförsäkringsbolag. Förmånerna för anställda med rätt till tilläggspension blir härigenom inte heller svagare i fråga om tilläggspensionerna i samband med affärsverksamhetsaffären.

Affärsverksamhetsaffären påverkar inte tilläggspensionsrätten för de anställda som redan gått i pension. Deras tilläggspension bevaras som sådan oberoende av arrangemangen. Kostnaderna för tilläggspensionerna för dessa personer faktureras även i fortsättningen av Helsingfors Busstrafik Ab och vidare av staden.

Personalen vid Helsingfors Busstrafik Ab har 1.10.2015 blivit informerad om köpeanbudet från Viikin Linja Oy och om en eventuell affärsverksamhetsaffär.

Tidtabellen för försäljningen av affärsverksamheten

I samband med underhandlingarna har man kommit överens om att Helsingfors Busstrafik Ab undertecknar köpebrevet efter att staden och bolaget har fattat de nödvändiga besluten. Köparen har däremot för sin del redan undertecknat köpebrevet och härigenom förbundit sig till att genomföra affären om villkoren i köpebrevet uppfylls.

Enligt villkoren för affären överförs affärsverksamhetshelheten till köparen senast inom trettio (30) dagar från att säljarbolaget har undertecknat köpebrevet. Tidsfristen för verkställigheten av affärsverksamhetsaffären är 31.12.2015 om annat inte avtalas mellan parterna.

Utredning om statliga stöd

Nobina Finland Oy och Nobina Sverige Ab har i oktober 2011 lämnat in ett klagomål till Europeiska kommissionen om eventuellt obehörigt statligt stöd till Helsingfors Busstrafik Ab. Nobina Finland Oy konkurrerar med Helsingfors Busstrafik Ab inom kollektivtrafiken i huvudstadsregionen.

Kommissionen beslutade 16.1.2015 inleda ett formellt undersökningsförfarande om statligt stöd i frågan. Enligt kommissionens preliminära syn var stadens lån till Helsingfors Busstrafik Ab och dessförinnan till HST-Busstrafik åren 2002–2012 inte marknadsmässiga lån utan förmånligare än detta, och därför har det



uppstått obehörig vinst för Helsingfors Busstrafik Ab i lånen. Kommissionen misstänker också att hyresgrunderna för Brunakärrens busdepå i Helsingfors Busstrafik Ab:s besittning inte har varit marknadsmässiga.

Enligt stadens uppfattning har det inte varit fråga om obehörigt statligt stöd. Med beaktande av marknadsläget har lånevillkoren inte varit exceptionella och hyran för Brunakärrens depå har motsvarat hyrorna för likadana lokaler på andra håll i Helsingfors.

Europeiska kommissionen fattar sitt beslut efter det formella undersökningsförfarandet om karaktären av lånen till Helsingfors Busstrafik Ab och arrangemangen kring besittningen av depån. Om kommissionen anser att det är fråga om obehörigt statligt stöd utfärdar kommissionen också föreskrifter om de åtgärder som kommissionen förutsätter för att rätta till situationen. En möjlig åtgärd är att staden förpliktas att återkräva det stöd som anses som förbjudet från bolaget.

Med tanke på affärsverksamhetsaffären är det viktigt att veta vilken effekt eventuella åtgärder utfärdade av kommissionen kan ha på affären. Om en offentlig sammanslutning konstateras ha gett ett företag statligt stöd som är förbjudet enligt EU-lagstiftningen och om tillsynsmyndigheterna förpliktar den offentliga sammanslutningen att återkräva stödet och om företagets affärsverksamhet har sålts till en tredje part, definierar de EU-rättsliga principerna i den bifogade promemorian möjligheten att rikta återkravsåtgärderna till den tredje parten, dvs. köparen av affärsverksamheten.

I det aktuella fallet har man sökt en köpare för Helsingfors Busstrafik Ab eller till bolagets affärsverksamhet genom ett marknadsmässigt och med beaktande av arrangemangens karaktär så öppet sätt som möjligt i syfte att komma till den bästa möjliga lösningen för staden och bolaget. Under utredningen av ägandearrangemangen har man varit i kontakt med flera inhemska och utländska aktörer inom kollektivtrafikbranschen för att utreda deras köpintresse. Förfarandet och anbudet som resultat av detta ska härigenom anses som marknadsmässiga i enlighet med de EU-rättsliga principerna i promemorian.

Ställning som ett in house-bolag

Koncernsektionen beslutade 15.12.2014 (§ 185) att man i samband med den utredning om ägandearrangemang som ska inledas också ska utreda möjligheten för Helsingfors Busstrafik Ab att fungera som ett s.k. in house-bolag.



Med beaktande av sättet att ordna kollektivtrafiken i huvudstadsregionen är det i praktiken möjligt för Helsingfors Busstrafik Ab att fungera som ett in house-bolag, dvs. ett anknutet företag i enlighet med lagen om upphandling inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (anskaffningslagen för specialsektorer), bara om bolaget var HRT:s dotterbolag.

För att utreda saken har man underhandlat med HRT. HRT har gett ett utlåtande i saken, daterat 14.9.2015, som finns som bilaga. HRT konstaterar i sitt utlåtande att den inte anser det som möjligt för Helsingfors Busstrafik Ab att fungera som ett anknutet företag till HRT.

HRT konstaterar i sitt utlåtande att samkommunen är en behörig myndighet inom kollektivtrafiken som fungerar som beställare av kollektivtrafiktjänster och ansvarar för planering av kollektivtrafiken och beställning av trafiktjänster. Verksamhetssättet innebär att HRT inte producerar kollektivtrafiktjänster själv utan beställer dem hos producenter. Alla tjänster inom busstrafiken upphandlas genom konkurrensutsättning av trafikföretag, vilket på ett effektivt sätt har hållit efter kostnaderna.

Om Helsingfors Busstrafik Ab överförs till ett anknutet företag till HRT innebär detta enligt HRT:s uppfattning att bolaget inte längre har riktiga möjligheter att fungera inom marknaden. Detta är inte ändamålsenligt och skulle eventuellt leda till att HRT:s kostnader för busstrafiken höjs. Helsingfors Busstrafik Ab har för tillfället en marknadsandel på cirka 23 % av den trafik som HRT beställer.

En svår fråga med modellen för anknutna företag är till vilket pris man skulle anskaffa de trafiktjänster som Helsingfors Busstrafik Ab producerar och hur upphandlingarna ska finansieras. HRT har inte råd med högre kostnader för busstrafiken än vad samkommunen betalar för de konkurrensutsatta tjänsterna. Av den här anledningen skulle HRT eventuellt vara tvungen att bland annat föra samarbetsförhandlingar i syfte att dämpa höjningen av kostnaderna för busstrafiken när avtalen mellan HRT och Helsingfors Busstrafik Ab slutar gälla.

Andra alternativ

Om Helsingfors Busstrafik Ab:s affärsverksamhet inte säljs på basis av anbudet har man nedanstående alternativ. Alternativen innebär avsevärda praktiska utmaningar och risker som hänför sig till den ekonomiska lönsamheten av bolagets verksamhet, kassatillgångarnas tillräcklighet, behållandet av eget kapital i balansräkningen, Europeiska kommissionens beslut med anledning av klagomålet och kontinuiteten i personalens anställningshållanden.



Alternativen nedan granskas mer utförligt i den sekretessbelagda promemorian som ingår i beslutsmaterialet.

Nedkörning av busstrafikverksamheten

Ett alternativ till försäljningen av affärsverksamheten är att köra ned verksamheten. Nedkörningen kan göras antingen långsamt, i vilket fall man inte längre deltar i nya konkurrensutsättningar men fullföljer de nuvarande trafikeringsavtalen, eller snabbt i syfte att sälja bolagets trafikeringsavtal och materiel.

En långsam nedkörning innebär bland annat kassa- och balansrisker. Bolaget ska kunna täcka kostnaderna för nedkörningstiden (bl.a. lönekostnader och skuld amorteringar) med sina kassatillgångar för att inte gå i konkurs. Balansrisken beror på de gamla bussarnas balansvärde inom den nära framtiden. I alternativet med en långsam nedkörning kan bolaget med anledning av att trafikeringsavtalen slutat gälla vara tvunget att göra kostnadsföringar för bussmaterielens värde som kan leda till att bolagets eget kapital sjunker och går på minus också med beaktande av de av staden beviljade kapitallånen.

Dessutom är det osannolikt att verksamheten skulle fortsätta utan störningar och vara ekonomiskt lönsam under nedkörningstiden. Nedkörningen av verksamheten medför sannolikt merkostnader i form av förluster från att verksamheten minskar.

Alternativet att snabbt köra ned verksamheten innebär däremot en särskild kassarisk för bolaget. Dessutom förutsätter en snabb nedkörning att det går att realisera bolagets trafikeringsavtal tillsammans med de bussar som ingår i dessa. Det är dock osannolikt att man hittar en aktör som köper samtliga trafikeringsavtal med bussarna till ett gängse pris. Om trafikeringsavtalen överlåts är det också osäkert om alla Helsingfors Busstrafik Ab:s anställda får fortsätta sitt arbete i köparens eller köparnas tjänst och vilken ställning bolagets övriga personal skulle ha.

Vid en snabb nedkörning kan också Helsingfors Busstrafik Ab:s depåsituation bli en kritisk fråga. Depåns läge har en stor betydelse för trafikeringsavtalens lönsamhet inom linjetrafiken i huvudstadsregionen. Försäljningen av trafikeringsavtalen förutsätter sannolikt att depåkapaciteten ska överlåtas till köparna, vilket kan i betydlig mån äventyra Helsingfors Busstrafik Ab:s förutsättningar att på ett ekonomiskt hållbart sätt upprätthålla bolagets busstrafikproduktion eller den produktion som stannar kvar hos bolaget.

Inom huvudstadsregionens linjetrafik beror värdet på begagnade bussar kraftigt på trafikeringsavtalen. Det finns ingen fungerande



marknad för bussar som saknar trafikeringsavtal. Hela Helsingfors Busstrafik Ab:s egendom består i praktiken av bussar, och det gängse priset för bolagets egendom är därför avsevärt lägre än dess balansvärde. Härigenom är bolaget tvunget att i båda alternativen ovan göra avsevärda kostnadsföringar i sin balansräkning när verksamheten slutar.

Konkurs

Ett alternativ till de olika sätten att köra ned verksamheten, eller en följd av dessa, är att försätta bolaget i konkurs. Alternativet bli verklighet om Helsingfors Busstrafik Ab på annat sätt än tillfälligt är inkapabelt att betala sina skulder när de förfaller. I praktiken kan en konkurs bli verklighet om till exempel tillgångarna i bolaget tar slut under en långsam nedkörning och bolaget inte längre klarar av sina förpliktelser eller om staden efter Europeiska kommissionens undersökning av eventuella obehöriga statliga stöd förpliktas att återkräva till exempel de av staden beviljade kapitallånen till bolaget.

I en konkurs fattar förvaltaren av konkursboet beslut som gäller konkursboet, bland annat beslut om huruvida affärsverksamheten fortsätter eller personalen sägs upp. Detta gör det mycket osäkert om de anställdas arbetsförhållanden fortsätter eller om till exempel tilläggspensionsrätten bevaras i en konkurssituation.

Bolagets största lån utanför stadskoncernen är avbetalningsskulder hos Nordea Finans Finland Ab för upphandling av bussar som utgör säkerhet för skulderna. I en konkurs realiseras bolagets egendom. I praktiken leder skulderna med säkerhet och det låga gängse värdet på bolagets egendom till att staden inte får någon utdelningskvot av bolagets tillgångar i en konkurs. I detta fall måste staden vid en konkurs kostnadsföra kapitallånen, materiellånet och anskaffningsutgifterna för aktierna. Staden har vid en konkurs inget juridiskt ansvar för Helsingfors Busstrafik Ab:s skulder (bl.a. avbetalningsskulden).

När konsekvenserna av konkurshalternativet bedöms ska man också beakta att ett dotterbolags konkurs innebär en avsevärd avvikelse från stadens vedertagna verksamhetslinje och kan ha okontrollerade konsekvenser bland annat för stadskoncernens finansieringskostnader i framtiden.

Fortsättning av verksamheten som sådan

Ett alternativ till att sälja busstrafikverksamheten är i princip att fortsätta verksamheten på nuvarande sätt. I detta alternativ deltar Helsingfors



Busstrafik Ab även i fortsättningen i HRT:s konkurrensutsättningar i syfte att behålla eller öka sin omsättning.

I praktiken är det dock inte möjligt att fortsätta verksamheten i dess nuvarande form. Att fortsätta bolagets verksamhet innebär avsevärda kassa- och balansrisker som beskrivs ovan och staden kan inte kapitalisera bolaget vid behov med anledning av Europeiska kommissionens klagomålsundersökning. En väsentlig risk för fortsättning av verksamheten är att bolaget i samband med klagomålsundersökningen kan konstateras ha fått förbjudet understöd av staden. Då kan staden förpliktas att återkräva det understöd av bolaget som anses som obehörigt, vilket i praktiken leder till att bolaget går i konkurs.

Eftersom det sannolikt inte är möjligt att på lång sikt fortsätta verksamheten med de nuvarande gränsvillkoren gäller de avsevärda kostnadsföringarna ovan (kapitallån, materiellån, anskaffningsutgifterna för aktierna) också för detta alternativ.

Beslutsfattande och samtyckesförfarande

Eftersom det är fråga om en affärsverksamhetsaffär ska Helsingfors Busstrafik Ab fatta det formella beslutet om försäljningen. Beslutet om affärsverksamhetsaffären hör som utgångspunkt under de allmänna befogenheterna för bolagets styrelse men enligt 6 kap. 7 § i aktiebolagslagen (624/2006) kan styrelsen föra ett ärende som hör till dess eller till verkställande direktörens allmänna behörighet till bolagsstämman för avgörande.

Med beaktande av att arrangemangen ekonomiskt är viktiga och principiellt vittgående är det motiverat att det formella beslutet fattas vid bolagets egen bolagsstämma i stället för av Helsingfors Busstrafik Ab:s styrelse.

Styrelsen för Helsingfors Busstrafik Ab har vid sitt sammanträde 22.9.2015 beslutat i enlighet med koncernanvisningen för Helsingfors stad anhålla om stadens koncernlednings samtycke till att ta försäljningen av bolagets busstrafikverksamhet i dess helhet upp till beslut vid bolagets extraordinarie bolagsstämma på basis av anbudet från Viikin Linja Oy, som hör till koncernen Koiviston Auto, och de underhandlingar som förts.

Enligt 8 a § i instruktionen för stadsstyrelsen har koncernsektionen till uppgift att vid behov ge dem som företräder staden i olika sammanslutningar, institutioner och stiftelser anvisningar om hur staden ska ställa sig till de frågor som behandlas, om det gäller något ekonomiskt viktigt eller principiellt vittgående. Koncernsektionen ger



sedan på basis av instruktionerna anvisningar till den person som företräder staden vid Helsingfors Busstrafik Ab:s extraordinarie bolagsstämma.

Enligt 7 § i instruktionen för stadsstyrelsen beslutar stadsfullmäktige bl.a. om viktiga och ekonomiskt vittgående principer för organiseringen av stadens förvaltning. Med beaktande av affärsverksamhetsaffärens betydelse för hela stadskoncernen ska det ärende som gäller affären behandlas av stadsfullmäktige som ett ärende om förhandssamtycke innan koncernsektionen ger den som företräder staden vid bolagsstämman anvisningar om beslutsfattandet i affärsverksamhetsaffären. Dessutom fattar stadsfullmäktige i alla fall beslut i ärenden som gäller överskridning av anslag.

Styrelsen för Helsingfors Busstrafik Ab kommer att kalla till en extraordinarie bolagsstämma för att behandla affärsverksamhetsaffären om stadsfullmäktige beslutar ge sitt förhandssamtycke till affären.

Verkställighet

Om stadsfullmäktige godkänner förslaget kommer koncernsektionen att ge den som företräder staden vid Helsingfors Busstrafik Ab:s extraordinarie bolagsstämma som anvisning att godkänna försäljningen av bolagets affärsverksamhet i dess helhet på basis av anbudet från Viikin Linja Oy, som hör till koncernen Koiviston Auto, och de underhandlingar som förts. Dessutom kommer koncernsektionen att ge som anvisning att godkänna ändringen av Helsingfors Busstrafik Ab:s firmanamn eftersom namnet överförs till köparen i samband med försäljningen av affärsverksamheten.

Stadsstyrelsen kommer dessutom att uppmana stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning att i samråd med stadskansliets avdelning rättstjänsten ta hand om åtgärderna med vilka de avbetalningsskulder till Nordea Finans Finland Ab på högst 15 miljoner euro som blir kvar hos Helsingfors Busstrafik Ab omvandlas till ett eller flera lån som staden tar över eller återbetalas av stadens tillgångar till det fulla beloppet. Stadsstyrelsen kommer att för detta ändamål bevilja anslag på 15 000 000 euro från budgetmomentet 8 22 19 Värdepapper, till Stns disposition, Övriga objekt, till stadskansliets disposition.

Stadsstyrelsen kommer vidare att uppmana stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning att i samråd med stadskansliets avdelning rättstjänsten ta hand om de åtgärder med vilka de kapitallån på sammanlagt cirka 30 miljoner euro som staden beviljat Helsingfors Busstrafik Ab omvandlas till en post i form av placerat fritt eget kapital i bolaget och för detta ändamål bevilja 30 000 000 euro från



21.10.2015

Kj/7

budgetmomentet 8 22 19 Värdepapper, till Stns disposition, Övriga objekt, till stadskansliets disposition.

Stadsstyrelsen kommer också att uppmana stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning att se till att kostnaderna för bevarandet av tilläggs pensionsrätten för de anställda inom tilläggs pensionssystemet som övergår i köparens tjänst betalas till Helsingfors Busstrafik Ab.

Till slut

I utredningen av ägandearrangemangen i Helsingfors Busstrafik Ab har man kommit fram till att det ligger i stadskoncernens intresse att sälja bolagets hela affärsverksamhet till Viikin Linja Oy på basis av det marknadsmässiga anbudet och de underhandlingar som förts.

Ur stadens perspektiv kan köpesumman för affärsverksamhetshelheten i anbudet, de ansvar som övergår till köparen medräknade, anses som godtagbar med beaktande av det med de oftast utnyttjade värdebestämningsmetoderna uppskattade värdet på Helsingfors Busstrafik Ab:s affärsverksamhet, kassa- och balansriskerna i att fortsätta bolagets verksamhet i dess nuvarande form och bland annat Helsingfors Busstrafik-koncernens resultat för de fyra senaste åren, -12,6 miljoner euro.

Försäljningen av Helsingfors Busstrafik Ab:s affärsverksamhet gör det möjligt att fortsätta bolagets busstrafikverksamhet och anställningsförhållandena för bolagets personal.

Försäljningen av affärsverksamheten har avsevärda ekonomiska konsekvenser för staden, men de negativa effekterna förverkligas till en stor del också i det fall att affärsverksamheten inte säljs. Kapitallånen beviljade till bolaget, det s.k. materiellånet och anskaffningsutgifterna för aktierna i bolaget ska i praktiken kostnadsföras i stadens bokföring även i de övriga granskade alternativen i utredningen.

Det är ändamålsenligt för staden att i enlighet med koncernanvisningarna för Helsingfors Busstrafik Ab ge ett förhandssamtycke till att Helsingfors Busstrafik Ab:s extraordinarie bolagsstämma föreläggs frågan om försäljning av bolagets hela affärsverksamhet på basis av ett anbud från Viikin Linja Oy, som hör till koncernen Koiviston Auto, och de underhandlingar som förts.

Konsekvenserna av försäljningen av affärsverksamheten och de nödvändiga kostnadsföringarna har gått igenom tillsammans med stadens revisor under beredningen av ärendet.



21.10.2015

Kj/7

Beslutsförslaget och motiveringarna stämmer överens med den av koncernsektionen behandlade framställningen.

Med stöd av punkterna 17 och 20 i 24 § 1 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) läggs det sekretessbelagda materialet fram före stadsfullmäktiges sammanträde i rum 305 i Apotekshusets 3 våning. Materialet är också tillgängligt under sammanträdet hos beredaren av ärendet.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Atte Malmström, chef för koncernstyrningen, telefon: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi
Matti Malinen, budgetchef, telefon: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi

Bilagor

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

Utdrag

Utdrag

Helsingin Bussiliikenne Oy

Viikin Linja Oy

Bilagor till utdrag

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Kunnallisvalitus, valtuusto
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Kunnallisvalitus, valtuusto

För kännedom

Kaupunginkanslia
Taloushallintopalvelu-liikelaitos

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 12.10.2015 § 955

Postadress
PB 10
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

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

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

FO-nummer
0201256-6

Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



21.10.2015

Kj/7

HEL 2014-014339 T 00 01 05

Päätös

Kaupunginhallitus esitti 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, Arvon alentumiset (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 hankintamenoon (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.

05.10.2015 Pöydälle

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot



21.10.2015

Kj/7

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

Matti Malinen, talousarviopäällikkö, puhelin: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi

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.)

Rahoitusjohtaja 02.02.2015 § 6
Salassa pidettävä (JulkL 24 § 1 mom 17 k.)