KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2020/1814,

annettu 28 päivänä kesäkuuta 2019,

Valtiontuesta SA.33846 – (2015/C) (ex 2014/NN) (ex 2011/CP), jonka Suomi on toteuttanut Helsingin Bussiliikenne Oy:lle

(tiedoksiannettu numerolla C(2019) 3152)

(Ainoastaan suomen- ja ruotsinkieliset tekstit ovat todistusvoimaisia)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon päätöksen, jolla komissio aloitti Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn ([1]),

on mainittujen artiklojen ([2]) mukaisesti kehottanut asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Nobina Sverige AB ja Nobina Finland Oy jättivät 31 päivänä lokakuuta 2011 komissiolle kantelun, jossa väitettiin, että Suomi oli myöntänyt Helsingin Bussiliikenne Oy:lle, jäljempänä 'HelB', sääntöjenvastaista valtiontukea. Kanteeseen yhtyi 15 päivänä marraskuuta 2011 Nobina Sverige AB:n ja Nobina Finland Oy:n emoyhtiö Nobina AB. Nobina Sverige AB:stä, Nobina Finland Oy:stä ja Nobina AB:stä käytetään jäljempänä yhdessä nimitystä 'kantelijat'. Kantelijat toimittivat lisätietoja 12 päivänä joulukuuta 2011, 27 päivänä helmikuuta 2012, 4 päivänä huhtikuuta 2012, 21 päivänä kesäkuuta 2012 ja 4 päivänä syyskuuta 2012.

(2) Kantelu sekä komission tietopyyntö toimitettiin englanniksi Suomelle huomautusten esittämistä varten 22 päivänä marraskuuta 2011. Suomenkielinen käännös kantelusta toimitettiin Suomelle 1 päivänä helmikuuta 2012. Suomen huomautukset yhdessä lisätietojen kanssa toimitettiin 28 päivänä helmikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä.

(3) Suomen kanteluun esittämät huomautukset toimitettiin kantelijoille kirjeellä 31 päivänä toukokuuta 2012. Kantelijat toimittivat huomautuksensa 27 päivänä heinäkuuta 2012. Suomi toimitti lisätietoja 28 päivänä syyskuuta 2012.

(4) Komissio toimitti 31 päivänä lokakuuta 2012 päivätyllä kirjeellä Suomelle kantelijoilta 27 päivänä heinäkuuta 2012 saadut huomautukset ja pyysi lisätietoja. Suomi toimitti pyydetyt tiedot 3 päivänä tammikuuta 2013 sekä 7 ja 12 päivänä helmikuuta 2013. Lisäksi Suomi toimitti lisätietoja sähköpostitse 16 päivänä toukokuuta 2013.

(5) Suomen viranomaisten kanssa järjestettiin tapaaminen 17 päivänä toukokuuta 2013, minkä jälkeen komissio pyysi lisätietoja sähköpostitse 24 päivänä toukokuuta 2013. Suomi toimitti pyydetyt tiedot 31 päivänä toukokuuta 2013 sekä 3, 7 ja 10 päivänä kesäkuuta 2013.

(6) Komissio pyysi lisätietoja sähköpostitse 24 päivänä lokakuuta 2013 ja kirjeitse 6 päivänä marraskuuta 2013, ja Suomi vastasi näihin pyyntöihin 8 päivänä marraskuuta 2013 ja 31 päivänä tammikuuta 2014.

([1]) Komission päätös C(2015) 80 final, annettu 16 päivänä tammikuuta 2015 (EUVL C 116, 10.4.2015, s. 22).
([2]) Ks. alaviite 1.

(7) Komissio pyysi lisätietoja sähköpostitse 27 päivänä helmikuuta 2014 ja 3 päivänä huhtikuuta 2014, ja Suomi vastasi näihin pyyntöihin sähköpostitse 5 päivänä maaliskuuta 2014 ja 11 päivänä huhtikuuta 2014.

(8) Komission yksiköt tapasivat kantelijat ja niiden lailliset edustajat 29 päivänä tammikuuta 2014 ja 14 päivänä lokakuuta 2014.

(9) Komissio ilmoitti Suomelle 16 päivänä tammikuuta 2015 päivätyllä kirjeellä päättäneensä aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn, joka koskee väitettyä tukea, jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'.

(10) Menettelyn aloittamista koskeva päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([3]). Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä yksilöidyistä toimenpiteistä.

(11) Suomi esitti menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä huomautuksia 18 päivänä maaliskuuta 2015, 18 päivänä kesäkuuta 2015 ja 6 päivänä marraskuuta 2015.

(12) Komissio sai huomautuksia kantelijoilta 8 päivänä toukokuuta 2015 ja toimitti ne 20 päivänä toukokuuta 2015 Suomelle, jolle annettiin mahdollisuus vastata niihin. Suomi vastasi kantelijoiden esittämiin huomautuksiin 12 päivänä elokuuta 2015 ja 10 päivänä syyskuuta 2015 päivätyillä kirjeillä.

(13) Komissio pyysi lisätietoja Suomelta 27 päivänä toukokuuta 2016, 15 päivänä syyskuuta 2016, 13 päivänä lokakuuta 2016 ja 21 päivänä joulukuuta 2016. Suomi vastasi 23 päivänä kesäkuuta 2016, 2 päivänä syyskuuta 2016, 24 päivänä lokakuuta 2016, 26 päivänä lokakuuta 2016, 8 päivänä joulukuuta 2016 ja 13 päivänä tammikuuta 2017.

(14) Komissio tapasi kantelijat ja niiden lailliset edustajat 16 päivänä helmikuuta 2017.

(15) Komissio pyysi lisätietoja Suomelta 31 päivänä lokakuuta 2017 ja 21 päivänä joulukuuta 2017. Suomi vastasi 9 päivänä marraskuuta 2017 ja 16 päivänä helmikuuta 2018.

(16) Komissio tapasi Suomen viranomaiset 19 päivänä maaliskuuta 2018. Suomi toimitti lisähuomautuksia 10 päivänä huhtikuuta 2018.

2. **TAUSTA**

2.1 **Kantelijat**

(17) Nobina AB on Pohjoismaiden suurin julkisia bussiliikennepalveluja tarjoava yhtiö ja kuuluu Euroopan kymmenen suurimman julkista liikennettä harjoittavan yhtiön joukkoon. Se toimii alueellisen ja alueiden välisen liikenteen segmenteillä. Sen markkinaosuus Pohjoismaiden alueellisen liikenteen segmentillä oli 16 prosenttia vuosina 2015–2016 (laskettuna bussien määrän perusteella). Samalla ajanjaksolla sen kuljettama matkustajamäärä oli noin 377 miljoonaa henkilöä. Vuosina 2015–2016 Nobina AB:n tulos verojen jälkeen oli noin neljä miljoonaa Ruotsin kruunua (noin 0,4 miljoonaa euroa).

(18) Nobina AB:n päämarkkina-alue on Ruotsi, missä se toimii Nobina Sverige AB:nä. Nobina AB:n Ruotsissa toteutuneen myynnin osuus oli vuosina 2015–2016 noin 71 prosenttia sen kokonaismyynnistä ja markkinaosuus Ruotsissa 30 prosenttia (bussien määrän mukaan mitattuna). Samalla ajanjaksolla Nobina AB:n Suomessa toimivan tytäryhtiön Nobina Finland Oy:n toteutuneen myynnin osuus oli noin 11 prosenttia sen kokonaismyynnistä ja markkinaosuus Suomessa 19,1 prosenttia (palvelujen arvon mukaan mitattuna).

2.2 **Tuensaaja**

(19) HelB perustettiin 1 päivänä tammikuuta 2005, kun Helsingin kaupungin omistama liikenneyhtiö Suomen Turistiauto Oy, jäljempänä 'STA', hankki Helsingin kaupungin, jäljempänä 'kaupunki', erillisen liiketoimintayksikön HKL-Bussiliikenteen varat ja vastuut, minkä jälkeen sen nimeksi muutettiin HelB. HelB liikennöi bussireittejä Helsingin alueella ja tarjosi tilausajokuljetuksia ja bussien leasingpalveluja. Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekemisen aikoihin sillä oli noin 380 bussin kalusto.

(20) HKL-Bussiliikenne perustettiin vuonna 1995 kaupungin liikennelaitoksen eriytetyksi yksiköksi. Taulukossa 1 esitetään keskeiset numerotiedot HKL-Bussiliikenteen taloudellisesta tilanteesta ennen kuin STA osti sen.

([3]) Ks. alaviite 1.

Taulukko 1

Keskeisiä numerotietoja HKL-Bussiliikenteestä (tuhansina euroina)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nettoliikevaihto	49 490	49 612	51 936	53 759	58 129	62 863
Liikevoitto	1 724	512	-917	- 1 095	-35	447
Tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja	-374	- 1 533	- 3 036	- 3 144	- 1 738	- 1 086

Lähde: HKL-Bussiliikenteen tilinpäätöstiedot.

(21) STA oli kaupungin omistama yksityinen osakeyhtiö, joka tarjosi liikennepalveluja. Taulukossa 2 esitetään keskeiset numerotiedot STA:n taloudellisesta tilanteesta ennen kuin se hankki HKL-Bussiliikenteen ja muutti nimekseen HelB.

Taulukko 2

Keskeisiä numerotietoja STA:sta (tuhansina euroina)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nettoliikevaihto	29 460	32 187	34 069	29 921	29 511	25 674
Liikevoitto	-777	-624	- 1 139	- 2 334	- 2 892	- 2 546
Tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja	- 1 109	- 1 085	- 1 638	- 2 366	- 3 220	- 2 833

Lähde: STA:n tilinpäätöstiedot.

(22) Kaupunki omisti HelB:n kokonaan joulukuuhun 2015 asti. Taulukossa 3 esitetään keskeiset numerotiedot HelB:n taloudellisesta tilanteesta vuosina 2005–2014.

Taulukko 3

Keskeisiä numerotietoja HelB:stä (tuhansina euroina)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nettoliikevaihto	85 134	88 169	90 194	91 913	98 164	93 641	91 506	99 407	89 943	80 696
Liikevoitto	- 2 214	- 1 590	- 2 399	- 8 470	- 4 319	- 3 621	- 6 136	- 1 941	- 1 511	- 4 498
Tulos ennen tilinpäätössiir-toja ja veroja	- 2 842	- 2 321	- 2 231	- 7 505	- 3 768	- 3 308	- 6 123	- 1 845	111	- 7 031

Lähde: HelB:n tilinpäätöstiedot.

(23) HelB myytiin ([4]) 14 päivänä joulukuuta 2015 yksityiselle bussiliikenteen harjoittajalle Viikin Linja Oy:lle, jäljempänä 'ostaja', joka on kantelijoiden kilpailija ja Koiviston Auto Groupin, jäljempänä 'KAG', omistama Suomen suurin bussiliikenteen harjoittaja. KAG:n arvioitu markkinaosuus Suomessa oli vuonna 2016 kaikkiaan 21,9 prosenttia (palvelujen arvon perusteella) ja voitto verojen jälkeen 3,8 miljoonaa euroa.

([4]) Tarkemmat tiedot transaktiosta on johdanto-osan 45–49 kappaleessa.

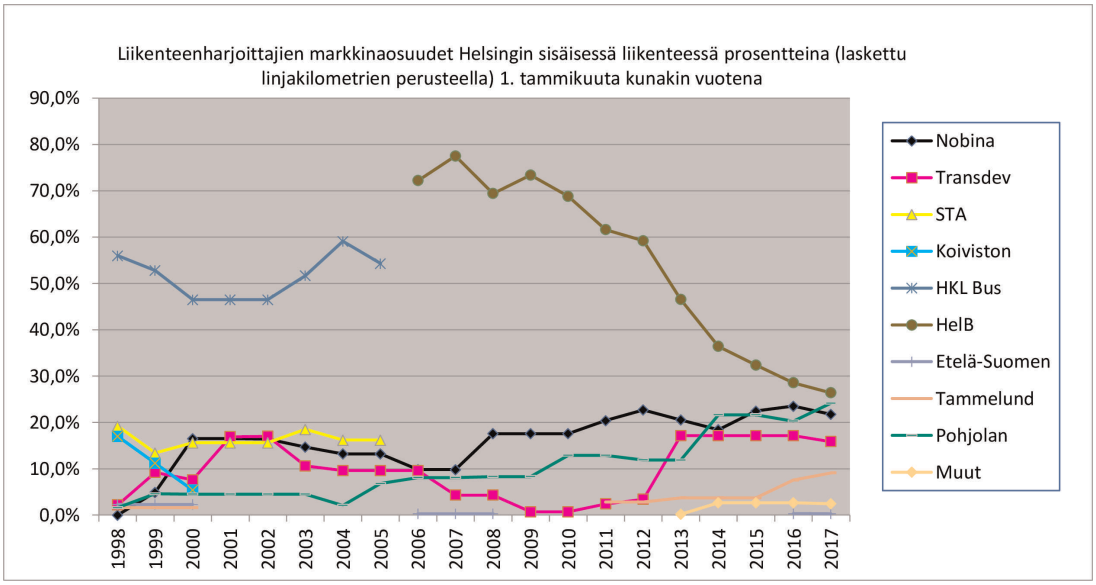
2.3 **Helsingin sisäisen liikenteen markkinat**

(24) Helsingin sisäisen liikenteen bussilinjat kilpailutettiin ensimmäisen kerran vuonna 1998 ([5]). Joukkoliikenteen suunnittelusta ja joukkoliikennepalvelujen hankinnasta pääkaupunkiseudulla ja Helsingin kaupungissa vastaa Helsingin seudun liikenne.

(25) HelB:n lisäksi Helsingin bussiliikenteessä toimii useita muitakin yhtiöitä, erityisesti Nobina Finland Oy ja Veolia Transport Finland Oy. Jäljempänä olevassa kaaviossa esitetään eri bussiliikenteen harjoittajien osuudet Helsingin sisäisen bussiliikenteen markkinoista.

Taulukko 4

Liikenteenharjoittajien markkinaosuudet Helsingin sisäisessä liikenteessä prosentteina (linjakilometrien perusteella) 1. tammikuuta kunakin vuotena



Lähde: Nobina

3. **TOIMENPITEIDEN KUVAUS**

3.1 **Vuonna 2002 myönnetty kalustolaina**

(26) Kaupunki myönsi 6 päivänä toukokuuta 2002 HKL-Bussiliikenteelle 14,5 miljoonan euron kalustolainan bussikaluston hankinnan rahoittamiseksi. Laina maksettiin seuraavasti: 13 miljoonaa euroa 24 päivänä toukokuuta 2002, 1 miljoona euroa 31 päivänä elokuuta 2002 ja 0,5 miljoonaa euroa 30 päivänä syyskuuta 2002. Laina oli tarkoitus maksaa takaisin 12 vuoden kuluessa, ja lyhennysvapaata oli kaksi vuotta. Koroksi määritettiin 12 kuukauden Euribor-korko lisättynä 0,05 prosentin marginaalilla. Kaupungilla oli oikeus tarkistaa korkoa ensimmäisestä maksuerästä lähtien viiden vuoden välein eli 24 päivänä toukokuuta 2007 ja 24 päivänä toukokuuta 2012. Korko erääntyi vuodesta 2002 lähtien joka vuosi 31 päivänä joulukuuta, ja pääoma oli maksettava takaisin vuosittain 12 samansuuruisessa erässä 31 päivästä joulukuuta 2004 alkaen. Lainalle ei asetettu vakuuksia.

(27) HelB otti 1 päivänä tammikuuta 2005 vastuulleen HKL-Bussiliikenteelle myönnetyn kalustolainan, jonka ehdot pysyivät muuttumattomina, paitsi että vuosina 2005 ja 2006 ei tarvinnut suorittaa lyhennyksiä.

(28) Kaupunki päätti 1 päivänä lokakuuta 2007 pidentää kalustolainan takaisinmaksuaikaa 31 päivään joulukuuta 2023 (eli kahdeksalla vuodella alkuperäiseen aikatauluun verrattuna).

(29) HelB maksoi koron ja 3,8 miljoonaa euroa kalustolainan pääomasta. Kaupunki vapautti 13 päivänä tammikuuta 2016 HelB:n ([6]) velvollisuudesta maksaa lainan jäljellä oleva pääoma eli 10,7 miljoonaa euroa. Tämä tapahtui sen jälkeen, kun HelB:n liiketoiminta ja toiminimi ”Helsingin Bussiliikenne” oli myyty Viikin Linja Oy:lle (ks. johdanto-osan 45–49 kappale).

([5]) Pääkaupunkiseudun bussiliikenne (mukaan luettuina Espoo ja Vantaa) avattiin ensimmäistä kertaa kilpailulle 1994. Helsingin sisäisen bussiliikenteen markkinat koskevat ainoastaan Helsinkiä, eivät Espoota ja Vantaata.

([6]) HelB oli tuolloin jo vaihtanut nimekseen Helsingin kaupungin Linja-autotoiminta Oy (ks. johdanto-osan 47 kappale).

3.2 **Vuonna 2005 myönnetty pääomalaina**

(30) Kun HelB perustettiin 1 päivänä tammikuuta 2005, se otti vastuulleen seuraavat HKL-Bussiliikenteen ja STA:n velat:

a) kaupungin vuonna 1994 myöntämän 16,3 miljoonan euron ”perustamislainan”, josta 12,3 miljoonaa euroa oli HKL-Bussiliikenteen taseessa vielä 31 päivänä joulukuuta 2004 (”perustamislainan” tärkeimmät ehdot olivat 9 prosentin korko, 25 vuoden laina-aika ja ei vakuuksia);

b) kaupungin HKL-Bussiliikenteeseen tekemästä alkupääomasijoituksesta peräisin olleen STA:n velan, josta oli 31 päivänä joulukuuta 2004 jäljellä 3,6 miljoonaa euroa.

Kaupunki päätti jälleenrahoittaa nämä velat muuttamalla ne 15 893 700,37 euron pääomalainaksi (31 päivänä joulukuuta 2004 se muutti jäljellä olevan 12 255 223,50 euron ”perustamislainan” ja 18 päivänä huhtikuuta 2006 STA:n 3 638 476,87 euron velan).

(31) Pääomalainan korko oli 6 prosenttia. Laina oli maksettava takaisin vain, jos osakepääoma ja muut taseen jakokelvottomat erät oli katettu kokonaan, ja vain niiltä osin. Toisin sanoen niin kauan kuin yritys tuotti tiettynä tilikautena tappiota tai ei tuottanut sellaista voittoa, joka yhdessä pääomalainojen summan kanssa ylittäisi sen kertyneet tappiot, pääomalainaa ei tarvinnut maksaa takaisin. Maksamaton korko pääomitettiin. Laina oli kaikkia muita lainoja huonommassa etuoikeusasemassa, sille ei asetettu vakuutta eikä laina-aikaa ollut rajattu.

(32) Pääomalainaa ei maksettu takaisin (ei pääomaa eikä korkoa). Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen kaupunki muutti sen 11 päivänä joulukuuta 2015 HelB:n omaksi pääomaksi.

3.3 **Vuonna 2011 myönnetty pääomalaina**

(33) Kaupunki myönsi 31 päivänä tammikuuta 2011 HelB:lle toisen, 5,8 miljoonan euron pääomalainan samoilla ehdoilla kuin vuonna 2005 myönnetyn pääomalainan. Erityisesti vuonna 2011 myönnetty pääomalaina oli maksettava takaisin vain, jos HelB tuottaisi riittävästi voittoa, se oli muita lainoja huonommassa etuoikeusasemassa, sille ei asetettu vakuuksia eikä sen laina-aikaa ollut rajattu. Lainaa käytettiin HelB:n maksuvalmiuden varmistamiseen.

(34) Vuonna 2011 myönnettyä pääomalainaa ei maksettu takaisin, ja muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen kaupunki muutti sen 11 päivänä joulukuuta 2015 HelB:n omaksi pääomaksi.

3.4 **Vuonna 2012 myönnetty pääomalaina**

(35) Kaupunki myönsi 23 päivänä toukokuuta 2012 HelB:lle kolmannen, 8 miljoonan euron pääomalainan samoilla ehdoilla kuin vuosina 2005 ja 2011 myönnetyt pääomalainat.

(36) Myöskään vuonna 2012 myönnettyä pääomalainaa ei maksettu takaisin, ja muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen kaupunki muutti sen 11 päivänä joulukuuta 2015 HelB:n omaksi pääomaksi.

3.5 **Muut toimenpiteet**

(37) Tässä päätöksessä ei tarkastella vuosina 2005, 2011 ja 2012 myönnettyjen pääomalainojen muuntamista omaksi pääomaksi, mikä tapahtui virallisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen. Tämä päätös ei vaikuta tällaisten myöhempien toimenpiteiden arviointiin.

(38) Tässä päätöksessä ei käsitellä toimenpiteitä, jotka koskevat Ruskeasuon varikkoa, jäljempänä ’varikko’, joka on Helsingin alueella sijaitseva bussivarikko. Kyseisiä toimenpiteitä kuvattiin menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 38–46 kappaleessa. Komissio päätti pitää menettelyn auki näiden toimenpiteiden osalta.

4. **KOMISSION PÄÄTÖS MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISESTA**

(39) Komissio ilmaisi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä epäilynsä siitä, oliko vuoden 2002 kalustolainan korko markkinaehtoinen, koska se perustui kaupungin itsensä markkinoilla saaman lainan korkoon, ottamatta huomioon tuensaajan vaikeaa taloudellista tilannetta.

(40) Komissio katsoi, että järkevä yksityinen sijoittaja olisi arvioinut HKL-Bussiliikenteen luottokelpoisuuden ennen lainan myöntämistä yhtiölle, jotta se voisi olla varma tämän kyvystä maksaa laina takaisin sen erääntyessä. Lisäksi komissio totesi, että vaikka HKL-Bussiliikenne oli kyseiseen aikaan kaupungin liikelaitos, se kuitenkin tarjosi liikennepalveluja markkinoilla, minkä vuoksi sitä olisi pidettävä talouden toimijana, ei pelkkänä julkishallinnon jatkeena. Tältä pohjalta vuoden 2002 kalustolainan antamista ei voitu pitää puhtaasti sisäisenä järjestelynä. Lisäksi komission näkemyksen mukaan vakuuksien puuttumista ei otettu asianmukaisesti huomioon lainasta perittyä korkoa määritettäessä.

(41) Vuoden 2005 pääomalainan osalta komissio katsoi, että ennen uuden seuraajayhtiön (eli HelB:n) perustamista ja 15,9 miljoonan euron pääomalainan myöntämistä sille voittoa tavoitteleva yksityinen sijoittaja olisi harkinnut, olisiko HKL-Bussiliikenteen ja STA:n asettaminen selvitystilaan ollut taloudellisessa mielessä parempi vaihtoehto, kun otetaan huomioon HKL-Bussiliikenteen ja STA:n taloudelliset indikaattorit ennen liiketoiminnan siirtämistä HelB:lle. Komissio epäili myös, olisiko järkevä yksityinen sijoittaja antanut HelB:lle vuonna 2005 pääomalainaa 6 prosentin korolla, kun vakuuksia ei asetettu ja otetaan huomioon HelB:n kummankin edeltäjäyhtiön taloudellinen tilanne ja paikallisten bussiliikennemarkkinoiden tilanne kyseiseen aikaan. Lisäksi komissio totesi, että Suomen antamat esimerkit muille yhtiöille myönnetyistä pääomalainoista eivät olleet täysin vertailukelpoisia vuoden 2005 pääomalainan kanssa.

(42) Vuoden 2011 pääomalainan osalta komissio epäili, voidaanko sitä pitää markkinaehtojen mukaisena HelB:n vaikean taloudellisen tilanteen vuoksi (merkittäviä tappioita, negatiivinen oma pääoma). Komission alustavan päätelmän mukaan järkevä yksityinen sijoittaja ei olisi antanut HelB:lle pääomalainaa 6 prosentin korolla. Koska vuoden 2005 pääomalainaa ei myöskään ollut maksettu takaisin, komissio totesi myös vaikuttavan kyseenalaiselta, olisiko markkinataloussijoittaja tehnyt uuden sijoituksen toisen pääomalainan muodossa.

(43) Myös vuoden 2012 pääomalainan osalta komissio epäili, voitiinko sitä pitää markkinaehtojen mukaisena, koska HelB:n taloudellinen tilanne oli vieläkin huonompi kuin vuonna 2011, jolloin pääomalaina myönnettiin. Komissio katsoi, olevan kyseenalaista, että markkinataloussijoittaja olisi sijoittanut kolmatta kertaa peräkkäin tappiota tuottavaan yritykseen.

(44) Sen vuoksi komissio päätti aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn.

5. **HELB:N MYYNTI MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEN JÄLKEEN**

(45) Kuten johdanto-osan 23 kappaleessa todetaan, HelB myytiin 14 päivänä joulukuuta 2015 Viikin Linja Oy:lle (KAG) ja kauppa tuli voimaan 31 päivänä joulukuuta 2015. Julkista tarjouskilpailua ei järjestetty. Suomen viranomaisten mukaan kaupunki otti yhteyttä useisiin mahdollisiin ostajiin eli Suomen ja ulkomaisilla markkinoilla toimiviin bussiliikenteen harjoittajiin, mutta ainoa tarjous saatiin Viikin Linja Oy:ltä.

(46) Kauppahinnaksi sovittiin 24 210 193 euroa. Kauppaan liittyviin asiakirjoihin sisältyi myös kohta, jonka mukaan ostaja saa täyden korvauksen, jos valtiontukea haetaan perittäväksi takaisin, ja osa myyntihinnasta (1 879 766 euroa) talletettiin sulkutilille. Sulkutilijärjestelmä on voimassa siihen asti, kun käsiteltävänä olevasta valtiontukiasiasta on tehty lopullinen päätös, tai enintään 31 päivään joulukuuta 2022 asti. Lisäksi neuvotteluissa sovittiin lisäkauppahintamekanismista, joka sisällytettiin kauppakirjaan ja jonka perusteella ostaja sitoutui maksamaan myyjälle lisäsuorituksen samalle sulkutilille, jos ennalta määritetyt tuottotasot ylitetään ([7]). Lisäkauppahintamekanismi on voimassa vuosina 2016–2020, ja vuoden 2016 lisäkauppahinnan laskettiin olevan 2 524 302,19 euroa ja vuoden 2017 lisäkauppahinnan 2 558 068,21 euroa.

(47) Kauppakirjan ehtojen mukaan HelB:n toiminimi ”Helsingin Bussiliikenne Oy” siirtyi ostajalle Viikin Linja Oy:lle, joka muutti nimensä ”Helsingin Bussiliikenne Oy:ksi”, jäljempänä ’uusi HelB’. Kaupungin omistama vanha HelB muutti nimensä ”Helsingin kaupungin Linja-autotoiminta Oy:ksi”, jäljempänä ’vanha HelB’. Vaikka vanhan HelB:n kaupparekisteriin merkitty pääasiallinen toimiala ei muuttunut, vanha HelB ei harjoita tällä hetkellä mitään liiketoimintaa eikä sillä ole muuta omaisuutta kuin summat, jotka olisi mahdollista saada sulkutililtä ja lisäkauppahintamekanismin kautta, kuten edellä mainittiin.

([7]) HelB:n myynnistä 21 päivänä syyskuuta 2015 tehdyn kauppakirjan lausekkeessa 3.4 määrätään, että jos vuosina 2016–2020 HelB:n uusi viiden vertailukelpoisen 12 kuukauden pituisen tilikauden käyttökate (EBITDA) ylittää 4 200 000 euroa per tilikausi, ostaja on velvollinen maksamaan näiltä tilikausilta lisäkauppahinnan. Lisäkauppahintaa maksetaan 50 prosenttia määrästä, jolla käyttökate ylittää edellä mainitut 4 200 000 euroa.

(48) Kauppa ei koskenut vanhan HelB:n osakkeita vaan sen koko liiketoimintaa, ja siihen sisältyivät vanhat HelB:n sopimukset (mukaan lukien kuljetuspalvelusopimus Helsingin seudun liikenteen kanssa), tilaukset ja tarjoukset, henkilöstö, käyttöomaisuus ja tavara-varasto, yrityksen liiketoiminnan vaatimat aineettomat oikeudet ja sopimukset sekä tilauksiin ja tarjouksiin, henkilöstöön, omaisuuteen, aineettomaan omaisuuteen ja vuokra- ja lisenssisopimuksiin liittyvät vastuut ja velvollisuudet. Kaikki vanhan HelB:n 918 työntekijää siirtyivät uuteen HelB:hen.

(49) Kalustolaina ja pääomalainat, jotka vanha HelB oli saanut omistajaltaan Helsingin kaupungilta, eivät siirtyneet uudelle HelB:lle. Sen sijaan kaupunki vapautti vanhan HelB:n velvollisuudesta maksaa takaisin jäljellä oleva kalustolainan pääoma 13 päivänä tammikuuta 2016, kuten johdanto-osan 29 kappaleessa mainitaan, ja muunsi pääomalainojen jäljellä olevat summat ([8]) vanhan HelB:n omaksi pääomaksi 11 päivänä joulukuuta 2015.

6. SUOMEN HUOMAUTUKSET MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVASTA PÄÄTÖKSESTÄ

(50) Suomen viranomaisten näkemys on, etteivät edellä kuvatut toimenpiteet ole valtiontukea. Suomi katsoo, että kaupunki antoi HelB:n (sekä HKL-Bussiliikenteen ja STA:n) omistajana rahoituksen HelB:lle markkinaehdoin ja sellaista tuottoa vastaan, joka olisi vallitsevin markkinaehdoin toimivan yksityisen osakkeenomistajan kannalta tyydyttävä.

(51) Suomi väittää, että kun HelB perustettiin vuonna 2005, tarkoituksena oli parantaa HelB:n kannattavuutta ja kilpailukykyä sekä kehitystä tulevaisuudessa niin, että se voisi toimia kannattavana ja laadukkaana julkisen liikenteen harjoittajana. Suomi korostaa myös, että toimenpiteitä olisi arvioitava sitä ajankohtaa vasten, jolloin ne tosiasiassa myönnettiin. Tämän vuoksi Suomi viittaa 28 päivänä helmikuuta 2012 toimittamiinsa tietoihin, joihin kuului luettelo muille yrityksille Suomessa vuosina 2004–2006 myönnettyjen pääomalainojen koroista.

(52) Suomen mukaan se, että HelB:n tulokset eivät ole olleet odotettuja, ei johdu HelB:n heikosta kilpailukyvystä, joka olisi edellyttänyt rahoituksen lisäämistä, vaan pelkästään paikallisten bussiliikennemarkkinoiden vääristyneestä tilanteesta. Julkisesti saatavilla olevien tilinpäätöstietojen mukaan myös muut suuret pääkaupunkiseudulla toimivat bussiliikenteen harjoittajat tekivät tappiota vuosina 2005–2012. Tämän perusteella kaupungin toteuttamat toimet olivat hyvin samankaltaisia kuin markkinoilla toimivien yksityisten yritysten omistajien ja sijoittajien.

(53) Suomi myöntää, että HelB:n taloudellinen tilanne on heikentynyt ajan mittaan ja että vuosina 2008–2010 näytti välttämättömältä toteuttaa toimenpiteitä sen kannattavuuden parantamiseksi muun muassa tekemällä muutoksia hintarakenteeseen ja vähentämällä henkilöstöä. Suomen viranomaiset eivät aiemmissa eli ennen menettelyn aloittamista koskevaa päätöstä esittämissään huomautuksissa pitäneet HelB:tä vaikeuksissa olevana yrityksenä, jollaista tarkoitetaan vuonna 2004 annetuissa yhteisön suuntaviivoissa valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi ([9]), jäljempänä 'vuoden 2004 suuntaviivat'.

6.1 **Tuen olemassaolo**

(54) HKL-Bussiliikenteelle vuonna 2002 myönnetyn kalustolainan osalta Suomi katsoo, että lainan korkoa voidaan pitää markkinaehtoisena pääasiassa siksi, että se oli sidottu markkinakorkoon eli 12 kuukauden Euribor-korkoon.

(55) Lisäksi Suomi pitää todennäköisenä, että HKL-Bussiliikenne olisi saanut lainaa samanlaisilla ehdoilla myös yksityisiltä rahoituslaitoksilta. Suomen mukaan HKL-Bussiliikenne oli kyseiseen aikaan kaupungille kuuluva yksikkö eikä erillinen oikeushenkilö, minkä vuoksi sen luottokelpoisuus olisi ollut sama kuin kaupungin (eli hyvä). Suomen mukaan kalustolainalle asetettu korko perustui kaupungin itsensä samanaikaisesti rahoitusmarkkinoilta ottaman lainan korkoon.

(56) Suomi selosti myös, että kalustolainaa olisi pidettävä puhtaasti kaupungin sisäisenä järjestelynä, koska kaupunki ja HKL-Bussiliikenne olivat saman oikeushenkilön osia. Lainalle ei asetettu vakuutta, koska se oli tällainen sisäinen järjestely.

([8]) Pääomalainojen korkoja lukuun ottamatta, sillä pääomalainasopimusten ehtojen mukaisesti maksettavia korkoja ei ollut, koska vanha HelB tuotti tappioita.

([9]) Yhteisön suuntaviivat valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi (EYVL C 244, 1.10.2004, s. 2).

(57) Lisäksi Suomi esittää, että jos kalustolainan katsotaan olevan valtiontukea (Suomen näkemyksen vastaisesti), tuen olisi katsottava olleen voimassa 1 päivään tammikuuta 2005 asti. Tuolloin HKL-Bussiliikenteen, joka oli kaupunkiin kuuluva yksikkö eikä erillinen oikeushenkilö, seuraajaksi tuli kaupungin omistama yritys HelB, joka on oma oikeushenkilönsä. Väitteensä tueksi Suomi viittaa komission yksikköjen kirjeeseen aiemmassa tapauksessa, jossa komissio katsoi, että kunnan omistamien laitosten hyväksi Suomessa myönnetyt toimenpiteet (vapautus tietyistä veroista, alv-palautus ja rajaton valtiontakaus valtio-omistuksen ja siihen liittyvän konkurssiriskin puuttumisen seurauksena) vaikuttivat olevan SEUT-sopimuksen 108 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua voimassa olevaa tukea, koska ne on myönnetty ennen Suomen liittymistä unioniin ([10]).

(58) Kalustolainan laina-ajan pidentämisen vuonna 2007 Suomi esittää olleen perusteltua siksi, että se oli vaihtuvakorkoinen laina, ja [perus]korot nousivat vuonna 2007 ja niiden odotettiin nousevan edelleen. Korkojen laskemista nykyiselle alhaiselle tasolle ei voitu tuolloin ennakoida.

(59) Vuoden 2005 pääomalainan Suomi ei katso olleen uusi laina vaan puhtaasti tekninen menettely, jossa HKL-Bussiliikenteen taseeseen yli kymmenen vuoden ajan sisältynyt ”perustamislaina” muutettiin pääomalainaksi. Tämän menettelyn tarkoituksena oli varmistaa Suomen yhtiöoikeuden noudattaminen, koska sen mukaan kunnan omistaman yhtiön ”perustamislainaa” ei voinut jättää osakeyhtiön taseeseen. Pääomalaina on normaali osakeyhtiöiden osakkaiden antaman rahoituksen muoto.

(60) Vuoden 2005 pääomalainan 6 prosentin korosta Suomi toteaa, että se oli sama kuin HKL-Bussiliikenteen ”perustamislainan” korko. Ottaen huomioon, että Suomen mielestä tämä oli pelkkä tekninen muutos eikä uusi rahoitusjärjestely, samaa korkoa on pidettävä perusteltuna. Suomi korostaa myös arvioineensa ensin laajasti muille toimijoille samaan aikaan myönnettyjä pääomalainoja. Niiden korot vaihtelivat 4,7 prosentista 7,539 prosenttiin. Kaikki arvioinnissa mainitut pääomalainat olivat vakuudettomia ja etuoikeudeltaan huonompia, kuten laki vaatii, ja siksi Suomi katsoo niiden olevan vertailukelpoinen viiteryhmä.

(61) Vuoden 2011 pääomalainasta Suomi väittää edelleen, että sitä olisi pidettävä pitkäaikaisen konserniomistajan myöntämänä lainana, ei ulkopuolisen sijoittajan yksittäisenä lyhytaikaisena rahoituspäätöksenä. Suomi myöntää, että HelB:n taloudellinen tilanne oli tuohon aikaan huono ja sen korjaaminen edellytti nopeaa lisärahoitusta. HelB toteutti myös vuosina 2008–2010 kannattavuutensa parantamiseksi toimenpiteitä, joihin kuuluivat yhtiön kulujen vähentäminen, hintarakenteen muuttaminen, sovellettavan työehtosopimuksen muuttaminen, henkilöstön vähentäminen ja yhden varikon (Koskelan varikko) sulkeminen. Suomi painottaa, että vuoden 2011 pääomalaina oli kaupungin ensimmäinen toimenpide, joka toteutettiin HelB:n vaikean taloudellisen tilanteen helpottamiseksi.

(62) Suomi antoi esimerkin pääomalainasta, joka myönnettiin toiselle yritykselle vuosina 2011–2012 ja jonka korko oli 6 kuukauden Euribor + 4,75 prosenttia. Koska vuoden 2011 pääomalainan korko (6 prosenttia) oli suurempi, Suomi katsoo sen olevan markkinaehtoinen.

(63) Lisäksi Suomi väittää, että ottaen huomioon kansallisen lainsäädännön erityiset pääomalainoja koskevat säännökset, markkinaehtoisuutta määritettäessä ei sinällään voida pitää merkittävänä tekijänä sitä, että vuoden 2005 pääomalainaa ei ollut maksettu takaisin siihen mennessä, kun vuoden 2011 pääomalaina myönnettiin.

(64) Suomi katsoo, että vuoden 2012 pääomalaina on pääosin sama kuin vuoden 2011 laina. Suomen mukaan se ei ollut valtiontukea vaan perusteltu osakkaan rahoitustoimenpide, jolla se varmisti kokonaan omistuksessaan olevan tytäryhtiönsä maksuvalmiuden. Vuoden 2012 pääomalainan koron suhteen Suomi viittaa vuoden 2011 pääomalainaa koskeviin huomautuksiinsa. Suomi esittää, että koska vuoden 2012 pääomalaina myönnettiin vasta lokakuussa 2011 tehdyn kantelun jälkeen, kaupunginhallitus edellytti, että vuoden 2012 pääomalaina myönnetään markkinaehtoisesti. Sen vuoksi vuoden 2012 pääomalaina ei Suomen mukaan ole valtiontukea eikä sitä tarvitse ilmoittaa komissiolle tämän hyväksynnän saamiseksi.

([10]) Komissio tiedotti 14 päivänä huhtikuuta 2010 päivätyssä kirjeessään Suomelle alustavan näkemyksensä asiassa SA.30679 (E 2/2010), *Tuki kunnallisille liikelaitoksille Suomessa*. Se katsoi, että kyseinen tuki ei kenties enää sovellu sisämarkkinoille, ja pyysi Suomea muuttamaan tuen perustana olevaa lainsäädäntöä niin, että taloudellista toimintaa harjoittavat kunnalliset liikelaitokset eivät enää voi saada tällaista tukea. Suomi muutti lainsäädäntöään, ja muutosten jälkeen komissio päätti 1 päivänä huhtikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä asian käsittelyn.

6.2 **Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille**

(65) Suomi ei esittänyt mitään perusteluja tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille toistaessaan alustavassa arviointivaiheessa ilmaisemansa kannan, jonka mukaan käsiteltävänä olevat toimenpiteet eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, koska ne toteutettiin markkinaehtoisesti.

6.3 **Taloudellinen jatkuvuus**

(66) Suomi väittää, että vanhan ja uuden HelB:n välillä ei ole mitään taloudellista jatkuvuutta, koska vanhan HelB:n liiketoiminnan myyminen tulkitaan liiketoimintakaupaksi.

(67) Suomi väittää myös, että vaikka vanhan HelB:n liiketoimintaa ei myyty avoimen, läpinäkyvän, syrjimättömän ja ehtoja sisältämättömän tarjouskilpailumenettelyn kautta, myyntihanke julkaistiin niin laajasti, että kauppahinta, joka määritettiin tarjouksen ja tarjoukseen annetun vastauksen perusteella ja neuvottelun aikana, vastaa HelB:n liiketoimintojen markkina-arvoa. Tämän tueksi Suomi esittää vielä riippumattoman ulkopuolisen asiantuntijan, Inspira Oy:n, tekemän arvion, jonka mukaan sovittu kauppahinta on linjassa useimpien arvostusmenetelmien avulla laskettujen arvojen kanssa.

7. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET**

(68) Kantelijat esittivät huomautuksia menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä yhteisellä kirjeellä, joka on päivätty 8 päivänä toukokuuta 2015. Ne hyväksyivät tosiseikat ja perustelut, jotka komissio esitti päätöksessä.

(69) Kantelijat painottivat, että [vanha] HelB voidaan selvästi luokitella vuoden 2004 suuntaviivoissa sekä vuonna 2014 annetuissa suuntaviivoissa valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen ([11]), jäljempänä 'vuoden 2014 suuntaviivat', tarkoitetuksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi. Kantelijoiden mukaan sama koskee vuonna 1999 annettujen yhteisön suuntaviivojen valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi ([12]), jäljempänä 'vuoden 1999 suuntaviivat', mukaan HKL-Bussiliikennettä.

(70) Kantelijoiden mukaan on periaatteessa katsottava, että valtiontuen myöntäminen vaikeuksissa olevalle yritykselle antaa kyseiselle yritykselle taloudellisen edun. Valtio ei todennäköisesti noudata normaalia markkinakuria tukiessaan yrityksiä, jotka eivät ole pitkällä aikavälillä elinkelpoisia, kuten HelB, koska mikään järkevästi toimiva yksityinen sijoittaja ei olisi myöntänyt kyseisiä toimenpiteitä HelB:lle.

(71) Erityisesti vuoden 2002 kalustolainasta järkevä yksityinen sijoittaja olisi vaatinut suurempaa korkoa kuin se, millä julkinen viranomainen itse sai lainaa rahoitusmarkkinoilta. Mikään yksityinen luotottaja ei myöskään olisi siirtänyt lainaa juuri perustetulle yritykselle, kuten HelB:lle vuonna 2005, samoin ehdoin kuin alun perin sen vakiintuneelle edeltäjälle, tässä tapauksessa HKL-Bussiliikenteelle. Kantelijat toivat myös esiin sen, että mikään järkevä yksityinen sijoittaa ei olisi hyväksynyt lainan lyhennysten toistuvia lykkäyksiä tarkistamatta korkoa ylöspäin.

(72) Vuoden 2005 pääomalainasta kantelijat väittävät, että koska sekä HKL-Bussiliikenne että STA tekivät tappiota ennen HelB:n perustamista, yksityinen sijoittaja olisi ennemminkin luopunut tällaisesta sijoituksesta kuin tarjonnut lisärahoitusta. Näin ollen koko vuoden 2005 pääomalaina on katsottava taloudelliseksi eduksi, jota HelB ei olisi missään tapauksessa saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Silloinkin, jos yksityinen sijoittaja olisi suostunut antamaan rahoitusta, se ei olisi ikinä myöntänyt sitä HelB:lle tarjotuin ehdoin eli 6 prosentin korolla ja ilman vakuuksia.

(73) Vuosien 2011 ja 2012 pääomalainoista kantelijat toteavat, että niiden myöntämisen ajankohtana HelB:n taloudellinen tilanne oli erittäin huono, mistä kaupunki oli täysin tietoinen. Kantelijoiden mukaan HelB:n ei kuitenkaan tarvinnut maksaa korkoa tai lyhennyksiä vuoden 2005 pääomalainasta. Tällaisissa olosuhteissa mikään lainanantaja ei olisi ollut valmis ottamaan lainariskiä, ja siten vuosien 2011 ja 2012 pääomalainojen yhteissumma on katsottava valtiontueksi.

([11]) Suuntaviivat valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen (EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1).

([12]) Yhteisön suuntaviivat valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi (EYVL C 288, 9.10.1999, s. 2).

(74) Lopuksi kantelijat väittävät, että vanhan ja uuden HelB:n välillä on selvä taloudellinen jatkuvuus ottaen huomioon kaupan soveltamisalan, kilpailutuksen puuttumisen ja muut olennaiset kriteerit.

8. SUOMEN HUOMAUTUKSET KANTELIJOIDEN ESITTÄMISTÄ HUOMAUTUKSISTA

(75) Suomi katsoo, että kantelijoiden huomautuksissa toistetaan suurelta osin väitteitä, jotka on jo esitetty menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä, ja viittaa siksi 17 päivänä maaliskuuta 2015 antamaansa vastaukseen. Suomi toimitti seuraavat lisähuomautukset, jotka liittyvät kantelijoiden edellä mainittuihin huomautuksiin.

(76) Vastauksena kantelijoiden huomautuksiin, joiden mukaan kaupunki ei toiminut markkinasijoittajan tavoin, Suomi huomautti, että markkinatalouden sijoittajaperiaatetta olisi tulkittava niin, että otetaan huomioon omistajan etu omistamaansa yritykseen sijoitetun pääoman suojaamisessa ja pitkän aikavälin kannattavuuteen pyrkiminen. Omistajana kaupunkia olisi verrattava markkinatoimijaan, joka yrittää suojata sijoituksensa, eikä teoreettiseen sijoittajaan, jolla ei ole tällaista aiempaa riskiä. Suomen mukaan kaupunki on omistajana toiminut samalla tavalla ja samoissa markkinaolosuhteissa kuin muutkin Helsingin paikallisbussiliikenteen markkinoilla toimivien yhtiöiden omistajat, kuten Nobina itse.

(77) Kantelijoiden vuoden 2011 ja 2012 pääomalainoista esittämien huomautusten osalta Suomi viittaa ulkopuolisen asiantuntijan vuonna 2015 tekemään tutkimukseen (ks. johdanto-osan 174 kappale), jonka mukaan lainat olivat markkinaehtoisia. Jos lainojen kuitenkin katsotaan olevan valtiontukea (Suomen kannan vastaisesti), Suomi katsoo, että tällainen tuki olisi rajattava summaan, joka muodostuu tosiasiallisesti sovelletun koron ja markkinakoron erotuksesta (eikä vastaavaan lainojen kokonaissummaan, kuten kantelijat esittävät).

9. TUEN OLEMASSAOLO

(78) Tämä päätös koskee valtiontuen olemassaoloa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla ja sitä, olisiko tällainen tuki sisämarkkinoille soveltuva, sekä sitä, onko vanhan HelB:n, nykyisen Helsingin kaupungin Linja-autotoiminta Oy:n, ja uuden HelB:n, joka on nykyään KAG:n osa, välillä taloudellinen jatkuvuus.

(79) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.

(80) Näin ollen toimenpide on valtiontukea, jos se täyttää kaikki seuraavat ehdot: i) se johtuu valtiosta ja rahoitetaan valtion varoista, ii) se on valikoivaa, iii) se antaa yritykselle taloudellisen edun ja iv) se vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

9.1 Toimenpide 1 – vuoden 2002 kalustolaina HKL-Bussiliikenteelle

(81) Ensinnäkin valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan silloin kun, tuensaaja on yritys. Euroopan unionin tuomioistuin on johdonmukaisesti määritellyt yritykset taloudellista toimintaa harjoittaviksi yksiköiksi riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta ([13]). Tietyn yksikön luokittelu yritykseksi riippuu näin ollen täysin sen toiminnan luonteesta eikä sen kansallisen lainsäädännön mukaisesta muodosta. Yksikköä, joka on muodollisesti julkishallinnon osa, voidaan kuitenkin joutua pitämään SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna yrityksenä. Ainoa merkityksellinen kriteeri on, harjoittaako yksikkö taloudellista toimintaa.

([13]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.9.2000, *Pavlov ym.*, yhdistetyt asiat C-180/98–C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, 74 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 10.1.2006, *Cassa di Risparmio di Firenze SpA ym.*, C-222/04, ECLI:EU: C:2006:8, 107 kohta.

(82) Suomi väittää, että kalustolainan myöntämisajankohtana HKL-Bussiliikenne ei ollut yritys eikä Suomen lain mukaan erillinen oikeushenkilö vaan kaupungin sisäisen liiketoimintayksikön (HKL) tulosyksikkö ([14]). Näin ollen kalustolainaa olisi pidettävä kaupungin sisäisenä järjestelynä. Tällä ilmeisesti tarkoitetaan, että toimenpiteeseen ei pitäisi soveltaa valtiontukisääntöjä.

(83) Komissio ei yhdy tähän näkemykseen. Vaikka HKL-Bussiliikenne oli muodollisesti osa kaupunkia, se oli kuitenkin talouden toimija (kuten Suomi itse tunnustaa), joka osallistui bussiliikennepalvelujen tarjontaan kilpailuun perustuvilla markkinoilla, eikä julkinen viranomainen, joka harjoitti valtion keskeisiä toimintoja. HKL-Bussiliikenne harjoitti selvästi taloudellista toimintaa, ja siksi sen on sen virallisesta oikeudellisesta muodosta riippumatta katsottava olevan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys. Näin ollen valtiontukisäännöt koskevat myös HKL-Bussiliikennettä. On sanomattakin selvää, että ne koskevat myös HelB:tä, joka oli kaupungista erillinen oikeushenkilö ja harjoitti samantyyppistä taloudellista toimintaa kuin edeltäjänsä.

(84) Suomi väittää myös, että kalustolainaa olisi pidettävä olemassa olevana tukena vastaavasti kuin toimenpiteitä, jotka on myönnetty kunnan omistamien laitosten eduksi (ks. johdanto-osan 57 kappale). Komissio katsoo, että nämä toimenpiteet olivat olemassa ennen Suomen liittymistä unioniin 1 päivänä tammikuuta 1995 (esimerkiksi vapautus varainsiirtoverosta vuodesta 1943, vapautus kiinteistöverosta vuodesta 1992 ja vapautus tuloverosta vuodesta 1974). Kalustolaina sen sijaan myönnettiin 6 päivänä toukokuuta 2002 eli yli seitsemän vuotta liittymisen jälkeen. Näin ollen se ei selvästikään ole olemassa olevaa tukea.

9.1.1 *Valtion varat ja valtion toiminnaksi katsominen*

(85) Kaupunki myönsi kalustolainan suoraan HKL-Bussiliikenteelle, ja HelB otti sen vastuulleen vuonna 2005 ja rahoitti sen omasta talousarviostaan. SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion varoja ovat jäsenvaltion ja sen julkisten viranomaisten varat sekä niiden julkisten yritysten varat, joissa julkiset viranomaiset voivat käyttää määräysvaltaa joko suoraan tai välillisesti. Tämän määritelmän mukaan toimenpiteeseen liittyy selvästi valtion varoja ja se on valtion toimintaa. Suomi ei kiistä tätä.

9.1.2 *Tuen valikoivuus*

(86) Kaupunki myönsi kalustolainan pelkästään HKL-Bussiliikenteelle; HelB otti sen vastuulleen vuonna 2005. Näin ollen kalustolaina myönnettiin täysin tapauskohtaisesti yhdelle yritykselle, eikä se ollut saatavilla Helsingin alueen muille bussiliikenteen alalla toimiville yrityksille, jotka olivat oikeudellisesti ja tosiasiallisesti rinnastettavassa tilanteessa, tai muiden alojen yrityksille. Yksikään vastaava yritys ei voinut saada etua samanlaisesta toimenpiteestä, joka myönnettiin HKL-Bussiliikenteelle, minkä vuoksi yksikään tällainen yritys ei saanut vastaavaa etua. Näin ollen toimenpide oli valikoiva.

9.1.3 *Taloudellisen edun olemassaolo*

(87) Julkisyhteisöjen toteuttamat taloudelliset transaktiot eivät anna etua, eivätkä näin ollen ole valtiontukea, jos niissä noudatetaan tavanomaisia markkinaehtoja ([15]). Jotta voidaan määrittää, onko transaktio suoritettu tavanomaisin markkinaehdoin, julkisyhteisön toimintaa on verrattava vastaavassa tilanteessa olevan hypoteettisen yksityisen talouden toimijan toimintaan (niin sanottu markkinataloustoimijaa koskeva testi). Unionin tuomioistuimet ovat kehittäneet erityyppisille taloudellisille transaktioille erityisiä markkinataloustoimijaa koskevia testejä, erityisesti ”markkinataloussijoittajaperiaatteen”, jonka avulla tunnistetaan taloudellisen edun olemassaolo julkisissa pääomasijoituksissa ([16]), ja ”yksityisen velkojan testin”, jota käytetään, kun kyseisiin transaktioihin liittyy velkaa ([17]).

([14]) Suomi ei ole toimittanut tarkempia tietoja asiasta. Tulosyksikkö on yleensä organisaation osa, jonka taloudellista tulosta mitataan erikseen muista osista. Johdon laskentatoimi organisoidaan siten, että tulot ja kustannukset voidaan osoittaa asianmukaisesti tulosyksikölle. Tämä ei välttämättä tarkoita sitä, että tulosyksikkö laatisi omat lakisääteiset tilinpäätökset.

([15]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11.7.1996, *SFEI ym.*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60 ja 61 kohta.

([16]) Ks. esimerkiksi yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1990, *Belgia v. komissio (Tubemeuse)*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 29 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1991, *Italia v. komissio (Alfa Romeo)*, C-305/89, ECLI:EU: C:1991:142, 18 ja 19 kohta; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 30.4.1998, *Cityflyer Express v. komissio*, T-16/96, ECLI:EU: T:1998:78, 51 kohta; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 21.1.1999, *Neue Maxhütte Stahlwerke ja Lech-Stahlwerke v. komissio*, yhdistetyt asiat T-129/95, T-2/96 ja T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, 104 kohta; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 6.3.2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen v. komissio*, yhdistetyt asiat T-228/99 ja T-233/99, ECLI:EU: T:2003:57.

([17]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 22.11.2007, *Espanja v. komissio*, C-525/04 P, ECLI:EU:C:2007:698; unionin tuomioistuimen tuomio 24.1.2013, *Frucona v. komissio*, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.6.1999, *DMTransport*, C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332.

(88) Käsiteltävänä olevan toimenpiteen osalta komission on siten tutkittava, toimiko HKL-Bussiliikenteelle kalustolainan, jonka HelB otti myöhemmin vastuulleen, sovituin ehdoin myöntänyt kaupunki niin kuin hypoteettinen yksityinen velkoja olisi toiminut vastaavassa tilanteessa.

(89) Ensinnäkin järkevä yksityinen velkoja olisi ennen lainan myöntämistä tehnyt mahdollisen velallisen luottokelpoisuuden arvioinnin ja sen perusteella päättänyt lainan myöntämisestä ja sen ehdoista ([18]). Osoittaakseen markkinaehtoisuuden jäsenvaltion on esitettävä todisteet, jotka osoittavat, että sen päätös transaktion suorittamisesta tehtiin tällaisen ennakkoarvioinnin perusteella ([19]).

(90) Suomi ei ole esittänyt mitään todisteita siitä, että kaupunki olisi tehnyt HKL-Bussiliikenteen luottokelpoisuuden arvioinnin (tai minkään muunkaan tyyppisen etukäteisarvioinnin) ennen kalustolainan myöntämistä. Lisäksi Suomi on nimenomaisesti myöntänyt, että mitään tällaista arviointia ei ole tehty sisäisesti eikä ulkoisesti. Tämä on osoitus siitä, että Suomi ei toiminut kuin hypoteettinen yksityinen velkoja.

(91) Suomi väittää, että laina oli silti markkinaehtoinen sillä perusteella, että i) korko oli sidottu markkinakorkoon eli 12 kuukauden Euribor-korkoon ja ii) HKL-Bussiliikenne olisi todennäköisesti saanut lainaa vastaavalla marginaalilla yksityiseltä rahoituslaitokselta, koska sillä oli kaupungin sisäisenä liiketoimintayksikkönä sama (hyvä) luottokelpoisuus kuin kaupungilla itsellään.

(92) Ensimmäisestä perusteesta komissio toteaa, että vaihtuva korko, kuten kalustolainaan sovellettu korko, koostuu kahdesta osatekijästä: peruskorosta ja marginaalista. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa peruskorko eli 12 kuukauden Euribor-korko on korko, jolla pankit lainaavat rahaa toisiltaan pankkien välisillä markkinoilla. Marginaali on preemio, jota peritään rahan lainaamiseen tietylle velalliselle liittyvän riskin vuoksi. Siksi lainan markkinaehtoisuuden arvioinnissa oleellista ei ole peruskorko vaan marginaali. Näin ollen se, että kalustolainan korko oli sidottu 12 kuukauden Euribor-korkoon, ei yksinään riitä todisteeksi lainan markkinaehtoisuudesta. Sen sijaan on arvioitava, vastasiko marginaali riittävästi HKL-Bussiliikenteen riskiprofiilia kalustolainan myöntämisen ajankohtana. Tällä perusteella ensimmäinen peruste on hylättävä.

(93) Toisesta Suomen esiin tuomasta perusteesta komissio toteaa ensin, että Suomi ei ole esittänyt tosiasiallisia todisteita osoittaakseen oikeaksi väitteensä, jonka mukaan HKL-Bussiliikenne olisi saanut lainaa vastaavalla marginaalilla yksityiseltä rahoituslaitokselta. Tällaisia todisteita olisivat esimerkiksi liikepankkien tarjoukset tai esimerkit vertailukelpoisista markkinatransaktioista. Suomi väittää vain, että HKL-Bussiliikenne olisi saanut tällaisen lainan sillä perusteella, että sen luottokelpoisuus oli sama kuin kaupungin itsensä ja kaupunki oletettavasti sai lainaa samalla marginaalilla kuin kalustolainan marginaali.

(94) Komissio ei yhdy tähän näkemykseen. Ensinnäkin komissio katsoo, että organisatorisesta yhteydestään huolimatta HKL-Bussiliikenteen ja kaupungin luottokelpoisuus ei ollut sama. Markkinaehdoin toimivan velkojan näkökulmasta kaupungille julkisena viranomaisena myönnettyyn lainaan sisältyy aina pienempi riski kuin HKL-Bussiliikenteelle myönnettyyn lainaan, koska se on kilpailuun perustuvilla markkinoilla toimiva bussiliikenteen harjoittaja, vaikka viimeksi mainittu olisikin kaupungin organisaation osa.

(95) Toiseksi ja mikä vielä tärkeämpää, kaupungin erittäin hyvä luottokelpoisuus liittyy erottamattomasti siihen, että sen julkiset velat ovat viime kädessä valtion takaamia. Kaupungille myönnettyä lainaa ei voida pitää asianmukaisena vertailukohteena markkinoilla, koska sen ehdoissa otetaan huomioon tämä perimmäinen valtion takaus, jota markkinaehdoin toimiva velallinen ei saa. Näin ollen kalustolainan markkinaehtoisuuden arvioimiseksi on määritettävä HKL-Bussiliikenteen luottokelpoisuus erillisenä yksikkönä ja lainan ehtoja on vertailtava asianmukaisen markkinahinnan tai vertailuarvon. Kuten aiemmin mainittiin, Suomi ei ole tehnyt tällaista arviointia.

([18]) Unionin tuomioistuimen tuomio 5.6.2012, *komissio v. EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 82–85 ja 105 kohta.

([19]) Unionin tuomioistuimen tuomio 5.6.2012, *komissio v. EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 82–85 kohta. Ks. myös unionin tuomioistuimen tuomio 24.10.2013, *Land Burgenland v. komissio*, yhdistetyt asiat C-214/12 P, C-215/12 P ja C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 61 kohta.

Komissio ei ole aiemmin hyväksynyt sitä, että julkisen osakkaan tytäryhtiölleen kyseisen julkisyhteisön käytettävissä olevilla samoilla edullisilla ehdoilla myöntämät lainat eivät olisi valtiontukea ([20]). Tällä perusteella myös toinen Suomen esittämä peruste on hylättävä.

(96) Markkinaehtoisuus voidaan määrittää suoraan, jos transaktion suorittavat tasavertaisina (pari passu) julkisyhteisöt ja yksityiset toimijat, tai muiden arviointimenetelmien avulla, jos transaktiokohtaisia markkinatietoja ei ole saatavilla. Kyseisen lainan myöntämiseen ei osallistunut yksityisiä toimijoita, joten sen markkinaehtoisuutta ei voida arvioida suoraan.

(97) Jos transaktiokohtaisia markkinatietoja ei ole, lainan markkinaehtoisuus voidaan määrittää vertailuanalyysillä eli vertailemalla sen ehtoja vastaavien markkinatransaktioiden ehtoihin. Tällaisia transaktioita voivat olla esimerkiksi vertailukelpoisten markkinaehdoin toimivien velallisten ottamat lainat tai liikkeeseen laskemat joukkovelkakirjat tai niiden veloista tehdyt luottoriskinvaihtosopimukset.

(98) Suomi ei ole esittänyt esimerkkejä vertailukelpoisista markkinatransaktioista, joita voitaisiin käyttää vuoden 2002 kalustolainan vertailukohteina.

(99) Kantelijoiden mukaan Nobinan (HelB:n yksityinen kilpailija) korot sen pitkäaikaisista lainoista olivat vuonna 2002 noin 8–11 prosenttia. Nobinan luottoluokitus oli tuolloin B+.

(100) Komissio ei ole löytänyt muita sopivia vertailukohteita markkinoilta. Komissio kuitenkin huomauttaa, että kalustolainasta peritty 0,05 prosentin marginaali tarkoittaa käytännössä, että luottoriskiä ei ole lainkaan. Edes velalliset, joilla on erinomainen luottoluokitus ja hyvät vakuudet, eivät hyvin todennäköisesti olisi saaneet näin alhaista marginaalia markkinoilta, puhumattakaan HKL-Bussiliikenteestä, jonka taloudellinen tilanne oli huono eikä antanut vakuuksia.

(101) Koska transaktiokohtaisia markkinatietoja ei ole saatavilla eikä asianmukaisia markkinavertailukohteita voida vahvistaa, komissio katsoo, että on perusteltua arvioida kalustolainan markkinaehtoisuutta vuoden 1997 viitekorkotiedonannossa ([21]) vahvistettujen viitekorkojen perusteella. Viitekoron katsotaan heijastavan jäsenvaltioissa tavanomaisin vakuuksin myönnettyihin keskipitkiin ja pitkiin lainoihin sovellettavaa keskimääräistä korkotasoa. Sellaisena sitä voidaan käyttää markkinakorkojen sijaan.

(102) Komissio toteaa, että kalustolainalle ei ollut asetettu vakuuksia. Lisäksi keskikorkoa sovelletaan yleensä keskimääräiseen lainaajaan, toisin sanoen lainaajaan, jonka taloudellinen tilanne on keskimääräinen. HelB:n edeltäjien HKL-Bussiliikenteen ja STA:n taloudellinen tilanne ei selvästikään ollut keskimääräinen. Kumpikin yritys tuotti yhä enemmän tappioita ennen kalustolainan myöntämistä ja oli tappiollinen sen jälkeenkin (ks. johdanto-osan 20 ja 21 kappale). Syyskuussa 2004 kaupunginhallitus ennusti itse, että HKL-Bussiliikenteen ja STA:n tuotoissa ei ole tapahtumassa merkittävää paranemista lähitulevaisuudessa vaan tappiot jatkuisivat ([22]). HelB:llä ei ollut omia taloudellisia näyttöjä ennen kalustolainan saamista. Järkevä markkinaehdoin toimiva velkoja olisi kuitenkin varmasti ottanut huomioon edeltäjien taloudellisen tilanteen ennen lainan siirtämispäätöksen tekemistä. Tällä perusteella käsiteltävänä olevan tapauksen viitekorossa oli selvästi aliarvioitu kalustolainan myöntämiseen liittyvä riski.

(103) Vuoden 1997 viitekorkotiedonannon mukaan viitekorko, joka on tällä tavoin määritelty, on alin käytetty korko ja sitä voidaan korottaa tilanteissa, joissa on erityinen riski (esimerkiksi vaikeuksissa oleva yritys tai jos pankkien yleensä vaatimat vakuudet puuttuvat). Tällaisissa tapauksissa preemio voi olla 400 pistettä tai enemmän, jos mikään pankki ei suostuisi myöntämään kyseessä olevaa lainaa.

(104) Kuten johdanto-osan 26 kappaleessa mainittiin, lainalle ei asetettu vakuuksia. Tämä riittää sen vahvistamiseen, että kalustolaina myönnettiin tilanteessa, johon liittyi vuoden 1997 viitekorkotiedonannossa tarkoitettu erityinen riski.

([20]) Ks. esimerkiksi komission päätös (EU) 2016/788, annettu 1 päivänä lokakuuta 2014, valtiontuesta SA.32833 (11/C) (ex 11/NN), jonka Saksa on toteuttanut Frankfurt-Hahnin lentoasemaa koskevien vuosien 2009–2011 rahoitusjärjestelyjen osalta (EUVL L 134, 24.5.2016, s. 1), johdanto-osan 117 kappale.

([21]) Komission tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen vahvistamismenetelmästä (EYVL C 273, 9.9.1997, s. 3).

([22]) Kaupunginhallituksen ehdotus 13/2004, 1 päivä syyskuuta 2004.

(105) Lisäksi komissio toteaa, että ennen kalustolainan saamista toukokuussa 2002 HKL-Bussiliikenteessä oli nähtävissä merkkejä vaikeuksissa olevasta yrityksestä, kuten kasvavat tappiot. Komissio päätteli alustavasti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä, että HKL-Bussiliikenne oli vuoden 1999 suuntaviivojen mukaan vaikeuksissa oleva yritys. Muodollisen tutkintamenettelyn aikana kerättyjen tietojen perusteella komissio kuitenkin totesi, että HKL-Bussiliikenteen liikevaihto ei supistunut, velkaantuminen ei lisääntynyt tai korkokustannukset eivät nousseet. Sen vuoksi komissio katsoo, että pelkästään kasvavien tappioiden perusteella ei voida päätellä, että HKL-Bussiliikenne oli vuoden 1999 suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys. Kasvavat tappiot ovat kuitenkin kiistämättä merkki HKL-Bussiliikenteen heikosta taloudellisesta tilanteesta tuolloin, ja siitä aiheutui velkojalle keskimääräistä suurempi riski. Tämä on vakuuksien puuttumisen lisäksi toinen tekijä, joka osoittaa, että kalustolaina myönnettiin tilanteessa, johon liittyi erityinen riski. HKL-Bussiliikenteen taloudellinen tilanne ei olennaisesti parantunut sen jälkeen, kun se sai kalustolainan, ja oli edelleen huono, kun laina siirrettiin HelB:lle.

(106) Ennen kuin kalustolaina siirrettiin HelB:lle tammikuussa 2005, myös STA:n tappiot kasvoivat. Samalla tavoin kuin HKL-Bussiliikenteen tapauksessa, komissio katsoo, että vaikka kasvavat tappiot ovat merkki vaikeuksissa olevasta yrityksestä, pelkästään tällä perusteella ei voida päätellä, että STA oli vaikeuksissa oleva yritys. Se kuitenkin osoittaa, että STA oli kiistatta heikossa taloudellisessa tilanteessa.

(107) HelB perustettiin vuonna 2005, joten sillä ei ollut omia taloudellisia näyttöjä ennen kalustolainan saamista. Sen edeltäjien, HKL-Bussiliikenteen ja STA:n, taloudellinen tilanne olisi kuitenkin pitänyt ottaa huomioon arvioitaessa kalustolainan siirtämiseen HelB:lle liittyvää riskiä. Velkojan riskiä lisäsi vielä se, että HelB oli vasta perustettu yritys, koska sen taloudellinen tulos oli vaikeammin ennustettavissa kuin sellaisen yrityksen, josta olisi ollut aiempia tietoja.

(108) HelB:n tosiasiallinen taloudellinen tulos kalustolainan siirtämisen jälkeen vahvistaa sen, mikä olisi ollut ennustettavissa sen edeltäjien taloudellisen tuloksen perusteella. HelB tuotti huomattavia tappioita jokaisena toimintavuotenaan eli perustamisvuodestaan 2005 vuoteen 2014 asti. Ainoa poikkeus oli vuosi 2013, jolloin se kirjasi pienen voiton 0,1 miljoonaa euroa heti kahden pääomalainan saamisen jälkeen. Tilannetta pahensi vielä se, että HelB:n oma pääoma muuttui vuodesta 2009 lähtien koko ajan negatiivisemmaksi: -3,3 miljoonaa euroa vuonna 2009, -6,6 miljoonaa euroa vuonna 2010, -12,7 miljoonaa euroa vuonna 2011, -14,6 miljoonaa euroa vuonna 2012, -15,9 miljoonaa euroa vuonna 2013 ja -22,9 miljoonaa euroa vuonna 2014.

(109) Vuosina 2004 ja 2007 kaupunki myös lykkäsi kalustolainan takaisinmaksua yhteensä kahdeksalla vuodella alkuperäisestä 31 päivästä joulukuuta 2015 31 päivään joulukuuta 2023. Takaisinmaksuajan pidentäminen lisää takaisinmaksun laiminlyönnin riskiä, minkä vuoksi järkevä markkinoilla toimiva velkoja olisi vaatinut lisäpreemiota. Kaupunki ei nostanut kalustolainan marginaalia, eikä lisäriskiä siten otettu huomioon korossa.

(110) Johdanto-osan 104–109 kappaleessa tehdyn analyysin perusteella komissio katsoo, että kalustolaina myönnettiin ja myöhemmin siirrettiin tilanteessa, johon liittyi vuoden 1997 viitekorkotiedonannossa tarkoitettu erityinen riski. Sen vuoksi tämän tapauksen olosuhteet huomioon ottaen komissio katsoo, että alimpaan käytettyyn korkoon olisi pitänyt lisätä vähintään 400 peruspisteen preemio.

(111) Vuoden 1997 viitekorkotiedonannon mukaan 400 peruspisteen preemiota olisi voitu edelleen nostaa tapauksissa, joissa mikään yksityinen pankki ei olisi suostunut myöntämään kyseistä lainaa. Komissio ei ole löytänyt näyttöä siitä, että lainaajan huonon taloudellisen tilanteen vuoksi mikään yksityinen pankki olisi suostunut myöntämään kalustolainaa samoin ehdoin kuin kaupunki, ja pitää sitä epätodennäköisenä. Koska ei ole selviä sääntöjä siitä, miten tällainen lisäpreemio määriteltäisiin, komissio on kuitenkin varovaisuusperiaatteen mukaisesti päättänyt, että 400 peruspisteen preemiota ei enää nosteta.

(112) Suomen alin käytetty viitekorko, joka määritellään pankkien välisen viiden vuoden swap-koron perusteella, oli 5,06 prosenttia toukokuussa 2002 ja 4,08 prosenttia tammikuussa 2005. Komissio varasi vuoden 1997 viitekorkotiedonannon mukaisesti oikeuden käyttää lyhyemmän aikavälin peruskorkoa kuin pankkien välistä viiden vuoden swap-korkoa. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa komissio katsoo, että on tarkoituksenmukaista käyttää peruskorkona 12 vuoden Euribor-korkoa. Tämä johtuu ensinnäkin siitä, että se oli kalustolainalle käytetty tosiasiallinen peruskorko ja mahdollistaa siten markkinakoron tarkemman arvioinnin kuin viitekorko. Toiseksi, sitäkin tärkeämpää on, että Euribor-korkoa käytettäessä tulokseksi saadaan vaihtuva markkinakoron kuvaaja, joka on täsmälleen samantyyppinen korko kuin kalustolainalle käytetty (sitä vastoin viitekorko tuottaisi tosiasiallisesti kiinteäkorkoisen kuvaajan).

(113) Viitekorkojen laskentamenetelmää tarkistettiin vuoden 2008 viitekorkotiedonannon mukaisesti ([23]). Uusi menetelmä tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2008 eli kalustolainan myöntämisen jälkeen. Kalustolainan korko olisi kuitenkin voitu määritellä uudelleen viiden vuoden välein lainan ensimmäisestä takaisinmaksuerästä (ks. johdanto-osan 26 kappale) eli 24 päivänä toukokuuta 2007 ja 24 päivänä toukokuuta 2012. Järkevä velkoja olisi velallisen heikentyvän taloudellisen tilanteen huomattuaan käyttänyt tällaista sopimukseen sisältyvää mahdollisuutta ja nostanut koron uutta riskitasoa vastaavaksi. Kuten johdanto-osan 153 kappaleessa on mainittu, HelB:tä oli pidettävä viimeistään vuodesta 2009 lähtien vaikeuksissa olevana yrityksenä. Vuoden 2008 viitekorkotiedonannon perusteella vaikeuksissa olevan yrityksen vakuudettoman markkinaehtoisen lainan marginaali on 1 000 peruspistettä.

(114) Edellä esitetyn perusteella kalustolainan markkinakorko oli i) 24 päivän toukokuuta 2002 ja 23 päivän toukokuuta 2012 välisenä aikana 12 kuukauden Euribor-korko, johon oli lisätty 400 peruspistettä, ja 24 päivän toukokuuta 2012 ja ii) 13 päivän tammikuuta 2016 välisenä aikana 12 kuukauden Euribor-korko, johon oli lisätty 1 000 peruspistettä, kun kaupunki luopui lainan takaisinperinnästä (ks. jäljempänä). Tosiasiallinen korko oli 12 kuukauden Euribor-korko lisättynä 5 peruspisteellä, joten sekä 395 peruspistettä että 995 peruspistettä ovat alle markkinatason.

(115) Kaupunki vapautti 13 päivänä tammikuuta 2016 HelB:n ([24]) velvollisuudesta maksaa kalustolainan jäljellä oleva 10,7 miljoonan euron pääoma. Näin ollen HelB sai markkinatasoa alhaisemman koron lisäksi etua siitä, että sen ei tarvinnut maksaa pääomaa takaisin.

(116) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio toteaa, että kaupunki ei toiminut markkinoilla toimivan velkojan tavoin myöntäessään kalustolainan ehdoilla, jotka eivät ole markkinaehtoisia. Näin ollen HKL-Bussiliikenne ja HelB saivat vuoden 2002 kalustolainasta perusteetonta taloudellista etua.

9.1.4 *Vaikutus kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan*

(117) Kilpailun katsotaan vääristyvän SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla, jos valtio myöntää taloudellista etua yritykselle kilpailulle vapautetulla alalla, jolla on tai voisi olla kilpailua ([25]). Kuten yhteisöjen tuomioistuin *Altmark*-tuomiossa ([26]) totesi, että useat jäsenvaltiot ovat vuodesta 1995 alkaen ryhtyneet avaamaan tiettyjä liikennemarkkinoita muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten kilpailulle siten, että useat yritykset tarjoavat jo kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palveluja muissa jäsenvaltioissa kuin alkuperävaltiossaan. Suomen bussiliikennemarkkinat ovat avoimet kilpailulle. Etenkin Helsingin alueen paikallisbussiliikenteen palveluita on hankittu tarjouskilpailun kautta vuodesta 1998 (ks. johdanto-osan 24 ja 25 kappale). Markkinoilla on toiminut useita bussiliikenteen harjoittajia, myös muista jäsenvaltioista. Lisäksi valtion myöntämät toimenpiteet, jotka voivat parantaa vastaanottajan kilpailuasemaa verrattuna muihin kilpaileviin yrityksiin, vaikuttavat kilpailuun ja kauppaan ([27]). Siksi komissio katsoo, että kalustolaina vääristi tai uhkasi vääristää kilpailua ja vaikutti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

9.1.5 *Päätelmä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valtiontuen olemassaolosta*

(118) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että toimenpide 1 on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Valtiontuen määrä on seuraavien summa:

1) erääntyneen koron, joka lasketaan lisäämällä markkinaehtoiseen korkoon eli 12 kuukauden Euribor-korkoon 400 peruspistettä (24 päivän toukokuuta 2002 ja 23 päivän toukokuuta 2012 välisenä aikana) ja 1 000 peruspistettä (24 päivän toukokuuta 2012 ja 13 päivän tammikuuta 2016 välisenä aikana), ja b) maksetun koron, joka lasketaan lisäämällä tosiasialliseen korkoon eli 12 kuukauden Euribor-korkoon 5 peruspisteen marginaali, välinen erotus; ja

2) lainan jäljellä oleva 10,7 miljoonan euron pääoma, jota ei ole maksettu takaisin.

([23]) Komission tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta (EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6).

([24]) Tarkemmin sanottuna Helsingin kaupungin Linja-autotoiminta Oy; se on HelB:n tämänhetkinen nimi, joka vaihdettiin sen jälkeen, kun HelB:n liiketoiminta myytiin Viikin Linja Oy:lle 15 päivänä joulukuuta 2015.

([25]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 15.6.2000, *Alzetta Mauro*, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–607/97, T–1/98, T-3/98–T-6/98 ja T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, 141–147 kohta.

([26]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, *Altmark Trans ja Regierungsprasidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([27]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 7.9.1980, *Philip Morris*, 730/79, EU:C:1980:209, 11 kohta. Ks. myös yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asiassa *Alzetta Mauro*, edellä alaviite 25, ECLI:EU:T:2000:151, 80 kohta.

Valtiontuen määrä on siten 20 190 595 euroa (ks. liite). Tuen myöntämispäivä on osatekijän 1 osalta päivä, jona korko erääntyi, eli kunkin vuoden 31 päivä joulukuuta vuosina 2002–2015 ja 13 päivä tammikuuta 2016 (viimeinen lainapäivä) ja osatekijän 2 osalta päivä, jona lainan perimisestä luovuttiin, eli 13 päivä tammikuuta 2016.

9.2 **Toimenpide 2 – vuoden 2005 pääomalaina HelB:lle**

9.2.1 *Valtion varat ja valtion toiminnaksi katsominen, valikoivuus sekä vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kilpailuun ja kauppaan*

(119) Toimenpiteestä 1 tehtyä päätelmää, joka koskee valtion varoja ja valtion toiminnaksi katsomista (ks. johdanto-osan 85 kappale), valikoivuutta (ks. johdanto-osan 86 kappale) sekä vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kilpailuun ja kauppaan (ks. johdanto-osan 117 kappale), sovelletaan vastaavasti käsiteltävänä olevaan toimenpiteeseen.

9.2.2 *Taloudellisen edun olemassaolo*

(120) Suomi väittää, että toimenpide ei ollut uutta rahoitusta vaan puhtaasti tekninen menettely, jossa HKL-Bussiliikenteen taseeseen yli kymmenen vuoden ajan sisältynyt ”perustamislaina” muutettiin pääomalainaksi. Suomen näkemyksen mukaan muutos oli tarpeen sen varmistamiseksi, että noudatettiin Suomen lainsäädäntöä (HKL-Bussiliikenteen Suomen kuntalain mukaiset toiminnot olivat päättymässä, kun taas HelB:n Suomen osakeyhtiölain mukaiset toiminnot olivat alkamassa).

(121) Komissio katsoo, että pääomalainan ehdot olivat HelB:lle paljon suotuisammat kuin pääomalainaksi muunnettujen velkojen (”perustamislainan” ja STA:n velkojen) ehdot (ks. johdanto-osan 30 kappale). Näiden velkojen erääntyminen ei ollut sidoksissa HelB:n taloudelliseen tilanteeseen, mutta pääomalaina oli maksettava vain, jos HelB tuottaisi riittävästi voittoa. Se oli epätodennäköistä, koska HelB:n edeltäjät (HKL-Bussiliikenne ja STA) olivat tuottaneet huomattavia tappioita kuutena peräkkäisenä vuotena ennen toimenpiteen myöntämistä (1999–2004). Pääomalaina oli myös kaikkia muita velkoja huonommassa etuoikeusasemassa, kun taas muunnetut velat eivät olleet. Lisäksi ”perustamislaina” myönnettiin 25 vuodeksi, mutta pääomalainan laina-aika oli rajaton. Pääomalainan korko (6 prosenttia) oli myös alhaisempi kuin ”perustamislainan” alkuperäinen korko (9 prosenttia).

(122) Tietyt pääomalainan ominaisuudet, kuten takaisinmaksun riippuvuus riittävien voittojen tuottamisesta, huonompi etuoikeusasema ja rajaton laina-aika, poikkeavat siinä määrin tavanomaisesta lainasta ja muistuttavat niin läheisesti pääomaa, että on perusteltua käsitellä sitä lainan sijaan oman pääoman luonteisena välineenä. Pääomalaina oli jopa aluksi merkitty omaksi pääomaksi HelB:n taseeseen.

(123) Komissio on tehnyt aiemmin sen päätelmän, että huomattavia muutoksia alkuperäisessä rahoituksessa on pidettävä uutena toimenpiteenä ([28]). Pääomalainaa ei näin ollen edellisen perusteella voida pitää pelkkänä ”teknisenä muutoksena”, kuten Suomi väittää, vaan uutena rahoitusjärjestelynä (verrattuna ”perustamislainaan”), joka tarkoittaa olemassa olevien velkojen muuntamista oman pääoman luonteiseksi välineeksi.

(124) Väitteestä, jonka mukaan olemassa olevien velkojen muuntamista pääomalainaksi tarvittiin Suomen lainsäädännön noudattamiseksi, komissio toteaa, että vaikka tiettyjä pääomalainojen ominaisuuksia säännellään Suomen osakeyhtiölailla (esimerkiksi rajoitettuja takaisinmaksuehtoja ja vakuudettomuutta), laki ei sinällään velvoittanut kaupunkia ensisijaisesti muuntamaan velkoja pääomalainaksi saatikka tekemään sen sovituin ehdoin. Kaupunki sai itse valita tarkoituksenmukaisen välineen. Kaupunki olisi esimerkiksi voinut rahoittaa velat uudelleen eri ehdoin tai markkinoilla. Kun kaupunki päätti muuttaa ne pääomalainaksi, tällaisen lainan tiettyjen ominaisuuksien oli oltava Suomen lainsäädännön mukaisia. Kaupunki sai edelleen vapaasti määritellä muut ominaisuudet, joita ei säännellä

([28]) Komission päätös, tehty 23 päivänä tammikuuta 2018, asiassa SA.43127, *Puolan alueellisten rautateiden rakennemuutos*, EUVL C 158, 4.5.2018, s. 10, johdanto-osan 65–67 kappale.

lailla, kuten koron. Sen vuoksi väite on perusteeton. Vaikka muuntamista olisikin tarvittu kotimaan lainsäädännön noudattamiseksi, muuntamisen ehdoissa on silti noudatettava valtiontukisääntöjä. Toisin sanoen valtiontukea koskevan arvioinnin kannalta ei ole merkityksellistä, oliko kaupungin muunnettava velat kotimaisen lainsäädännön noudattamiseksi, vaan se, tehtiinkö se markkinaehtojen mukaisesti.

(125) Komission on sen vuoksi arvioitava, tuottiko vuoden 2005 pääomalaina HelB:lle perusteettoman taloudellisen edun. Tätä varten komission on selvitettävä, toimiko kaupunki muuttaessaan velat pääomalainaksi sovituin ehdoin samalla tavalla kuin yksityinen velkoja olisi tehnyt vastaavassa tilanteessa.

(126) Järkevä markkinoilla toimiva velkoja, jonka olisi pitänyt päättää, muutetaanko olemassa olevat velat ehtoja muuttamatta pääomalainaksi, olisi ensin vertaillut molempien skenaarioiden taloudellista tulosta (esimerkiksi odotettujen tulevien kassavirtojen nettonykyarvoa) ja valinnut sitten sen, joka takaa suuremman odotetun tuoton.

(127) Kaupunki ei ollut tehnyt mitään tällaista vertailevaa analyysiä selvittääkseen, mikä toimintalinja olisi ollut taloudellisesti edullisin. Suomi nimenomaan myönsi, että kaupunki ei ollut tehnyt liiketoiminta-arviota ennen pääomalainan myöntämistä. Siksi kaupungilla ei ollut voinut olla mitään perusteltuja odotuksia siitä, saisiko HelB riittävästi tuottoja pääomalainan takaisinmaksua varten, saatikka siitä, varmistaisiko laina suuremmat tuotot kuin lainaksi muutetut velat. Järkevä markkinoilla toimiva velkoja ei olisi toiminut vastaavassa tilanteessa näin.

(128) Suomi ilmoitti komissiolle, että oli tehty tutkimus, jonka perusteella arvioitiin, että HKL-Bussiliikenteen ja STA:n yhdistämisellä voitaisiin saavuttaa operatiivisia ja taloudellisia hyötyjä. Tässä yhteydessä Suomi viittaa kaupunginhallituksen 1 päivänä syyskuuta 2004 tekemään ehdotukseen yhdistämisestä ([29]).

(129) Komissio on tarkastellut ehdotusta ja todennut, että se koskee yritysten sulautumista eikä pääomalainaa. Ehdotuksessa analysoidaan erityisesti sitä, onko kaupungin parempi sulauttaa HKL-Bussiliikenne ja STA vai säilyttää ne erillisinä ja mikä sulautumisen muoto olisi paras ratkaisu. Ehdotuksessa ei edes mainita pääomalainaa saatikka analysoida sen taloudellista järkevyyttä tai ehtoja. Näin ollen sitä ei voida pitää perusteena pääomalainan markkinaehtoisuudelle.

(130) Joka tapauksessa on ilmeistä, että pääomalainan myöntäminen (velkoja muuntamalla) heikensi kaupungin asemaa velkojana. Se johtuu siitä, että pääomalainan takaisinmaksuehdot olivat kaupungin kannalta vähemmän edulliset kuin velkojen takaisinmaksuehdot (ks. johdanto-osan 121 kappale). Toisaalta kaupunki ei saanut mitään vastineeksi. Kaupungilla olisi erityisesti HelB:n ainoana omistajana ollut samat oikeudet tuleviin pääomavoittoihin riippumatta siitä, olisiko se myöntänyt pääomalainan (muuntamalla velat) vai siirtänyt velat ehtoja muuttamatta.

(131) Samoin kuin kalustolainan tapauksessa (toimenpide 1) toimenpiteeseen 2 ei osallistunut yksityisiä toimijoita, eikä sen markkinaehtoisuutta siksi voida arvioida suoraan.

(132) Toisin kuin toimenpiteen 1 tapauksessa Suomi on antanut esimerkkejä vuosina 2004–2006 myönnetyistä pääomalainoista, joiden korot olivat 4,7–7,539 prosenttia, ja väittänyt, että ne ovat arvioitavan pääomalainan vertailukelpoinen viiteryhmä.

(133) Tähän liittyen komissio huomauttaa, että asianmukaisen vertailukohteen on oltava riittävän hyvin vertailukelpoinen valtion toimenpiteen kanssa erityisesti sen suhteen, minkä tyyppisestä toimijasta, millaisista markkinoista ja minkä tyyppisestä transaktiosta on kyse ja mikä on tuensaajayrityksen tilanne ([30]).

(134) Suomen antamista esimerkeistä komissio toteaa ensinnäkin, että Suomi ei ole selventänyt, olivatko vertailuryhmänä käytetyt velkojat vastaavia kuin kaupunki eli olivatko ne konsernin emoyhtiöitä, jotka olivat aiemmin olleet sekä velallistensa velkojia että osakkaita. Toiseksi vertailukohteena olleet pääomalainojen saajat toimivat eri markkinoilla kuin kaupunki ja HelB (esimerkiksi metallituotannossa, kiinteistöalalla, rakennusalalla ja rahoituspalveluissa) eikä mikään niistä tarjonnut bussiliikennepalveluja. Tämä on tärkeää, koska yksittäisten velallisten lisäksi myös yrityssektoreilla on omat markkinakohtaiset riskinsä, jotka on otettava asianmukaisesti huomioon rahoituskuluissa. Kolmanneksi vertailutransaktiot koskivat pääomalainojen myöntämistä vakiintuneille yrityksille. Arvioitavana oleva transaktio sen sijaan koskee pääomalainan myöntämistä (muuntamalla velat) vasta perustetulle yritykselle, mikä

([29]) Kaupunginhallituksen ehdotus 13/2004, 1 päivä syyskuuta 2004.

([30]) Ks. yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 6.3.2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen v. komissio*, yhdistetyt asiat T-228/99 ja T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, 251 kohta.

tarkoittaa suurempaa riskiä velkojalle (ks. johdanto-osan 107 kappale). Neljänneksi vertailukohteena olevien velkojien taloudellinen tilanne ei myöskään välttämättä ollut HelB:n tilanteen kanssa vertailukelpoinen. Tämä on ratkaisevaa, koska velalliseen liittyvä luottoriski ja siten myös korko määräytyvät sen taloudellisen tilanteen mukaan. Kun kaikki nämä erot otetaan huomioon, komissio katsoo, että Suomen antamien esimerkkien ei voida katsoa olevan vertailukelpoisia markkinatransaktioita ja siten asianmukaisia vertailukohteita.

(135) Koska transaktiokohtaisia markkinatietoja ja asianmukaisia vertailukohteita markkinoilla ei ole, komissio katsoo, että on perusteltua arvioida vuoden 2005 pääomalainan markkinaehtoisuutta vuoden 1997 viitekorkotiedonannon perusteella vastaavasti kuin kalustolainan.

(136) Kalustolainan tavoin vuoden 2005 pääomalainalle ei asetettu vakuuksia. Lisäksi se oli kaikkia muita velkoja huonommassa etuoikeusasemassa. Siten kalustolainasta johdanto-osan104 kappaleessa tehty päätelmä eli se, että se myönnettiin tilanteessa, johon liittyi vuoden 1997 viitekorkotiedonannossa tarkoitettu erityinen riski, koskee sitä suuremmalla syyllä vuoden 2005 pääomalainaa.

(137) Kun lisäksi otetaan huomioon, että vuonna 2005 HelB:llä ei ollut omia taloudellisia näyttöjä, markkinoilla toimiva velkoja olisi arvioidessaan riskiä, joka liittyy vuoden 2005 pääomalainan myöntämiseen (muuntamalla velat) HelB:lle, ottanut huomioon sen edeltäjien, HKL-Bussiliikenteen ja STA:n, taloudellisen tilanteen. Tältä osin johdanto-osan 105 ja 106 kappaleessa esitetty kalustolainaa koskeva arviointi pätee myös vuoden 2005 pääomalainaan. Velkojan riskiä lisäsi vielä se, että HelB oli vasta perustettu yritys, koska sen taloudellinen tulos oli vaikeammin ennustettavissa kuin sellaisen yrityksen, josta olisi ollut aiempia tietoja.

(138) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että vuoden 2005 pääomalaina myönnettiin tilanteessa, johon liittyi vuoden 1997 viitekorkotiedonannossa tarkoitettu erityinen riski. Sen vuoksi tämän tapauksen olosuhteet huomioon ottaen komissio katsoo, että alimpaan viitekorkoon olisi pitänyt lisätä vähintään 400 peruspisteen preemio.

(139) Komissio ei ole löytänyt todisteita siitä, että mikään yksityinen pankki olisi suostunut myöntämään pääomalainaa samoin ehdoin kuin kaupunki, ja pitää sitä epätodennäköisenä. Suomen mukaan enää ei voida luotettavasti selvittää pankkien tai rahoituslaitosten halukkuutta myöntää rahoitusta HelB:lle vuonna 2005. Vuoden 1997 viitekorkotiedonannon mukaan 400 peruspisteen preemiota olisi voitu edelleen nostaa tapauksissa, joissa mikään yksityinen pankki ei olisi suostunut myöntämään kyseistä lainaa. Koska ei ole selviä sääntöjä siitä, miten tällainen lisäpreemio määriteltäisiin, komissio on kuitenkin varovaisuusperiaatteen mukaisesti päättänyt, että 400 peruspisteen preemiota ei enää nosteta, kuten vuoden 2002 kalustolainankin tapauksessa.

(140) Preemion lisäksi myös alimmassa viitekorossa on itsessään aliarvioitu riski, joka liittyy pääomalainan myöntämiseen (muuntamalla velkoja). Tämä johtuu siitä, että viitekorkojen oletetaan vastaavan tavanomaisten lainojen keskikorkoja, kun taas käsiteltävänä oleva toimenpide ei ole tavanomainen laina vaan oman pääoman luonteinen väline (ks. johdanto-osan 122 kappale), josta kaikkien muiden tekijöiden ollessa samat markkinoilla toimiva velkoja vaatisi korkeampaa korkoa.

(141) Kun otetaan huomioon pääomalainan myöntämiseen (muuntamalla velat) liittyvä erityinen riski, markkinakoron sijaan käytettävän koron olisi pitänyt olla vähintään 8,08 prosenttia tammikuussa 2005 (jolloin ”perustamislaina” muutettiin pääomaksi) ja vähintään 7,70 prosenttia huhtikuussa 2006 (jolloin STA:n velka muutettiin pääomaksi), jotka vastaisivat alimpia 4,08 prosentin ja 3,70 prosentin viitekorkoja lisättynä vähintään 400 peruspisteen preemiolla. Näin ollen pääomalainan korko (6 prosenttia) oli pienempi kuin vuoden 1997 viitekorkotiedonannon perusteella vahvistettu markkinakoron kuvaaja.

(142) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio toteaa, että kaupunki ei toiminut markkinoilla toimivan velkojan tavoin myöntäessään pääomalainan (muuntamalla velat) ehdoilla, jotka eivät ole markkinaehtoisia. Näin ollen HelB sai vuoden 2005 pääomalainasta perusteetonta taloudellista etua.

9.2.3 *Valtiontuen olemassaoloa koskeva päätelmä*

(143) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että toimenpide 2 on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Valtiontuen määrä on seuraavien erotus:

1) erääntynyt korko, joka lasketaan markkinaehtoisen koron perusteella eli a) 1 päivän tammikuuta 2005 ja 11 päivän joulukuuta 2015 välisenä aikana ”perustamislainasta” perittävän 8,08 prosentin koron ja b) 18 päivän huhtikuuta 2006 ja 11 päivän joulukuuta 2015 välisenä aikana STA:n veloista perittävän 7,70 prosentin koron perusteella ([31]); ja

2) tosiasiallisesti maksettu korko eli 0.

Valtiontuen määrä on siten 20 241 255 euroa (ks. liite). Tuen myöntämispäivä on päivä, jona korko olisi erääntynyt, jos laina olisi myönnetty markkinaehtojen mukaisesti eli kunkin vuoden 31 päivä joulukuuta vuosina 2005–2014 ja 11 päivä joulukuuta 2015 (päivä, jona vuoden 2005 pääomalaina muunnettiin HelB:n omaksi pääomaksi) ([32]).

9.3 **Toimenpide 3 – vuoden 2011 pääomalaina HelB:lle**

9.3.1 *Valtion varat ja valtion toiminnaksi katsominen, valikoivuus sekä vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kilpailuun ja kauppaan*

(144) Toimenpiteestä 1 tehtyä päätelmää, joka koskee valtion varoja ja valtion toiminnaksi katsomista (ks. johdanto-osan 85 kappale), valikoivuutta (ks. johdanto-osan 86 kappale) sekä vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kilpailuun ja kauppaan (ks. johdanto-osan 117 kappale), sovelletaan vastaavasti käsiteltävänä olevaan toimenpiteeseen.

9.3.2 *Taloudellisen edun olemassaolo*

(145) Alustavana huomautuksena voidaan todeta, että vuoden 2011 pääomalaina myönnettiin samoin ehdoin kuin vuoden 2005 pääomalaina, erityisesti 6 prosentin korolla ilman vakuuksia, sen takaisinmaksun ehtona oli riittävien tuottojen saaminen, se oli kaikkia muita velkoja huonommassa etuoikeusasemassa ja sen laina-aika oli rajaton. Siksi vuoden 2011 pääomalainaa olisi vuoden 2005 pääomalainan tavoin pidettävä oman pääoman luonteisena välineenä. Suomi itse kutsuu toimenpidettä 3 ”pääomanlisäykseksi” ja myöntää, että se oli oman pääoman luonteinen väline. Vuoden 2011 pääomalaina ei kuitenkaan ollut vuoden 2005 pääomalainan tavoin olemassa olevien velkojen muuntamisen tulos vaan uusi pääomasijoitus.

(146) Pääomasijoituksen tekemistä harkitseva markkinoilla toimiva järkevä sijoittaja olisi ensin tehnyt sijoituksen arviointianalyysin arvioidakseen, onko tällaisesta sijoituksesta odotettavissa oleva tuottoprosentti suurempi kuin sijoittajan vaatima tuottoprosentti ottaen huomioon kaikki asiaankuuluvat riskit. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa vaadittu tuottoprosentti voidaan määritellä vähimmäistuottoprosenttina, jonka markkinoilla toimiva sijoittaja olisi pyrkinyt saamaan sijoittaakseen. Tyypillisiä sijoituksen arviointimenetelmiä ovat esimerkiksi nettonykyarvo ja sisäinen korkokanta. Järkevä markkinoilla toimiva sijoittaja olisi tehnyt sijoituksen, jos sisäinen korkokanta olisi ollut suurempi kuin vaadittu tuottoprosentti tai jos nettonykyarvo olisi ollut suurempi kuin 0.

(147) Kaupunki ei ollut tehnyt investointilaskelmaa eikä mitään muutakaan ennakkoanalyysiä sijoituksen taloudellisen tuloksen arvioimiseksi, ennen kuin se päätti myöntää HelB:lle vuoden 2011 pääomalainan. Suomen mukaan kaupunki tunsi HelB:n taloudellisen tilanteen ja seurasi sitä ennen lainan myöntämistä. Pelkkä taloudellisen tilanteen tunteminen ei kuitenkaan riitä perusteluksi sijoitukselle, varsinkaan jos tilanne on huono, kuten HelB:n tapauksessa. Kaupunki siis yksinkertaisesti antoi pääomaa ilman tietoon perustuvaa näkemystä siitä, saataisiinko sijoituksesta edellytettyä tuottoa. Järkevä sijoittaja ei varmasti olisi toiminut vastaavassa tilanteessa näin.

([31]) Erääntynyt korko lasketaan jäljellä olevan velan ja pääomitetun koron perusteella, koska lainan ehtojen mukaan maksamaton korko pääomitetaan (ks. johdanto-osan 31 kappale).

([32]) Lainasopimuksen mukaan korko tulisi maksettavaksi, jos yritys tuottaisi jonakin tilikautena riittävästi voittoa. HelB:n tilikausi on sama kuin kalenterivuosi. Sen vuoksi komissio katsoo, että jos laina olisi myönnetty markkinaehdoilla (eli markkinaehtoisella korolla, joka olisi pitänyt maksaa HelB:n taloudellisesta tuloksesta riippumatta), korko olisi pitänyt maksaa 31 päivänä joulukuuta joka vuosi lainan keston aikana ja 11 päivänä joulukuuta 2015 eli päivänä, jona laina muunnettiin HelB:n omaksi pääomaksi.

(148) Samoin kuin kahden edellisen toimenpiteen tapauksessa vuoden 2011 pääomalainan myöntämiseen ei osallistunut yksityisiä toimijoita eikä sen markkinaehtoisuutta siksi voida arvioida suoraan.

(149) Suomi on esittänyt yhden esimerkin pääomalainasta, joka myönnettiin 4 päivänä joulukuuta 2012 ja jonka määrä oli 65 miljoonaa euroa ja korko 6 kuukauden Euribor-korko lisättynä 4,75 prosentin marginaalilla (eli yhteensä 5,092 prosenttia myöntämispäivänä), ja väittää, että koska vuoden 2011 pääomalainan korko oli suurempi, sitä voidaan pitää todisteena markkinaehtoisuudesta.

(150) Vastaavasti kuin vuoden 2005 pääomalainan tapauksessa Suomi ei selventänyt, oliko vertailukohteena käytetty velkoja vastaava kuin kaupunki eli oliko se konsernin emoyhtiö, joka oli aiemmin ollut sekä velallisensa velkoja että osakas. Pääomalainan myöntäjän vertailukohde toimi eri markkinoilla (metsämaan- ja tontinmyynti) kuin kaupunki/HelB. Lisäksi vertailukohteena käytetty transaktio toteutettiin yli 1,5 vuotta arvioitavana olevan pääomalainan jälkeen. Vertailukohteena olevan velkojan taloudellinen tilanne ei myöskään välttämättä ollut HelB:n tilanteen kanssa vertailukelpoinen. Näin ollen komissio katsoo, että Suomen esittämää esimerkkiä ei voida pitää vertailukelpoisena markkinatransaktiona eikä se siten ole asianmukainen vertailukohde.

(151) Komissio ei myöskään ole löytänyt muita asianmukaisia vertailukohteita markkinoilta. Koska transaktiokohtaisia markkinatietoja ei ole saatavilla eikä markkinoilta löydy asianmukaisia vertailukohteita, komission on turvauduttava muihin arviointimenetelmiin.

(152) Pääomasijoituksen tapauksessa, jollainen käsiteltävänä oleva toimenpide on, komissio katsoo, että nettonykyarvo on tarkoituksenmukainen arviointimenetelmä. Nettonykyarvo vastaa lainasta odotettuja tulevia kassavirtoja diskontattuna vaaditulla tuottoprosentilla. Odotetut tulevat kassavirrat koostuvat alkupääomakustannuksista (eli itse lainasta) ja sen jälkeen lainasta saaduista maksuista (eli pääoman takaisinmaksut ja korot) siihen asti, kun se on kokonaan kuoletettu. Siksi komission on arvioitava, millaista määrää maksuja harkitseva ja järkevä markkinoilla toimiva sijoittaja olisi kohtuudella odottanut saavansa pääomalainasta, joka olisi myönnetty vastaavassa taloudellisessa tilanteessa olevalle yritykselle kuin HelB tammikuussa 2011.

(153) Komissio tarkasteli ensin HelB:n taloudellista tilannetta vuonna 2010 eli viimeisenä tilikautena ennen kaupungin myöntämää pääomalainaa. Kyseisenä vuotena HelB teki -3,3 miljoonaa euroa tappiota ja sen oma pääoma oli negatiivinen eli -6,6 miljoonaa euroa. Aiemmissa tapauksissa ([33]) komissio on todennut, että jos yrityksen oma pääoma on negatiivinen, ennakko-oletuksena on, että se on vuoden 2004 suuntaviivojen 10 kohdan mukainen vaikeuksissa oleva yritys. Myös unionin yleinen tuomioistuin on todennut, että yritys, jonka oma pääoma on negatiivinen, on vaikeuksissa oleva yritys ([34]). Näin ollen vuoden 2004 suuntaviivojen perusteella HelB oli ennen vuoden 2011 pääomalainan saamista vaikeuksissa oleva yritys (vuodesta 2009 eteenpäin ([35])), mikä tarkoittaa yritystä, joka olisi ilman valtion toimenpidettä lähes varmasti joutunut lopettamaan liiketoimintansa lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä.

(154) Yrityksen rahoitusnäkymien arvioimiseksi järkevä yksityinen sijoittaja selvittäisi sen nykyisen taloudellisen tilanteen lisäksi myös sen aiemmat taloudelliset tiedot. Tämä johtuu siitä, että nykyinen taloudellinen tilanne voi olla vääristynyt esimerkiksi kertaluonteisten poikkeuksellisten tapahtumien vuoksi. Ottamalla huomioon pidemmän aikavälin tiedot sijoittaja voi ennustaa paremmin mahdollisen tulevan kehityssuunnan. Tällainen sijoittaja pyrkisi vastaamaan kysymykseen, voiko HelB:n vuoden 2010 huonosta taloudellisesta tilanteesta huolimatta edelleen kohtuudella perustellusti odottaa, että yrityksen tulos paranisi tulevaisuudessa ja se tuottaisi riittävästi voittoa pääomalainan maksamiseksi takaisin.

(155) Tarkastelemalla HelB:n aiempia tilinpäätöksiä sijoittaja olisi huomannut, että yritys ei ollut vuonna 2005 alkaneen toimintansa aikana tehnyt koskaan voittoa. Siten vuoden 2010 tappiollinen tulos ei ollut mahdollisista kertaluonteisista tapahtumista tai markkinaympäristön tilapäisestä heikkenemisestä johtuva poikkeus vaan osa pitkäaikaista kehityssuuntaa, jossa yrityksen tappiot olivat kuutena peräkkäisenä vuotena suuret. HelB:n kertyneet tappiot 31 päivänä joulukuuta 2010 olivat -16,5 miljoonaa euroa (kun ne vuonna 2005 olivat -0,1 miljoonaa euroa). On

([33]) Komission päätös 2008/716/EY, tehty 2 päivänä huhtikuuta 2008, valtiontuesta C 38/07 (ex NN 45/07), jota Ranska on myöntänyt *Arbel Fauvet Rail* SA:lle (EUVL L 238, 5.9.2008, s. 27), sellaisena kuin se on korvattuna komission päätöksellä (EU) 2015/1321, annettu 23 päivänä kesäkuuta 2010, valtiontuesta C 38/07 (ex NN 45/07), jota Ranska on myöntänyt *Arbel Fauvet Rail* SA:lle (EUVL L 203, 31.7.2015, s. 31).

([34]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio, 3.3.2010, yhdistetyt asiat T-102/07 ja T-120/07 *Freistaat Sachsen ym.*v. *komissio*, EU:T:2010:62, 106 kohta.

([35]) Kuten myöhemmin kävi ilmi, HelB:n pääoma muuttui yhä enemmän negatiiviseksi: -3,3 miljoonaa euroa vuonna 2009, -6,6 miljoonaa euroa vuonna 2010, -12,7 miljoonaa euroa vuonna 2011, -14,6 miljoonaa euroa vuonna 2012, -15,9 miljoonaa euroa vuonna 2013 ja -22,9 miljoonaa euroa vuonna 2014.

aivan selvää, että järkevä sijoittaja olisi pitänyt tätä vakavana varoituksena siitä, että yritys oli rakenteellisesti tappiollinen eikä todennäköisesti tuottaisi voittoa. Tämä ennuste olisi ollut vieläkin perustellumpi, jos olisi tutkittu HelB:n edeltäjien, HKL-Bussiliikenteen ja STA:n taloudellisia tietoja. Nämä yritykset eivät olleet myöskään tehneet voittoa ainakaan vuodesta 1999 lähtien. Se tarkoittaa, että vuosi 2010 ei ollut kuudes vaan kahdestoista peräkkäinen vuosi, jolloin HelB:n tai sen edeltäjien toiminta oli tappiollista.

(156) Oletetaan, että järkevä sijoittaja, joka olisi ollut tietoinen tästä HelB:n huonosta taloudellisesta tilanteesta ja aiemmista tuloksista, olisi kuitenkin katsonut mielekkääksi harkita, voisiko uusi pääomalaina muuttaa yrityksen kannattavaksi. Suomi vaikuttaa ehdottavan, että tämä olisi ollut kohtuudella odotettavissa, etenkin ottaen huomioon, että HelB toteutti kannattavuutta parantavia toimenpiteitä vuosina 2008–2010 (ks. johdanto-osan 61 kappale).

(157) Tältä osin komissio huomauttaa, että ennen kyseisen sijoituspäätöksen tekemistä sijoittaja olisi jo tiennyt näiden kannattavuutta parantavien toimenpiteiden tosiasiallisen taloudellisen tuloksen. Vuoden 2010 lopussa eli toteutuksen viimeisenä vuotena HelB teki -3,3 miljoonaa euroa tappiota. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että vuosina 2005–2007 eli kolmen vuoden aikana ennen toimenpiteiden toteuttamista HelB teki keskimäärin -2,5 miljoonaa euroa tappiota vuodessa. Tämä tarkoittaa sitä, että kannattavuutta parantavien toimenpiteiden toteuttamisen jälkeen HelB:n toiminta ei muuttunut kannattavaksi vaan oli jopa tappiollisempaa kuin aikaisemmin. Jälkiviisaasti on syytä todeta, että vuotta myöhemmin vuoden 2011 pääomalainan saamisesta huolimatta HelB:n tappio kasvoi edelleen -6,1 miljoonaan euroon.

(158) Järkevä sijoittaja olisi myös tutkinut, maksoiko sen mahdollinen sijoituskohdeyhtiö takaisin muita velkoja. Olisi ollut rohkaisevaa havaita, että HelB täytti velvoitteensa. Järkevää sijoittajaa ei kuitenkaan olisi ilahduttanut tieto siitä, että HelB ei ollut maksanut vuoden 2005 pääomalainaa lainkaan takaisin. Tämän lainan maksamatta oleva määrä oli vuoden 2010 lopussa 21,6 miljoonaa euroa (kertyneiden korkojen kanssa). Komissio muistuttaa, että Suomen mukaan silloin, kun vuoden 2005 pääomalaina myönnettiin, HelB:n luottokelpoisuus oli tyydyttävä ja kannattavuusnäkymät paremmat. Jos yritys, jonka taloudellisen tilanteen väitettiin olevan hyvä, ei ollut maksanut vuoden 2005 pääomalainaa yhtään takaisin, järkevä sijoittaja ei olisi odottanut saavansa enemmän yritykseltä, jonka taloudellinen tilanne oli paljon huonompi, kuten HelB:n vuonna 2011.

(159) Komissio on Suomen kanssa eri mieltä siitä, että vuoden 2005 pääomalainan takaisinmaksun suorittamatta jättämistä ei voitaisi pitää merkittävänä tekijänä määritettäessä vuoden 2011 pääomalainan markkinaehtoisuutta. Suomi väittää niin sillä perusteella, että Suomen lainsäädäntö sisältää pääomalainoja koskevia erityissäännöksiä. Perustelut sille, että väitettyä tarvetta varmistaa Suomen lainsäädännön noudattaminen ei voida pitää markkinaehtoisuuteen vaikuttavana tekijänä, sellaisina kuin ne on esitetty johdanto-osan 124 kappaleessa vuoden 2005 pääomalainan osalta, koskevat soveltuvin osin vastaavasti vuoden 2011 pääomalainaa. Lisäksi pääomalainan myöntämistä harkitseva järkevä sijoittaja olisi pitänyt päätöksenteossa merkittävänä kriteerinä sitä, onko sen mahdollinen velallinen maksanut aiemmin takaisin vastaavia lainoja vai ei.

(160) Mitä tulee kysymykseen siitä, mitä kassavirtoja järkevä sijoittaja olisi odottanut saavansa vuoden 2011 pääomalainasta, on syytä muistuttaa, että laina oli maksettava takaisin vain, jos HelB tuottaisi riittävästi voittoa, ja vain voittojen verran. Sen vuoksi komissio tarkastelee, minkälaista voittoa järkevä sijoittaja olisi odottanut HelB:n tuottavan vuodesta 2011 eteenpäin.

(161) Johdanto-osan 153–157 kappaleessa esitetyn analyysin perusteella komissio katsoo, että järkevä sijoittaja, jolla on normaali riskiprofiili, ei olisi odottanut HelB:n tuottavan lainkaan voittoa eikä olisi odottanut saavansa vuoden 2011 pääomalainasta mitään maksuja. HelB:n tosiasialliset taloudelliset tulokset vahvistavat myös tämän analyysin, koska HelB tuotti edelleen tappiota eikä koskaan maksanut mitään takaisin vuoden 2011 pääomalainasta. Loppujen lopuksi kaupunki muunsi lainan omaksi pääomaksi, joka käytännössä merkitsi sen mitätöimistä, koska HelB lopetti toimintansa.

(162) Vaikka HelB olisikin tuottanut voittoa, se ei olisi voinut käyttää sitä kokonaan vuoden 2011 pääoman takaisinmaksuun. HelB:n olisi ensin pitänyt kattaa jäljellä olevat kertyneet tappiot ja pääomalainat (-0,6 miljoonaa euroa 31 päivänä joulukuuta 2010). Jos sen jälkeen olisi jäänyt vielä voittoa, lähes 80 prosenttia siitä olisi pitänyt käyttää vuoden 2005 pääomalainan takaisinmaksuun. Tämä johtuu siitä, että pääomalainat oli maksettava takaisin määräsuhteessa ja vuoden 2005 pääomalainan (mukaan lukien kertyneet korot) osuus molempien pääomalainojen (eli vuoden 2005 ja vuoden 2011 lainan) kokonaismäärästä oli noin 80 prosenttia. Toisin sanoen voidakseen maksaa vuonna 2011 saadun 5,8 miljoonan euron pääomalainan takaisin HelB:n olisi pitänyt tehdä voittoa

vähintään 28 miljoonaa euroa, koska sen olisi pitänyt kattaa myös -0,6 miljoonan euron pääomavaje ja maksaa takaisin vuoden 2005 pääomalaina (21,6 miljoonaa euroa ja vuoden 2010 loppuun mennessä kertyneet korot). Lisäksi HelB:n olisi pitänyt maksaa vuoden 2011 pääomalainasta kertyneet korot. Vertailun vuoksi mainittakoon, että HelB teki toimintansa kuuden tilikauden aikana vuoteen 2010 asti yhteensä -16,3 miljoonan euron nettotappiot.

(163) Kuten johdanto-osan 161 kappaleessa todettiin, vuoden 2011 pääomalainan odotetut takaisinmaksut olisivat järkevän sijoittajan näkökulmasta olleet nolla. Näin ollen tämän sijoituksen, joka on yhtä suuri kuin alkuperäinen pääomakustannus (eli itse laina), nettonykyarvon ja sen jälkeisten maksujen yhteissumma on -5,8 miljoonaa euroa. Vaikka oletettaisiin, että HelB olisi tuottanut jonkin verran voittoa, se ei varmasti olisi riittänyt koko lainan takaisinmaksuun (ks. johdanto-osan 162 kappale). Siinä tapauksessa sijoituksen nettonykyarvo olisi edelleen ollut negatiivinen. Koska nettonykyarvoanalyysin päätöksentekosääntö on, että i) sijoita, jos nettonykyarvo on suurempi kuin nolla, ja ii) älä sijoita, jos nettonykyarvo on negatiivinen, komissio toteaa, että järkevä sijoittaja ei olisi myöntänyt HelB:lle pääomalainaa tammikuussa 2011.

(164) Suomi väittää, että vuoden 2011 pääomalainaa ei pitäisi arvioida vertailemalla sitä lainaan, jonka hypoteettinen uusi sijoittaja antaisi, vaan se olisi katsottava pääomanlisäykseksi, jonka pitkäaikainen konserniomistaja tekee kokonaan omistamaansa tytäryhtiöön sen pääoman turvaamiseksi.

(165) Kaupungin aiempi taloudellinen riski HelB:n osakkaana (ja velkojana) pitäisikin ottaa huomioon, kun tutkitaan, onko kyseinen pääomalaina markkinaehtojen mukainen ([36]). Tällaista aiempaa riskiä voidaan tarkastella vaihtoehtoisten skenaarioiden perusteella vertailemalla esimerkiksi kyseiselle sijoitukselle odotettua tuottoa vaihtoehtoisen skenaarion odotettuun tuottoon. Tällaisia vaihtoehtoisia skenaarioita voivat olla esimerkiksi yrityksen myyminen, omaisuuserien luovuttaminen, selvitystilaan asettaminen, rakennemuutos tai yksityisen pääoman hankkiminen. Jos jostakin näistä vaihtoehtoisista skenaariosta on odotettavissa suurempi tuotto tai pienemmät tappiot kuin valitusta vaihtoehdosta, markkinoilla toimiva omistaja olisi valinnut sen.

(166) Kaupunki ei vertaillut vuoden 2011 pääomalainan tuottoa minkään vaihtoehtoisen skenaarion tuottoon. Suomi ei myöskään väitä, että laina olisi antanut kaupungille suurimman tuoton. Näin ollen kaupunki teki kyseisen sijoituspäätöksen varmentamatta, onko se edullisempi kuin muut käytettävissä olevat vaihtoehdot. Joka tapauksessa järkevä sijoittaja, joka on altistunut riskille aiemmin, ei olisi toiminut näin.

(167) Koska kaupunki ei ole tehnyt vertailua, komission on tehnyt oman arvionsa. Ensinnäkin komissio toteaa, että yrityksen osakkeista 100 prosenttia omistavalla osakkaalla voi tosiaan olla erilaisia etunäkökohtia kuin sijoittajalla, jolla ei ole aiempaa riskiä. Silti tällainen osakaskaan ei olisi rahoittanut tytäryhtiötään loputtomasti vaan olisi vaatinut enemmän tai myöhemmin tuottoa sijoitukselleen.

(168) Silloin kun kaupunki myönsi vuoden 2011 pääomalainan, HelB ja sen edeltäjät eivät olleet tuottaneet voittoa ainakaan 12 peräkkäisenä vuotena, eikä kannattavuuden paranemisesta ollut realistisia näkymiä (ks. johdanto-osan 155 kappale). Lisäksi vaikka kaupunki oli aiemmin sijoittanut ainakin 30,8 miljoonaa euroa ”perustamislainan” ja kalustolainan muodossa, sen pääoma pieneni joka vuosi. Kaupunki kärsi HelB:hen ja sen edeltäjiin tekemiensä sijoitusten pääomatappioita vuoteen 2010 mennessä yhteensä -21,7 miljoonaa euroa ([37]). On epätodennäköistä, että mikään järkevä osakas olisi jatkanut tytäryhtiönsä rahoittamista tällaisissa olosuhteissa.

(169) Järkevä markkinoilla toimiva sijoittaja olisi odottanut saavansa vuoden 2011 pääomalainasta takaisin -5,8 miljoonaa euroa (ks. johdanto-osan 163 kappale). Tämä ei kuitenkaan ole ainoa seikka, jonka osakas (etenkin yrityksen osakkeista 100 prosenttia omistava osakas) olisi ottanut huomioon. Se olisi huomioinut myös odotetut tulevat pääomavoitot/-tappiot. Tästä komissio toteaa, että jos HelB:n pääoma olisi pienentynyt vuosien 2005–2010 keskimääräistä vauhtia, kaupunki olisi menettänyt sijoituksen jälkeen vielä vähintään -2,7 miljoonaa euroa pääomaansa joka vuosi. Kaupunki tosiasiassa menetti keskimäärin -4,1 miljoonaa euroa pääomaa vuodessa vuosina 2011–2014.

([36]) Ks. unionin tuomioistuimen tuomio 3.4.2014, *ING Groep NV*, C-224/12 P, ECLI:EU:C:2014:213, 29–37 kohta.

([37]) HKL-Bussiliikenteen nettovarat vähenivät vuoden 1999 kaikkiaan 9 miljoonasta eurosta 3,6 miljoonaan euroon vuonna 2004, ja HelB:n nettovarat vähenivät vuoden 2005 kaikkiaan 9,7 miljoonasta eurosta -6,6 miljoonaan euroon vuonna 2010.

(170) Komissio tarkastelee nyt vaihtoehtoista skenaariota, nimittäin HelB:n myyntiä. Siinä tapauksessa kaupunki olisi maksanut myyntiprosessin kustannukset, jotka ovat yleensä pienet. Kaupunki olisi myös menettänyt vuoden 2005 pääomalainan. Lainan takaisinmaksu oli kuitenkin epätodennäköistä, eikä sitä ikinä maksettukaan (ks. johdanto-osan 158 kappale). Kaupunki olisi menettänyt myös kalustolainan, josta oli vuoden 2010 lopussa maksamatta 13,1 miljoonaa euroa ja jota HelB maksoi takaisin 0,6 miljoonaa euroa vuodessa. Ei voitu kohtuudella odottaa, että kalustolaina maksettaisiin kokonaan takaisin (HelB maksoi siitä tosiasiassa vain 2,4 miljoonaa euroa ennen kuin kaupunki mitätöi lainan). Kuitenkin siinäkin epätodennäköisessä tilanteessa, että HelB olisi jatkanut tämän lainan takaisinmaksua, näin saatavien tuottojen vastapainona olisivat olleet todennäköiset pääomatappiot (ks. edellinen johdanto-osan kappale). Kaiken kaikkiaan myyntiskenaarion lisäkustannusten voidaan olettaa olevan toteutuneeseen skenaarioon verrattuna 0.

(171) Toisaalta tässä skenaariossa kaupunki olisi saanut myyntituotot. Komissiolla ei ole arviota HelB:n tarkasta arvosta tammikuussa 2011. Arviointia varten on kuitenkin määriteltävä tarkka myyntiarvo. Riittää, että osoitetaan odotettujen myyntituottojen olevan suuremmat kuin perusskenaarion mukaiset -5,8 miljoonaa euroa (ks. johdanto-osan 163 kappale).

(172) Syyskuussa 2015 kaupungin palkkaama asiantuntija, Inspira Oy, arvioi HelB:n arvoksi 11,6–25,6 miljoonaa euroa (käytetystä arviointimenetelmästä riippuen). Joulukuussa 2015 kaupunki myi HelB:n 24,2 miljoonalla eurolla. Komissio huomauttaa, että HelB:n nettovarat, jotka kuvaavat yrityksen arvoa, olivat joulukuussa 2014 kaikkiaan 16,3 miljoonaa euroa pienemmät kuin joulukuussa 2010. Myös HelB:n taloudelliset näkymät olivat heikentyneet, koska yhtiö ilmoitti tehneensä vuonna 2014 yhteensä -7 miljoonan euron tappiot (heikennystä edelliseen vuoteen verrattuna) ja -3,3 miljoonan euron tappiot vuonna 2010 (parannusta edellisvuoteen verrattuna). Näin ollen voidaan olettaa, että HelB:n arvo oli vuoden 2011 pääomalainan myöntämisen ajankohtana todennäköisesti suurempi kuin silloin, kun se myytiin. Joka tapauksessa voidaan ilman kohtuullisia epäilyjä sanoa, että kaupunki olisi voinut odottaa saavansa edes jotain tuottoa HelB:n myynnistä tammikuussa 2011. Tämä riittää sen päätelmän tekemiseen, että odotettavissa oleva tuotto olisi ollut suurempi myyntiskenaariossa kuin toteutuneessa skenaariossa eli lainan myöntämisessä. Näin ollen vuoden 2011 pääomalaina ei ollut markkinaehtoinen myöskään, vaikka otettaisiin huomioon kaupungin aiempi taloudellinen riski.

(173) Vaikka vuoden 2011 pääomalaina olisi ollut kaupungille paras vaihtoehto (mikä ei pidä paikkaansa), se ei silti olisi ollut markkinaehtoinen, koska sitä ei myönnetty markkinaehdoin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta johdanto-osan edellisessä kappaleessa tehtyä päätelmää. Tämä johtuu siitä, että vuoden 2008 viitekorkotiedonannon ([38]) – joka tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2008, minkä vuoksi sitä sovelletaan vuoden 2011 pääomalainaan – mukaan taloudellisissa vaikeuksissa olevalle yritykselle (luottoluokitus CCC tai huonompi), kuten HelB:lle, tammikuussa 2011 ilman vakuuksia myönnetyn tavanomaisen lainan markkinakoron kuvaaja oli 11,49 prosenttia (peruskorko 1,49 prosenttia, johon on lisätty 1 000 peruspisteen marginaali). Näin ollen se oli paljon korkeampi kuin tosiasiassa sovellettu 6 prosentin korko. Todellisuudessa kuvaajakoron olisi oltava vielä korkeampi, kun otetaan huomioon pääomalainan oman pääoman luonteen aiheuttama lisäriski.

(174) Suomi toimitti asiantuntijan laatiman tutkimuksen, jossa arvioitiin HelB:lle myönnettyjen pääomalainojen markkinaehtoisuutta. Tutkimus kattaa vuosien 2011 ja 2012 pääomalainat. Asiantuntija katsoi, että lainoista perittyä 6 prosentin korkoa voidaan pitää markkinaehtoisena. Komissio kuitenkin toteaa, että tutkimus on päivätty 8 päivänä kesäkuuta 2015 eli se on tehty kauan sen jälkeen, kun kaupunki oli päättänyt myöntää kyseiset lainat. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan markkinaehtojen mukaisuutta on tutkittava etukäteen niiden tietojen perusteella, jotka olivat saatavilla toimenpiteestä päätettäessä ([39]). Tutkimus tehtiin jälkikäteen eikä sitä siksi voida hyväksyä päteväksi näytöksi markkinaehtoisuudesta.

(175) Komissio on kuitenkin tutustunut tutkimukseen ja katsoo, että sitä ei voida hyväksyä näytöksi markkinaehtoisuudesta seuraavista syistä. Ensinnäkin siinä arvioidaan HelB:n luottoluokitusta kolmen vuoden jaksolla 2010–2012 eikä käsitellä yrityksen taloudellista tilannetta täsmälleen juuri sinä ajankohtana, kun lainat myönnettiin. Toiseksi siinä vertaillaan arvioitavana olevia lainoja muita lainoja huonommassa etuoikeusasemassa olevien lainojen otoksen kanssa. Vertailuryhmäksi on kuitenkin valittu vääristävästi paremman luottoluokituksen saaneita velallisia, ja mediaanimarkkinakorko on siksi aliarvioitu ([40]). HelB:n pääomalainojen korko on joka tapauksessa pienempi

([38]) Ks. alaviite 23.

([39]) Unionin tuomioistuimen tuomio 5.6.2012, *komissio v. EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 83, 84. 85 ja 105 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, *Ranska v. komissio (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 71 ja 72 kohta; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 30.4.1998, *Cityflyer Express v. komissio*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, 76 kohta; Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 25.6.2015, *Servizi assicurativi del commercio estero SpA (SACE) ja Sace BT SpA v. komissio*, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435, 183 kohta; vahvistettu unionin tuomioistuimen tuomiolla 23.11.2017, C-472/15 P, ECLI:EU:C:2017:885, 108 ja 109 kohta.

([40]) Otokseen sisältyy kahdeksan BB-/Ba3-luokan (eli korkeamman luokituksen) lainaa ja vain kaksi CCC+/Caa1-luokan (eli alemman luokituksen) lainaa, mikä alentaa vertailuryhmän mediaanikorkoa.

kuin tämä aliarvioitu mediaanikorko (6,9 prosenttia), ilman perusteluja. Kolmanneksi pääomalainojen korko on pienempi kuin vuosina 2011 ja 2012 liikkeeseen laskettujen joukkovelkakirjojen mediaanikuponkikorot, kun taas joukkovelkakirjat ovat yleensä etuoikeusasemaltaan paremmassa asemassa kuin pääomalainat ja siten vähemmän riskialttiita. Näin ollen sen lisäksi, että tutkimus tehtiin jälkikäteen, mikä jo sinällään riittää sen hylkäämiseen pätevänä näyttönä, siinä ei arvioida asianmukaisesti pääomalainojen markkinaehtoista korkoa.

(176) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio päättelee, että HelB sai vuoden 2011 pääomalainasta perusteetonta taloudellista etua.

(177) Komissio päätteli johdanto-osan 163 kappaleessa, että järkevä sijoittaja ei olisi myöntänyt HelB:lle pääomalainaa tammikuussa 2011. Toisin sanoen HelB ei olisi saanut tällaista lainaa markkinoilta millään ehdoilla. Tämä johtuu siitä, että peritystä korosta riippumatta tällaisen lainan myöntämisestä muodostuvan sijoituksen nettonykyarvo olisi aina ollut negatiivinen. HelB:n ei voitu kohtuudella olettaa tuottavan riittävästi voittoa tällaisen lainan takaisinmaksua varten, kun otetaan huomioon sen vaikea taloudellinen tilanne. Yleinen tuomioistuin katsoi, että kun lainansaajan taloudellinen tilanne on vaikea esimerkiksi siitä syystä, että sen liikevaihto on pienentynyt ja sillä on negatiivista pääomaa eikä se pysty maksamaan lainoja takaisin omilla varoillaan, lainaan sisältyvän taloudellisen edun määrä voi vastata lainaksi annettujen varojen kokonaismäärää ([41]). Tämän perusteella vuoden 2011 pääomalainan taloudellinen etu vastaa lainan kokonaismäärää.

9.3.3 *Valtiontuen olemassaoloa koskeva päätelmä*

(178) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että toimenpide 3 on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Tuen määrä on koko lainamäärä eli 5,8 miljoonaa euroa. Valtiontuen myöntämispäivä on lainan myöntämispäivä eli 31 päivä tammikuuta 2011.

9.4 **Toimenpide 4 – vuoden 2012 pääomalaina HelB:lle**

9.4.1 *Valtion varat ja valtion toiminnaksi katsominen, valikoivuus sekä vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kilpailuun ja kauppaan*

(179) Toimenpiteestä 1 tehtyä päätelmää, joka koskee valtion varoja ja valtion toiminnaksi katsomista (ks. johdanto-osan 85 kappale), valikoivuutta (ks. johdanto-osan 86 kappale) sekä vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kilpailuun ja kauppaan (ks. johdanto-osan 117 kappale), sovelletaan vastaavasti käsiteltävänä olevaan toimenpiteeseen.

9.4.2 *Taloudellisen edun olemassaolo*

(180) Aluksi Suomi esittää, että koska vuoden 2012 pääomalaina myönnettiin vasta lokakuussa 2011 tehdyn kantelun jälkeen, kaupunginhallitus edellytti, että tämä laina myönnetään markkinaehtoisesti. Tällä perusteella Suomi väittää, että laina ei ole tukea. Tämän väitteen tueksi ei ole esitetty mitään näyttöä tai perusteltuja selityksiä. Myöskään komission arvio ei vahvista sitä (ks. jäljempänä). Näin ollen tämä väite on hylättävä.

(181) Vuoden 2012 pääomalaina myönnettiin samoilla ehdoilla kuin vuoden 2011 pääomalaina. Erityisesti, sen korko oli 6 prosenttia, sille ei ollut asetettu vakuuksia, sen takaisinmaksu oli sidoksissa riittäviin voittoihin, se oli huonommassa etuoikeusasemassa kuin kaikki muut velat ja sen laina-aika oli rajaton. Suomi vahvisti, että vuoden 2012 pääomalainan yleiset ehdot olivat samat kuin vuoden 2011 pääomalainan.

(182) Ennen vuoden 2012 pääomalainan myöntämistä HelB:lle kaupunki ei ollut tehnyt investointilaskelmaa tai vastaavaa sijoituksen odotetun taloudellisen tuloksen arviointia.

(183) Vuoden 2012 pääomalainan myöntämiseen ei osallistunut yksityisiä toimijoita, joten sen markkinaehtoisuutta ei voida arvioida suoraan. Suomi ei ole toimittanut vertailukelpoisia markkinatransaktioita (ks. johdanto-osan 149 ja 150 kappale), eikä komissio ole löytänyt markkinoilta soveltuvia vertailukohteita. Siksi komission on turvauduttava muuhun arviointimenetelmään eli nettonykyarvoanalyysiin, kuten vuoden 2011 pääomalainan osalta.

([41]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.2.2018, *Larko Geniki Metalleftiki kai Metallourgiki AE v. komissio*, T-423/14, ECLI:EU:T:2018:57, 193 kohta ja siinä mainittu oikeuskäytäntö.

(184) HelB:n taloudellinen tilanne oli vuoden 2012 pääomalainan myöntämisajankohtana vielä huonompi kuin silloin, kun yritys sai vuoden 2011 pääomalainan. HelB ilmoitti vuoden 2011 lopussa tappioidensa olevan -6,1 miljoonaa euroa (kun ne vuonna 2010 olivat -3,3 miljoonaa euroa) ja oman pääomansa negatiivinen eli -12,7 miljoonaa euroa (kun se vuonna 2010 oli -6,6 miljoonaa euroa). Yritys voitiin luokitella vuoden 2004 suuntaviivojen mukaan vaikeuksissa olevaksi yritykseksi. HelB:n taloudelliset näkymät olivat toukokuussa 2012 vieläkin heikommat kuin tammikuussa 2011, jolloin aiempi pääomalaina myönnettiin. Tämä johtuu siitä, että sen kertyneet tappiot kasvoivat entisestään vuonna 2011 kirjattujen tappioiden vuoksi. Vuodesta 2011 tuli näin ollen kolmastoista peräkkäinen vuosi, jona HelB tai sen edeltäjät tuottivat tappiota.

(185) Koska HelB:n taloudellinen tilanne ja taloudelliset näkymät olivat heikenneet entisestään, johdanto-osan 161 kappaleessa esitetty päätelmä vuoden 2011 pääomalainasta koskee sitäkin suuremmalla syyllä vuoden 2012 pääomalainaa. Järkevä sijoittaja, jolla on normaali riskiprofiili, ei siis olisi odottanut HelB:n tuottavan yhtään voittoa eikä olisi odottanut saavansa vuoden 2012 pääomalainasta mitään maksuja. Myöhemmät tapahtumat vahvistavat tämän, sillä HelB ei maksanut koskaan takaisin mitään vuoden 2012 pääomalainasta, ja kaupunki muunsi sen lopulta omaksi pääomaksi, mikä käytännössä tarkoittaa sen mitätöimistä, koska HelB lopetti toimintansa.

(186) Lisäksi kaupunki ei toukokuussa 2012 ollut vieläkään saanut maksuja vuoden 2005 pääomalainasta eikä se ollut saanut maksuja vuoden 2011 pääomalainastakaan. Näistä lainoista oli vuoden 2011 lopussa maksamatta (kertyneiden korkojen kanssa) yhteensä 28,4 miljoonaa euroa (eli 6,8 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2010 lopussa). Voidakseen maksaa takaisin vuoden 2012 pääomalainan HelB:n olisi näin ollen pitänyt tehdä voittoa vähintään 37,3 miljoonaa euroa: ensin pääomavajeen ([42]) (-0,9 miljoonaa euroa vuoden 2011 lopussa) kattamiseksi ja sitten vuosien 2005 ja 2011 pääomalainojen (28,4 miljoonaa euroa kertyneiden korkojen kanssa vuoden 2011 lopussa) maksamiseksi takaisin määräsuhteessa yhdessä vuoden 2012 pääomalainan (8 miljoonaa euroa) kanssa. Näin ollen vuoden 2012 pääomalainan takaisinmaksamiseksi olisi tulevaisuudessa saatava voittoa 9,3 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2011 pääomalainan tapauksessa (ks. johdanto-osan 162 kappale).

(187) Koska vuoden 2012 pääomalainan odotettu takaisinmaksu oli nolla, tämän sijoituksen, joka on yhtä suuri kuin alkuperäinen pääomakustannus (eli itse laina), nettonykyarvon ja sen jälkeisten maksujen yhteissumma on -8 miljoonaa euroa. Vaikka HelB olisi tuottanut jonkin verran voittoa, se ei varmasti olisi riittänyt koko lainan takaisinmaksuun (ks. johdanto-osan186 kappale). Siinä tapauksessa sijoituksen nettonykyarvo olisi edelleen ollut negatiivinen. Kun otetaan huomioon nettonykyarvoanalyysin päätöksentekosääntö (ks. johdanto-osan 163 kappale), komissio päättelee, että järkevä sijoittaja ei olisi myöntänyt HelB:lle pääomalainaa toukokuussa 2012.

(188) Mitä tulee Suomen väitteeseen, jonka mukaan vuoden 2012 pääomalaina oli perusteltu osakkaan rahoitustoimenpide, jolla se varmisti kokonaan omistuksessaan olevan tytäryhtiönsä maksuvalmiuden, johdanto-osan 165–172 kappaleessa esitetty vuoden 2011 pääomalainaa koskeva arviointi pätee soveltuvin osin myös vuoden 2012 pääomalainaan, kuten jäljempänä selitetään tarkemmin.

(189) Silloin kun kaupunki myönsi vuoden 2012 pääomalainan, HelB ja sen edeltäjät eivät olleet tuottaneet voittoa ainakaan kolmenatoista peräkkäisenä vuotena, eikä kannattavuuden paranemisesta ollut realistisia näkymiä (ks. johdanto-osan 184 kappale). Lisäksi vaikka kaupunki oli aiemmin sijoittanut ainakin 36,6 miljoonaa euroa ”perustamislainan”, kalustolainan ja vuoden 2011 pääomalainan muodossa, sen pääoma pieneni jatkuvasti. Kaupunki kärsi HelB:hen ja sen edeltäjiin tekemiensä sijoitusten pääomatappioita vuoteen 2011 mennessä yhteensä -27,8 miljoonaa euroa ([43]). On epätodennäköistä, että mikään järkevä osakas olisi jatkanut tytäryhtiönsä rahoittamista tällaisissa olosuhteissa.

(190) Järkevä markkinoilla toimiva sijoittaja olisi odottanut saavansa vuoden 2012 pääomalainasta takaisin -8 miljoonaa euroa (ks. johdanto-osan 187 kappale). Tämä ei kuitenkaan ole ainoa seikka, jonka osakas (etenkin yrityksen osakkeista 100 prosenttia omistava osakas) olisi ottanut huomioon. Se olisi huomioinut myös odotetut tulevat pääomavoitot/-tappiot. Tästä komissio huomauttaa, että jos HelB:n pääoma olisi pienentynyt vuosien 2005–2011 keskimääräistä vauhtia, kaupunki olisi menettänyt sijoituksen jälkeen vielä vähintäänkin -3,2 miljoonaa euroa pääomaansa joka vuosi. Kaupunki tosiasiassa menetti jopa enemmän, keskimäärin -3,4 miljoonaa euroa pääomaa vuodessa vuosina 2012–2014.

(191) Komissio tarkastelee seuraavaksi vaihtoehtoista skenaariota, nimittäin HelB:n myyntiä, kuten vuoden 2011 pääomalainan tapauksessa. Siinä tapauksessa kaupunki olisi maksanut myyntiprosessin kustannukset, jotka ovat yleensä pienet. Se olisi myös menettänyt vuosien 2005 ja 2011 pääomalainat. Näiden lainojen takaisinmaksu oli kuitenkin epätodennäköistä, eikä niitä ikinä maksettukaan (ks. johdanto-osan 158 ja 161 kappale). Kaupunki olisi menettänyt myös kalustolainan, josta oli vuoden 2011 lopussa maksamatta 12,5 miljoonaa euroa ja jota HelB maksoi takaisin 0,6 miljoonaa euroa vuodessa. Ei voitu kohtuudella odottaa, että kalustolaina maksettaisiin kokonaan takaisin (HelB maksoi siitä tosiasiassa vain 1,8 miljoonaa euroa ennen

([42]) Kertyneiden tappioiden ja pääomalainojen yhteissumma.

([43]) HKL-Bussiliikenteen nettovarat vähenivät vuoden 1999 kaikkiaan 9 miljoonasta eurosta 3,6 miljoonaan euroon vuonna 2004, ja HelB:n nettovarat vähenivät vuoden 2005 kaikkiaan 9,7 miljoonasta eurosta -12,7 miljoonaan euroon vuonna 2011.

kuin kaupunki mitätöi lainan). Kuitenkin siinäkin epätodennäköisessä tilanteessa, että HelB olisi jatkanut tämän lainan takaisinmaksua, näin saatavien tuottojen vastapainona olisivat olleet todennäköiset pääomatappiot (ks. edellinen johdanto-osan kappale). Kaiken kaikkiaan myyntiskenaarion lisäkustannusten voidaan olettaa olevan toteutuneeseen skenaarioon verrattuna 0.

(192) Toisaalta tässä skenaariossa kaupunki olisi saanut myyntituotot. Komissiolla ei ole arviota HelB:n tarkasta arvosta toukokuussa 2012. Arviointia varten on kuitenkin määriteltävä tarkka myyntiarvo. Riittää, että osoitetaan odotettujen myyntituottojen olevan suuremmat kuin perusskenaarion mukaiset -8 miljoonaa euroa (ks. johdanto-osan 187 kappale).

(193) Kuten johdanto-osan 172 kappaleessa todetaan, syyskuussa 2015 HelB:n arvoksi arvioitiin 11,6–25,6 miljoonaa euroa ja joulukuussa 2015 kaupunki myi HelB:n 24,2 miljoonalla eurolla. Komissio huomauttaa, että HelB:n nettovarat, jotka kuvaavat yrityksen arvoa, olivat joulukuussa 2014 kaikkiaan 10,2 miljoonaa euroa pienemmät kuin joulukuussa 2011. Myös HelB:n taloudelliset näkymät olivat heikentyneet, koska yhtiö ilmoitti tehneensä vuonna 2014 yhteensä -7 miljoonan euron tappiot (7,1 miljoonaa euroa heikennystä edellisvuoteen verrattuna) ja -6,1 miljoonan euron tappiot vuonna 2010 (heikennystä 3,3 miljoonaa euroa edellisvuoteen verrattuna). Näin ollen voidaan olettaa, että HelB:n arvo oli vuoden 2012 pääomalainan myöntämisen ajankohtana todennäköisesti suurempi kuin silloin, kun se myytiin. Joka tapauksessa voidaan perustellusti sanoa, että kaupunki olisi voinut odottaa saavansa edes jotain tuottoa HelB:n myynnistä toukokuussa 2012. Tämä riittää sen päätelmän tekemiseen, että odotettavissa oleva tuotto olisi ollut suurempi myyntiskenaariossa kuin toteutuneessa skenaariossa eli lainan myöntämisessä. Näin ollen vuoden 2012 pääomalaina ei ollut markkinaehtoinen myöskään, vaikka otettaisiin huomioon kaupungin aiempi taloudellinen riski.

(194) Vaikka vuoden 2012 pääomalaina olisi ollut kaupungille paras vaihtoehto (mikä ei pidä paikkansa), se ei silti olisi ollut markkinaehtoinen, koska sitä ei myönnetty markkinaehdoin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta johdanto-osan edellisessä kappaleessa tehtyä päätelmää. Tämä johtuu siitä, että vuoden 2008 viitekorkotiedonannon ([44]) – joka tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2008, minkä vuoksi sitä sovelletaan vuoden 2012 pääomalainaan – mukaan taloudellisissa vaikeuksissa olevalle yritykselle (luottoluokitus CCC tai huonompi), kuten HelB:lle, toukokuussa 2012 ilman vakuuksia myönnetyn tavanomaisen lainan markkinakoron kuvaaja oli 11,67 prosenttia (peruskorko 1,67 prosenttia, johon on lisätty 1 000 peruspisteen marginaali). Näin ollen se oli paljon korkeampi kuin tosiasiassa sovellettu 6 prosentin korko. Todellisuudessa kuvaajakoron olisi oltava vielä korkeampi, kun otetaan huomioon pääomalainan oman pääoman luonteen aiheuttama lisäriski.

(195) Kuten johdanto-osan 174 ja 175 kappaleessa todetaan, Suomen toimittamaa tutkimusta vuosien 2011 ja 2012 pääomalainoista ei voida hyväksyä pätevänä näytöksi markkinaehtoisuudesta.

(196) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että HelB sai vuoden 2012 pääomalainasta perusteetonta taloudellista etua. Tuen määrä vastaa lainan koko määrää samoista syistä kuin johdanto-osan 177 kappaleessa selitetään.

9.4.3 *Valtiontuen olemassaoloa koskeva päätelmä*

(197) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että toimenpide 4 on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Tuen määrä on koko lainamäärä eli 8 miljoonaa euroa. Valtiontuen myöntämispäivä on lainan myöntämispäivä eli 23 päivä toukokuuta 2012.

9.5 **Yleinen päätelmä tuen olemassaolosta**

(198) Johdanto-osan 78–197 kappaleessa tehdyn arvioinnin perusteella komissio päättelee, että toimenpiteet 1, 2, 3, 4 (kalustolaina ja pääomalainat) ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, jonka määrä on yhteensä 54 231 850 euroa.

10. **TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE**

(199) Sikäli kuin toimenpiteet 1, 2, 3 ja 4 ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, komission on arvioitava, voidaanko tämä tuki katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi.

([44]) Ks. alaviite 23.

(200) Oikeuskäytännön mukaan on jäsenvaltion tehtävä esittää mahdolliset perusteet, joiden nojalla ne katsovat tuen soveltuvan sisämarkkinoille, ja osoittaa, että tällaisen soveltuvuuden edellytykset täyttyvät ([45]). Suomi kuitenkin katsoo, että kyseiset toimenpiteet eivät ole valtiontukea, eikä se siksi ole esittänyt perusteita soveltuvuudelle.

(201) Komissio on kuitenkin arvioinut tuen soveltuvuutta.

(202) Koska HelB ja sen edeltäjät toimivat julkiseen henkilöliikenteen alalla, komissio tarkasteli ensin, voitaisiinko asetusta (ETY) N:o 1191/69 ja asetusta (EY) N:o 1370/2007 ([46]) soveltaa tähän tapaukseen. Asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 annetaan säännöt julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä maantieliikenteen alalla ennen rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista annetun asetuksen (EY) N:o 1370/2007 voimaantuloa. Asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 säädetään edellytyksistä, joiden mukaan julkisia henkilöliikennepalveluja koskevissa sopimuksissa ja käyttöoikeussopimuksissa määrättyjen korvausten voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille ja ne voidaan vapauttaa valtiontukisääntöjen mukaisesta ennakkoilmoitusvelvollisuudesta. Komissio toteaa, että vuoden 2002 kalustolaina ja vuosien 2005, 2011 ja 2012 pääomalainat ovat HelB:lle myönnettyjä lainarahoitustoimenpiteitä, eivätkä millään tavalla muodosta korvausta julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä. Sen vuoksi arvioitavana olevat toimenpiteet eivät kuulu näiden asetusten soveltamisalaan.

(203) Tämän jälkeen komissio arvioi, onko SEUT-sopimuksen 93 artikla asianmukainen perusta soveltuvuudelle. SEUT-sopimuksen 93 artiklan mukaan valtiontuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä, ja se muodostaa erityismääräyksen (*lex specialis*) SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan ja 107 artiklan 3 kohdan suhteen. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että mainitussa artiklassa ”katsotaan liikenteelle myönnetty tuki yhteensoveltuvaksi [perussopimuksen] kanssa ainoastaan sellaisissa tarkoin määritetyissä tapauksissa, jos se ei vahingoita [unionin] yleisiä etuja” ([47]).

(204) Komissio toteaa, että ollakseen sisämarkkinoille soveltuva tuen on oltava tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi. Jotta jonkin toimenpiteen voidaan katsoa olevan tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi, sen on oltava tavoitteen kannalta välttämätön ja oikeassa suhteessa siihen. Vakiintuneen päätöskäytäntönsä mukaisesti komissio katsoi, että tuki liikenteen yhteensovittamiseksi on SEUT-sopimuksen 93 artiklan perusteella sisämarkkinoille soveltuva, jos seuraavat kumulatiiviset edellytykset täyttyvät: i) tuella edistetään yhteisen edun mukaista tavoitetta; ii) tuki on välttämätön ja sillä on kannustava vaikutus; iii) tuki on oikeasuhteinen; iv) tuki tai tuettu toiminta on avoin kaikille käyttäjille syrjimättömästi. Tuen on siis ensinnäkin oltava välttämätön yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi ja sillä on oltava kannustava vaikutus, eli tuella on muutettava tuensaajan toimintatapaa siten, että se harjoittaa ylimääräistä toimintaa, jota se ei harjoittaisi ilman tukea tai harjoittaisi rajoitetusti tai eri tavalla niin, että yhteistä etua koskevaa tavoitetta ei saavutettaisi. Komissio katsoo, että vuoden 2002 kalustolainalla ja vuosien 2005, 2011 ja 2012 pääomalainoilla ei ollut mitään kannustavaa vaikutusta, sillä nämä toimenpiteet eivät muuttaneet HelB:n (eivätkä sen edeltäjien) toimintatapaa siten, että se olisi harjoittanut ylimääräistä toimintaa, jota se ei olisi harjoittanut ilman tukea. Koska edellä esitetyt edellytykset ovat kumulatiivisia, pelkästään tämän perusteella voidaan päätellä, että arvioitavana olevia toimenpiteitä ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvina SEUT-sopimuksen 93 artiklan mukaisesti.

(205) Komissio arvioi myös, voidaanko SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrättyjä poikkeuksia käyttää tuen soveltuvuuden arvioimiseen. Komissio katsoo, että SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdassa määrättyjä poikkeuksia (yksittäisille kuluttajille myönnettävä tuki, tuki luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi ja taloudellinen tuki tietyille alueille, joihin Saksan jako on vaikuttanut) ei selvästikään voida soveltaa tähän. Sama päätelmä koskee SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan d ja e alakohdassa määrättyjä poikkeuksia (tuki kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen ja tuki, josta neuvosto päättää). Myöskään SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdassa määrättyä poikkeusta, joka liittyy tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen myönnettävään tukeen, ei voida soveltaa tähän.

([45]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 28.4.1993, *Italia v. komissio*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20 kohta.

([46]) Asetus (ETY) N:o 1191/69, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1969, julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä (EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1). Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1).

([47]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.10.1978, *komissio v. Belgia*, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, 10 kohta.

(206) Komissio on myös arvioinut, voisiko mikään käsiteltävänä olevista toimenpiteistä olla SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan perusteella sisämarkkinoille soveltuva niiden kriisisääntöjen nojalla, jotka sisältyvät tilapäisiin yhteisön puitteisiin valtiontukitoimenpiteille rahoituksen saatavuuden turvaamiseksi tämänhetkisessä finanssi- ja talouskriisissä ([48]). Komissio toteaa ensin, että vaikuttaa siltä, että arvioitavana olevaa tukea ei ole myönnetty rahoituksen saatavuuden turvaamiseksi finanssi- ja talouskriisin yhteydessä. Suomi ei väitä, että HelB ei voisi saada rahoitusta finanssi- ja talouskriisin vaikutusten vuoksi. Tilapäisiä puitteita sovellettiin 17 päivän joulukuuta 2008 ja 31 päivän joulukuuta 2011 välisenä aikana. Niitä sovellettiin vähämerkityksiseen tukeen sekä vakuuksien ja korkotukien muodossa myönnettyyn tukeen, vihreiden tuotteiden tuotantoon tarkoitettuun tukeen ja riskipääomatoimenpiteistä koostuvaan tukeen. Lainoista ainoastaan vuoden 2011 pääomalaina myönnettiin tilapäisten puitteiden soveltamiskaudella. Tuetut lainat vaikeuksissa oleville yrityksille jätettiin kuitenkin 1 päivänä tammikuuta 2011 tilapäisten puitteiden soveltamisalan ulkopuolelle. Saadessaan vuoden 2011 pääomalainan HelB voitiin luokitella vaikeuksissa olevaksi yritykseksi (ks. johdanto-osan 153 kappale). Edellä esitetty huomioon ottaen komission katsoo, että tilapäiset puitteet eivät ole sovellettavissa arvioitavana olevaan tukeen.

(207) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa vahvistetaan, että valtiontuki on mahdollista hyväksyä tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Tämän mukaisesti komissio on vahvistanut vuoden 1999 suuntaviivoissa ([49]) ja vuoden 2004 suuntaviivoissa ([50]) (jotka ovat sovellettavissa arvioitavana oleviin toimenpiteisiin) kriteerit, joita se noudattaa arvioidessaan yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen tarkoitettua tukea. Sisämarkkinoille soveltuvuuden arvioinnissa on sen vuoksi tarkasteltava, täyttyvätkö näissä suuntaviivoissa vahvistetut edellytykset. Kun otetaan huomioon HKL-Bussiliikenteen, STA:n ja HelB:n taloudellinen tilanne ja asianomaisten toimenpiteiden luonne (tarkoitettu varmistamaan tuensaajan taloudellinen elinkelpoisuus), komissio pitää aiheellisena arvioida tukea sovellettavien suuntaviivojen perusteella.

(208) Sekä vuoden 1999 että vuoden 2004 suuntaviivojen mukaan vain vaikeuksissa olevat yritykset voivat saada yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen tarkoitettua tukea. Kuten johdanto-osan 105 kappaleessa todetaan vuoden 2002 kalustolainan osalta, HKL-Bussiliikenne ei ollut vuoden 1999 suuntaviivojen mukaan vaikeuksissa oleva yritys tuen myöntämishetkellä. Myöskään HelB ei ollut vuoden 2004 suuntaviivojen mukaan vaikeuksissa oleva yritys, kun vuoden 2005 pääomalaina myönnettiin, koska se oli vasta juuri perustettu eikä sillä ollut taloudellista tulosta ennen vuotta 2005. Vuoden 2004 suuntaviivojen 12 kohdan mukaan vastaperustettu yritys ei voi saada pelastamis- tai rakenneuudistustukea, vaikka sen rahoitustilanne olisi aluksi epävarma. Tämä koskee esimerkiksi tapauksia, joissa yritys perustetaan aikaisemmin toimineen yrityksen selvitystilan jälkeen tai ostamalla tällaisen yrityksen kaikki omaisuuserät. Yritystä pidetään vastaperustettuna ensimmäiset kolme vuotta sen toiminnan aloittamisesta kyseisellä alalla, Vasta tämän jälkeen sille voidaan myöntää pelastamis- tai rakenneuudistustukea seuraavin edellytyksin: i) sitä voidaan pitää suuntaviivoissa tarkoitettuna vaikeuksissa olevana yrityksenä ja ii) se ei ole osa yhtymää, paitsi suuntaviivoissa vahvistetuin erityisedellytyksin. Näin ollen HelB:lle ei voitu myöntää pelastamis- tai rakenneuudistustukea kautena 2005–2007 eli sen toiminnan kolmen ensimmäisen vuoden aikana. Vuoden 2011 ja 2012 pääomalainojen osalta HelB voidaan luokitella vaikeuksissa olevaksi yritykseksi vuoden 2004 suuntaviivojen 10 kohdan mukaan ainakin vuodesta 2009 (ks. johdanto-osan 153 kappale), ja sille voitiin myöntää pelastamis- tai rakenneuudistustukea kyseisellä kaudella.

(209) Komissio kuitenkin huomauttaa, että vuoden 1999 ja vuoden 2004 suuntaviivojen 3.1 kohdassa pelastamistuelle asetetut edellytykset eivät täyty minkään arvioinnin kohteena olevan toimenpiteen osalta. Vuoden 2002 kalustolainaa lukuun ottamatta kyseiset toimenpiteet eivät ole lainatakauksien tai lainojen muodossa annettavaa maksuvalmiustukea. Etenkään pääomalainat eivät olleet tavanomaisia pankkilainoja vaan oman pääoman luonteisia välineitä. Arvioitavana olevat toimenpiteet eivät myöskään päättyneet enintään kuuden kuukauden kuluessa

([48]) Komission tiedonanto – Tilapäiset yhteisön puitteet valtiontukitoimenpiteille rahoituksen saatavuuden turvaamiseksi tämänhetkisessä finanssi- ja talouskriisissä (EUVL C 16, 22.1.2009, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 25 päivänä helmikuuta 2009 (EUVL C 83, 7.4.2009, s. 1), 28 päivänä lokakuuta 2009 (EUVL C 261, 31.10.2009) ja 8 päivänä joulukuuta 2009 (EUVL C 303, 15.12.2009, s. 6). Tilapäisiä puitteita alun perin sovellettiin vuoden 2010 loppuun, mutta niiden soveltamista sittemmin jatkettiin ja soveltaminen viimein päättyi 31 päivänä joulukuuta 2011 (EUVL C 6, 11.1.2011, s. 5).

([49]) Ks. alaviite 12.

([50]) Ks. alaviite **Error! Bookmark not defined.**9.

ensimmäisen lainaerän maksamista yritykselle eikä niitä ei myönnetty vakavien sosiaalisten syiden vuoksi. Niihin ei myöskään liittynyt Suomen antamaa sitoumusta toimittaa komissiolle rakenneuudistussuunnitelma tai selvitystila-suunnitelma, kuten vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan c alakohdassa ja vuoden 1999 suuntaviivojen 23 kohdan d alakohdassa edellytetään.

(210) Komissio toteaa, että Suomi ei ilmoittanut komissiolle mistään rakenneuudistustukea koskevista toimenpiteistä, jotka määritellään vuoden 1999 ja vuoden 2004 suuntaviivojen 3.2 kohdassa. Sekä vuoden 1999 että vuoden 2004 suuntaviivojen mukaan rakenneuudistustuen myöntämisen edellytyksenä on rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpano. Rakenneuudistussuunnitelman on yksittäisten tukien osalta oltava kaikissa tapauksissa komission vahvistama. Suomi ei toimittanut komissiolle rakenneuudistussuunnitelmaa. Se ei myöskään osoittanut, että mikään tällaisen tuen saamisen kannalta välttämätön soveltuvuusedellytys (kuten pitkän aikavälin elinkelpoisuus, korvaavat toimenpiteet tai oma rahoitusosuus) olisi täyttynyt. Näin ollen komissio päättelee, että tuki ei ole vuoden 1999 ja vuoden 2004 suuntaviivojen soveltuvuusedellytysten mukainen.

Päätelmä tuen soveltuvuudesta

(211) Näin ollen komissio katsoo, ettei johdanto-osan 198 kappaleessa vahvistettu valtiontuki ole sisämarkkinoille soveltuva.

11. **TALOUDELLINEN JATKUVUUS**

(212) Kun komissio on todennut, että tuki ei sovellu sisämarkkinoille, SEUT-sopimuksen ja vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissiolla on toimivalta päättää, että kyseisen jäsenvaltion on poistettava tuki tai muutettava sitä ([51]). Unionin tuomioistuin on niin ikään johdonmukaisesti katsonut, että jäsenvaltion velvollisuudella kumota komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoma tuki on tarkoitus palauttaa aikaisempi tilanne.

(213) Tässä yhteydessä unionin tuomioistuin on vahvistanut, että tavoite on saavutettu, kun tuensaaja on palauttanut sisämarkkinoille soveltumattomalla tuella saamansa määrät, jolloin se menettää markkinoilla kilpailijoihinsa verrattuna saamansa edun ja tuen suorittamista edeltänyt tilanne palautuu ([52]).

(214) Lisäksi oikeuskäytännön ([53]) mukaan takaisinperintävelvollisuus voidaan ulottaa myös sellaiseen uuteen yhtiöön, jolle kyseinen yhtiö on luovuttanut tai myynyt osan omaisuuseristään, jos luovutuksen tai kaupan rakenteen johdosta voidaan päätellä, että näiden kahden yhtiön välillä on taloudellinen jatkuvuus.

(215) Kuten johdanto-osan 45–49 kappaleessa todetaan, muodollisen menettelyn käynnistämisen jälkeen HelB:n liiketoiminta myytiin yksityiselle bussiliikenteen harjoittajalle Viikin Linja Oy:lle (KAG:n osa), joka muutti sitten nimekseen ”Helsingin Bussiliikenne” ja josta tuli siten uusi HelB.

(216) Näin ollen komission on arvioitava, onko vanhan HelB:n (nykyinen Helsingin kaupungin Linja-autotoiminta Oy) ja uuden HelB:n (KAG:n osa) välillä taloudellisen toiminnan jatkuvuutta, jotta voidaan määritellä, miltä yritykseltä HelB:lle myönnetty tuki pitäisi periä takaisin. Jos näiden kahden yrityksen välillä todetaan olevan taloudellinen jatkuvuus, tuki, jota ei ole peritty takaisin vanhalta HelB:ltä, on perittävä takaisin uudelta HelB:ltä (KAG:n osa).

([51]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.7.1973, *komissio v. Saksa*, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 kohta.
([52]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.6.1999, *Belgia v. komissio*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ja 65 kohta.
([53]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 28.3.2012, *Ryanair v. komissio*; T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, 155 kohta.

(217) Multimedia-asiaa koskevan oikeuskäytännön ([54]) ja komission käytännön ([55]) mukaan arvio taloudellisen toiminnan jatkuvuudesta tuensaajan ja sen yhtiön välillä, jolle tuensaajan omaisuus siirrettiin, perustuu joukkoon indikaattoreita. Seuraavat seikat voidaan ottaa huomioon: i) luovutuksen kohde (varat ja velat, henkilöstön jatkuvuus, yhteensidotut varat) ii) luovutuksen hinta, iii) ostajayrityksen ja alkuperäisen yrityksen osakkaiden tai omistajien henkilöllisyys, iv) luovutuksen toteuttamisajankohta (sijoittuuko se tutkimusten, menettelyn aloittamisen tai lopullisen päätöksen jälkeen) ja v) toimenpiteen taloudellinen logiikka ([56]).

(218) Ottaen huomioon, että vanhan HelB:n liiketoiminta myytiin uudelle HelB:lle, komissio haluaa analysoida edellä lueteltujen perusteiden mukaisesti, onko vanhan HelB:n (nykyinen Helsingin kaupungin Linja-autotoiminta Oy) ja vanhan HelB:n liiketoiminnan ostaneen uuden HelB:n (KAG:n osa) välillä taloudellinen jatkuvuus.

11.1 **Transaktion laajuus**

(219) Komissio muistuttaa, että taloudellista jatkuvuutta ei synny, jos siirtyvät omaisuuserät ja muut liiketoimintaan kuuluvat osat muodostavat vain osan aiemmasta yrityksestä tai sen toiminnasta. Mitä suurempi osa alkuperäisestä liiketoiminnasta siirtyy uudelle omistajalle, sitä todennäköisempää on, että näihin omaisuuseriin liittyvä liiketoiminta saa jatkossakin etua sisämarkkinoille soveltumattomasta tuesta ([57]).

(220) Vaikka Suomi väittää, että transaktio oli ”liiketoimintakauppa”, transaktion ehdot osoittavat, että todellisuudessa HelB:n liiketoiminta on myyty jatkuvana toimintana, jonka oletetaan olevan kannattavaa pitkällä aikavälillä (going concern). Kuten johdanto-osan 47 ja 48 kappaleessa todetaan, transaktio kattoi koko liiketoimintoihin tarvittavan omaisuuden (mukaan lukien HelB:n hiljattain hankkimaan bussikalustoon liittyvä erinä takaisin maksettava velka), kaikki 918 työntekijää ([58]), yrityksen toiminimen ”Helsingin bussiliikenne Oy” ja kaikki sopimukset ja niihin liittyvät velvoitteet (joihin kuuluivat sopimukset liikennepalveluista ja varikon tilojen jälleenvuokrauksesta mutta joihin eivät kuuluneet vuoden 2002 kalustolainaa ja vuosien 2005, 2011 ja 2012 pääomalainoja koskevat sopimukset).

(221) Lisäksi HelB:n ja Viikin Linja Oy:n 14 päivänä joulukuuta 2015 päivätyn kauppasopimuksen 2.2. artiklassa nimenomaisesti mainitaan, että HelB:n liiketoiminta siirretään tämän sopimuksen mukaisesti jatkuvana toimintana, kun taas kauppasopimuksen 2.3. artiklassa todetaan, että kauppaan kuuluvat kaikki omaisuus sekä kaikki sopimukset ja velat, joita tarvitaan HelB:n liiketoiminnan jatkamiseksi.

(222) Transaktion laajuudesta on siis todettava, että uusi HelB on saanut käytännössä haltuunsa koko vanhan HelB:n taloudellisen toiminnan sekä kaiken siihen liittyvän omaisuuden, oikeudet ja velvoitteet. Näin ollen uusi HelB yksinkertaisesti jatkaa vanhan HelB:n taloudellista toimintaa pääosin vastaavassa laajuudessa kuin ennen transaktiota.

(223) Komissio toteaa myös, että HelB:n liiketoiminnan myyntiin eivät kuuluneet HelB:n maksamattomat velat, jotka johtuivat vuoden 2002 kalustolainasta ja vuosien 2005, 2011 ja 2012 pääomalainoista ja joiden yhteissumma oli noin 54 miljoonaa euroa (kertyneiden korkojen kanssa) ([59]).

([54]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 8.5.2003, *Italia ja SIM 2 Multimedia v. komissio*, yhdistetyt asiat C-328/99 ja C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([55]) Komission päätös, tehty 17 päivänä syyskuuta 2008, Kreikan myöntämät valtiontuet N 321/2008, N 322/2008 ja N 323/2008, *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines / Olympic Airways Services* (EUVL C 18, 23.1.2010, s. 9); komission päätös, tehty 12 päivänä marraskuuta 2008, Italian myöntämä valtiontuki N 510/2008, *Alitalian omaisuuserien myynti* (EUVL C 46, 25.2.2009, s. 6); komission päätös, tehty 4 päivänä huhtikuuta 2012, Ranskan myöntämä valtiontuki SA.34547, *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (EUVL C 305, 10.10.2012, s. 10).

([56]) Yleinen tuomioistuin vahvisti tämän indikaattorijoukon ensimmäisenä 28 päivänä toukokuuta 2012 annetussa tuomiossa asiassa Ryanair vastaan komissio (yleisen tuomioistuimen tuomio 28.3.2012, *Ryanair v. komissio*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, 155 kohta); sillä pidettiin voimassa Alitaliaa koskeva päätös.

([57]) Komission päätös (EU) 2015/1826, annettu 15 päivänä lokakuuta 2014, valtiontuesta SA.33797 – (2013/C) (ex 2013/NN) (ex 2011/CP) jonka Slovakia on myöntänyt NCHZ:lle (EUVL L 269, 15.10.2015, s. 71), 149 kohta.

([58]) Uusi HelB ei irtisanonut työntekijöitä ja palkannut heitä sitten uudelleen, vaan heidän työsopimuksensa yksinkertaisesti siirtyivät uudelle HelB:lle kauppakirjan lausekkeen 2.6 mukaisesti.

([59]) Kaupunki vapautti vanhan HelB:n vuoden 2002 kalustolainan takaisinmaksuvelvoitteesta 13 päivänä tammikuuta 2016, ja pääomalainat muutettiin vanhan HelB:n pääomaksi 11 päivänä joulukuuta 2015 eli muutama päivä ennen sen liiketoiminnan myymistä.

(224) Lisäksi Suomi nimenomaisesti myönsi, että vanhalla HelB:llä ei ollut muuta omaisuutta kuin sulkutilillä olevat summat ja mahdollisesti kauppakirjan lisäkauppahintamekanismin kautta saatavat summat (ks. johdanto-osan 46 kappale) ja että takaisin perittävä määrä olisi suurempi kuin sulkutilillä oleva rahamäärä ja lisäkauppahintamekanismin kautta saatava rahamäärä, mikä johtaisi käytännössä vanhan HelB:n maksukyvyttömyysmenettelyyn.

(225) Komissio katsoo, että tällainen suunnitelmajätti vanhan HelB:n ”tyhjäksi kuoreksi”, jolla oli yhteensä noin 54 miljoonaa euroa velkaa, mikä ylitti kauppahinnan yli kaksinkertaisesti, mutta ei varoja näiden velkojen kattamiseksi. Tämä osoittaa selvästi, että Suomi pyrki kiertämään takaisinperintävelvoitteen, ja että vanhan HelB:n ja KAG:n osana olevan uuden HelB:n välillä on taloudellinen jatkuvuus.

11.2 **Luovutushinta**

(226) Kuten johdanto-osan 45 kappaleessa todettiin, HelB:n liiketoiminta myytiin ilman tarjouskilpailua, mikä yleensä merkitsee sitä, että kauppahinta ei vastaa markkinahintaa.

(227) Suomen viranomaisten mukaan HelB:n liiketoiminnan myyntiin liittyen otettiin yhteyttä useisiin kotimaisiin ja ulkomaisiin julkisen liikenteen alan toimijoihin ([60]), ja ainoa tarjous saatiin yksityiseltä bussiliikenteen harjoittajalta Viikin Linja Oy:ltä, joka tarjosi 24 210 193 euroa (ks. johdanto-osan 46 kappale).

(228) Sitä, että myyjä jakaa sijoitusmuistion, joka ei ole oikeudellisesti sitova, itse valitsemilleen mahdollisille ostajille, ei kuitenkaan voida verrata julkisella ilmoituksella käynnistettyyn tarjouskilpailumenettelyyn. Kun tällaisen tarjouspyynnön vastanottajat valitaan epävirallisesti, on erittäin todennäköistä, että yhteyttä ei oteta tiettyihin mahdollisiin ostajiin, jotka olisivat halukkaita maksamaan korkeamman hinnan. Lisäksi myynnin toteuttaminen tarjouskilpailun kautta varmistaa prosessin puolueettomuuden ja avoimuuden, mikä voi helposti vaarantua Helsingin kaupungin järjestämässä puolueellisessa markkinakartoituksen tyylisessä menettelyssä.

(229) Suomen viranomaiset väittävät myös, että HelB:n liiketoiminnan myynnistä saatu hinta oli markkinahinta, joka perustui kaupungin riippumattomalta yhtiöltä, Inspira Oy, tilaamaan ennakkoarviointiin ([61]). Inspira Oy käytti kolmea eri arviointimenetelmää: i) diskontattujen kassavirtojen menetelmää, joka osoitti HelB:n markkina-arvon olevan 11,6–17,6 miljoonaa euroa, ii) vastaavien transaktioiden kerrannaismenetelmää, jonka mukaan arvo on 22,1 miljoonaa euroa (HelB:n vuoden 2014 käyttökatteen perusteella) ([62]) tai 23,2 miljoonaa euroa (HelB:n vuoden 2015 käyttökatteen perusteella) ([63]), ja iii) omaisuuden käyvän arvon menetelmää, jonka perusteella HelB:n liiketoiminnan markkina-arvo on 25,6 miljoonaa euroa.

(230) Suomi väittää myös, että vaikka jätettäisiin huomiotta sulkutilillä olevat summat ja lisäkauppahintamekanismi (ks. johdanto-osan 46 kappale), kauppahinta oli lähempänä arvohaarukan ylärajaa.

(231) Komissio on tarkastellut arviointia ja totesi, että siinä on virheitä, jotka vääristävät HelB:n liiketoiminnan arvioitua markkina-arvoa. Komissio huomauttaa, että Inspira Oy kuvailee itse arviointia ”karkeaksi arvioksi, jonka avulla voidaan määritellä kauppahinnan taso”.

(232) Ensimmäisen käytetyn menetelmän (diskontatut kassavirrat) suhteen arvioija tarkasteli kahta skenaariota. Ensimmäisessä skenaariossa, joka perustuu johdon ennusteisiin, odotetaan loppukaudelle kahden prosentin vakaata kasvua ja saadaan yrityksen arvoksi 17,6 miljoonaa euroa. Toisessa skenaariossa, joka perustuu pelkästään nykyisiin sopimuksiin, odotetaan, että yhtiö ei vuoden 2022 jälkeen tuota kassavirtoja, ja yrityksen arvoksi saadaan 11,6 miljoonaa euroa.

(233) Komissio katsoo, että toisen skenaarion perustana ollut oletus eli se, että yhtiö ei tuota kassavirtoja vuoden 2022 jälkeen, saattoi olla liian pessimistinen. Koska ostaja ei olisi ottanut vastatakseen kalusto- ja pääomalainoja (noin 54 miljoonaa euroa kertyneet korot mukaan lukien), ei olisi kohtuullista sulkea pois laskuista sitä, että jonkin verran positiivisia kassavirtoja voisi syntyä pitkällä aikavälillä. Tämä ei kuitenkaan rajoita pääomalainojen arviointia tässä päätöksessä, joka tehtiin sen oletuksen mukaan, että lainat jäävät HelB:n taseeseen. Näin ollen kassavirrat olisivat sijoittajan saatavilla vasta lainojen takaisinmaksun jälkeen.

([60]) Suomi esittää, että HelB:n liiketoimintaa koskeva sijoitusmuistio jaettiin yhdeksälle yritykselle, myös kantelijoille.
([61]) Viima-projekti, kirjallinen perustelu kauppahinnasta 21.9.2015, toimitettu Suomen 23.6.2016 antaman vastauksen liitteenä IX25.
([62]) Arvo on 19,6 miljoonaa euroa, jos käytetään pörssiyhtiöiden kerrannaisia.
([63]) Arvo on 20,6 miljoonaa euroa, jos käytetään pörssiyhtiöiden kerrannaisia.

(234) Lisäksi komissio toteaa, että kummassakin skenaariossa diskonttokorkona käytetty HelB:n keskimääräinen pääomakustannus oli 7,3 prosenttia. Kuten arvioinnista käy ilmi, tämä korko määriteltiin lisäämällä keskimääräisen pääomakustannuksen oman pääoman kustannusten komponenttiin 5 prosentin epälikvidisyyspreemio. Yritysarvioinneissa onkin käytetty epälikvidisyyspreemiota, mutta Suomi ei ole todistanut, miksi viiden prosentin taso pitäisi katsoa perustelluksi. Suomi päinvastoin tunnusti, että se oli täysin oma arvio ([64]). Se on voinut vääristää arvioitua markkina-arvoa lisää.

(235) Mitä tulee toiseen käytettyyn menetelmään (vastaavien transaktioiden kerrannaismenetelmä), arvioinnin laskelmissa käytetään vanhan HelB:n käyttökatetta vuosina 2014 ja 2015 ja jätetään huomiotta se, että HelB:tä oltiin myymässä.

(236) Komissio katsoo, että yhtiön arvon määrittämiseksi olisi pitänyt ottaa huomioon HelB:n odotettu käyttökate eikä aiempaa käyttökatetta. Jos ensimmäisessä arviointimenetelmässä käytetty odotettu käyttökate olisi otettu huomioon ja kaikki muut tekijät olisivat samoja, yrityksen markkina-arvo olisi noussut 22,1–23,2 miljoonasta eurosta noin 36 miljoonaan euroon.

(237) Kolmannen menetelmän (omaisuuden käypä arvo) suhteen komissio katsoo, että bussien (osuus HelB:n kaikesta käyttöomaisuudesta noin 95 prosenttia) ([65]) kirjanpitoarvo oli 31 päivänä elokuuta 2015 yhteensä 42,6 miljoonaa euroa. Näistä 42,6 miljoonasta eurosta noin 32,7 miljoonaa koski busseja, jotka oli hankittu ennen vuotta 2015, ja noin 9,9 miljoonaa euroa Euro 6 -luokan busseja, jotka oli hankittu vuonna 2015. Arvioinnissa otettiin myös huomioon 3,4 miljoonaa euroa, jotka koskivat syksyllä 2015 hankittavia busseja.

(238) Vanhempien bussien käypä arvo laskettiin soveltamalla niiden nettokirjanpitoarvoon (eli poistojen jälkeen) 50 prosentin diskonttokorkoa. Tämä 50 prosentin korko on mielivaltainen ja selittyy Suomen pienillä bussikaluston jälkimarkkinoilla ja kyseisten bussien iällä (keskimäärin 7,3 vuotta). Uusien bussien (mukaan lukien syksyllä 2015 hankitut bussit) käypä arvo laskettiin lisäämällä niiden nettokirjanpitoarvoon 30 prosentin diskonttokorko.

(239) Komissio katsoo, että uusien, alle vuoden vanhojen bussien kirjanpitoarvoon lisätty 30 prosentin diskonttokorko saattaa olla liian korkea, mikä on vieläkin ilmeisempää tulevaisuudessa hankittavien bussien osalta. Lisäksi komissio katsoo, että myös vanhempien bussien 50 prosentin diskonttokorko vaikuttaa liian korkealta, koska niiden kirjanpitoarvossa on jo otettu huomioon arvon aleneminen. Vertailun vuoksi todettakoon, että jos uusiin busseihin olisi sovellettu 10 prosentin diskonttokorkoa ja vanhempiin busseihin 30 prosentin diskonttokorkoa, yhtiön arvioitu arvo olisi kasvanut 25,6 miljoonasta eurosta noin 35 miljoonaan euroon.

(240) Lisäksi kauppa-asiakirjojen mukaan uusi HelB saa täyden korvauksen vanhalta HelB:ltä, jos valtiontukea haetaan perittäväksi takaisin (ks. johdanto-osan 46 kappale). Taloudellisesta näkökulmasta tällainen korvaus pienentää ostajan liiketoimintariskiä, koska se on tosiasiallisesti vakuutus ehdollisia velkoja vastaan. Sellaisena se antaa ostajalle lisäetuuden ja olisi otettava huomioon myyntihinnassa. Inspira Oy:n tekemässä arviossa ei kuitenkaan oteta korvausta huomioon myyntihinnan määrityksessä.

(241) Johdanto-osan 231–240 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että Suomen toimittama arvio ei vastaa HelB:n oikeaa markkina-arvoa. Kun tähän yhdistetään avoimen, läpinäkyvän, syrjimättömän ja ehtoja sisältämättömän tarjouskilpailun puuttuminen, komissio päättelee, että ostajan HelB:n liiketoiminnasta maksama hinta ei vastaa oikeaa markkinahintaa.

11.3 **Omistajien yksilöinti**

(242) Komissio huomauttaa, että Helsingin kaupunki myi HelB:n liiketoiminnan yksityiselle bussiliikenteen harjoittajalle Viikin Linja Oy:lle, joka ei ole millään tavalla kytköksissä kaupunkiin.

([64]) Suomen 13 päivänä tammikuuta 2017 toimittamat tiedot.
([65]) Suomen 13 päivänä tammikuuta 2017 toimittamat tiedot.

(243) Koska esiin ei ole tullut päinvastaista näyttöä, komissio päättelee, että HelB:ltä Viikin Linja Oy:lle siirtyneen liiketoiminnan alkuperäisten ja uusien omistajien välillä ei ole yhteyttä.

11.4 **Transaktion ajoitus**

(244) Komissio toteaa, että transaktiota ei saa toteuttaa sellaisen valtiontuen paljastumisen välttämiseksi, joka johtaisi komission tulevan kielteisen päätöksen kiertämiseen ([66]).

(245) HelB:n liiketoiminnan myyminen aloitettiin huhtikuussa 2015 eli melkein heti sen jälkeen, kun komissio oli käynnistänyt muodollisen tutkintamenettelyn ja ilmoittanut Suomelle menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä.

(246) Näin ollen Suomen valtio ja Helsingin kaupunki olivat hyvin tietoisia siitä, että kyseiset toimenpiteet saattaisivat olla laitonta ja sisämarkkinoille sopimatonta tukea, joka olisi perittävä takaisin.

(247) Lisäksi komission tutkinta tässä valtiontukitapauksessa on jopa mainittu yhdeksi perusteeksi myynnille ([67]), kun sulkutilille maksettu käteinen raha toimii vakuutena, jos komissio tekee kielteisen päätöksen ja takaisinperintä ulottuu myös HelB:hen.

(248) Näin ollen komissio katsoo, että HelB:n liiketoiminnan myyntiajankohta ja edellä mainitut seikat osoittavat selvästi, että HelB:n liiketoiminnan myynnin tarkoituksena oli välttää komission mahdollisen kielteisen päätöksen seuraukset.

11.5 **Transaktion taloudelliset perustelut**

(249) Kun komissio arvioi transaktion taloudellisen logiikan kriteerejä, se varmistaa, käyttääkö omaisuuden ostaja omaisuutta samalla tavoin kuin myyjä, vai onko se päinvastoin integroinut omaisuuden osaksi omaa kaupallista strategiaansa, jolloin omaisuuden hankinta voidaan perustella saavutettavilla synergioilla ([68]).

(250) Käsiteltävänä olevassa asiassa ostajan hankinta koski kaikkea vanhan HelB:n liiketoiminnan jatkamiseen tarvittavaa omaisuutta sekä kaikkia vanhan HelB:n työntekijöitä ja heitä koskevia oikeuksia ja velvollisuuksia (lukuun ottamatta vuoden 2002 kalustolainaa ja vuosien 2005, 2011 ja 2012 pääomalainoja). Lisäksi kauppasopimuksessa todetaan yksiselitteisesti, että kaupan kohteena oli yrityksen jatkuva toiminta.

(251) Kuten johdanto-osan 23 ja 25 kappaleessa todetaan, Viikin Linja Oy oli Nobina AB:n kilpailija ja toimi samoilla markkinoilla kuin vanha HelB. Sen jälkeen kun Viikin Linja Oy oli ostanut vanhan HelB:n liiketoiminnan, se muutti nimensä HelB:ksi ja siitä tuli uusi HelB, joka on KAG:n osa. Tämä osoittaa, että vanhan HelB:n liiketoiminnan oli tarkoitus jatkua ilman merkittäviä eroja uudessa HelB:ssä käyttäen samoja busseja samoilla reiteillä ja jopa samanvärisinä ([69]).

(252) Näin ollen komissio katsoo, että uusi HelB yksinkertaisesti jatkaa vanhan HelB:n liiketoimintaa ja käyttää vanhan HelB:n omaisuutta samalla tavalla kuin vanha HelB.

11.6 **Päätelmä vanhan HelB:n ja uuden HelB:n välisestä taloudellisesta jatkuvuudesta**

(253) Komissio päättelee siten, että ainoa HelB:n myynnistä seurannut muutos koskee oikeushenkilöä, jolle uusi HelB kuuluu. Vanhan HelB:n liiketoiminta myytiin sen jälkeen, kun komissio oli käynnistänyt muodollisen tutkintamenettelyn. Se myytiin jatkuvana toimintana, ja kaikki sen työntekijät, omaisuus ja sopimukset siirrettiin uudelle HelB:lle. Lisäksi uusi HelB jatkaa vanhan HelB:n liiketoimintaa ja käyttää vanhan HelB:n omaisuutta samalla tavalla kuin vanha HelB.

([66]) Komission päätös (EU) 2015/1587, annettu 7 päivänä toukokuuta 2015, valtiontuesta SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN), jonka Portugali on toteuttanut Estaleiros Navais de Viana do Castelo SA:n hyväksi (EUVL L 250, 25.9.2015, s. 208), 165 kohta, ja komission päätös 2011/97/EY, tehty, 14 päivänä syyskuuta 2005, valtiontuesta C 11/04 (ex NN 4/03) – Olympic Airways – Rakenneuudistus ja yksityistäminen (EUVL L 45, 18.2.2011, s. 1), 178–183 kohta.

([67]) Viima-projekti, kirjallinen perustelu kauppahinnasta, 21.9.2015.

([68]) Komission päätös (EU) 2015/1826, annettu 15 päivänä lokakuuta 2014, valtiontuesta SA.33797 – (2013/C) (ex 2013/NN) (ex 2011/CP) jonka Slovakia on myöntänyt NCHZ:lle (EUVL L 269, 15.10.2015, s. 71), 163 kohta.

([69]) http://svenska.yle.fi/artikel/2015/10/21/helsingforsfullmaktige-godkande-forsaljning-av-bussbolag, linkki tarkistettu viimeksi 12.10.2017.

(254) Komissio päättelee myös, että HelB:n myynti järjestettiin takaisinperintävelvollisuuden kiertämiseksi jättämällä vuoden 2002 kalustolaina sekä vuosien 2005, 2011 ja 2012 pääomalainat vanhan HelB:n ”tyhjään kuoreen” ilman varoja lainojen kattamiseen.

(255) HelB:n liiketoiminnasta maksettu hinta ei vastaa oikeaa markkinahintaa, koska myyntiä ei järjestetty tarjouskilpailun kautta ja Suomen esittämässä arviossa on virheitä. Vaikka HelB:n liiketoiminnan kauppahinta vastaisi markkinahintaa (mikä ei pidä paikkansa), se ei riittäisi yksinään sulkemaan pois taloudellista jatkuvuutta, koska markkinahinta on vain yksi huomioon otettava tekijä (ks. johdanto-osan 217 kappale), kun taas muut indikaattorit osoittavat selvästi, että vanhan ja uuden HelB:n välillä on taloudellinen jatkuvuus.

(256) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että vanhan HelB:n, jonka nimi on nyt Helsingin kaupungin Linja-autotoiminta Oy (ks. johdanto-osan 47 kappale) ja uuden HelB:n välillä on taloudellinen jatkuvuus.

(257) Edellä mainitun vuoksi komissio katsoo, että Suomen vanhalle HelB:lle myöntämä etu on sääntöjenvastaista ja sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea ja että vanhalle HelB:lle myönnetyn sisämarkkinoille soveltumattoman valtiontuen perintä on laajennettava koskemaan liiketoiminnan uutta omistajaa eli uutta HelB:tä. Koska uusi HelB jatkaa toimintaansa markkinoilla, se saa edelleen etua vanhan HelB:n taloudelliseen toimintaan saadusta valtiontuesta ja näin jatkaa markkinoiden vääristämistä.

12. **TAKAISINPERINTÄ**

(258) Kun komissio on todennut, että tuki ei sovellu sisämarkkinoille, sillä on SEUT-sopimuksen ja unionin tuomioistuinten vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimivalta päättää, että kyseisen jäsenvaltion on poistettava tuki tai muutettava sitä ([70]). Unionin tuomioistuimet ovat niin ikään johdonmukaisesti katsoneet, että jäsenvaltion velvollisuudella kumota komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoma tuki on tarkoitus palauttaa aikaisempi tilanne ([71]).

(259) Tässä yhteydessä unionin tuomioistuimet ovat vahvistaneet, että tavoite on saavutettu, kun tuensaaja on palauttanut sääntöjenvastaisella tuella saamansa määrät, jolloin se menettää sisämarkkinoilla kilpailijoihinsa verrattuna saamansa edun ja tuen suorittamista edeltänyt tilanne palautuu ([72]).

(260) Neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ([73]) 16 artiklan 1 kohdassa säädetään oikeuskäytännön mukaisesti, että ”sääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta”.

(261) Koska kaikki asianomaiset toimenpiteet on toteutettu SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti, minkä vuoksi niitä on pidettävä sääntöjenvastaisena ja sisämarkkinoille soveltumattomana tukena, ne on perittävä takaisin, jotta voidaan palauttaa sisämarkkinoilla ennen tuen myöntämistä vallinnut tilanne Takaisinperintä kattaa ajan siitä päivästä, jona tuki asetettiin tuensaajan käyttöön, tosiasialliseen takaisinperintään asti. Takaisinperittävästä määrästä peritään korkoa tosiasialliseen takaisinperintään asti.

12.1 **Toimenpide 1 – vuoden 2002 kalustolaina**

(262) Takaisinperittävän tuen määrä on seuraavien summa:

1) erääntyneen koron, joka lasketaan lisäämällä markkinaehtoiseen korkoon eli 12 kuukauden Euribor-korkoon 400 peruspistettä (24 päivän toukokuuta 2002 ja 23 päivän toukokuuta 2012 välisenä aikana) ja 1 000 peruspistettä (24 päivän toukokuuta 2012 ja 13 päivän tammikuuta 2016 välisenä aikana), ja b) maksetun koron, joka lasketaan lisäämällä tosiasialliseen korkoon eli 12 kuukauden Euribor-korkoon 5 peruspisteen marginaali, välinen erotus; ja

2) lainan jäljellä oleva 10,7 miljoonan euron pääoma, jota ei ole maksettu takaisin.

([70]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.7.1973, *komissio v. Saksa*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 kohta.
([71]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1990, *Belgia v. komissio*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66 kohta.
([72]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.6.1999, *Belgia v. komissio*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ja 65 kohta.
([73]) Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

(263) Valtiontuen määrä on siten 20 190 595 euroa (ks. liite). Tuen myöntämispäivä on osatekijän 1 osalta päivä, jona korko erääntyi, eli kunkin vuoden 31 päivä joulukuuta vuosina 2002–2015 ja 13 päivä tammikuuta 2016 (viimeinen lainapäivä) ja osatekijän 2 osalta päivä, jona lainan perimisestä luovuttiin, eli 13 päivä tammikuuta 2016.

12.2 **Toimenpide 2 – vuoden 2005 pääomalaina**

(264) Takaisinperittävän tuen määrä on seuraavien erotus:

1) erääntynyt korko, joka lasketaan markkinaehtoisen koron perusteella eli a) 1 päivän tammikuuta 2005 ja 11 päivän joulukuuta 2015 välisenä aikana ”perustamislainasta” perittävän 8,08 prosentin koron ja b) 18 päivän huhtikuuta 2006 ja 11 päivän joulukuuta 2015 välisenä aikana STA:n veloista perittävän 7,70 prosentin koron perusteella; ja

2) tosiasiallisesti maksettu korko eli 0.

(265) Valtiontuen määrä on siten 20 241 255 euroa (ks. liite). Tuen myöntämispäivä on päivä, jona korko olisi erääntynyt, jos laina olisi myönnetty markkinaehtojen mukaisesti eli kunkin vuoden 31 päivä joulukuuta vuosina 2005–2014 ja 11 päivä joulukuuta 2015 (päivä, jona vuoden 2005 pääomalaina muunnettiin HelB:n omaksi pääomaksi).

12.3 **Toimenpide 3 – vuoden 2011 pääomalaina**

(266) Takaisinperittävän tuen määrä on koko lainamäärä eli 5,8 miljoonaa euroa. Valtiontuen myöntämispäivä on lainan myöntämispäivä eli 31 päivä tammikuuta 2011.

12.4 **Toimenpide 4 – vuoden 2012 pääomalaina**

(267) Takaisinperittävän tuen määrä on koko lainamäärä eli 8 miljoonaa euroa. Valtiontuen myöntämispäivä on lainan myöntämispäivä eli 23 päivä toukokuuta 2012.

12.5 **Taloudellinen jatkuvuus**

(268) Koska vanhan HelB:n (nyt Helsingin kaupungin Linja-autotoiminta Oy) ja uuden HelB:n (koko nimi Helsingin Bussiliikenne Oy, aiemmin Viikin Linja Oy) välillä on taloudellinen jatkuvuus, velvollisuus maksaa edellä 12.1–12.4 jaksossa lueteltu koko tukisumma takaisin on laajennettava koskemaan uutta HelB:tä (koko nimi Helsingin Bussiliikenne Oy).

12.6 **Täyttä korvausta koskeva lauseke**

(269) Komissio toteaa, että vanhan HelB:n myyntisopimuksessa ja sulkutilisopimuksessa, jonka mukaan uusi HelB saa täyden korvauksen, jos valtiontukea haetaan perittäväksi takaisin (johdanto-osan 46 kappale), olevat määräykset eivät kuulu menettelyn aloittamista koskevan päätöksen soveltamisalaan, eikä komissio näin ollen arvioinut niitä tässä päätöksessä. Komissio kuitenkin muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tällaiset lausekkeet voidaan katsoa erillisiksi valtiontukitoimenpiteiksi ja samanlaisten korvauslausekkeiden käyttö voidaan katsoa sääntöjenvastaisen ja sisämarkkinoille soveltumattoman valtiontuen takaisinperinnän kiertämiseksi.

(270) Sen vuoksi komissio haluaa korostaa, että jos nämä täyttä korvausta koskevat määräykset pannaan täytäntöön osittain tai kokonaan tämän päätöksen hyväksymisen jälkeen, komission on ehkä tutkittava sitä, onko näiden korvausmääräysten täytäntöönpanossa kyse tässä päätöksessä vahvistetun sääntöjenvastaisen ja sisämarkkinoille soveltumattoman valtiontuen takaisinperinnän kiertämisestä, mutta myös sitä, ovatko nämä lausekkeet erillisiä valtiontukitoimenpiteitä itsessään.

13. **PÄÄTELMÄ**

(271) Komissio toteaa, että Suomi on toteuttanut toimenpiteiden 1, 2, 3 ja 4 mukaisen tuen sääntöjenvastaisesti ja rikkonut siten Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa.

(272) Komissio päättelee, että toimenpiteiden 1, 2, 3 ja 4 mukainen tuki ei sovellu sisämarkkinoille ja on perittävä takaisin uudelta HelB:ltä (koko nimi: Helsingin Bussiliikenne Oy) yhdessä takaisinperintäkoron kanssa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, jonka määrä on 54 231 850 euroa, ja jonka Suomi on myöntänyt Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti Helsingin Bussiliikenne Oy:n hyväksi tukitoimenpiteiden 1, 2, 3 ja 4 mukaisesti, ei sovellu sisämarkkinoille.

2 artikla

1. Suomen on perittävä 1 artiklassa tarkoitettu tuki takaisin tuensaajalta.

2. Koska vanhan HelB:n (nyt Helsingin kaupungin Linja-autotoiminta Oy) ja uuden HelB:n (koko nimi Helsingin Bussiliikenne Oy, aiemmin Viikin Linja Oy) välillä on taloudellinen jatkuvuus, velvollisuus maksaa tuki takaisin on laajennettava koskemaan uutta HelB:tä (koko nimi Helsingin Bussiliikenne Oy).

3. Takaisinperittävistä tukimääristä on perittävä korkoa, joka lasketaan siitä päivästä alkaen, jona tuet saatettiin tuensaajien käyttöön, niiden tosiasialliseen takaisin maksamiseen saakka.

4. Korolle on laskettava korkoa asetuksen (EY) N:o 794/2004 V luvun ja asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 271/2008 mukaisesti.

3 artikla

1. Edellä 1 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tehokkaasti.

2. Suomen on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksiantamisesta.

4 artikla

1. Kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta Suomen on toimitettava komissiolle seuraavat tiedot:

a) tuensaajalta takaisin perittävän tuen kokonaismäärä (tukisumma ja siitä perittävä korko);

b) yksityiskohtainen kuvaus tämän päätöksen noudattamiseksi jo toteutetuista ja suunnitelluista toimenpiteistä;

c) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaaja on määrätty maksamaan tuki takaisin.

2. Suomen on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöönpanemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka, kun 1 artiklassa tarkoitetun tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Sen on annettava välittömästi komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on myös annettava yksityiskohtaisia tietoja tuensaajalta takaisinperityn tuen ja koron määristä.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu Suomen tasavallalle.

Komissio voi julkaista tämän päätöksen mukaisesti takaisinperityn tuen ja takaisinperintäkoron määrät, sanotun kuitenkaan rajoittamatta neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 30 artiklan soveltamista.

Tehty Brysselissä 28 päivänä kesäkuuta 2019.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen

LIITE

Laskelma tuen määrästä toimenpiteissä 1 ja 2

Toimenpide 1 (vuonna 2002 myönnetty kalustolaina)			
	Maksamatta oleva pääoma	Korkoero	Tuen määrä
24.5.2002	13 000 000	3,95 %	136 933
31.8.2002	14 000 000	3,95 %	44 547
30.9.2002	14 500 000	3,95 %	143 188
31.12.2003	14 500 000	3,95 %	572 750
31.12.2004	14 500 000	3,95 %	572 750
31.12.2005	14 500 000	3,95 %	572 750
31.12.2006	14 500 000	3,95 %	572 750
31.12.2007	14 500 000	3,95 %	572 750
31.12.2008	14 300 000	3,95 %	564 850
31.12.2009	13 700 000	3,95 %	541 150
31.12.2010	13 100 000	3,95 %	517 450
31.12.2011	12 500 000	3,95 %	493 750
23.5.2012	11 900 000	3,95 %	185 409
24.5.2012	11 900 000	9,95 %	710 430
31.12.2013	11 300 000	9,95 %	1 124 350
31.12.2014	10 700 000	9,95 %	1 064 650
31.12.2015	10 700 000	9,95 %	1 064 650
13.1.2006	10 700 000	9,95 %	35 488
Korkoon sisältyvä tuki			9 490 595
Pääoman takaisinmaksusta luopumiseen sisältyvä tuki			10 700 000
Tuki yhteensä			**20 190 595**

Toimenpide 2 (vuonna 2005 myönnetty kalustolaina)			
	Maksamatta oleva pääoma (ml. pääomitettu korko)	Korkoero	Tuen määrä
(i) ”Perustamislaina”			
31.12.2005	12 255 223,50	8,08 %	990 222
31.12.2006	13 245 445,56	8,08 %	1 070 232
31.12.2007	14 315 677,56	8,08 %	1 156 707
31.12.2008	15 472 384,31	8,08 %	1 250 169
31.12.2009	16 722 552,96	8,08 %	1 351 182
31.12.2010	18 073 735,24	8,08 %	1 460 358
31.12.2011	19 534 093,05	8,08 %	1 578 355

Toimenpide 2 (vuonna 2005 myönnetty kalustolaina)			
	Maksamatta oleva pääoma (ml. pääomitettu korko)	Korkoero	Tuen määrä
31.12.2012	21 112 447,76	8,08 %	1 705 886
31.12.2013	22 818 333,54	8,08 %	1 843 721
31.12.2014	24 662 054,89	8,08 %	1 992 694
11.12.2015	26 654 748,93	8,08 %	2 034 054
”Perustamislaina”, välisumma			16 433 579
(ii) STA:n velka			
18.4.2006	3 638 476,87	7,70 %	196 114
2007	3 834 590,77	7,70 %	295 263
2008	4 129 854,26	7,70 %	317 999
2009	4 447 853,04	7,70 %	342 485
2010	4 790 337,73	7,70 %	368 856
2011	5 159 193,73	7,70 %	397 258
2012	5 556 451,65	7,70 %	427 847
2013	5 984 298,42	7,70 %	460 791
2014	6 445 089,40	7,70 %	496 272
11.12.2015	6 941 361,29	7,70 %	504 791
STA:n velka, välisumma			3 807 676
Tuki yhteensä			**20 241 255**