KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2020/1814

av den 28 juni 2019

om det statliga stöd SA.33846 – (2015/C) (f.d. 2014/NN) (f.d. 2011/CP) som Finland har genomfört till förmån för Helsingfors Busstrafik Ab

[delgivet med nr C(2019) 3152]

(Endast de finska och svenska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

med beaktande av det beslut genom vilket kommissionen inledde det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ([1]),

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha uppmanat berörda parter att inkomma med synpunkter ([2]), och med beaktande av deras synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Den 31 oktober 2011 ingav Nobina Sverige AB och Nobina Finland Oy ett klagomål till kommissionen där de gjorde gällande att Finland beviljat olagligt stöd till bussbolaget Helsingfors Busstrafik Ab (nedan kallat *HelB*). Den 15 november 2011 anslöt sig Nobina AB – moderbolag till Nobina Sverige AB och Nobina Finland Oy – till klagomålet. Nobina Sverige AB, Nobina Finland Oy och Nobina AB benämns nedan gemensamt *klagandena*. Klagandena lämnade ytterligare upplysningar den 12 december 2011, den 27 februari 2012, den 4 april 2012, den 21 juni 2012 och den 4 september 2012.

(2) Klagomålet och kommissionens begäran om upplysningar översändes på engelska till Finland för synpunkter den 22 november 2011. Den finska översättningen av klagomålet skickades till Finland den 1 februari 2012. Finland lämnade sina synpunkter, tillsammans med ytterligare upplysningar, i en skrivelse av den 28 februari 2012.

(3) Finlands synpunkter på klagomålet översändes till klagandena i en skrivelse av den 31 maj 2012. Klagandena inkom med synpunkter den 27 juli 2012. Finland lämnade ytterligare upplysningar den 28 september 2012.

(4) Genom en skrivelse av den 31 oktober 2012 översände kommissionen de synpunkter från klagandena som mottagits den 27 juli 2012 till Finland och begärde ytterligare upplysningar. Finland lämnade de begärda upplysningarna den 3 januari 2013 samt den 7 och 12 februari 2013. Finland lämnade även ytterligare upplysningar genom ett e-brev av den 16 maj 2013.

(5) Ett möte med de finska myndigheterna ägde rum den 17 maj 2013, varefter kommissionen begärde ytterligare upplysningar genom ett e-brev av den 24 maj 2013. Finland lämnade de begärda upplysningarna den 31 maj 2013 samt den 3, 7 och 10 juni 2013.

(6) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar genom ett e-brev av den 24 oktober 2013 och genom en skrivelse av den 6 november 2013, vilka Finland besvarade den 8 november 2013 respektive den 31 januari 2014.

([1]) Kommissionens beslut C(2015) 80 final av den 16 januari 2015 (EUT C 116, 10.4.2015, s. 22).
([2]) Se fotnot 1.

(7) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar genom e-brev av den 27 februari 2014 och den 3 april 2014, vilka Finland besvarade genom e-brev av den 5 mars 2014 respektive den 11 april 2014.

(8) Den 29 januari 2014 och den 14 oktober 2014 sammanträdde kommissionen med klagandena och deras juridiska ombud.

(9) Genom en skrivelse av den 16 januari 2015 underrättade kommissionen Finland om att den hade beslutat att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) avseende det påstådda stödet (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*).

(10) Beslutet om att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning*. ([3]) Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på de åtgärder som angetts i beslutet om att inleda förfarandet.

(11) Finland lämnade synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet den 18 mars 2015, den 18 juni 2015 och den 6 november 2015.

(12) Kommissionen mottog synpunkter från klagandena den 8 maj 2015 och översände dem den 20 maj 2015 till Finland, som gavs tillfälle att bemöta synpunkterna. Finland svarade på klagandenas synpunkter genom skrivelser av den 12 augusti 2015 och den 10 september 2015.

(13) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar från Finland den 27 maj 2016, den 15 september 2016, den 13 oktober 2016 och den 21 december 2016. Finland svarade den 23 juni 2016, den 2 september 2016, den 24 och 26 oktober 2016, den 8 december 2016 och den 13 januari 2017.

(14) Den 16 februari 2017 sammanträdde kommissionen med klagandena och deras juridiska ombud.

(15) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar från Finland den 31 oktober 2017 och den 21 december 2017. Finland svarade den 9 november 2017 och den 16 februari 2018.

(16) Den 19 mars 2018 sammanträdde kommissionen med de finska myndigheterna. Finland lämnade ytterligare synpunkter den 10 april 2018.

2. **BAKGRUND**

2.1 **Klagandena**

(17) Nobina AB (nedan kallat *Nobina*) är det största företaget i Norden som erbjuder kollektivtrafik med buss och ett av de tio största kollektivtrafikföretagen i Europa. Bolaget är verksamt inom de regionala och interregionala trafiksegmenten. Nobinas marknadsandel i det regionala trafiksegmentet i Norden låg på 16 % under perioden 2015/2016 (beräknad på grundval av antalet bussar). Under samma period transporterade bolaget omkring 377 miljoner passagerare. Åren 2015 och 2016 gjorde Nobina en vinst efter skatt på cirka 4 miljoner svenska kronor (ca 0,4 miljoner euro).

(18) Nobinas största marknad är Sverige, där företaget är verksamt under namnet Nobina Sverige AB. Under perioden 2015/2016 utgjorde Nobinas försäljning i Sverige cirka 71 % av företagets totala försäljning och dess marknadsandel i Sverige uppgick till 30 % (mätt i antalet bussar). Under samma period utgjorde Nobinas försäljning i Finland, där företaget är verksamt under namnet Nobina Finland Oy, cirka 11 % av företagets totala försäljning och dess marknadsandel i Finland uppgick till 19,1 % (mätt i värdet av tjänsterna).

2.2 **Stödmottagaren**

(19) HelB bildades den 1 januari 2005 genom att tillgångarna och skulderna i HST Busstrafik – en separat affärsenhet ägd av Helsingfors stad (nedan kallad *staden*) –förvärvades av det av staden ägda transportföretaget Suomen Turistiauto Oy (nedan kallat *STA*), som då bytte namn till HelB. HelB trafikerade busslinjer i Helsingforsregionen och erbjöd chartrad trafik och bussleasingtjänster. Kring tidpunkten för beslutet om att inleda förfarandet hade HelB en flotta bestående av cirka 380 bussar.

(20) HST Busstrafik bildades 1995 genom avknoppning från stadens trafikverk. De ekonomiska nyckeltalen för HST Busstrafik innan företaget förvärvades av STA presenteras i tabell 1.

([3]) Se fotnot 1.

Tabell 1

Nyckeltal för HST Busstrafik (i tusentals euro)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nettoomsättning	49 490	49 612	51 936	53 759	58 129	62 863
Rörelseresultat	1 724	512	-917	- 1 095	-35	447
Resultat före anslag och skatter	-374	- 1 533	- 3 036	- 3 144	- 1 738	- 1 086

Källa: HST Busstrafiks årsredovisningar.

(21) STA var ett privat aktiebolag ägt av staden och tillhandahöll transporttjänster. De ekonomiska nyckeltalen för STA före förvärvet av HST Busstrafik och namnbytet till HelB presenteras i tabell 2.

Tabell 2

Nyckeltal för STA (i tusentals euro)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nettoomsättning	29 460	32 187	34 069	29 921	29 511	25 674
Rörelseresultat	-777	-624	- 1 139	- 2 334	- 2 892	- 2 546
Resultat före anslag och skatter	- 1 109	- 1 085	- 1 638	- 2 366	- 3 220	- 2 833

Källa: STA:s årsredovisningar.

(22) HelB ägdes till 100 % av staden fram till december 2015. De ekonomiska nyckeltalen för HelB för perioden 2005–2014 presenteras i tabell 3.

Tabell 3

Nyckeltal för HelB (i 000 euro)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nettoomsättning	85 134	88 169	90 194	91 913	98 164	93 641	91 506	99 407	89 943	80 696
Rörelseresultat	- 2 214	- 1 590	- 2 399	- 8 470	- 4 319	- 3 621	- 6 136	- 1 941	- 1 511	- 4 498
Resultat före anslag och skatter	- 2 842	- 2 321	- 2 231	- 7 505	- 3 768	- 3 308	- 6 123	- 1 845	111	- 7 031

Källa: HelB:s årsredovisningar.

(23) Den 14 december 2015 såldes ([4]) HelB till ett privat bussföretag, Viikin Linja Oy (nedan kallad *köparen*), en konkurrent till klagandena och det största bussföretaget i Finland. Viikin Linja Oy ingår i Koiviston Auto Group (nedan kallad *KAG*). År 2016 beräknades KAG ha en marknadsandel på 21,9 % i Finland (baserat på värdet av tjänsterna) och dess vinst efter skatt uppgick till 3,8 miljoner euro.

([4]) För närmare uppgifter om transaktionen, se skälen 45–49.

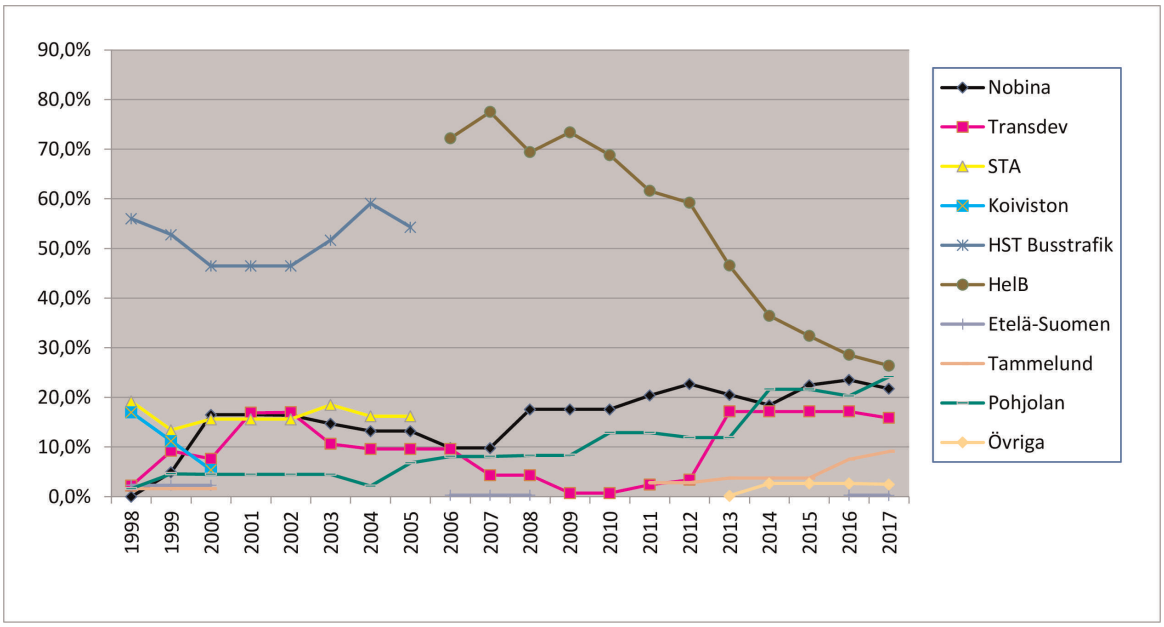
2.3 **Den lokala transportmarknaden i Helsingforsregionen**

(24) De lokala busstransporttjänsterna i Helsingfors blev föremål för upphandling för första gången år 1998 ([5]). Ansvaret för att planera kollektivtrafiken och köpa in kollektivtrafiktjänster i Helsingfors huvudstadsregion, inklusive Helsingfors stad, ligger hos de regionala transportmyndigheterna i Helsingfors (Helsingforsregionens trafik, HRT).

(25) Det finns ett antal företag som är verksamma i Helsingforsregionen förutom HelB, särskilt Nobina Finland Oy och Veolia Transport Finland Oy. De beräknade procentuella årliga marknadsandelarna för bussbolag på den lokala transportmarknaden i Helsingfors presenteras i tabellen nedan.

Tabell 4

Andel av den lokala transportmarknaden i Helsingfors per operatör i % (linje/km) den 1 januari varje år



Källa: Nobina

3. **BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA**

3.1 **2002 års utrustningslån**

(26) Den 6 maj 2002 beviljade staden HST Busstrafik ett lån på 14,5 miljoner euro för att finansiera upphandling av busstransportutrustning (nedan kallat *utrustningslånet*). Lånet betalades ut enligt följande: 13 miljoner euro den 24 maj 2002, 1 miljon euro den 31 augusti 2002 och 0,5 miljoner euro den 30 september 2002. Lånet hade en löptid på 12 år och en amorteringsfri period på två år. Räntan fastställdes till 12 månaders Euribor plus en marginal på 0,05 %. Staden hade rätt att justera räntesatsen vart femte år från och med den första utbetalningen av lånet, dvs. den 24 maj 2007 och den 24 maj 2012. Räntan förföll till betalning den 31 december varje år, med början 2002, och kapitalbeloppet skulle återbetalas i tolv lika stora avbetalningar per år från och med den 31 december 2004. Ingen säkerhet ställdes för lånet.

(27) Den 1 januari 2005 övertog HelB utrustningslånet på samma villkor som det hade beviljats HST Busstrafik, med det undantaget att inga avbetalningar behövde göras under åren 2005 och 2006.

(28) Den 1 oktober 2007 beslutade staden att förlänga återbetalningstiden för utrustningslånet till och med den 31 december 2023 (dvs. med åtta år jämfört med den ursprungliga återbetalningsplanen).

(29) HelB återbetalade räntan och 3,8 miljoner euro av utrustningslånets kapitalbelopp. Den 13 januari 2016 undantog staden HelB ([6]) från skyldigheten att återbetala det utestående kapitalbeloppet för lånet, dvs. 10,7 miljoner euro. Detta skedde efter det att HelB, tillsammans med dess firmanamn ”Helsingfors Busstrafik”, sålts till Viikin Linja Oy (se skälen 45–49).

([5]) Den regionala busstrafiken öppnades för första gången för konkurrens i Helsingforsregionen (som inkluderar Esbo och Vanda) 1994. Den lokala busstransportmarknaden omfattar endast Helsingfors, inte Esbo och Vanda.

([6]) HelB hade då redan bytt namn till Helsingfors stads Bussverksamhet Ab (se skäl 47).

3.2 **2005 års kapitallån**

(30) Den 1 januari 2005, när HelB bildades, övertog företaget följande skulder från HST Busstrafik och STA:

a) Ett ”startlån” som staden beviljat 1994 till ett belopp av 16,3 miljoner euro, varav 12,3 miljoner euro var utestående i HST Busstrafiks balansräkning per den 31 december 2004 (de viktigaste villkoren i detta ”startlån” var följande: en räntesats på 9 %, en löptid på 25 år, ingen säkerhet).

b) En skuld på STA som härrör från en initial kapitalinvestering som staden gjorde i HST Busstransport, varav 3,6 miljoner euro återstod per den 31 december 2004.

Staden beslutade att refinansiera dessa skulder genom att omvandla dem till ett kapitallån på totalt 15 893 700,37 euro (den 31 december 2004 omvandlade staden det utestående ”startlånet” till ett belopp av 12 255 223,50 euro, och den 18 april 2006 omvandlade den skulden på STA till ett belopp av 3 638 476,87 euro).

(31) Räntan på kapitallånet var 6 %. Det lånet skulle återbetalas endast om och i den mån aktiekapitalet och andra icke utdelningsbara poster i balansräkningen var helt täckta. Med andra ord behövde lånet inte återbetalas så länge företaget under ett givet räkenskapsår genererade förluster eller inte genererade en sådan vinst som i kombination med kapitallånebeloppet översteg dess ackumulerade förluster. Obetald ränta kapitaliserades. Lånet var efterställt alla andra skulder, saknade säkerhet och hade en obegränsad löptid.

(32) Kapitallånet återbetalades inte (varken kapitalbeloppet eller räntan). Efter inledandet av det formella granskningsförfarandet, den 11 december 2015, konverterade staden kapitallånet till eget kapital i HelB.

3.3 **2011 års kapitallån**

(33) Den 31 januari 2011 beviljade staden HelB ett andra kapitallån på 5,8 miljoner euro på samma villkor som 2005 års kapitallån. 2011 års kapitallån skulle, liksom 2005 års kapitallån, endast återbetalas om HelB genererade tillräcklig vinst. Dessutom var det efterställt, saknade säkerhet och hade en obegränsad löptid. Lånet användes för att säkerställa HelB:s likviditet.

(34) 2011 års lån återbetalades inte, och efter inledandet av det formella granskningsförfarandet, den 11 december 2015, konverterade staden det till eget kapital i HelB.

3.4 **2012 års kapitallån**

(35) Den 23 maj 2012 beviljade staden HelB ett tredje kapitallån på 8 miljoner euro på samma villkor som 2005 och 2011 års kapitallån.

(36) 2012 års lån återbetalades inte heller, och efter inledandet av det formella granskningsförfarandet, den 11 december 2015, konverterade staden det till eget kapital i HelB.

3.5 **Andra åtgärder**

(37) Konverteringen av 2005, 2011 och 2012 års kapitallån till eget kapital, vilken ägde rum efter inledandet av det formella granskningsförfarandet, kommer inte att prövas i detta beslut. Detta beslut påverkar inte bedömningen av sådana senare åtgärder.

(38) Detta beslut kommer inte att behandla de åtgärder som rör depån i Brunakärr (nedan kallad *depån*), dvs. den bussdepå som är belägen i Helsingfors huvudstadsregion. De åtgärderna har beskrivits i skälen 38–46 i beslutet om att inleda förfarandet. Kommissionen har beslutat att hålla förfarandet öppet för dessa åtgärder.

4. **KOMMISSIONENS BESLUT OM ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET**

(39) I beslutet om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida räntan på 2002 års utrustningslån var marknadsmässig, med tanke på att den återspeglade den ränta som staden själv erhållit för sitt lån på marknaden, utan hänsyn tagen till stödmottagarens svåra ekonomiska situation.

(40) Kommissionen ansåg att en rationell privat investerare skulle ha gjort en bedömning av HST Busstrafiks kreditvärdighet innan den beviljade lån för att försäkra sig om företagets förmåga att återbetala skulden. Kommissionen ansåg dessutom att även om HST Busstrafik var en av stadens affärsenheter vid den tidpunkten, tillhandahöll företaget ändå transporttjänster på marknaden och bör betraktas som en ekonomisk aktör och inte enbart som en del av den offentliga förvaltningen. Därför kunde bestämmelsen i 2002 års utrustningslån inte betraktas som ett rent internt arrangemang. Dessutom ansåg kommissionen att bristen på säkerhet inte föreföll återspeglas på lämpligt sätt i den ränta som togs ut för lånet.

(41) Vad gäller 2005 års kapitallån ansåg kommissionen att en vinstmotiverad privat investerare inte skulle ha bildat ett nytt efterträdande bolag (dvs. HelB) och beviljat det ett kapitallån på 15,9 miljoner euro utan att först ha undersökt om en likvidation av HST Busstrafik och STA vore att föredra ur ekonomisk synvinkel, med hänsyn till de ekonomiska indikatorerna för HST Busstrafik och STA före överföringen av verksamhet till HelB. Kommissionen hyste också tvivel om huruvida en rationell privat investerare skulle ha beviljat HelB ett kapitallån år 2005 till en ränta på 6 % utan säkerhet, mot bakgrund av den ekonomiska situationen för de båda föregångarna till HelB och med tanke på situationen på den lokala bussmarknaden vid den aktuella tidpunkten. Kommissionen noterade därutöver att de exempel som Finland gett på kapitallån som beviljats andra företag inte var helt jämförbara med 2005 års kapitallån.

(42) Vad gäller 2011 års kapitallån hyste kommissionen tvivel om dess marknadsmässighet, med tanke på den svåra ekonomiska situationen för HelB (stora förluster, negativt eget kapital). Kommissionen drog preliminärt slutsatsen att en rationell privat investerare inte skulle ha beviljat HelB kapitallånet till en ränta på 6 %. Kommissionen ansåg dessutom att det var tveksamt om en investerare i en marknadsekonomi, med tanke på att 2005 års kapitallån inte hade återbetalats över huvud taget, skulle ha gjort en ytterligare investering i form av ett andra kapitallån.

(43) Kommissionen hyste också tvivel om huruvida 2012 års kapitallån kunde anses i linje med marknadsvillkoren, med tanke på att HelB befann sig i en ännu värre ekonomisk situation än när 2011 års kapitallån beviljades. Kommissionen ansåg det tveksamt att en investerare i en marknadsekonomi skulle ha investerat i ett förlustföretag för tredje gången i rad.

(44) Kommissionen beslutade därför att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget.

5. **FÖRSÄLJNINGEN AV HELB EFTER INLEDANDET AV DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET**

(45) Såsom nämns i skäl 23 såldes HelB den 14 december 2015 till Viikin Linja Oy (KAG) och försäljningen fick verkan den 31 december 2015. Inget offentligt anbudsförfarande anordnades. Enligt Finland kontaktade staden flera potentiella köpare, dvs. bussbolag som var verksamma på marknaden i Finland och i utlandet, och det enda anbudet kom från Viikin Linja Oy.

(46) Det avtalade försäljningspriset var 24 210 193 euro. Transaktionshandlingarna innefattade också en bestämmelse om att köparen skulle hållas fullständigt skadeslös i fall av återkrav av statligt stöd, och en del av försäljningspriset, närmare bestämt 1 879 766 euro, deponerades på ett spärrkonto. Spärrkontoarrangemanget är i kraft till dess att ett slutligt beslut har fattats i detta stödärende eller senast till och med den 31 december 2022. Dessutom förhandlade man fram en earn-out-mekanism som skulle tas med i köpeavtalet och som innebar att köparen åtog sig att till säljaren betala in en tilläggsköpeskilling på samma spärrkonto om de tidigare överenskomna vinstmarginalerna överskreds ([7]). Earn-out-mekanismen är i kraft för perioden 2016–2020, och tilläggsköpeskillingarna för åren 2016 och 2017 beräknades uppgå till 2 524 302,19 euro för 2016 och 2 558 068,21 euro för 2017.

(47) I enlighet med villkoren i köpeavtalet togs HelB:s firmanamn ”Helsingfors busstrafik Ab” över av köparen Viikin Linja Oy, som därefter bytte namn till ”Helsingfors busstrafik Ab” (nedan kallat *det nya HelB*). Det gamla HelB, som ägdes av staden, ändrade sitt namn till Helsingfors stads Bussverksamhet Ab (nedan kallat *det gamla HelB*). Även om det gamla HelB:s huvudsakliga verksamhet inte ändrades i handelsregistret, bedriver det gamla HelB för närvarande ingen affärsverksamhet och har inga tillgångar förutom de belopp som eventuellt skulle kunna fås ut från spärrkontot och via earn-out mekanismen, såsom nämns ovan.

([7]) Enligt klausul 3.4 i köpeavtalet av den 21 september 2015 är köparen skyldig att betala ett extra försäljningspris om det nya HelB:s vinst före räntor, skatt samt av- och nedskrivningar (EBITDA) under fem jämförbara räkenskapsperioder på 12 månader överstiger 4 200 000 euro (per räkenskapsperiod) under perioden 2016–2020. Det extra försäljningspriset uppgår till 50 % av det belopp med vilket EBITDA överstiger ovannämnda belopp på 4 200 000 euro.

(48) Affären omfattade inte aktierna i det gamla HelB utan snarare hela dess affärsverksamhet och inkluderade de avtal som det gamla HelB hade ingått (inbegripet trafikeringsavtalet med Helsingforsregionens trafik, HRT), order och anbud, personal, anläggningstillgångar samt de immateriella rättigheter som krävdes för företagets verksamhet liksom ansvar och skyldigheter avseende avtal, order och anbud, personal, egendom, immateriella tillgångar samt leasing- och licensavtal. Alla de 918 anställda i det gamla HelB övergick till det nya HelB.

(49) Utrustningslånet och kapitallånen som det gamla HelB erhållit från sin ägare, Helsingfors stad, fördes dock inte över till det nya HelB. I stället befriade staden det gamla HelB från skyldigheten att återbetala det utestående kapitalbeloppet för utrustningslånet den 13 januari 2016, såsom nämns i skäl 29, och konverterade de utestående beloppen av kapitallånen ([8]) till eget kapital i det gamla HelB den 11 december 2015.

6. FINLANDS SYNPUNKTER PÅ BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET

(50) Enligt de finska myndigheterna utgör de åtgärder som är föremål för bedömning inte statligt stöd. Finland hävdar att staden, i egenskap av ägare till HelB (liksom till HST Busstrafik och STA), tillhandahöll finansieringen till HelB på marknadsmässiga villkor och mot en avkastning som skulle vara tillfredsställande för en privat aktieägare som agerar enligt rådande marknadsvillkor.

(51) Finland hävdar att när HelB bildades 2005 var syftet att förbättra HelB:s lönsamhet och konkurrenskraft och dess framtida utveckling på ett sådant sätt att det skulle kunna fungera som ett lönsamt transportföretag som tillhandahåller kollektivtrafik av hög kvalitet. Finland påpekar även att åtgärderna bör bedömas med utgångspunkt från förhållandena vid den tidpunkt då de faktiskt beviljades. I denna del hänvisar Finland till sin skrivelse av den 28 februari 2012, som innehåller en förteckning över de räntesatser som tillämpats på kapitallån som beviljats andra företag i Finland under perioden 2004–2006.

(52) Finland hävdar att det faktum att HelB:s resultat inte nått upp till förväntningarna inte beror på företagets bristande konkurrenskraft, vilken skulle ha behövt stärkas genom ett tillskott av medel, utan enbart på den snedvridna situationen på den lokala bussmarknaden. Enligt offentligt tillgängliga finansräkenskaper gick andra stora bussföretag som var verksamma i Helsingfors huvudstadsregion också med förlust under perioden 2005–2012. Mot bakgrund av detta var de åtgärder som vidtogs av staden mycket lika dem som vidtogs av privata företagsägare eller investerare som faktiskt var verksamma på marknaden.

(53) När det gäller HelB:s ekonomiska situation medger Finland att den har försämrats över tiden och att det under perioden 2008–2010 föreföll nödvändigt att vidta åtgärder för att förbättra företagets lönsamhet, bland annat genom ändringar av prisstrukturen, personalminskningar osv. I sina tidigare skrivelser, dvs. före beslutet om att inleda förfarandet, ansåg Finland inte att HelB var ett företag i svårigheter i den mening som avses i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter från 2004 ([9]) (nedan kallade *2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer*).

6.1 **Förekomsten av stöd**

(54) Vad gäller 2002 års utrustningslån till HST Busstrafik upprepar Finland att räntesatsen för lånet kan anses vara marknadsmässig, främst på grund av att den var knuten till marknadsräntan, det vill säga 12 månaders Euribor.

(55) Dessutom anser Finland att HST Busstrafik sannolikt skulle ha fått ett lån med motsvarande villkor från ett privat finansinstitut. Enligt Finland skulle HST Busstrafik, som är en organisatorisk del av staden och inte en separat juridisk person, ha haft samma kreditvärdighet som staden (dvs. god). Enligt Finland fastställdes räntesatsen för utrustningslånet på grundval av räntan på externa lån som staden tagit på finansmarknaden vid den aktuella tidpunkten.

(56) Finland har även förklarat att utrustningslånet bör betraktas som ett rent internt arrangemang inom staden, eftersom staden och HST Busstrafik var en och samma juridiska person. Lånet saknade säkerhet eftersom det var ett sådant internt arrangemang.

([8]) Med undantag för räntan på kapitallånen, eftersom villkoren i kapitallåneavtalen föreskrev att ingen ränta skulle betalas så länge det gamla HelB gick med förlust.

([9]) Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (EUT C 244, 1.10.2004, s. 2).

(57) Vidare verkar Finland göra gällande att om utrustningslånet betraktas som statligt stöd (i motsats till vad Finland anser), bör det betraktas som befintligt stöd fram till den 1 januari 2005, när HST Busstrafik, en enhet inom staden utan status som separat juridisk person, efterträddes av HelB, ett företag ägt av staden med status som egen juridisk person. Som stöd för sitt argument hänvisar Finland till en skrivelse från kommissionen i ett tidigare ärende, där kommissionen konstaterade att de åtgärder som beviljats till förmån för kommunala affärsverk organ i Finland (befrielse från vissa skatter, återbetalning av mervärdesskatt samt obegränsad statlig garanti till följd av statligt ägande och den därmed sammanhängande frånvaron av konkursrisk) föreföll utgöra befintligt stöd i den mening som avses i artikel 108.1 i EUF-fördraget, eftersom de härrör från tiden före Finlands anslutning till unionen. ([10])

(58) Vad gäller förlängningen av utrustningslånet 2007 hävdar Finland att den var motiverad eftersom det var ett lån med rörlig ränta och [bas]räntorna steg under 2007 och förväntades stiga ytterligare. Sänkningen av räntesatserna till nuvarande låga nivå kunde inte förutses vid den tidpunkten.

(59) Vad gäller 2005 års kapitallån hävdar Finland att det inte var fråga om ett nytt lån utan snarare ett rent tekniskt förfarande för att omvandla ”startlånet”, som hade funnits med i HST Busstrafiks balansräkning i över tio år, till ett kapitallån. Syftet med detta förfarande var att säkerställa överensstämmelse med den finska bolagsrätten, enligt vilken ett kommunägt företags ”startlån” inte hade kunnat finnas kvar i balansräkning för ett aktiebolag. Ett kapitallån är en normal form av aktieägarfinansiering för aktiebolag.

(60) Vad gäller räntesatsen på 6 % för 2005 års kapitallån konstaterar Finland att den var densamma som på ”startlånet” till HST Busstrafik. Med beaktande av att lånet, enligt Finland, var en rent teknisk ändring och inte ett nytt finansieringsarrangemang, måste det anses motiverat att fastställa samma ränta. Finland påpekar även att man tidigare hade genomfört en omfattande granskning av de kapitallån som beviljats av andra aktörer vid den tidpunkten. Räntesatserna för dessa lån varierade mellan 4,7 % och 7,539 %. Alla de kapitallån som nämns i granskningen var utan säkerhet och efterställda som lagen föreskriver, och Finland ser dem därför som en jämförbar referensgrupp.

(61) Vad gäller 2011 års kapitallån vidhåller Finland att det bör ses som ett lån som beviljats av en långsiktig koncernägare och inte som ett enda kortsiktigt finansieringsbeslut fattat av en extern investerare. Finland medger att HelB:s ekonomiska situation var dålig vid den aktuella tidpunkten och att ett snabbt tillskott av ytterligare finansiering behövdes. HelB vidtog även åtgärder för att förbättra sin lönsamhet under perioden 2008–2010, inbegripet en minskning av företagets kostnader, ändringar i prisstrukturen, ändring av det tillämpliga kollektivavtalet, personalminskning och stängning av en av depåerna (Forsbydepån). Finland framhåller att 2011 års kapitallån var den första åtgärd från staden sida som vidtogs på grund av HelB:s svåra ekonomiska situation.

(62) Finland har tillhandahållit ett exempel på ett kapitallån som beviljats ett annat företag under perioden 2011–2012 där räntan på lånet var 6 månaders Euribor + 4,75 %. Eftersom räntan på 2011 års kapitallån var högre (6 %) anser Finland att den är marknadsmässig.

(63) Finland gör även gällande att med hänsyn till att den nationella lagstiftningen innehåller särskilda bestämmelser om kapitallån, kan det faktum att 2005 års kapitallån inte hade återbetalats vid tidpunkten för beviljandet av 2011 års kapitallån inte i sig anses utgöra en betydande faktor vid bedömningen av marknadsmässigheten.

(64) Finland anser att 2012 års kapitallån ”huvudsakligen är detsamma som 2011 års lån”. Finland hävdar att det inte utgjorde statligt stöd, utan en motiverad finansieringsåtgärd från aktieägarnas sida för att säkerställa det helägda dotterbolagets likviditet. Vad gäller räntan på 2012 års kapitallån hänvisar Finland till vad som anförts beträffande 2011 års kapitallån. Slutligen uppger Finland att stadsstyrelsen krävde att 2012 års kapitallån skulle tillhandahållas på marknadsmässiga villkor, eftersom det beviljades efter det att klagomålet hade ingetts i oktober 2011. På grundval av detta hävdar Finland att 2012 års kapitallån inte omfattade stöd och inte behövde anmälas till kommissionen för godkännande.

([10]) Genom skrivelse av den 14 april 2010 underrättade kommissionen Finland om sin preliminära uppfattning i ärende SA.30679 (E 2/2010) Stöd till kommunala affärsverk i Finland. I skrivelsen angav kommissionen att stödet i fråga eventuellt inte längre var förenligt med den inre marknaden och kommissionen uppmanade Finland att ändra den underliggande lagstiftningen så att kommunala affärsverk som bedriver ekonomisk verksamhet inte längre skulle kunna komma i åtnjutande av sådant stöd. Finland ändrade sin lagstiftning, varefter kommissionen genom en skrivelse av den 1 april 2014 avslutade ärendet.

6.2 **Stödets förenlighet med den inre marknaden**

(65) Finland har inte angett några skäl för att stödet skulle vara förenligt med den inre marknaden, eftersom det har vidhållit sin ståndpunkt under den inledande bedömningsfasen, det vill säga att de aktuella åtgärderna genomfördes på marknadsmässiga villkor och därför inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.3 **Ekonomisk kontinuitet**

(66) Finland hävdar att det inte finns någon ekonomisk kontinuitet mellan det gamla och det nya HelB, eftersom överlåtelsen av det gamla HelB:s affärsverksamhet ägde rum i form av ett så kallat rörelseförvärv.

(67) Finland hävdar också att trots att det gamla HelB:s affärsverksamhet inte såldes genom ett öppet, transparent, icke-diskriminerande och villkorslöst anbudsförfarande, offentliggjordes försäljningsprojektet i så stor omfattning att det transaktionspris som fastställdes på grundval av anbudet och svaret på anbudet samt under förhandlingarna motsvarar marknadsvärdet på HelB:s affärsverksamhet. Till stöd för detta har Finland dessutom lagt fram en värdering gjord av en oberoende extern expert, Inspira Oy, som anser att det överenskomna transaktionspriset ligger i linje med de belopp som räknats fram i värderingen vad gäller de flesta av värderingsmetoderna.

7. **SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER**

(68) Klagandena lämnade synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet i en gemensam skrivelse av den 8 maj 2015. De bekräftade sakförhållandena och stödde det resonemang som kommissionen uttryckt i beslutet.

(69) Klagandena betonade att (det gamla) HelB helt klart kan anses vara ett företag i svårigheter i den mening som avses i 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer och i 2014 års riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter ([11]) (nedan kallade *2014 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer*). Enligt klagandena gäller detsamma för HST Busstrafik enligt 1999 års gemenskapsriktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([12]) (nedan kallade *1999 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer*).

(70) Klagandena hävdar att beviljandet av statligt stöd till ett företag i svårigheter i princip måste anses medföra en ekonomisk fördel för det berörda företaget. Det är osannolikt att staten följer normal marknadsdisciplin om den beviljar stöd till ett företag som inte har utsikter till långsiktig lönsamhet, såsom HelB, eftersom ingen rationell privat aktör skulle ha genomfört de aktuella åtgärderna till förmån för HelB.

(71) I synnerhet vad gäller 2002 års utrustningslån skulle en rationell privat investerare ha begärt en högre ränta än den som den offentliga myndigheten själv fått på finansmarknaderna. Dessutom skulle ingen privat borgenär ha överfört lånet till ett nybildat företag, såsom HelB år 2005, på samma villkor som de som ursprungligen hade beviljats dess föregångare, i det här fallet HST Busstrafik. Klagandena påpekade också att ingen rationell privat investerare skulle ha accepterat upprepade uppskov med amorteringen av kapitalbeloppet utan justeringar uppåt av räntan.

(72) Vad gäller 2005 års kapitallån hävdar klagandena att eftersom både HST Busstrafik och STA gick med förlust innan HelB bildades, skulle en privat investerare hellre ha dragit sig ur en sådan investering än tillhandahållit ytterligare finansiering. Följaktligen ska hela 2005 års kapitallån betraktas som en ekonomisk fördel som HelB aldrig skulle ha fått på normala marknadsvillkor. Även om en privat investerare hade gått med på finansieringen skulle denna investerare inte ha beviljat den på de villkor som gällde för HelB, dvs. med en ränta på 6 % och utan någon säkerhet.

(73) Vad gäller 2011 och 2012 års kapitallån påpekar klagandena att HelB:s ekonomiska situation var mycket dålig vid den tidpunkt då dessa lån beviljades, vilket staden var fullt medveten om. Enligt klagandena hade HelB dessutom inte betalat någon ränta eller gjort några avbetalningar på 2005 års kapitallån. Under dessa omständigheter skulle ingen långivare ha varit beredd att ta på sig risken att bevilja ett lån, och därför utgör det totala beloppet av 2011 och 2012 års kapitallån statligt stöd.

([11]) Riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (EUT C 249, 31.7.2014, s. 1).
([12]) Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (EGT C 288, 9.10.1999, s. 2).

(74) Slutligen gör klagandena gällande att det uppenbart föreligger en ekonomisk kontinuitet mellan det gamla HelB och det nya HelB med beaktande av affärens omfattning, avsaknaden av ett anbudsförfarande och övriga relevanta kriterier.

8. KOMMENTARER FRÅN FINLAND PÅ SYNPUNKTERNA FRÅN KLAGANDENA

(75) Finland anser att klagandenas synpunkter i stor utsträckning är en upprepning av de påståenden som redan lags fram i beslutet om att inleda förfarandet och hänvisar därför till sitt svar på det beslutet av den 17 mars 2015. Finland har lämnat följande ytterligare kommentarer som rör de ovannämnda synpunkterna från klagandena.

(76) Som svar på klagandenas påstående att staden inte agerade som en investerare på marknaden har Finland anfört att den marknadsekonomiska investerarprincipen bör tolkas på ett sådant sätt att hänsyn tas till ägarens intresse av att skydda det kapital som investerats i det företag som denne äger och av att eftersträva långsiktig lönsamhet. I egenskap av ägare bör staden jämföras med en marknadsaktör som försöker skydda sina investeringar snarare än med en hypotetisk investerare som inte har någon sådan tidigare exponering. Enligt Finland agerade staden, i sin egenskap av ägare, på samma sätt och på samma marknadsvillkor som andra ägare av företag verksamma på den lokala busstransportmarknaden i Helsingforsregionen, inklusive Nobina självt.

(77) Vad gäller klagandenas kommentarer om 2011 och 2012 års kapitallån hänvisar Finland till en studie som utarbetades av en extern expert år 2015 (se skäl 174), enligt vilken lånen var marknadsmässiga. Om lånen emellertid skulle befinnas utgöra stöd (vilket Finland hävdar att det inte gör), anser Finland att stödet endast uppgår till skillnaden mellan den faktiskt tillämpade räntan och gällande marknadsränta (snarare än till totalbeloppet av lånen, som klagandena gjort gällande).

9. FÖREKOMSTEN AV STÖD

(78) I detta beslut behandlas frågan om förekomsten av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, frågan om huruvida sådant stöd kan anses förenligt med den inre marknaden och frågan om den ekonomiska kontinuiteten mellan det gamla HelB, numera Helsingfors stads Bussverksamhet Ab, och det nya HelB, som nu är en del av KAG.

(79) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(80) Därför utgör en åtgärd statligt stöd om den uppfyller följande kumulativa villkor: i) den kan tillskrivas staten och härrör från statliga medel, ii) den är selektiv, iii) den ger ett företag en ekonomisk fördel och iv) den snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

9.1 Åtgärd 1 – 2002 års utrustningslån till HST Busstrafik

(81) För det första gäller reglerna om statligt stöd endast om stödmottagaren är ett ”företag”. Domstolen har konsekvent definierat företag som enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett deras rättsliga status och deras sätt att finansiera verksamheten. ([13]) Klassificeringen av en viss enhet som ett företag beror därför helt och hållet på vilken typ av verksamhet den bedriver, och inte på dess status enligt nationell rätt. En enhet som formellt är en del av den offentliga förvaltningen måste i vissa fall ändå betraktas som ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Det enda relevanta kriteriet är om den bedriver en ekonomisk verksamhet.

([13]) Domstolens dom av den 12 september 2000, Pavlov m.fl., C-180/98 till C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punkt 74, och domstolens dom av den 10 januari 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA m.fl., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punkt 107.

(82) Finland hävdar att HST Busstrafik varken var ett företag eller en separat juridisk person enligt finsk lag när utrustningslånet beviljades utan att det var en resultatenhet ([14]) inom stadens interna affärsenhet (HST). Utrustningslånet bör således betraktas som ett internt arrangemang inom staden. Detta förefaller innebära att åtgärden inte bör omfattas av reglerna om statligt stöd.

(83) Kommissionen delar inte denna uppfattning. Även om HST Busstrafik formellt var en del av staden var företaget en ekonomisk aktör (som Finland självt medger) som tillhandahåller busstransporttjänster på en konkurrensutsatt marknad och inte en offentlig myndighet som utövar statens väsentliga funktioner. Det är uppenbart att HST Busstrafik som sådant bedrev ekonomisk verksamhet och det måste därför, oberoende av dess formella rättsliga status, betraktas som ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Därför är reglerna om statligt stöd tillämpliga på HST Busstrafik. Det säger sig självt att de även är tillämpliga på HelB, som var en separat juridisk person skild från staden och som utförde samma typ av ekonomisk verksamhet som dess företrädare.

(84) Finland verkar också hävda att utrustningslånet bör betraktas som befintligt stöd, i likhet med de åtgärder som beviljats till förmån för kommunala affärsverk (se skäl 57). Kommissionen konstaterar att dessa åtgärder tillämpades före Finlands anslutning till unionen den 1 januari 1995 (t.ex. befrielse från överlåtelseskatt sedan 1943, befrielse från fastighetsskatt sedan 1992, befrielse från inkomstskatt sedan 1974). Utrustningslånet beviljades däremot den 6 maj 2002, det vill säga mer än sju år efter anslutningen. Därför står det klart att det inte utgör befintligt stöd.

9.1.1 *Statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten*

(85) Staden beviljade utrustningslånet direkt till HST Busstrafik, vilket uppgick i HelB år 2005, och finansierade det från sin egen budget. Vid tillämpningen av artikel 107.1 i EUF-fördraget avses med statliga medel en medlemsstats och dess offentliga myndigheters medel samt statliga företags medel, i den mån de offentliga myndigheterna direkt eller indirekt kan utöva kontroll över dessa företag. Mot bakgrund av denna definition är det uppenbart att åtgärden omfattar statliga medel och kan tillskrivas staten. Finland har inte bestridit detta.

9.1.2 *Selektivitet*

(86) Staden beviljade utrustningslånet uteslutande till HST Busstrafik och lånet övertogs år 2005 av HelB. Utrustningslånet beviljades således helt på ad hoc-basis till ett enskilt företag och var inte tillgängligt för andra företag som är verksamma inom busstransportsektorn i Helsingforsregionen och som befinner sig i en jämförbar rättslig och faktisk situation, eller för företag verksamma inom andra sektorer. Inga jämförbara företag var berättigade till en åtgärd som liknade den som beviljades HST Busstrafik och således fick inga sådana företag någon jämförbar fördel. Därför är åtgärden selektiv.

9.1.3 *Förekomsten av en ekonomisk fördel*

(87) Ekonomiska transaktioner som genomförs av offentliga organ medför inte någon fördel för motparterna och utgör därför inte stöd när de genomförs på normala marknadsvillkor. ([15]) För att avgöra om en transaktion genomförs i linje med normala marknadsvillkor måste ett offentligt organs agerande jämföras med en hypotetisk privat ekonomisk aktörs agerande i en liknande situation (det så kallade ”marknadsekonomitestet”). Unionsdomstolarna har utarbetat särskilda typer av marknadsekonomitest för olika typer av ekonomiska transaktioner, särskilt ”principen om en investerare i en marknadsekonomi”, för att fastställa förekomsten av en ekonomisk fördel i fråga om offentliga investeringar i eget kapital ([16]) och kriteriet privat borgenär för skuldtransaktioner ([17]).

([14]) Finland har inte lämnat några närmare upplysningar i detta avseende. En resultatenhet är normalt sett en del av en organisation vars ekonomiska resultat mäts separat från andra delar av samma organisation. Internredovisningssystem är inrättade på ett sådant sätt att intäkter och kostnader kan fördelas på en resultatenhet. Detta innebär inte nödvändigtvis att en resultatenhet upprättar sin egen årsredovisning enligt gällande lagregler.

([15]) Domstolens dom av den 11 juli 1996, SFEI m.fl., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkterna 60 och 61.

([16]) Se till exempel domstolens dom av den 21 mars 1990, Belgien/kommissionen (”Tubemeuse”), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 29, domstolens dom av den 21 mars 1991, Italien/kommissionen (”Alfa Romeo”), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punkterna 18 och 19, förstainstansrättens dom av den 30 april 1998, Cityflyer Express/kommissionen, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punkt 51, förstainstansrättens dom av den 21 januari 1999, T-129/95, T-2/96 och T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke och Lech-Stahlwerke/kommissionen, ECLI:EU:T:1999:7, punkt 104, och förstainstansrättens dom av den 6 mars 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale och Land Nordrhein-Westfalen/kommissionen, T-228/99 och T-233/99, ECLI:EU: T:2003:57.

([17]) Domstolens dom av den 22 november 2007, Spanien/kommissionen, C-525/04 P, ECLI:EU:C:2007:698, domstolens dom av den 24 januari 2013, Frucona/kommissionen, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, och domstolens dom av den 29 juni 1999, DMTransport, C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332.

(88) Vad gäller den aktuella åtgärden måste kommissionen därför undersöka om staden – genom att bevilja utrustningslånet till HST Busstrafik, vilket därefter övertogs av HelB på de överenskomna villkoren – agerade som en hypotetisk privat borgenär skulle ha gjort i en liknande situation.

(89) Till att börja med skulle en försiktig privat borgenär, innan den beviljade ett lån, ha undersökt den presumtiva gäldenärens kreditvärdighet för att avgöra om den skulle bevilja lånet och i så fall på vilka villkor ([18]). För att bevisa marknadsmässighet måste en medlemsstat tillhandahålla bevis som visar att dess beslut att genomföra transaktionen fattades på grundval av en sådan förhandsbedömning ([19]).

(90) Finland har inte tillhandahållit några bevis på att staden hade utfört en kreditvärdering (eller någon annan typ av förhandsbedömning) av HST Busstrafik innan den beviljade utrustningslånet. Dessutom har Finland uttryckligen medgett att någon sådan bedömning, vare sig intern eller extern, aldrig genomfördes. Detta är ett tecken på att Finland inte agerade som en hypotetisk privat borgenär.

(91) Finland hävdar att lånet icke desto mindre var marknadsmässigt därför att i) räntesatsen var kopplad till marknadsräntan, dvs. 12 månaders Euribor, och ii) HST Busstrafik sannolikt skulle ha kunnat få ett lån med en motsvarande marginal från ett privat finansinstitut, eftersom det i egenskap av intern affärsenhet hade samma (goda) kreditvärdighet som staden själv.

(92) Vad gäller det första argumentet konstaterar kommissionen att en rörlig ränta, som den som tillämpades på utrustningslånet, består av två delar: en basränta och en marginal. Basräntan i det aktuella fallet, det vill säga 12 månaders Euribor, är den räntesats till vilken banker lånar pengar från varandra på interbankmarknaden. Marginalen är en avgift som tas ut för risken i samband med lån till en viss gäldenär. Det är därför inte basräntan utan marginalen som är relevant för bedömningen av huruvida ett lån är marknadsmässigt eller inte. Den omständigheten att räntan för utrustningslånet var bunden till 12 månaders Euribor är därför inte i sig tillräcklig för att bevisa att lånet var marknadsmässigt. Det som måste bedömas är huruvida marginalen tillräckligt återspeglade HST Busstrafiks riskprofil vid den tidpunkt då utrustningslånet beviljades. Mot bakgrund av detta kan det första argumentet inte godtas.

(93) Vad beträffar det andra argument som Finland har framfört, noterar kommissionen först att Finland inte har lagt fram några konkreta bevis till stöd för sitt påstående att HST Busstrafik skulle ha kunnat få ett lån med en liknande marginal från ett privat finansinstitut, till exempel erbjudanden från kommersiella banker eller exempel på jämförbara marknadstransaktioner. Finland gör endast gällande att HST Busstrafik skulle ha kunnat erhålla ett sådant lån på grund av att det hade samma kreditvärdighet som staden själv och att staden tydligen fick lån med samma marginal som utrustningslånet.

(94) Kommissionen delar inte denna uppfattning. För det första anser kommissionen att HST Busstrafik och staden, trots den organisatoriska kopplingen dem emellan, inte hade samma kreditvärdighet. För en privat borgenär i en marknadsekonomi skulle ett lån till staden i dess egenskap av offentlig myndighet alltid ha inneburit en lägre risk än ett lån till HST Busstrafik, ett bussföretag som agerar på en konkurrensutsatt marknad, även om detta företag organisatoriskt var en del av staden.

(95) För det andra, vilket är än viktigare, hänger stadens höga kreditvärdighet oupplösligt samman med det faktum att dess offentliga skuld ytterst garanteras av staten. Ett lån till staden kan inte anses vara ett lämpligt referensvärde för marknaden, eftersom lånevillkoren fastställs med beaktande av denna statliga garanti, som en privat gäldenär i en marknadsekonomi inte kan dra nytta av. För att kunna bedöma utrustningslånets marknadsmässighet måste HST Busstrafiks kreditvärdighet därför fastställas separat och villkoren för lånet måste jämföras med en lämplig marknadsnivå eller ett lämpligt riktvärde. Som redan nämnts har Finland inte gjort någon sådan bedömning.

([18]) Domstolens dom av den 5 juni 2012, kommissionen/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkterna 82–85 och 105.

([19]) Domstolens dom av den 5 juni 2012, kommissionen/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkterna 82–85. Se också domstolens dom av den 24 oktober 2013, Land Burgenland/kommissionen, C-214/12 P, C-215/12 P och C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, punkt 61.

Tidigare har kommissionen inte betraktat lån som fria från stöd om de har beviljats av en offentlig aktieägare till ett dotterbolag på samma förmånliga villkor som finns tillgängliga för den berörda offentliga enheten. ([20]) Mot denna bakgrund kan inte heller detta andra argument från Finland godtas.

(96) Förenlighet med marknadsvillkoren kan fastställas direkt, om transaktionen genomförs av offentliga organ och privata aktörer på lika villkor ("pari passu"), eller på grundval av andra bedömningsmetoder, om transaktionsspecifika marknadsdata inte finns tillgängliga. Lånet i fråga beviljades utan deltagande av privata aktörer, och därför kan dess förenlighet med marknadsvillkoren inte bedömas direkt.

(97) I avsaknad av specifik marknadsinformation kan en skuldtransaktions förenlighet med marknadsvillkoren fastställas genom referensvärden, det vill säga genom att dess villkor jämförs med villkoren för jämförbara marknadstransaktioner. Sådana transaktioner kan omfatta lån som tagits eller obligationer som emitterats av jämförbara gäldenärer i en marknadsekonomi eller kreditswappar som relaterar till sådana gäldenärers skulder.

(98) Finland har inte lämnat några exempel på jämförbara marknadstransaktioner som skulle kunna användas som referensvärden för 2002 års utrustningslån.

(99) Enligt klagandena var Nobinas (en privat konkurrent till HelB) räntesatser för dess långfristiga lån omkring år 2002 cirka 8–11 %. Nobinas kreditbetyg vid den tidpunkten var B+.

(100) Kommissionen har inte hittat några andra lämpliga marknadsreferensvärden. Kommissionen noterar emellertid att den marginal på 0,05 % som tas ut på utrustningslånet innebär att det praktiskt taget inte föreligger någon kreditrisk. Med största sannolikhet skulle inte ens gäldenärer med ett utmärkt kreditbetyg och god säkerhet ha fått en så låg marginal på marknaden och då än mindre HST Busstrafik som var i dåligt ekonomiskt skick och inte tillhandahöll någon säkerhet.

(101) Eftersom inga transaktionsspecifika marknadsuppgifter finns tillgängliga och lämpliga marknadsreferensvärden inte kan fastställas, anser kommissionen att det är motiverat att bedöma utrustningslånets förenlighet med marknadsvillkoren på grundval av de referensräntor som anges i 1997 års meddelande om referensräntor ([21]). Referensräntan ska spegla den genomsnittliga nivån på räntesatserna i medlemsstaterna för medel- och långfristiga lån med normala säkerheter. Den kan användas som ett riktvärde för marknadsräntan.

(102) Kommissionen konstaterar att det inte fanns någon säkerhet för utrustningslånet. Dessutom förutsätter den genomsnittliga räntesatsen att det är fråga om en genomsnittlig låntagare, med andra ord en låntagare som befinner sig i en genomsnittlig ekonomisk situation. Det är uppenbart at HST Busstrafik och STA, föregångare till HelB, inte befann sig i en genomsnittlig ekonomisk situation. Båda företagen genererade ökande förluster innan utrustningslånet beviljades och fortsatte att vara förlustbringande därefter (se skälen 20–21). I september 2004 förutspådde stadsfullmäktige själv att HST Busstrafik och STA inte skulle förbättra sitt vinstläge inom en nära framtid och att det fortsatt skulle vara förlustbringande. ([22]) När det gäller HelB hade företaget inga egna ekonomiska resultat innan det upptog utrustningslånet. En försiktig borgenär i en marknadsekonomi skulle säkerligen ha beaktat HelB:s föregångares ekonomiska situation innan ett beslut fattades om att överföra lånet. Med hänsyn till detta underskattar referensräntan i det aktuella ärendet uppenbart risken med att bevilja utrustningslånet.

(103) Enligt 1997 års meddelande om referensräntor är referensräntan en miniminivå som kan höjas i situationer som medför en särskild risk (exempelvis om det är fråga om företag i svårigheter, eller om den säkerhet som bankerna normalt sett kräver inte tillhandahålls). I sådana fall kan tillägget beräknas till 400 räntepunkter eller ännu mer om ingen bank skulle ha accepterat att bevilja lånet i fråga.

(104) Såsom nämns i skäl 26 ställdes ingen säkerhet för utrustningslånet. Detta är tillräckligt för att fastställa att utrustningslånet beviljades i en situation som medförde en särskild risk i den mening som avses i 1997 års meddelande om referensräntor.

([20]) Se t.ex. kommissionens beslut (EU) 2016/788 av den 1 oktober 2014 om det statliga stöd SA.32833 (11/C) (f.d. 11/NN) som Tyskland har genomfört avseende finansieringen av flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 2009–2011 (EUT L 134, 24.5.2016, s. 1), skäl 117.

([21]) Kommissionens meddelande om metoden för fastställande av referens- och diskonteringsränta (EGT C 273, 9.9.1997, s. 3).

([22]) Stadsstyrelsens förslag 13/2004 av den 1 september 2004.

(105) Kommissionen noterar dessutom att HST Busstrafik, innan företaget upptog utrustningslånet i maj 2002, uppvisade tecken på att det var ett företag i svårigheter, såsom ökande förluster. I beslutet om att inleda förfarandet fann kommissionen preliminärt att HST Busstrafik skulle ha betraktats som ett företag i svårigheter enligt 1999 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer. På grundval av de uppgifter som samlats in under det formella granskningsförfarandet fann kommissionen dock att HST Busstrafik inte hade erfarit sjunkande omsättning, stigande skuldsättningsgrad eller ökade räntekostnader. Kommissionen anser att endast den omständigheten att HST Busstrafik hade ökande förluster inte är tillräcklig för att dra slutsatsen att det var ett företag i svårigheter i den mening som avses i 1999 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer. Samtidigt är ökande förluster otvetydigt ett tecken på att HST Busstrafik var i en dålig ekonomisk situation vid den tiden, vilket medförde en risk för borgenären som var högre än genomsnittet. Detta är ytterligare en omständighet, vid sidan av bristen på säkerhet, som tyder på att utrustningslånet beviljades i en situation som medförde en särskild risk. HST Busstrafiks ekonomiska situation förbättrades inte väsentligt efter det att företaget hade mottagit utrustningslånet och den var fortfarande dålig vid den tidpunkt då lånet överfördes till HelB.

(106) Innan utrustningslånet överfördes till HelB i januari 2005 hade även STA erfarit ökande förluster. På liknande sätt som vad som är fallet för HST Busstrafik, anser kommissionen att även om ökande förluster är ett tecken på att ett företag är i svårigheter, är detta enda kriterium inte tillräckligt för att dra slutsatsen att STA var ett företag i svårigheter. Det visar dock otvetydigt att STA var i dåligt ekonomiskt skick.

(107) HelB bildades 2005 och hade därför inga egna ekonomiska resultat innan det tog över utrustningslånet. Icke desto mindre borde den ekonomiska situationen för dess föregångare, HST Busstrafik och STA, ha beaktats vid bedömningen av den risk som var förknippad med överföringen av utrustningslånet till HelB. Den omständigheten att HelB var ett nybildat företag utgjorde dessutom en ytterligare risk för borgenären, eftersom dess framtida ekonomiska resultat var mindre förutsägbart jämfört med ett företag med egna tidigare ekonomiska resultat.

(108) HelB:s faktiska ekonomiska resultat efter överföringen av utrustningslånet bekräftar vad som hade kunnat förutses på grundval av föregångarnas ekonomiska resultat. HelB rapporterade betydande förluster för varje verksamhetsår sedan företaget bildades 2005 fram till 2014. Det enda undantaget var 2013 då företaget redovisade en liten vinst på 0,1 miljoner euro omedelbart efter att ha mottagit två kapitallån. För att göra saken ännu värre hade HelB haft ett negativt eget kapital sedan 2009, nämligen 3,3 miljoner euro 2009, 6,6 miljoner euro 2010, 12,7 miljoner euro 2011, 14,6 miljoner euro 2012, 15,9 miljoner euro 2013 och 22,9 miljoner euro 2014.

(109) Under 2004 och 2007 sköt staden upp återbetalningen av utrustningslånet med totalt åtta år, från det ursprungligen planerade förfallodatumet den 31 december 2015 till den 31 december 2023. Förlängningen av återbetalningsperioden ökar risken för utebliven betalning, vilken en försiktig borgenär i en marknadsekonomi skulle ha skyddat sig mot genom att kräva ett extra tillägg. Staden höjde inte marginalen på utrustningslånet, vilket innebar att denna ytterligare risk inte beaktades i räntan.

(110) På grundval av analysen i skälen 104–109 anser kommissionen att utrustningslånet beviljades och sedan överfördes i en situation som medförde en särskild risk i den mening som avses i 1997 års meddelande om referensräntor. Mot bakgrund av omständigheterna i detta ärende anser kommissionen därför att miniminivån bör höjas med minst 400 räntepunkter.

(111) I enlighet med 1997 års meddelande om referensräntor kan tillägget på 400 räntepunkter ökas ytterligare om ingen privat bank skulle ha accepterat att bevilja lånet i fråga. Kommissionen har inte hittat någon bevisning för, och anser det osannolikt att, en privat bank skulle ha accepterat att bevilja utrustningslånet på samma villkor som staden, med tanke på låntagarens/låntagarnas dåliga ekonomiska situation. I avsaknad av tydliga regler för hur man beräknar ett sådant ytterligare tillägg har kommissionen dock av försiktighetsskäl beslutat att inte ytterligare öka tillägget på 400 räntepunkter.

(112) Minimireferensräntan för Finland, som fastställts på grundval av en femårig interbankränta, uppgick till 5,06 % i maj 2002 och till 4,08 % i januari 2005. Enligt 1997 års meddelande om referensräntor har kommissionen förbehållit sig rätten att använda en kortsiktigare basränta än den femåriga interbankräntan. I detta fall anser kommissionen att det är lämpligt att använda 12 månaders Euribor som basränta. Skälet är för det första att det var den faktiska basränta som användes i utrustningslånet och således möjliggör en mer exakt uppskattning av marknadsräntan än referensräntan. För det andra, och än viktigare, ger användningen av Euribor ett riktvärde uttryckt i en rörlig marknadsränta, vilket är exakt den typ av ränta som användes i utrustningslånet (referensräntan skulle däremot ge ett fast riktvärde).

(113) Metoden för att fastställa referensräntor sågs över i 2008 års meddelande om referensräntor. ([23]) Den nya metoden trädde i kraft den 1 juli 2008, dvs. efter det att utrustningslånet beviljats. Räntan på utrustningslånet skulle dock ha kunnat justeras vart femte år från och med den första utbetalningen av lånet (se skäl 26), dvs. den 24 maj 2007 och den 24 maj 2012. En rationell borgenär som står inför det faktum att gäldenärens ekonomiska situation försämras skulle ha använt en sådan avtalsenlig möjlighet och höjt räntan så att den motsvarade den nya risknivån. Såsom nämns i skäl 153 var HelB, åtminstone sedan 2009, att betrakta som ett företag i svårigheter. På grundval av 2008 års meddelande om referensräntor uppgår en marknadsmässig lånemarginal för ett företag i svårigheter i ett sådant fall där det inte ställs någon säkerhet till 1 000 räntepunkter.

(114) På grundval av ovanstående uppgick marknadsräntan för utrustningslånet till i) 12 månaders Euribor plus 400 baspunkter mellan den 24 maj 2002 och den 23 maj 2012 och ii) 12 månaders Euribor plus 1 000 räntepunkter mellan den 24 maj 2012 och den 13 januari 2016, när staden efterskänkte lånet (se nedan). Den faktiska räntan var 12 månaders Euribor plus 5 räntepunkter och således 395 räntepunkter respektive 995 räntepunkter under marknadsnivån.

(115) Den 13 januari 2016 undantog staden HelB ([24]) från skyldigheten att återbetala det utestående kapitalbeloppet på utrustningslånet till ett belopp av 10,7 miljoner euro. Förutom räntan under marknadsnivå gynnades HelB således även av att kapitalbeloppet inte behövde återbetalas.

(116) På grundval av ovanstående bedömning drar kommissionen slutsatsen att staden inte agerade som en privat borgenär i en marknadsekonomi, eftersom den beviljade utrustningslånet på villkor som inte var förenliga med marknadsvillkoren. 2002 års utrustningslån gav följaktligen HST Busstrafik och HelB en otillbörlig ekonomisk fördel.

9.1.4 *Påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna*

(117) En snedvridning av konkurrensen i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget antas föreligga så snart staten beviljar en ekonomisk fördel till ett företag inom en avreglerad sektor där det förekommer, eller skulle kunna förekomma, konkurrens. ([25]) Såsom EU-domstolen konstaterade i målet Altmark ([26]) hade flera medlemsstater sedan 1995 börjat öppna vissa transportmarknader för konkurrens från företag etablerade i andra medlemsstater, vilket innebar att ett antal företag redan erbjöd stads- och förortstrafik eller regionaltrafik i andra medlemsstater än etableringsmedlemsstaten. Den finska bussmarknaden är öppen för konkurrens. I synnerhet har lokala busstransporttjänster i Helsingforsregionen upphandlats genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden sedan 1998 (se skälen 24 och 25). Flera bussoperatörer, även från andra medlemsstater, har varit verksamma på marknaden. Dessutom påverkas konkurrensen och handeln av alla åtgärder som staten beviljar och som kan förbättra mottagarens konkurrensposition i förhållande till andra företag med vilka det konkurrerar. ([27]) Kommissionen drar därför slutsatsen att utrustningslånet snedvred eller hotade att snedvrida konkurrensen och påverkade handeln mellan medlemsstaterna.

9.1.5 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget*

(118) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att åtgärd 1 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Stödet är lika med summan av

(1) skillnaden mellan a) upplupen ränta, beräknad på grundval av den marknadsmässiga räntesatsen på 12 månaders Euribor plus en marginal på 400 räntepunkter (mellan den 24 maj 2002 och den 23 maj 2012) och 1 000 räntepunkter (mellan den 24 maj 2012 och den 13 januari 2016) och b) den betalda räntan, beräknad på grundval av den faktiska räntan på 12 månaders Euribor plus en marginal på 5 räntepunkter, och

(2) det utestående kapitalbeloppet för lånet som inte återbetalats till ett belopp av 10,7 miljoner euro.

([23]) Kommissionens meddelande om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor (EUT C 14, 19.1.2008, s. 6).

([24]) Mer exakt Helsingfors stads Bussverksamhet Ab, som är HelB:s nuvarande namn. Namnbytet skedde efter det att HelB:s verksamhet såldes till Viikin Linja Oy den 15 december 2015.

([25]) Dom av den 15 juni 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 och T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punkterna 141–147.

([26]) Domstolens dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([27]) Domstolens dom av den 7 september 1980, Philip Morris, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punkt 11. Se också domen i målet Alzetta Mauro, (se fotnot 25), ECLI:EU:T:2000:151, punkt 80.

Stödet beräknat på detta sätt uppgår till 20 190 595 euro (se bilaga). Tidpunkten för beviljande av stödet enligt punkt 1 ovan är det datum då räntan förföll till betalning, dvs. den 31 december varje år i perioden 2002–2015 och den 13 januari 2016 (den sista dagen av lånet). Tidpunkten för beviljande av stödet enligt punkt 2 ovan är det datum då lånet efterskänktes, dvs. den 13 januari 2016.

9.2 **Åtgärd 2 – 2005 års kapitallån till HelB**

9.2.1 *Statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten, selektivitet samt påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna*

(119) De slutsatser som dragits med avseende på åtgärd 1 när det gäller statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten (se skäl 85), selektivitet (se skäl 86) samt påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna (se skäl 117) gäller även för denna åtgärd.

9.2.2 *Förekomsten av en ekonomisk fördel*

(120) Finland hävdar att åtgärden inte var ny finansiering utan en rent teknisk omvandling av ”startlånet”, som hade funnits med i HST Busstrafiks balansräkning i över tio år, till ett kapitallån. Finland anser att ändringen var nödvändig för att säkerställa överensstämmelse med finsk lagstiftning (HST Busstrafiks verksamhet enligt den finska kommunallagen närmade sig sitt slut, medan HelB:s verksamhet enligt den finska aktiebolagslagen var på väg att inledas).

(121) Kommissionen konstaterar att villkoren för kapitallånet var mycket förmånligare för HelB än villkoren för de skulder (”startlånet” och STA:s skuld) som omvandlades till detta kapitallån (se skäl 30). Dessa skulder förföll till betalning oavsett HelB:s ekonomiska situation men kapitallånet skulle endast återbetalas om HelB genererade tillräcklig vinst. Detta var tveksamt eftersom HelB:s föregångare (HST Busstrafik och STA) hade gjort betydande förluster under sex på varandra följande år innan åtgärden beviljades (1999–2004). Kapitallånet var dessutom efterställt alla andra skulder, medan de omvandlade skulderna inte var det. Vidare beviljades ”startlånet” på 25 år, medan löptiden för kapitallånet var obegränsad. Slutligen var räntan på kapitallånet (6 %) lägre än den ursprungliga räntan för ”startlånet” (9 %).

(122) Dessutom innebär vissa inslag i kapitallånet – t.ex. återbetalning på villkor att en tillräcklig vinst genereras, efterställning och obegränsad löptid – att det i en sådan utsträckning skiljer sig från ett standardlån och att det i en sådan grad liknar kapital att det är motiverat att inte längre behandla det som ett lån utan som ett hybridinstrument (”quasi-equity instrument”). Inledningsvis upptogs kapitallånet rentav som eget kapital i HelB:s balansräkning.

(123) Kommissionen har tidigare konstaterat att betydande ändringar av den ursprungliga finansieringen måste betraktas som en ny åtgärd. ([28]) Mot bakgrund av det ovanstående kan kapitallånet därför inte betraktas som en rent ”teknisk förändring” som Finland påstår, utan måste ses som ett nytt finansieringsarrangemang (i förhållande till ”startlånet”), som består av omvandling av befintliga skulder till ett hybridinstrument.

(124) När det gäller påståendet att omvandlingen av de befintliga skulderna till kapitallånet krävdes för att garantera överensstämmelse med finsk lagstiftning noterar kommissionen att även om vissa inslag i kapitallån regleras i aktiebolagslagen (t.ex. begränsade återbetalningsvillkor, ingen säkerhet), medförde själva lagen över huvud taget inte någon skyldighet för staden att omvandla skulder till ett kapitallån och än mindre någon skyldighet att göra det på de överenskomna villkoren. Det var upp till staden att välja ett lämpligt instrument. Staden skulle till exempel ha kunnat refinansiera skulderna på andra villkor eller skulle ha kunnat refinansiera dem på marknaden. Först när staden hade beslutat att omvandla dem till ett kapitallån inträdde ett krav på att vissa inslag i lånet måste överensstämma med finsk lagstiftning. Staden hade fortfarande fria händer att fastställa andra inslag som inte regleras i lag, till exempel

([28]) Kommissionens beslut av den 23 januari 2018 i ärende SA.43127, Omstrukturering av de polska regionala järnvägarna (EUT C 158, 4.5.2018, s. 10), skälen 65–67.

räntesatsen. Påståendet saknar därför grund. Även om omvandlingen var nödvändig för att säkerställa att den inhemska lagstiftningen följdes, måste under alla omständigheter villkoren för en sådan omvandling ändå vara förenliga med reglerna om statligt stöd. Med andra ord är det med avseende på bedömningen av huruvida det är fråga om statligt stöd inte relevant huruvida staden var tvungen att omvandla skulder eller inte enligt inhemsk lagstiftning, utan huruvida den har gjort detta på marknadsmässiga villkor.

(125) Kommissionen måste följaktligen bedöma om 2005 års kapitallån gav HelB en otillbörlig ekonomisk fördel. I detta sammanhang måste kommissionen fastställa huruvida staden, genom beslutet att omvandla skulderna till ett kapitallån på de överenskomna villkoren, betedde sig på ett sätt som kan jämföras med en privat borgenär i en liknande situation.

(126) En rationell borgenär i en marknadsekonomi som står inför valet att överföra de befintliga skulderna utan att ändra deras villkor eller att omvandla dem till ett kapitallån skulle för det första ha jämfört det ekonomiska utfallet av båda scenarierna (t.ex. det diskonterade nuvärdet av framtida beräknade kassaflöden) och valt det alternativ som säkerställer en högre förväntad avkastning.

(127) Staden hade inte genomfört någon sådan jämförande analys för att fastställa vilka åtgärder som ekonomiskt skulle ha varit mer gynnsamma. Finland har uttryckligen medgett att staden inte hade genomfört någon marknadsmässig förhandsbedömning innan den beviljade kapitallånet. Därför kunde staden inte ha gjort sig några underbyggda förväntningar om huruvida HelB skulle generera tillräckliga medel för att kunna återbetala kapitallånet, och än mindre huruvida lånet skulle säkerställa en högre avkastning än de omvandlade skulderna. Detta är inte ett agerande som en rationell borgenär i en marknadsekonomi skulle ha uppvisat i en liknande situation.

(128) Finland har informerat kommissionen om att en undersökning hade genomförts, på grundval av vilken det bedömdes att de operativa och ekonomiska fördelarna skulle kunna uppnås genom en sammanslagning av HST Busstrafik och STA. I detta sammanhang hänvisar Finland till stadsstyrelsens förslag av den 1 september 2004 om att gå vidare med sammanslagningen. ([29])

(129) Kommissionen har granskat förslaget och konstaterat att det gäller sammanslagningen och inte kapitallånet. Det analyserar i synnerhet om det är bättre för staden att slå samman HST Busstrafik och STA eller att hålla dem isär och vilken modell för sammanslagning som vore den bästa lösningen. Förslaget nämner inte ens kapitallånet, och än mindre analyseras lånevillkoren eller den ekonomiska logiken bakom lånet. Därför kan förslaget inte betraktas som en motivering för marknadsmässigheten hos kapitallånet.

(130) I vilket fall som helst är det uppenbart att staden genom att bevilja kapitallånet (i form av omvandling av skulder) försvagat sin ställning som kreditgivare. Detta beror på att villkoren för återbetalning av kapitallånet var mycket mindre gynnsamma för staden än villkoren för återbetalning av de underliggande skulderna (se skäl 121). Inte heller vann staden något i gengäld. Staden skulle, i egenskap av enda ägare av HelB, ha haft samma rätt till framtida kapitalvinster, oavsett om den hade beviljat kapitallånet (i form av omvandling av skulder) eller överfört de underliggande skulderna utan att ändra villkoren för dem.

(131) Liksom i fallet med utrustningslånet (åtgärd 1) genomfördes åtgärd 2 utan deltagande av privata aktörer, och därför kan dess förenlighet med marknadsvillkoren inte bedömas direkt.

(132) I motsats till vad som gäller för åtgärd 1 har Finland lämnat exempel på kapitallån som beviljades mellan 2004 och 2006, för vilka den räntesats som tillämpades varierade mellan 4,7 % och 7,539 %, och hävdat att dessa kapitallån utgör en jämförbar referensgrupp för det kapitallån som nu är föremål för bedömning.

(133) I detta hänseende noterar kommissionen att ett lämpligt referensvärde måste vara tillräckligt jämförbart med det statliga ingripandet, särskilt vad gäller typen av berörd aktör, den berörda marknaden, typen av transaktion och den situation det stödmottagande företaget befinner sig i. ([30])

(134) Vad gäller de exempel som lämnats av Finland noterar kommissionen för det första att Finland inte har klargjort huruvida referensborgenärerna var av liknande slag som staden, det vill säga om de var moderbolag i en koncern med tidigare exponering mot sina gäldenärer både som borgenärer och aktieägare. För det andra var referensmottagarna av kapitallån verksamma på andra marknader än HelB (t.ex. metallproduktion, fastigheter, bygg- och anläggning, finansiella tjänster) och ingen av dem tillhandahöll busstransporttjänster. Detta är viktigt eftersom inte endast enskilda gäldenärer utan också affärssektorer har sin egen marknadsspecifika risk, vilket måste återspeglas i tillräcklig grad i finansieringskostnaden. För det tredje bestod referenstransaktionerna i att bevilja

([29]) Stadsstyrelsens förslag 13/2004 av den 1 september 2004.

([30]) Se förstainstansrättens dom av den 6 mars 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale och Land Nordrhein-Westfalen/kommissionen, T-228/99 och T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, punkt 251.

kapitallån till etablerade företag, medan den transaktion som nu är föremål för bedömning består av beviljande av ett kapitallån (genom omvandling av skulder) till ett nybildat företag, vilket medför en större risk för kreditgivaren (se skäl 107). För det fjärde är det möjligt att referensborgenärerna inte befann sig i ekonomisk situation som kunde jämföras med HelB:s. Detta är avgörande, eftersom gäldenärens ekonomiska ställning avgör den gäldenärspecifika kreditrisken och i sin tur räntesatsen. Med hänsyn till alla dessa skillnader anser kommissionen att de exempel som Finland tillhandahållit inte kan anses vara jämförbara marknadstransaktioner och därför inte utgör ett lämpligt referensvärde.

(135) I avsaknad av transaktionsspecifika marknadsdata och lämpliga marknadsreferensvärden anser kommissionen att det är motiverat att bedöma marknadsmässigheten för 2005 års kapitallån på grundval av 1997 års meddelande om referensräntor, som i fallet med utrustningslånet.

(136) I likhet med utrustningslånet hade ingen säkerhet ställts för 2005 års kapitallån. Dessutom var det efterställt alla andra skulder. Därför gäller slutsatsen vad avser utrustningslånet i skäl 104, nämligen att det beviljades i en situation där det förelåg en särskild risk i den mening som avses i 1997 års meddelande om referensräntor, i ännu högre grad för 2005 års kapitallån.

(137) Med hänsyn till att HelB 2005 inte hade några egna ekonomiska resultat skulle dessutom en privat borgenär i en marknadsekonomi vid bedömningen av den risk som var förknippad med beviljandet av 2005 års kapitallån (i form av omvandling av skulder) till HelB ha beaktat den ekonomiska situationen för dess föregångare, HST Busstrafik och STA. I detta avseende gäller den bedömning som gjorts i skälen 105–106 vad avser utrustningslånet även för 2005 års kapitallån. Den omständigheten att HelB var ett nybildat företag utgjorde vidare en ytterligare risk för en borgenär, eftersom dess framtida ekonomiska resultat var mindre förutsägbart jämfört med ett företag med egna tidigare ekonomiska resultat.

(138) På grundval av det ovanstående anser kommissionen att 2005 års kapitallån beviljades i en situation där det förelåg en särskild risk i den mening som avses i 1997 års meddelande om referensräntor. Mot bakgrund av omständigheterna i detta fall anser kommissionen därför att minimireferensräntan bör höjas med minst 400 räntepunkter.

(139) Kommissionen har inte hittat någon bevisning för, och anser det osannolikt, att en privat bank skulle ha gått med på att bevilja kapitallånet på samma villkor som staden. Enligt Finland är det inte längre möjligt att med tillförlitlighet fastställa bankernas eller finansinstitutens villighet att bevilja finansiering till HelB år 2005. Enligt 1997 års meddelande om referensräntor kan tillägget på 400 räntepunkter ökas ytterligare om ingen privat bank skulle ha accepterat att bevilja lånet i fråga. I avsaknad av tydliga regler för hur man beräknar ett sådant ytterligare tillägg har kommissionen dock, liksom vad som är fallet för 2002 års utrustningslån, av försiktighetsskäl beslutat att inte ytterligare öka tillägget på 400 räntepunkter.

(140) Det kan tilläggas att inte endast tillägget utan också själva minimireferensräntan undervärderar den risk som beviljandet av kapitallånet (genom omvandling av skulder) är förknippad med. Detta beror på att referensräntorna förväntas återspegla den genomsnittliga räntan på standardlån, medan den aktuella åtgärden inte är ett standardlån utan ett hybridinstrument (se skäl 122) för vilket, alla andra faktorer lika, en privat borgenär i en marknadsekonomi skulle kräva en högre ränta.

(141) Med hänsyn till den särskilda risken med att bevilja kapitallånet (genom omvandling av skulder) bör riktvärdet för marknadsräntan ha varit minst 8,08 % i januari 2005 (då ”startlånet” omvandlades) och minst 7,70 % i april 2006 (då STA:s skuld omvandlades), vilket motsvarar minimireferensräntorna på 4,08 % respektive 3,70 %, höjt med en premie på minst 400 räntepunkter. Med hänsyn till detta var räntesatsen för kapitallånet (6 %) lägre än det riktvärde för marknadsräntan som fastställts på grundval av 1997 års meddelande om referensräntor.

(142) På grundval av ovanstående bedömning drar kommissionen slutsatsen att staden inte agerade som en privat borgenär i en marknadsekonomi, eftersom den beviljade kapitallånet (genom omvandling av skulder) på villkor som inte var marknadsmässiga. 2005 års lån medförde följaktligen en otillbörlig ekonomisk fördel för HelB.

9.2.3 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd*

(143) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att åtgärd 2 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Stödet uppgår till skillnaden mellan

(1) upplupen ränta, beräknad på grundval av den marknadsmässiga räntesatsen, det vill säga a) 8,08 % för ”startlånet” mellan den 1 januari 2005 och den 11 december 2015 och b) 7,70 % för STA:s skuld mellan den 18 april 2006 och den 11 december 2015 ([31]), och

(2) den ränta som faktiskt betalats, dvs. 0.

Stödet beräknat på detta sätt uppgår till 20 241 255 euro (se bilaga). Tidpunkten för beviljande av stödet är det datum då räntan skulle ha förfallit till betalning om lånet hade beviljats på marknadsmässiga villkor, dvs. den 31 december varje år i perioden 2005–2014 och den 11 december 2015 (den dag då 2005 års kapitallån konverterades till eget kapital i HelB). ([32])

9.3 **Åtgärd 3 - 2011 års kapitallån till HelB**

9.3.1 *Statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten, selektivitet och påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna*

(144) De slutsatser som dragits med avseende på åtgärd 1 när det gäller statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten (se skäl 85), selektivitet (se skäl 86) samt påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna (se skäl 117) är gäller även för denna åtgärd.

9.3.2 *Förekomsten av en ekonomisk fördel*

(145) Som en inledande anmärkning kan det konstateras att 2011 års kapitallån beviljades på samma villkor som 2005 års kapitallån, i synnerhet räntan på 6 %, säkerhet, återbetalning beroende av tillräcklig vinst, efterställning i förhållande till övriga skulder samt obegränsad löptid. Därför bör 2011 års kapitallån, i likhet med 2005 års lån, betraktas som ett hybridinstrument. Finland självt kallar åtgärd 3 ”ett kapitaltillskott” och erkänner att det var ett egetkapitalinstrument. Till skillnad från 2005 års kapitallån var 2011 års lån emellertid inte en följd av en omvandling av befintliga skulder utan en ny kapitalinvestering.

(146) En rationell investerare i en marknadsekonomi som överväger att göra en kapitalinvestering skulle först ha gjort en investeringsanalys för att bedöma om den förväntade avkastningen från en sådan investering är högre än den avkastning som investeraren kräver med beaktande av alla relevanta risker. Avkastningskravet kan i detta fall definieras som den lägsta avkastning som en investerare i en marknadsekonomi skulle ha velat uppnå för att genomföra investeringen. Typiska metoder som används i en investeringsbedömning är exempelvis nettonuvärde eller internränta. En rationell marknadsaktör skulle ha gjort en investering om dess internränta hade varit högre än avkastningskravet eller om dess nettonuvärde hade varit större än 0.

(147) Staden hade inte gjort någon investeringsbedömning eller någon annan typ av förhandsanalys för att beräkna det ekonomiska utfallet av investeringen innan den fattade beslut om att bevilja HelB 2011 års kapitallån. Enligt Finland bevakade staden HelB:s ekonomiska situation och kände till den innan den beviljade lånet. Enbart kännedom om den ekonomiska situationen är dock inte tillräckligt för att motivera en investering, och detta gäller i ännu högre grad när ett företag befinner sig i en besvärlig situation, vilket var fallet för HelB. Staden nöjde sig helt enkelt med att tillhandahålla kapital utan att ha en välgrundad uppfattning om huruvida det var sannolikt att dess investering skulle ge den avkastning som krävdes. En rationell investerare skulle med säkerhet inte ha agerat på det sättet i en liknande situation.

([31]) Den upplupna räntan beräknas på grundval av utestående kapitalbelopp med kapitaliserad ränta, eftersom det följer av lånevillkoren att den obetalda räntan ska kapitaliseras (se skäl31).

([32]) Enligt låneavtalet skulle ränta betalas om företaget under ett givet räkenskapsår genererat en tillräcklig vinst. HelB:s räkenskapsår sammanföll med kalenderår. Kommissionen anser därför att om lånet hade beviljats på marknadsvillkor (dvs. med en marknadsmässig räntesats som skulle betalas oberoende av HelB:s ekonomiska resultat), skulle räntan ha förfallit till betalning den 31 december varje år under löptiden för lånet och den 11 december 2015, dvs. den dag då lånet omvandlades till eget kapital i HelB.

(148) Liksom i fallet med de två föregående åtgärderna beviljades 2011 års kapitallån utan deltagande av privata aktörer och därför kan dess förenlighet med marknadsvillkoren inte bedömas direkt.

(149) Finland har gett ett exempel på ett kapitallån som beviljades den 4 december 2012 till ett belopp av 65 miljoner euro och med en ränta på 6 månaders Euribor plus en marginal på 4,75 % (dvs. totalt 5,092 % vid tidpunkten för beviljandet) och gjort gällande att eftersom räntan på 2011 års kapitallån var högre kan detta lån betraktas som ett bevis på marknadsmässighet.

(150) Liksom för 2005 års kapitallån har Finland inte klargjort huruvida referensborgenären var av ett liknande slag som staden, det vill säga om den var ett moderbolag för en koncern med tidigare exponering mot sin gäldenär, både som borgenärer och aktieägare. Dessutom var referensemittenten av kapitallånet verksam på andra marknader (försäljning av skogsmark och tomter) än staden/HelB. Referenstransaktionen genomfördes dessutom mer än ett och ett halvt år efter det kapitallån som nu är föremål för bedömning. Slutligen kan det förhålla sig så att referensborgenären inte befann sig i en ekonomisk situation som kunde jämföras med HelB:s. Kommissionen anser därför att det exempel som lämnats av Finland inte kan betraktas som en jämförbar marknadstransaktion och det utgör således inte en lämplig referens.

(151) Kommissionen har inte heller hittat några lämpliga marknadsreferensvärden. Eftersom transaktionsspecifika marknadsdata inte finns tillgängliga och lämpliga marknadsreferensvärden inte har kunnat fastställas måste kommissionen ta till andra bedömningsmetoder.

(152) När det är fråga om en kapitalinvestering, som den nu aktuella åtgärden, anser kommissionen att nettonuvärdet är en lämplig bedömningsmetod. Nettonuvärdet motsvarar de förväntade framtida kassaflödena från lånet diskonterade med hänsyn till avkastningskravet. De förväntade framtida kassaflödena består av den initiala investeringen (dvs. själva lånet) och efterföljande betalningar på lånet (dvs. återbetalning av kapitalbelopp och ränta) till dess att det är helt återbetalt. Kommissionen måste därför bedöma hur stora betalningar en försiktig och rationell investerare i en marknadsekonomi rimligtvis kunde ha förväntat sig att erhålla på ett kapitallån som beviljats till ett företag i den ekonomiska situation i vilken HelB befann sig i januari 2011.

(153) Kommissionen granskade först HelB:s ekonomiska situation år 2010, dvs. det sista räkenskapsåret innan staden beviljade kapitallånet. Det året redovisade HelB en förlust på 3,3 miljoner euro och ett negativt eget kapital på 6,6 miljoner euro. I tidigare ärenden ([33]) har kommissionen dragit slutsatsen att om ett företag har negativt eget kapital kan man på förhand utgå från att det kan anses utgöra ett företag i svårigheter enligt punkt 10 i 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer. Tribunalen har också konstaterat att ett företag med negativt kapital är ett företag i svårigheter. ([34]) På grundval av 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer kunde HelB således innan det mottog 2011 års kapitallån betraktas som ett företag i svårigheter (det kunde betraktas som ett sådant från och med 2009 ([35]), dvs. ett företag som utan statligt ingripande med största sannolikhet skulle tvingas lägga ner sin verksamhet på kort eller medellång sikt.

(154) För att bedöma de ekonomiska utsikterna för ett företag skulle en rationell privat investerare inte endast ha undersökt företagets aktuella ekonomiska situation utan också dess tidigare ekonomiska resultat. Detta beror på att den aktuella ekonomiska situationen kan vara snedvriden, exempelvis på grund av enstaka icke återkommande händelser. Genom att beakta ett längre perspektiv kan en investerare bättre förutse möjliga framtida trender. En sådan investerare skulle undersöka om det trots HelB:s svaga ekonomiska situation år 2010 fortfarande fanns rimliga skäl att förvänta sig att företaget skulle kunna förbättra sina resultat och generera en tillräcklig vinst i framtiden för att kunna betala tillbaka kapitallånet.

(155) Efter en genomgång av HelB:s tidigare årsredovisningar skulle en investerare ha kunnat konstatera att företaget aldrig hade rapporterat någon vinst sedan det inledde sin verksamhet 2005. Den förlust som gjordes 2010 var därför inte ett undantag som berodde på effekterna av enstaka händelser eller en tillfällig försämring av marknadsförhållandena,

([33]) Kommissionens beslut 2008/716/EG av den 2 april 2008 om statligt stöd C 38/07 (f.d. NN 45/07) som Frankrike genomfört till förmån för Arbel Fauvet Rail SA (EUT L 238, 5.9.2008, s. 27), vilket har ersatts av kommissionens beslut (EU) 2015/1321 av den 23 juni 2010 om den åtgärd C 38/07 (f.d. N 45/07) som Frankrike genomfört till förmån för Arbel Fauvet Rail SA (EUT L 203, 31.7.2015, s. 31).

([34]) Tribunalens dom av den 3 mars 2010, Freistaat Sachsen m.fl./kommissionen, T-102/07 och T-120/07, ECLI:EU:T:2010:62, punkt 106.

([35]) Det visade sig senare att HelB redovisade ett allt större negativt kapital: 3,3 miljoner euro 2009, 6,6 miljoner euro 2010, 12,7 miljoner euro 2011, 14,6 miljoner euro 2012, 15,9 miljoner euro 2013 och 22,9 miljoner euro 2014.

utan en del av en långsiktig trend präglad av sex på varandra följande år av tunga förluster. Per den 31 december 2010 uppgick HelB:s ackumulerade förluster till 16,5 miljoner euro (från att ha varit 0,1 miljoner euro 2005). Det kan inte råda något tvivel om att en rationell investerare skulle ha sett detta som en allvarlig varning om att företaget var strukturellt förlustbringande och sannolikt inte skulle generera någon vinst. Denna bild skulle ha varit ännu mer befogad efter en granskning av räkenskaperna för HelB:s föregångare, HST Busstrafik och STA. Dessa företag hade nämligen inte heller gjort någon vinst, åtminstone inte sedan 1999. Detta innebär att år 2010 inte var det sjätte utan i själva verket det tolfte året i rad som HelB eller dess föregångare var förlustbringande.

(156) Frågan är då om det kan antas att en rationell investerare, medveten om HelB:s svaga ekonomiska situation och tidigare resultat, ändå skulle ha ansett det värt att överväga huruvida ett nytt kapitallån skulle kunna göra företaget lönsamt. Det förefaller som om Finland gör gällande att detta rimligen kan ha förväntats, särskilt med hänsyn till att HelB genomförde lönsamhetsförbättrande åtgärder under perioden 2008–2010 (se skäl 61).

(157) Kommissionen noterar i detta avseende att en sådan investerare skulle ha känt till det faktiska ekonomiska resultatet av dessa lönsamhetsförbättrande åtgärder redan innan den fattade investeringsbeslutet i fråga. I slutet av 2010, det sista året då åtgärderna genomfördes, redovisade HelB en förlust på 3,3 miljoner euro. Som en jämförelse rapporterade HelB under perioden 2005–2007, dvs. de tre år som föregick genomförandet åtgärderna, en genomsnittlig årlig förlust på 2,5 miljoner euro. Det betyder att HelB efter genomförandet av de lönsamhetsförbättrande åtgärderna inte blev lönsamt utan tvärtom genererade ännu större förluster än tidigare. Med facit i hand är det värt att notera att HelB:s förlust ett år senare hade ökat ytterligare, till 6,1 miljoner euro, trots att företaget hade beviljats 2011 års kapitallån.

(158) En rationell investerare skulle också ha undersökt om dess potentiella investeringsobjekt återbetalade andra skulder. Det skulle ha varit betryggande att veta att HelB uppfyllde sina skyldigheter. En rationell investerare skulle dock inte ha lugnats av vetskapen om att HelB inte hade återbetalat någonting av 2005 års kapitallån. Det utestående saldot för detta lån i slutet av 2010 (med upplupen ränta) uppgick till 21,6 miljoner euro. Enligt vad Finland uppgett hade HelB, vid den tidpunkt då 2005 års kapitallån beviljades, tillfredsställande kreditvärdighet och bättre lönsamhetsutsikter. Om ett företag som påstods befinna sig i en god ekonomisk situation inte hade betalat tillbaka något av 2005 års kapitallån skulle en rationell investerare inte ha förväntat sig att få ut mer från ett företag i en mycket sämre ekonomisk situation, vilket gällde för HelB år 2011.

(159) Kommissionen delar inte Finlands åsikt att det faktum att 2005 års lån inte återbetalades inte kan betraktas som en betydande faktor vid fastställande av huruvida 2011 års kapitallån var marknadsmässigt. Finland grundar sin åsikt på att den finska lagstiftningen innehåller särskilda bestämmelser om kapitallån. Skälen till att det påstådda behovet av att säkerställa överensstämmelse med den finska lagstiftningen inte kan anses vara en faktor vid fastställande av marknadsmässigheten har angetts i skäl 124 med avseende på 2005 års kapitallån och de gäller i tillämpliga delar även för 2011 års kapitallån. Dessutom skulle en rationell investerare som övervägde att bevilja ett kapitallån ha betraktat det som ett viktigt beslutskriterium huruvida den potentiella gäldenären hade amorterat liknande lån tidigare eller inte.

(160) Vad gäller frågan vilka kassaflöden en rationell investerare skulle ha förväntat sig att få från 2011 års kapitallån är det värt att påminna om att lånet skulle återbetalas endast om och i den mån som HelB genererade tillräcklig vinst. Kommissionen kommer därför att titta på vilka vinster en rationell investerare skulle ha kunnat förvänta sig att HelB skulle generera från och med 2011.

(161) På grundval av analysen i skälen 153–157 anser kommissionen att en rationell investerare med en normal riskprofil inte skulle ha förväntat sig att HelB skulle generera någon vinst och följaktligen inte skulle ha förväntat sig att motta några avbetalningar på 2011 års kapitallån. HelB:s faktiska ekonomiska resultat bekräftar också denna analys, eftersom HelB fortsatte att vara förlustbringande och aldrig betalade tillbaka någonting av 2011 års kapitallån. Slutligen konverterade staden lånet till eget kapital vilket – med tanke på att HelB upphört med sin verksamhet – i praktiken innebar att det avskrevs.

(162) Även om HelB hade genererat en viss vinst skulle företaget inte ha kunnat använda all denna vinst till att återbetala 2011 års kapitallån. HelB skulle först ha behövt täcka sina ackumulerade förluster och kapitallån (0,6 miljoner euro per den 31 december 2010) och därefter, om något överskott fortfarande fanns kvar, använda nästan 80 % av detta överskott till att återbetala 2005 års kapitallån. Detta beror på att kapitallånen skulle återbetalas proportionellt och 2005 års kapitallån (inklusive upplupen ränta) stod för grovt räknat 80 % av det totala saldot för båda kapitallånen (dvs. 2005 och 2011 års kapitallån). Med andra ord, för att kunna återbetala 2011 års kapitallån på 5,8 miljoner euro skulle HelB ha behövt göra en vinst på minst 28 miljoner euro, eftersom företaget också skulle ha

behövt täcka kapitalunderskottet på 0,6 miljoner euro och betala tillbaka 2005 års kapitallån (21,6 miljoner euro med upplupen ränta i slutet av 2010). Dessutom skulle HelB ha behövt betala tillbaka all ränta som upplupit på 2011 års kapitallån. Som jämförelse kan nämnas att HelB, under de sex räkenskapsåren av sin verksamhet fram till 2010, gjorde en total nettoförlust på 16,3 miljoner euro.

(163) Såsom anges i skäl 161 skulle de förväntade framtida återbetalningarna på 2011 års kapitallån ha varit lika med noll ur en rationell investerares synvinkel. Därmed uppgår nettonuvärdet av denna investering, som är lika med summan av den initiala investeringen (dvs. själva lånet) och efterföljande betalningar, till -5,8 miljoner euro. Även om man antar att HelB skulle ha gjort en viss vinst skulle det med visshet inte ha varit tillräckligt för att återbetala hela lånet (se skäl 162). I ett sådant fall skulle investeringens nettonuvärde fortfarande ha varit negativt. Med tanke på att beslutsregeln i nettonuvärdesanalysen är i) investera om nettonuvärdet är större än noll, och ii) investera inte om nettonuvärdet är negativt, drar kommissionen slutsatsen att en rationell investerare inte skulle ha beviljat HelB kapitallånet i januari 2011.

(164) Finland hävdar att 2011 års kapitallån inte borde bedömas i förhållande till ett lån som beviljas av en hypotetisk ny investerare, utan snarare som ett kapitaltillskott som görs av en långsiktig koncernägare i ett helägt dotterbolag för att skydda sitt kapital.

(165) Det är riktigt att stadens tidigare ekonomiska exponering mot HelB i egenskap av aktieägare (och borgenär) bör beaktas vid undersökningen av huruvida kapitallånet i fråga ligger i linje med marknadsvillkoren. ([36]) En sådan tidigare exponering kan beaktas inom ramen för kontrafaktiska scenarier, t.ex. genom att den förväntade avkastningen på den berörda investeringen jämförs med den förväntade avkastningen i ett kontrafaktiskt scenario. Sådana kontrafaktiska scenarier kan exempelvis omfatta försäljning av företaget, avyttring av tillgångar, likvidation, omstrukturering eller uppbådande av privat kapital. Om något av dessa alternativa scenarier ger högre förväntade vinster eller lägre förväntade förluster än i det scenario som valts skulle en ägare på marknaden ha valt det alternativet.

(166) Staden jämförde inte avkastningen på 2011 års kapitallån med avkastningen i de alternativa scenarierna. Dessutom hävdar Finland inte att lånet skulle ha gett staden den högsta avkastningen. Staden fattade således investeringsbeslutet i fråga utan att kontrollera huruvida det skulle komma att bli mer fördelaktigt än andra till buds stående alternativ. I alla händelser skulle en rationell investerare med tidigare exponering inte ha agerat på det här sättet.

(167) I avsaknad av jämförelsematerial från staden har kommissionen gjort en egen bedömning. För det första noterar kommissionen att en aktieägare som äger 100 % av aktierna i ett företag faktiskt kan ha andra intressen än en investerare utan föregående exponering, men inte ens en sådan aktieägare skulle ha finansierat sitt dotterbolag i det oändliga utan skulle förr eller senare ha krävt avkastning på sin investering.

(168) Vid den tidpunkt då staden beviljade 2011 års kapitallån hade HelB och dess föregångare inte gjort någon vinst under minst tolv på varandra följande år och det fanns inga realistiska utsikter till lönsamhet i framtiden (se skäl155). Dessutom tvingades staden, trots att den tidigare investerat minst 30,8 miljoner euro i form av ”startlånet” och utrustningslånet, se sitt kapital utarmas år efter år. År 2010 uppgick stadens ackumulerade kapitalförluster av investeringarna i HelB och dess föregångare till 21,7 miljoner euro. ([37]) Det är tveksamt om någon rationell aktieägare skulle ha fortsatt att finansiera sitt dotterbolag under sådana omständigheter.

(169) I kvantitativa termer uppgick den avkastning på 2011 års kapitallån som en rationell investerare i en marknadsekonomi rimligen skulle ha förväntat sig till -5,8 miljoner euro (se skäl 163). Detta är dock inte den enda faktor som en aktieägare (särskilt en aktieägare som äger 100 % av aktierna i ett företag) skulle ha beaktat. Denne skulle också ha beaktat de förväntade framtida kapitalvinsterna/förlusterna. I detta hänseende noterar kommissionen att om HelB hade fortsatt att utarma sitt kapital i den genomsnittliga takt som registrerades mellan 2005 och 2010 skulle staden ha förlorat ytterligare åtminstone 2,7 miljoner euro av sitt kapital varje år efter investeringen. Staden förlorade de facto mycket mer, nämligen i genomsnitt 4,1 miljoner euro per år under perioden 2011–2014.

([36]) Se domstolens dom av den 3 april 2014, ING Groep NV, C-224/12 P, ECLI:EU:C:2014:213, punkterna 29–37.

([37]) HST Busstrafiks nettotillgångar minskade från 9 miljoner euro 1999 till 3,6 miljoner euro 2004 och HelB:s nettotillgångar minskade från 9,7 miljoner euro 2005 till -6,6 miljoner euro 2010.

(170) Kommissionen kommer nu att överväga ett alternativt scenario, nämligen försäljning av HelB. I detta fall skulle staden ha ådragit sig kostnaderna för försäljningsprocessen, vilka normalt sett är försumbara. Staden skulle också ha förlorat 2005 års kapitallån. Det var dock osannolikt att detta lån skulle komma att återbetalas, och det betalades heller aldrig tillbaka (se skäl 158). Staden skulle vidare ha förlorat utrustningslånet, vilket hade ett utestående saldo på 13,1 miljoner euro i slutet av 2010 och av vilket HelB återbetalade 0,6 miljoner euro per år. Det var inte rimligt att förvänta sig att utrustningslånet skulle återbetalas i sin helhet (HelB hade i själva verket återbetalat endast 2,4 miljoner euro innan staden avskrev lånet). Även i det osannolika fallet att HelB hade fortsatt att betala tillbaka detta lån skulle alla eventuella intäkter ha mer än ätits upp av de kapitalförluster som hade kunnat förväntas (se föregående skäl). Sammanfattningsvis kan de inkrementella kostnaderna i försäljningsscenariot jämfört med det faktiska scenariot med säkerhet antas vara 0.

(171) I detta scenario skulle staden dock ha erhållit inkomster från försäljningen. Kommissionen har inte tillgång till någon exakt bedömning av HelB:s värde i januari 2011. För denna bedömning är det dock inte nödvändigt att fastställa det exakta försäljningsvärdet. Det räcker med att visa att de förväntade försäljningsintäkterna skulle vara högre än avkastningen i grundscenariot, det vill säga -5,8 miljoner euro (se skäl 163).

(172) I september 2015 bedömde experten Inspira Oy, som anlitats av staden, HelB:s värde till 11,6–25,6 miljoner euro (beroende på värderingsmetod). I december 2015 sålde staden HelB för 24,2 miljoner euro. Kommissionen noterar att HelB:s nettotillgångar, som återspeglar företagets värde, var 16,3 miljoner euro lägre i december 2014 än i december 2010. Dessutom försämrades de ekonomiska utsikterna för HelB, eftersom företaget redovisade en förlust på 7 miljoner euro 2014 (en minskning jämfört med året innan) och en förlust på 3,3 miljoner euro 2010 (en ökning jämfört med året innan). Mot bakgrund av detta kan det antas att värdet på HelB vid den tidpunkt då 2011 års kapitallån beviljades var högre än när företaget såldes. Under alla omständigheter står det utom allt rimligt tvivel att staden kunde ha förväntats generera åtminstone en viss intäkt från försäljningen av HelB i januari 2011. Detta är tillräckligt för att dra slutsatsen att den förväntade avkastningen var högre i försäljningsscenariot än i det faktiska scenariot med beviljandet av lånet. Följaktligen var 2011 års kapitallån inte marknadsmässigt, även om hänsyn tas till stadens tidigare ekonomiska exponering.

(173) Kommissionen anser, utan att det påverkar slutsatsen i det föregående skälet, att även om 2011 års kapitallån hade varit det bästa alternativet för staden (vilket inte är fallet), skulle det fortfarande inte ha varit marknadsmässigt eftersom det inte beviljades på marknadsmässiga villkor. Grunden för denna inställning är följande. Enligt 2008 års meddelande om referensräntor ([38]), som trädde i kraft den 1 juli 2008 och därför är tillämpligt på 2011 års kapitallån, uppgick riktvärdet för marknadsräntan på ett standardlån som beviljades i januari 2011 till ett företag i ekonomiska svårigheter (betyget CCC och lägre), såsom HelB, och som saknade säkerhet till 11,49 % (basränta på 1,49 % plus en marginal på 1 000 räntepunkter). Detta riktvärde var således mycket högre än den faktiskt tillämpade räntesatsen på 6 %. I själva verket borde riktvärdet för marknadsräntan vara ännu högre för att ta hänsyn till den ytterligare risk som förelåg till följd av kapitallånets karaktär av hybridkapital.

(174) Finland har gett in en studie utförd av en expert som har bedömt marknadsmässigheten hos efterställda lån som beviljats HelB. Studien omfattar 2011 års och 2012 års kapitallån. Experten konstaterade att den ränta på 6 % som togs ut på dessa lån kan anses vara marknadsbaserad. Kommissionen konstaterar dock att studien är daterad den 8 juni 2015, vilket innebär att den utarbetades långt efter det att staden hade fattat beslut om att bevilja lånen i fråga. I linje med domstolens konsoliderade rättspraxis måste förenligheten med marknadsvillkoren undersökas på förhand med beaktande av den information som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då beslutet om ingripandet fattades ([39]). Studien i fråga utarbetades i efterhand och kan därför inte godtas som ett giltigt bevis på marknadsmässighet.

(175) Kommissionen har dock bedömt studien och anser att den även av följande skäl inte kan godtas som bevis för marknadsmässighet. För det första gör studien en uppskattning av HelB:s kreditvärdighet under treårsperioden 2010–2012 och ger därmed inte en rättvisande bild av företagets ekonomiska situation vid den exakta tidpunkt då lånen beviljades. För det andra jämför studien de lån som är föremål för bedömning med ett urval av efterställda marknadsmässiga lån. Referensgruppen har dock en viss slagsida åt gäldenärer med högre kreditvärdighet och underskattar därför den genomsnittliga marknadsräntan. ([40]) Under alla omständigheter är räntan på kapitallånen till HelB fortfarande lägre än denna underskattade genomsnittliga ränta (6,9 %), utan att detta är motiverat. Slutligen

([38]) Se fotnot 23.

([39]) Domstolens dom av den 5 juni 2012, kommissionen/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkterna 83, 84 och 85 samt 105, domstolens dom av den 16 maj 2002, Frankrike/kommissionen (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkterna 71 och 72, förstainstansrättens dom av den 30 april 1998, Cityflyer Express/kommissionen, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punkt 76, och tribunalens dom av den 25 juni 2015, Servizi assicurativi del commercio estero SpA (SACE) och Sace BT SpA/kommissionen, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435, punkt 183, bekräftad av domstolens dom av den 23 november 2017, C-472/15 P, ECLI:EU:C:2017:885, punkterna 108 och 109.

([40]) Särskilt innefattar urvalet åtta lån som tilldelats (det högre) kreditbetyget BB-/Ba3 och endast två med (det lägre) kreditbetyget CCC +/Caa1, vilket minskar den genomsnittliga marknadsräntan för referensgruppen.

är räntan på kapitallånen lägre än de genomsnittliga kupongräntorna för de obligationer som emitterades 2011 och 2012, även om obligationer i normalfallet är högre prioriterade än efterställda lån och därför utgör en mindre risk. Sammanfattningsvis, bortsett från det faktum att studien gjordes i efterhand, vilket i sig är tillräckligt för att förkasta den som giltig bevisning, beräknar den inte på ett korrekt sätt den marknadsmässiga räntesatsen för kapitallånen.

(176) På grundval av ovanstående bedömning drar kommissionen slutsatsen att 2011 års kapitallån medförde en otillbörlig ekonomisk fördel för HelB.

(177) Kommissionen drog i skäl 163 slutsatsen att en rationell investerare inte skulle ha beviljat HelB kapitallånet i januari 2011. Med andra ord skulle HelB inte ha fått ett sådant lån på marknaden på några villkor. Detta beror på att nettonuvärdet av en investering som består i att bevilja ett sådant lån alltid skulle ha varit negativt, oavsett vilken räntesats som togs ut. Det fanns med hänsyn till HelB:s dåliga ekonomiska situation inte rimliga skäl att förvänta sig att företaget skulle generera en tillräcklig vinst för att kunna betala tillbaka ett sådant lån. Tribunalen har slagit fast att under förhållanden där låntagaren är i en utsatt ekonomisk situation, som bland annat kännetecknas av minskade omsättning, förekomst av negativt kapital och oförmåga att återbetala lån med egna medel, kan den ekonomiska fördel som ett lån innebär vara lika stor som den totala lånesumman. ([41]) Mot bakgrund av detta, är den ekonomiska fördelen av 2011 års kapitallån lika med det totala lånebeloppet.

9.3.3 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd*

(178) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att åtgärd 3 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Stödet uppgår till hela lånebeloppet, det vill säga 5,8 miljoner euro. Tidpunkten för beviljande av stödet är det datum då lånet beviljades, det vill säga den 31 januari 2011.

9.4 **Åtgärd 4 - 2012 års kapitallån till HelB**

9.4.1 *Statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten, selektivitet samt påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna*

(179) De slutsatser som dragits med avseende på åtgärd 1 när det gäller statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten (se skäl 85), selektivitet (se skäl 86) samt påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna (se skäl 117) gäller även för denna åtgärd.

9.4.2 *Förekomsten av en ekonomisk fördel*

(180) Till att börja med hävdar Finland att eftersom 2012 års kapitallån beviljades efter det att klagomålet hade ingetts i oktober 2011, krävde stadsstyrelsen att detta lån skulle beviljas på marknadsmässiga villkor. På grundval av detta gör Finland gällande att lånet inte innehåller något inslag av stöd. Detta påstående har inte styrkts med någon bevisning eller grundad motivering. Det bekräftas inte heller av kommissionens bedömning (se nedan). Detta påstående kan således inte godtas.

(181) 2012 års kapitallån beviljades på samma villkor som 2011 års kapitallån. Framför allt hade det en ränta på 6 %, det saknade säkerhet, återbetalningen var beroende av tillgången på tillräckliga vinster, det var efterställt alla andra skulder och hade en obegränsad löptid. Finland har bekräftat att de allmänna villkoren för 2012 års kapitallån var desamma som för 2011 års kapitallån.

(182) Innan staden beviljade 2012 års kapitallån till HelB hade den inte gjort någon investeringsbedömning eller någon annan motsvarande bedömning av det förväntade ekonomiska resultatet av investeringen.

(183) 2012 års kapitallån beviljades utan deltagande av privata aktörer, och därför kan dess förenlighet med marknadsvillkoren inte bedömas direkt. Finland har inte tillhandahållit några jämförbara marknadstransaktioner (se skälen 149–150) och kommissionen har inte funnit några lämpliga marknadsreferensvärden. Därför måste kommissionen, liksom för 2011 års kapitallån, använda sig av den andra bedömningsmetoden, dvs. nettonuvärdesanalysen.

([41]) Tribunalens dom av den 1 februari 2018, Larko Geniki Metalleftiki kai Metallourgiki AE/kommissionen, T–423/14, ECLI:EU:T:2018:57, punkt 193 och där angiven rättspraxis.

(184) HelB:s ekonomiska situation var vid tidpunkten för beviljandet av 2012 års kapitallån ännu sämre än när företaget mottog 2011 års kapitallån. I slutet av 2011 redovisade HelB en förlust på 6,1 miljoner euro (från att ha varit 3,3 miljoner euro 2010) och ett negativt eget kapital på 12,7 miljoner euro (från att ha varit 6,6 miljoner euro 2010). Företaget var att betrakta som ett företag i svårigheter i den mening som avses i 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer. På samma sätt var de ekonomiska utsikterna för HelB i maj 2012 ännu sämre än i januari 2011, då det föregående kapitallånet beviljades. Detta beror på att dess ackumulerade förluster ökade på grund av den förlust företaget redovisades 2011, vilket alltså blev det trettonde året i rad då HelB eller dess föregångare var förlustbringande.

(185) Eftersom HelB:s ekonomiska situation och ekonomiska utsikter har försämrats ytterligare, gäller den slutsats som dragits i skäl 161 med avseende på 2011 års kapitallån i ännu högre grad för 2012 års kapitallån. Detta innebär att en rationell investerare med en normal riskprofil inte skulle ha förväntat sig att HelB skulle generera någon vinst och skulle följaktligen inte ha förväntat sig att motta några avbetalningar på 2012 års kapitallån. Detta bekräftas av vad som senare skedde, eftersom HelB aldrig återbetalade något av 2012 års kapitallån och staden slutligen konverterade lånet till eget kapital, vilket – med tanke på att HelB hade upphört med sin verksamhet – i praktiken innebar att det avskrevs.

(186) Vidare hade staden i maj 2012 fortfarande inte mottagit några avbetalningar på 2005 års kapitallån och inte heller hade den mottagit några avbetalningar på 2011 års kapitallån. Det utestående beloppet för dessa lån i slutet av 2011 (med upplupen ränta) uppgick till 28,4 miljoner euro (dvs. 6,8 miljoner euro mer än i slutet av 2010). För att återbetala 2012 års kapitallån skulle HelB följaktligen ha behövt göra vinster på minst 37,3 miljoner euro, först för att täcka kapitalunderskottet ([42]) (0,9 miljoner euro i slutet av 2011), sedan för att återbetala 2005 års och 2011 års kapitallån (28,4 miljoner euro med upplupen ränta i slutet av 2011) proportionellt tillsammans med 2012 års kapitallån på 8 miljoner euro. De framtida vinster som hade krävts för att återbetala 2012 års kapitallån var därmed 9,3 miljoner euro högre än de som hade varit nödvändiga för att återbetala 2011 års kapitallån (se skäl 162).

(187) Eftersom de förväntade framtida återbetalningarna på 2012 års kapitallån var lika med noll, uppgår nettonuvärdet av denna investering, som är lika med summan av den initiala investeringen (dvs. själva lånet) och efterföljande betalningar, till -8 miljoner euro. Även om HelB hade gjort en viss vinst skulle det med visshet inte ha varit tillräckligt för att återbetala hela lånet (se skäl 186). I ett sådant fall skulle investeringens nettonuvärde fortfarande ha varit negativt. På grundval av detta, och med beaktande av beslutsregeln i nettonuvärdesanalysen (se skäl 163), drar kommissionen slutsatsen att en rationell investerare inte skulle ha beviljat kapitallånet till HelB i maj 2012.

(188) Vad gäller Finlands påstående om att 2012 års kapitallån var en motiverad finansieringsåtgärd från aktieägarnas sida för att säkerställa det helägda dotterbolagets likviditet, gäller den bedömning som gjorts i skälen165-172 med avseende på 2011 års kapitallån i tillämpliga delar även för 2012 års kapitallån, vilket förklaras närmare nedan.

(189) Vid den tidpunkt då staden beviljade 2012 års kapitallån hade HelB och dess föregångare inte gjort någon vinst under minst 13 på varandra följande år och det fanns inga realistiska utsikter till lönsamhet i framtiden (se skäl 184). Dessutom tvingades staden – trots att den tidigare hade investerat minst 36,6 miljoner euro i form av ”startlånet”, utrustningslånet och 2011 års kapitallån – se sitt kapital utarmas fortlöpande. År 2011 uppgick stadens ackumulerade kapitalförluster på grund av investeringarna i HelB och dess föregångare till 27,8 miljoner euro. ([43]) Det är tveksamt om någon förnuftig aktieägare skulle ha fortsatt att finansiera sitt dotterbolag under sådana omständigheter.

(190) I kvantitativa termer uppgick den avkastning på 2012 års kapitallån som en rationell investerare i en marknadsekonomi rimligen skulle ha förväntat sig till -8 miljoner euro (se skäl 187). Detta är dock inte den enda faktor som en aktieägare (särskilt en aktieägare som äger 100 % av aktierna i ett företag) skulle ha beaktat. Denne skulle också ha beaktat de förväntade framtida kapitalvinsterna/förlusterna. I detta hänseende noterar kommissionen att om HelB hade fortsatt att utarma sitt kapital i den genomsnittliga takt som registrerades mellan 2005 och 2011 skulle staden ha förlorat ytterligare åtminstone 3,2 miljoner euro av sitt kapital varje år efter investeringen. Staden förlorade de facto ännu mer av sitt kapital, i genomsnitt 3,4 miljoner euro per år under perioden 2012–2014.

(191) Liksom för 2011 års kapitallån kommer kommissionen nu att överväga ett alternativt scenario, nämligen en försäljning av HelB. I detta fall skulle staden ha ådragit sig kostnaderna för försäljningsprocessen, vilka normalt sett är försumbara. Staden skulle också ha förlorat 2005 och 2011 års kapitallån. Det var dock osannolikt att dessa lån skulle komma att återbetalas, och de betalades heller aldrig tillbaka (se skälen 158 och161). Staden skulle också ha förlorat utrustningslånet, vilket hade ett utestående saldo på 12,5 miljoner euro i slutet av 2011 och av vilket HelB återbetalade 0,6 miljoner euro per år. Det var inte rimligt att förvänta sig att utrustningslånet skulle återbetalas i sin

([42]) Summan av ackumulerade förluster och kapitallån.

([43]) HST Busstrafiks nettotillgångar minskade från 9 miljoner euro 1999 till 3,6 miljoner euro 2004 och HelB:s nettotillgångar minskade från 9,7 miljoner euro 2005 till -12,7 miljoner euro 2011.

helhet (HelB hade i själva verket återbetalat endast 1,8 miljoner euro innan staden avskrev lånet). Även i det osannolika fallet att HelB hade fortsatt att betala tillbaka detta lån skulle alla eventuella intäkter ha mer än ätits upp av de kapitalförluster som hade kunnat förväntas (se föregående skäl). Sammanfattningsvis kan de inkrementella kostnaderna i försäljningsscenariot jämfört med det faktiska scenariot med säkerhet antas vara 0.

(192) I detta scenario skulle staden dock ha erhållit inkomster från försäljningen. Kommissionen har inte tillgång till någon exakt bedömning av HelB:s värde i maj 2012. För denna bedömning är det dock inte nödvändigt att fastställa det exakta försäljningsvärdet. Det räcker med att visa att de förväntade försäljningsintäkterna skulle vara högre än avkastningen i grundscenariot, det vill säga -8 miljoner euro (se skäl 187).

(193) Som anges i skäl 172, bedömdes värdet på HelB i september 2015 till 11,6–25,6 miljoner euro, och i december 2015 sålde staden HelB för 24,2 miljoner euro. Kommissionen noterar att HelB:s nettotillgångar, vilka återspeglar företagets värde, var 10,2 miljoner euro lägre i december 2014 än i december 2011. Dessutom försämrades de ekonomiska utsikterna för HelB, eftersom företaget redovisade en förlust på 7 miljoner euro 2014 (en minskning med 7,1 miljoner euro jämfört med året innan) och en förlust på 6,1 miljoner euro 2010 (en minskning med 3,3 miljoner euro jämfört med föregående år). Mot bakgrund av detta kan det antas att värdet på HelB vid den tidpunkt då 2012 års kapitallån beviljades var högre än när företaget såldes. Under alla omständigheter står det utom allt rimligt tvivel att staden kunde ha förväntats generera åtminstone en viss intäkt från försäljningen av HelB i maj 2012. Detta är tillräckligt för att dra slutsatsen att den förväntade avkastningen var högre i försäljningsscenariot än i det faktiska scenariot med beviljandet av lånet. Följaktligen var 2012 års kapitallån inte marknadsmässigt, även om hänsyn tas till stadens tidigare ekonomiska exponering.

(194) Kommissionen anser, utan att det påverkar slutsatsen i det föregående skälet, att även om 2012 års kapitallån hade varit det bästa alternativet för staden (vilket inte är fallet), skulle det fortfarande inte ha varit marknadsmässigt eftersom det inte beviljades på marknadsmässiga villkor. Grunden för denna inställning är följande. Enligt 2008 års meddelande om referensräntor ([44]), som trädde i kraft den 1 juli 2008 och därför är tillämpligt på 2012 års kapitallån, uppgick riktvärdet för marknadsräntan på ett standardlån som beviljades i maj 2012 till ett företag i ekonomiska svårigheter (betyget CCC och lägre), såsom HelB, utan säkerhet till 11,67 % (basränta på 1,67 % plus en marginal på 1 000 räntepunkter). Detta riktvärde var således mycket högre än den faktiskt tillämpade räntesatsen på 6 %. I själva verket borde riktvärdet för marknadsräntan vara ännu högre för att ta hänsyn till den ytterligare risk som förelåg till följd av kapitallånets karaktär av hybridkapital.

(195) Såsom angetts i skälen 174–175, kan den studie som Finland gett in angående 2011 och 2012 års kapitallån inte godtas som ett giltigt bevis på deras marknadsmässighet.

(196) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att 2012 års kapitallån medförde en otillbörlig ekonomisk fördel för HelB. På de grunder som angetts i skäl 177 uppgår stödet till hela lånebeloppet.

9.4.3 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd*

(197) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att åtgärd 4 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Stödet uppgår till hela lånebeloppet, det vill säga 8 miljoner euro. Tidpunkten för beviljande av stödet är det datum då lånet beviljades, det vill säga den 23 maj 2012.

9.5 **Övergripande slutsats om förekomsten av stöd**

(198) Mot bakgrund av den bedömning som görs i skälen 78–197 drar kommissionen slutsatsen att åtgärderna 1, 2, 3 och 4 (utrustningslånet och kapitallånen) utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, uppgående till totalt 54 231 850 euro.

10. **STÖDETS FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN**

(199) Åtgärderna 1, 2, 3 och 4 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget och kommissionen måste därför bedöma om stödet kan förklaras förenligt med den inre marknaden.

([44]) Se fotnot 23.

(200) Enligt rättspraxis är det upp till medlemsstaterna att anföra eventuella skäl till varför ett stöd är förenligt med den inre marknaden och styrka att så är fallet. ([45]) Finland anser dock att de berörda åtgärderna inte utgör statligt stöd och har därför inte tillhandahållit några skäl för stödets förenlighet med den inre marknaden.

(201) Kommissionen har trots detta gjort en bedömning av huruvida stödet är förenligt med den inre marknaden.

(202) Eftersom HelB och dess föregångare bedrev kollektivtrafik undersökte kommissionen först huruvida förordning (EEG) nr 1191/69 och förordning (EG) nr 1370/2007 ([46]) kunde ha varit tillämpliga i detta fall. I förordning (EEG) nr 1191/69 föreskrevs de regler som var tillämpliga på allmän trafikplikt på området för landtransporter innan förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg trädde i kraft. I förordning (EG) nr 1370/2007 fastställs villkoren för att en ersättning som ska utgå med stöd av avtal och koncessioner som avser kollektivtrafik ska anses förenlig med den inre marknaden och undantagen från kravet på förhandsanmälan till kommissionen. Kommissionen noterar att 2002 års utrustningslån och 2005, 2011 och 2012 års kapitallån utgör skuldfinansieringsåtgärder som beviljats HelB och inte på något sätt utgör ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt. De åtgärder som nu är föremål för bedömning faller därför utanför tillämpningsområdet för dessa förordningar.

(203) Kommissionen har därefter gjort en bedömning av huruvida artikel 93 i EUF-fördraget skäligen skulle kunna läggas till grund för ett konstaterande att stödet är förenligt med den inre marknaden. Artikel 93 i EUF-fördraget innehåller regler för när statligt stöd på området samordning av transport och allmän trafikplikt på transportområdet är förenligt med den inre marknaden, och utgör lex specialis i förhållande till artiklarna 106.2 och 107.3 i EUF-fördraget. EU-domstolen har slagit fast att enligt denna artikel är ”stöd till transporter endast … förenliga med fördraget i klart fastställda fall samt under förutsättning att dessa stöd inte skadar [unionens] allmänna intressen” ([47]).

(204) För att vara förenligt med den inre marknaden måste stödet tillgodose behovet av att samordna transporter. För att en viss åtgärd ska anses tillgodose detta behov måste den vara nödvändig och proportionerlig i förhållande till det eftersträvade syftet. I sin fasta beslutspraxis har kommissionen ansett att stöd för samordning av transport är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 93 i EUF-fördraget om följande kumulativa villkor är uppfyllda: i) stödet bidrar till ett mål av gemensamt intresse, ii) stödet är nödvändigt och har en stimulanseffekt, iii) stödet är proportionerligt, och iv) stödet eller den understödda verksamheten är tillgängligt för alla användare på ett icke-diskriminerande sätt. För det första måste stödet alltså vara nödvändigt för att uppnå ett mål av gemensamt intresse, och det måste ha en stimulanseffekt, dvs. stödet måste ändra stödmottagarens beteende på ett sådant sätt att den inleder ytterligare verksamhet som den inte skulle bedriva utan stödet eller som den, om stödet inte mottogs, skulle bedriva på ett begränsat eller annorlunda sätt som inte skulle leda till att målet av gemensamt intresse uppnås. Kommissionen anser att 2002 års utrustningslån och 2005, 2011 och 2012 års kapitallån inte hade någon stimulanseffekt, eftersom dessa åtgärder inte ändrade HelB:s (och inte heller dess föregångares) beteende på ett sådant sätt att det inledde ytterligare verksamhet som det inte skulle ha bedrivit utan stödet. Eftersom de ovannämnda villkoren är kumulativa är detta tillräckligt för att dra slutsatsen att de åtgärder som nu är föremål för bedömning inte kan förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artikel 93 i EUF-fördraget.

(205) Kommissionen har också gjort en bedömning av huruvida undantagen i artikel 107.2 och 107.3 i EUF-fördraget skulle kunna användas för att bedöma stödets förenlighet med den inre marknaden. Kommissionen anser att undantagen i artikel 107.2 i EUF-fördraget (stöd som ges till enskilda konsumenter, stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser och stöd som ges till näringslivet i vissa av de områden som påverkats av Tysklands delning) uppenbart inte är tillämpliga. Samma slutsats gäller för de undantag som föreskrivs i artikel 107.3 d och e i EUF-fördraget (stöd för att främja kultur och bevara kulturarvet samt stöd som bestäms genom beslut av rådet). Likaså är inte heller undantaget i artikel 107.3 a i EUF-fördraget avseende utveckling av vissa regioner eller vissa sektorer tillämpligt.

([45]) Domstolens dom av den 28 april 1993, Italien/kommissionen, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, punkt 20.

([46]) Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar, EGT L 156, 28.6.1969, s. 1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

([47]) Se domstolens dom av den 12 oktober 1978, kommissionen/Belgien, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, punkt 10.

(206) Kommissionen har också undersökt om någon av de aktuella åtgärderna skulle kunna anses förenlig med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 b i EUF-fördraget utifrån krisreglerna i den tillfälliga gemenskapsramen för statliga stödåtgärder för att främja tillgången till finansiering i den aktuella finansiella och ekonomiska krisen. ([48]) För det första konstaterar kommissionen att det stöd som är under bedömning inte förefaller ha beviljats för att främja tillgången till finansiering i samband med den finansiella och ekonomiska krisen. Finland gör inte gällande att HelB inte kunde locka till sig finansiering till följd av effekterna av den finansiella och ekonomiska krisen. Under alla omständigheter var den tillfälliga gemenskapsramen tillämplig mellan den 17 december 2008 och den 31 december 2011. Den tillämpades på stöd av mindre betydelse och stöd i form av garantier och subventionerade räntesatser, stöd för tillverkning av miljövänliga produkter och riskkapitalåtgärder. Vad gäller lånen beviljades endast 2011 års kapitallån inom tillämpningsperioden för den tillfälliga gemenskapsramen. Från och med den 1 januari 2011 var dock subventionerade lån till företag i svårigheter uteslutna från tillämpningsområdet för den tillfälliga gemenskapsramen. När HelB mottog 2011 års kapitallån var det att betrakta som ett företag i svårigheter (se skäl 153). Mot bakgrund av det ovanstående anser kommissionen att den tillfälliga gemenskapsramen inte är tillämplig på det stöd som nu är under bedömning.

(207) I artikel 107.3 c i EUF-fördraget fastställs att statligt stöd kan godkännas om det beviljas för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Med tillämpning av denna bestämmelse har kommissionen angett de kriterier den kommer att följa vid bedömning av undsättnings- och omstruktureringsstöd i 1999 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer ([49]) och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer ([50]) (vilka är tillämpliga på de åtgärder som nu är föremål för bedömning). Bedömningen av förenligheten med den inre marknaden måste därför innefatta en granskning av huruvida villkoren i dessa riktlinjer är uppfyllda. Med tanke på den ekonomiska situationen för HST Busstrafik, STA och HelB och arten av de berörda åtgärderna (avsedda att säkerställa stödmottagarens ekonomiska lönsamhet), anser kommissionen att det är lämpligt att bedöma det aktuella stödet utifrån de tillämpliga undsättnings- och omstruktureringsriktlinjerna.

(208) Enligt både 1999 års och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer är endast företag i svårigheter berättigade till undsättnings- och omstruktureringsstöd. Såsom fastställs i skäl 105 var HST Busstrafik, med avseende på 2002 års utrustningslån, inte ett företag i svårigheter enligt 1999 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer vid den tidpunkt då stödet beviljades. Inte heller var HelB ett företag i svårigheter enligt 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer vid den tidpunkt då 2005 års kapitallån beviljades, eftersom det nyss hade bildats och inte hade något ekonomiskt resultat före 2005. Enligt punkt 12 i 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer har dessutom nybildade företag inte rätt till undsättnings- eller omstruktureringsstöd ens om deras finansiella ställning inledningsvis är svag. Detta gäller exempelvis när ett nytt företag bildas vid nedläggningen av ett gammalt företag eller helt enkelt tar över ett sådant företags tillgångar. Ett företag anses i princip som nyskapat under de första tre åren efter att det inlett verksamhet på det berörda verksamhetsområdet. Först efter denna period är företaget berättigat till undsättnings- och omstruktureringsstöd, dock på följande villkor: a) det är att betrakta som ett företag i svårigheter i den mening som avses i undsättnings- och omstruktureringsriktlinjerna, och b) det är inte en del av någon större koncern, förutom på de särskilda villkor som anges i undsättnings- och omstruktureringsriktlinjerna. HelB var därför inte berättigat till undsättnings- och omstruktureringsstöd under perioden 2005–2007, dvs. de första tre åren av dess verksamhet. Vad gäller 2011 och 2012 års kapitallån var HelB att betrakta som ett företag i svårigheter enligt punkt 10 i 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer åtminstone sedan 2009 (se skäl (153)) och var berättigat till undsättnings- eller omstruktureringsstöd under den perioden.

(209) Kommissionen noterar dock att villkoren för undsättningsstöd i avsnitt 3.1 i 1999 års och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer inte är uppfyllda för någon av de åtgärder som nu är under bedömning. Med undantag för 2002 års utrustningslån bestod de berörda åtgärderna inte av likviditetsstöd i form av lånegarantier eller lån. I synnerhet kapitallånen var inte vanliga banklån utan hybridinstrument. Dessutom upphörde samtliga åtgärder som nu är föremål för bedömning inte inom en period av högst sex månader efter den första utbetalningen

([48]) Meddelande från kommissionen – tillfällig gemenskapsram för statliga stödåtgärder för att främja tillgången till finansiering i den aktuella finansiella och ekonomiska krisen (EUT C 16, 22.1.2009, s. 1), ändrat den 25 februari 2009 (EUT C 83, 7.4.2009, s. 1) och den 28 oktober 2009 (EUT C 261, 31.10.2009, s. 2). Den tillfälliga gemenskapsramen, som ursprungligen var tillämplig till utgången av 2010, förlängdes senare och löpte slutligen ut den 31 december 2011 (EUT C 6, 11.1.2011, s. 5).

([49]) Se fotnot 12.

([50]) Se fotnot 9.

till företaget och de beviljades inte på grundval av allvarliga sociala problem. Slutligen åtföljdes de inte av ett åtagande från Finland att till kommissionen överlämna en omstruktureringsplan eller en likvidationsplan, såsom krävs i punkt 25 c i 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer och punkt 23 d i 1999 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer.

(210) Kommissionen noterar att Finland inte anmälde någon av de berörda åtgärderna som omstruktureringsstöd enligt definitionen i avsnitt 3.2 i 1999 års och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer. Enligt både 1999 års och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer beviljas omstruktureringsstöd på det villkoret att en omstruktureringsplan genomförs, och denna omstruktureringsplan måste godkännas av kommissionen i alla de fall då det är fråga om individuellt stöd. Finland har inte lagt fram någon omstruktureringsplan och har inte heller kunnat visa att något av villkoren för att sådant stöd ska anses vara förenligt med den inre marknaden har uppfyllts (återställande av långsiktig lönsamhet, kompenserande åtgärder, eget bidrag osv.). Kommissionen drar därför slutsatsen att stödet inte uppfyller villkoren för förenlighet med den inre marknaden i 1999 års och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer.

Slutsats om stödets förenlighet med den inre marknaden

(211) Kommissionen drar följaktligen slutsatsen att det statliga stöd som fastställts i skäl 198 är oförenligt med den inre marknaden.

11. **EKONOMISK KONTINUITET**

(212) Om kommissionen har fastställt att ett stöd är oförenligt med den inre marknaden är den, enligt fördraget och etablerad rättspraxis, behörig att besluta att den berörda medlemsstaten ska upphäva eller ändra stödet. ([51]) Domstolen har också vid flera tillfällen funnit att syftet med en medlemsstats skyldighet att upphäva stöd som kommissionen har betraktat som oförenligt med den inre marknaden är att återställa den situation som rådde innan stödet beviljades.

(213) Domstolen har i detta hänseende förklarat att detta syfte har uppnåtts när stödmottagaren har återbetalat det lagstridigt erhållna stödet och sålunda förlorat den fördel den getts i förhållande till sina konkurrenter på marknaden och när den situation som rådde före stödets utbetalande således återställts. ([52])

(214) Dessutom framgår det av rättspraxis ([53]) att återkravsskyldigheten kan utsträckas till att omfatta ett nytt företag till vilket det aktuella företaget har överlåtit eller sålt en del av sina tillgångar, om det sätt på vilket överlåtelsen eller försäljningen har genomförts tyder på en ekonomisk kontinuitet mellan de båda företagen.

(215) Såsom anges i skälen 45–49 såldes HelB:s verksamhet, efter det att det formella granskningsförfarandet inletts, till det privata bussföretaget Viikin Linja Oy (del av KAG), som därefter bytte namn till ”Helsingfors Busstrafik” och således blev det nya HelB.

(216) För att fastställa från vilket företag oförenligt stöd som beviljats HelB ska återkrävas måste kommissionen därför bedöma om det föreligger en ekonomisk kontinuitet mellan det gamla HelB (numera Helsingfors stads Bussverksamhet Ab) och det nya HelB (del av KAG). Om ekonomisk kontinuitet mellan de två företagen kan fastställas ska stödet, i den mån det inte har återkrävts från det gamla HelB, återkrävas från det nya HelB (del av KAG).

([51]) Se domstolens dom av den 12 juli 1973, kommissionen/Tyskland, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.
([52]) Se domstolens dom av den 17 juni 1999, Belgien/kommissionen, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punkterna 64 och 65.
([53]) Tribunalens dom av den 28 mars 2012, Ryanair/kommissionen, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, punkt 155.

(217) Enligt rättspraxis, såsom den kommit till uttryck i målet Multimedia ([54]), och kommissionens beslutspraxis ([55]) görs bedömningen av ekonomisk kontinuitet mellan stödmottagaren och det företag till vilket dess tillgångar överförts utifrån ett antal olika indikatorer. Följande omständigheter kan beaktas: i) föremålet för överföringen (tillgångar och skulder, bibehållande av personal, buntade tillgångar (”bundled assets”), ii) överlåtelsepriset, iii) identiteten på köparföretagets och ursprungsföretagets aktieägare eller innehavare, iv) tidpunkten för försäljningen (efter påbörjandet av undersökningen, efter inledandet av det formella granskningsförfarandet eller efter det slutgiltiga beslutet), v) den ekonomiska logiken i transaktionen. ([56])

(218) Mot bakgrund av försäljningen av det gamla HelB:s verksamhet till det nya HelB kommer kommissionen således, på grundval av de ovan angivna kriterierna, att analysera om det föreligger ekonomisk kontinuitet mellan det gamla HelB (numera Helsingfors stads Bussverksamhet Ab) och det nya HelB (del av KAG), som förvärvade det gamla HelB:s verksamhet.

11.1 **Transaktionens omfattning**

(219) För att det inte ska vara fråga om ekonomisk kontinuitet måste tillgångarna och övriga delar av den överlåtna verksamheten utgöra endast en del av det tidigare företaget eller dess verksamhet. Ju större del av den ursprungliga verksamheten som har överlåtits till en ny enhet, desto större är sannolikheten att den ekonomiska verksamhet som rör dessa tillgångar fortsätter att dra nytta av det oförenliga stödet. ([57])

(220) Även om Finland hävdar att transaktionen var ett inkråmsförvärv (”asset deal”), tyder villkoren för transaktionen i realiteten på att HelB:s verksamhet har sålts som ett företag med fortsatt drift (”going concern”). Såsom anges i skälen 47–48 omfattade transaktionen alla de tillgångar som krävdes för att driva affärsverksamheten (inklusive avbetalningsskulden på HelB:s nyligen upphandlade bussflotta), alla 918 anställda ([58]), firmanamnet ”Helsingfors Busstrafik Ab” och alla avtal och tillhörande skulder (inklusive avtal om transporttjänster och om vidareuthyrningen av depåanläggningarna, men exklusive 2002 års utrustningslån och 2005, 2011 och 2012 års kapitallån).

(221) Dessutom nämner artikel 2.2 i försäljningsavtalet mellan HelB och Viikin Linja Oy av den 14 december 2015 uttryckligen att HelB:s verksamhet överförs enligt detta avtal som en ”going concern”, medan artikel 2.3 i försäljningsavtalet anger att försäljningen omfattar alla tillgångar och alla avtal och åtaganden som behövs för att HelB:s verksamhet ska kunna fortsätta.

(222) Därför, när det gäller transaktionens omfattning, har det nya HelB i praktiken tagit över all ekonomisk verksamhet som bedrevs av det gamla HelB, tillsammans med alla tillhörande tillgångar, rättigheter och skyldigheter. Därför har det nya HelB helt enkelt fortsatt det gamla HelB:s ekonomiska verksamhet med väsentligen samma omfattning som den hade före transaktionen.

(223) Dessutom konstaterar kommissionen att försäljningen av HelB:s verksamhet inte omfattade HelB:s utestående skulder härrörande från 2002 års utrustningslån och 2005, 2011 och 2012 års kapitallån, vilka uppgick till cirka 54 miljoner euro (med upplupen ränta) ([59]).

([54]) Domstolens dom av den 8 maj 2003, Italien och SIM 2 Multimedia/kommissionen, C-328/99 och C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([55]) Kommissionens beslut av den 17 september 2008 i ärende N 321/2008, N 322/2008 och N 323/2008 om statligt stöd genomfört av Grekland – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services (EUT C 18, 23.1.2010, s. 9), kommissionens beslut av den 12 november 2008 i ärende N 510/2008 om statligt stöd som genomförts av Italien – Försäljning av tillgångarna i Alitalia (EUT C 46, 25.2.2009, s. 6), och kommissionens beslut av den 4 april 2012 i SA.34547 om statligt stöd genomfört av Frankrike – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le garde de son redressement judiciaire (EUT C 305, 10.10.2012, s. 10).

([56]) Denna uppsättning indikatorer bekräftades först av tribunalen i dess dom av den 28 mars 2012, Ryanair mot kommissionen (tribunalens dom av den 28 mars 2012, Ryanair/kommissionen, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, punkt 155), genom vilken beslutet i ärendet Alitalia fastställdes.

([57]) Kommissionens beslut (EU) 2015/1826 av den 15 oktober 2014 om det statliga stöd SA.33797 – (2013/C) (f.d. 2013/NN) (f.d. 2011/CP) som Slovakien har genomfört till förmån för NCHZ (EUT L 269, 15.10.2015, s. 71), punkt 149.

([58]) De anställda blev inte uppsagda och därefter anställda igen av det nya HelB, utan deras anställningsavtal överfördes helt enkelt till det nya HelB i enlighet med avsnitt 2.6 i köpeavtalet.

([59]) Staden undantog HelB från skyldigheten att återbetala 2002 års utrustningslån den 13 januari 2016 och kapitallånen konverterades till kapital i det gamla HelB den 11 december 2015, dvs. några dagar innan det att dess verksamhet såldes.

(224) Finland har även uttryckligen medgett att det gamla HelB inte hade några tillgångar med undantag för beloppen på spärrkontot och de belopp som eventuellt skulle kunna erhållas inom ramen för earn-out-mekanismen i köpeavtalet (se skäl 46), och att om det återkrävda beloppet vore större än beloppet på spärrkontot och utestående fordringar enligt earn-out-mekanismen, skulle det i praktiken leda till ett insolvensförfarande för det gamla HelB.

(225) Kommissionen anser att en sådan plan att lämna det gamla HelB som ett ”tomt skal” med skulder på cirka 54 miljoner euro, vilket överstiger försäljningspriset mer än två gånger, och utan tillgångar för att täcka dessa skulder tydligt visar att Finland försökt kringgå återkravsskyldigheten och visar på ekonomisk kontinuitet mellan det gamla HelB och det nya HelB.

11.2 **Överlåtelsepriset**

(226) Såsom anges i skäl 45 såldes HelB:s verksamhet utan något anbudsförfarande, vilket vanligtvis tyder på att försäljningspriset inte motsvarar marknadspriset.

(227) Enligt de finska myndigheterna kontaktades flera inhemska och utländska kollektivtrafikoperatörer ([60]) i samband med försäljningen av HelB:s verksamhet, och det enda anbudet kom från det privata bussföretaget Viikin Linja Oy, som gav ett bud på 24 210 193 euro (se skäl 46).

(228) Enbart distributionen av ett icke rättsligt bindande investeringsmemorandum till potentiella köpare som valts ut på förhand av säljaren själv kan dock inte anses motsvara ett konkurrensutsatt anbudsförfarande som inletts genom en offentlig kungörelse. När mottagarna av en sådan inbjudan att komma in med anbud väljs inofficiellt, finns det fortfarande en stor sannolikhet för att vissa potentiella köpare som vore villiga att betala ett högre pris inte kontaktas. Dessutom säkerställer en försäljning genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande objektivitet och insyn i processen, som lätt kan äventyras i ett subjektivt ”enkätförfarande” av det slag som Helsingfors stad genomförde.

(229) De finska myndigheterna hävdar vidare att det pris man fick vid försäljningen av HelB:s verksamhet var ett marknadspris baserat på en förhandsbedömning ([61]) som staden beställt från ett oberoende företag, Inspira Oy. Inspira Oy använde tre olika värderingsmetoder, nämligen i) en metod baserad på diskontering av kassaflödet, vilken visade att HelB hade ett marknadsvärde i storleksordningen 11,6–17,6 miljoner euro, ii) en metod baserad på multiplarna för flera jämförbara transaktioner, som uppskattade värdet till 22,1 miljoner euro (på grundval av EBITDA för HelB år 2014) ([62]) eller 23,2 miljoner euro (på grundval av EBITDA för HelB år 2015) ([63]) och iii) en metod baserad på det verkliga värdet av tillgångarna, som uppskattar marknadsvärdet av HelB:s verksamhet till 25,6 miljoner euro.

(230) Finland hävdar också att även om man bortser från det belopp som frysts på spärrkontot och earn-out-mekanismen (se skäl 46), så låg försäljningspriset närmare den övre delen av värderingsintervallet.

(231) Kommissionen har granskat värderingen och konstaterat att den innehåller brister som snedvrider det uppskattade marknadsvärdet av HelB:s verksamhet. Kommissionen noterar att Inspira Oy självt beskriver värderingen som en ”grov uppskattning för att fastställa nivån på försäljningspriset”.

(232) Vad gäller den första metoden (diskonterade kassaflöden), övervägde värderingsorganet två scenarier. I det första scenariot, som bygger på prognoser från ledningen och som förutsätter en stabil tillväxt på 2 % för en återstående tid, är värdet 17,6 miljoner euro. I det andra scenariot, som enbart bygger på löpande avtal och som förutsätter att företaget efter 2022 inte kommer att generera några kassaflöden, är företagsvärdet 11,6 miljoner euro.

(233) Kommissionen anser att det antagande som ligger till grund för det andra scenariot, nämligen att företaget inte kommer att generera något kassaflöde efter 2022, kan ha varit alltför pessimistiskt. Med tanke på att köparen inte skulle ha tagit över utrustningslånet och kapitallånen (ca 54 miljoner euro inklusive upplupen ränta), bör man rimligen inte utesluta att vissa positiva kassaflöden skulle kunna uppstå på längre sikt. Detta påverkar inte den bedömning av kapitallånen som har gjorts i detta beslut, vilket grundades på antagandet att lånen skulle finnas kvar i HelB:s balansräkning. I det fallet skulle således kassaflöden bli tillgängliga för en investerare först efter det att lånen hade betalats tillbaka.

([60]) Finland gör gällande att investeringsmemorandumet rörande HelB:s verksamhet distribuerades till nio företag, däribland klagandena.
([61]) Projekt Viima, motivering rörande försäljningspriset 21.9.2015, ingiven som bilaga IX25 till Finlands svar av den 23 juni 2016.
([62]) 19,6 miljoner euro om multiplarna för börsnoterade företag används.
([63]) 20,6 miljoner euro om multiplarna för börsnoterade företag används.

(234) Dessutom noterar kommissionen att i båda scenarierna var den viktade genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC) för HelB, vilken användes som diskonteringssats, 7,3 %. Såsom framgår av värderingen fastställdes denna diskonteringssats genom att en illikviditetspremie på 5 % lades till egetkapitaldelen av den viktade genomsnittliga kapitalkostnaden. Illikviditetspremien används visserligen i företagsvärderingar men Finland har inte lagt fram några argument för varför nivån på 5 % bör anses vara motiverad. Tvärtom har Finland medgett att nivån var helt skönsmässigt fastställd. ([64]) Detta kan ha snedvridit det uppskattade marknadsvärdet ytterligare.

(235) När det gäller den andra metoden (multiplar för flera jämförbara transaktioner) använder värderingen EBITDA för det gamla HelB för åren 2014 och 2015 och bortser från det faktum att HelB skulle säljas.

(236) Kommissionen anser att i en företagsvärdering borde det förväntade EBITDA för HelB och inte det historiska EBITDA för HelB ha tagits i beaktande. Om det förväntade EBITDA som använts i den första värderingsmetoden hade beaktats skulle företagets marknadsvärde, alla övriga faktorer oförändrade, ha ökat från 22,1–23,2 miljoner euro till cirka 36 miljoner euro.

(237) När det gäller den tredje metoden (det verkliga värdet av tillgångarna), konstaterar kommissionen att bussarnas bokförda värde (som utgör ca 95 % av HelB:s totala anläggningstillgångar) ([65]) var 42,6 miljoner euro den 31 augusti 2015. Av dessa 42,6 miljoner euro avsåg cirka 32,7 miljoner euro de bussar som upphandlats före 2015 och cirka 9,9 miljoner euro de nya bussar i EURO 6-klass som upphandlats 2015. I värderingen beaktades också ytterligare 3,4 miljoner euro som avsåg de bussar som skulle upphandlas hösten 2015.

(238) Det verkliga värdet på de äldre bussarna beräknades på grundval av en diskonteringsfaktor på 50 % av deras bokförda värde (efter avskrivning). Diskonteringsfaktorn 50 % är godtycklig och förklaras av en svag andrahandsmarknad för bussflottan i Finland och de berörda bussarnas ålder (i genomsnitt 7,3 år). De nya bussarnas verkliga värde (inklusive bussar som skulle upphandlas hösten 2015) beräknades på grundval av en diskonteringsfaktor på 30 % som tillämpades på deras bokförda värde.

(239) Kommissionen anser att en diskontering på 30 % på det bokförda värdet av de nya bussarna, vilka är mindre än ett år gamla, kan vara alltför hög, vilket är ännu mer uppenbart med avseende på de bussar som ännu inte hade upphandlats. Kommissionen anser vidare att en diskontering på 50 % för de äldre bussarna också förefaller vara alltför hög, eftersom en avskrivning redan beaktats i deras bokförda värde. Som jämförelse kan nämnas att om en diskonteringsfaktor på 10 % hade tillämpats på de nya bussarna och en diskonteringsfaktor på 30 % hade tillämpats på de äldre bussarna, skulle företagets uppskattade värde ha ökat från 25,6 miljoner euro till cirka 35 miljoner euro.

(240) Dessutom angavs i handlingarna rörande försäljningstransaktionen att det nya HelB skulle hållas fullt ut skadeslöst av det gamla HelB vid ett eventuellt återkrav av statligt stöd (se skäl 46). Ur en ekonomisk synvinkel minskar ett sådant villkor affärsrisken för köparen, eftersom det i praktiken utgör en försäkring mot eventualförpliktelser. Som sådan ger villkoret köparen en ytterligare fördel och det bör därmed beaktas i försäljningspriset. Inspira Oy:s värdering beaktar dock inte villkoret om att köparen ska hållas skadeslös vid fastställandet av försäljningspriset.

(241) Av de skäl som anges i skälen 231–240 anser kommissionen att den värdering som Finland gett in inte korrekt återspeglar HelB:s marknadsvärde. Detta, i förening med frånvaron av ett öppet, transparent, icke-diskriminerande och villkorslöst anbudsförfarande, föranleder kommissionen att dra slutsatsen att det pris som köparen betalade för HelB:s verksamhet inte korrekt återspeglar marknadspriset.

11.3 **Ägarnas identitet**

(242) Kommissionen noterar att Helsingfors stad sålde HelB:s verksamhet till det privata bussföretaget Viikin Linja Oy, som saknar alla kopplingar till staden.

([64]) Inlaga från Finland av den 13 januari 2017.
([65]) Inlaga från Finland av den 13 januari 2017.

(243) I brist på bevis om motsatsen antar kommissionen därför att det inte finns några kopplingar mellan de ursprungliga och de nya ägarna till HelB:s verksamhet som överlåtits på Viikin Linja Oy.

11.4 **Tidpunkten för transaktionen**

(244) Kommissionen noterar att transaktionen inte får genomföras för att undvika återkrav av det statliga stödet, vilket skulle leda till ett kringgående av ett framtida negativt beslut från kommissionen ([66]).

(245) Försäljningen av HelB:s verksamhet inleddes i april 2015, dvs. nästan omedelbart efter det att kommissionen hade inlett det formella granskningsförfarandet och underrättat Finland om beslutet om att inleda förfarandet.

(246) Därför var finska staten och Helsingfors stad väl medvetna om möjligheten att åtgärderna skulle kunna utgöra olagligt stöd som var oförenligt med den inre marknaden och som därför måste återkrävas.

(247) Dessutom nämns kommissionens utredning av detta statliga stödärende rentav som ett av motiven för försäljningen ([67]). I detta hänseende betalades pengar in till ett spärrkonto som säkerhet för den händelse att kommissionen skulle anta ett negativt beslut med återkrav som även omfattade det nya HelB.

(248) Kommissionen anser därför att tidpunkten för försäljningen av HelB:s verksamhet och de ovannämnda omständigheterna tydligt visar att försäljningen av HelB:s verksamhet utformades så att man undvek konsekvenserna av ett eventuellt negativt beslut från kommissionen.

11.5 **Den ekonomiska logiken i transaktionen**

(249) När kommissionen bedömer kriteriet om den ekonomiska logiken i transaktionen kontrollerar den om den som förvärvar tillgångarna använder dessa på samma sätt som säljaren eller om den tvärtom integrerar tillgångarna i sin egen kommersiella strategi och därmed utnyttjar synergieffekter som rättfärdigar dess intresse av att förvärva dessa tillgångar. ([68])

(250) I detta fall omfattade köparens förvärv samtliga tillgångar som krävdes för att fortsätta det gamla HelB:s verksamhet som en ”going concern” tillsammans med alla anställda i det gamla HelB och relaterade rättigheter och skyldigheter (med undantag för 2002 års utrustningslån och 2005, 2011 och 2012 års kapitallån). Dessutom anges det uttryckligen i försäljningsavtalet att försäljningen genomfördes såsom en ”going concern”.

(251) Som anges i skälen 23 och 25 var Viikin Linja Oy en konkurrent till Nobina AB och agerade på samma marknad som det gamla HelB. Efter det att köparen Viikin Linja Oy köpt det gamla HelB:s verksamhet bytte köparen namn till HelB och blev det nya HelB, som är en del av KAG. Detta visar att det gamla HelB:s verksamhet var tänkt att fortsätta i det nya HelB utan några större skillnader, med samma bussar som skulle trafikera samma linjer och rentav ha samma färg. ([69])

(252) Kommissionen anser därför att det nya HelB helt enkelt fortsätter det gamla HelB:s verksamhet och använder det gamla HelB:s tillgångar på samma sätt som det gamla HelB.

11.6 **Slutsats om ekonomisk kontinuitet mellan det gamla och det nya HelB**

(253) Kommissionen drar därför slutsatsen att den enda skillnad som försäljningen av HelB:s verksamhet medfört gäller den juridiska person som det nya HelB tillhör. Det gamla HelB:s verksamhet såldes efter det att kommissionen inlett det formella granskningsförfarandet, och det såldes som en ”going concern” så att alla anställda, tillgångar och avtal fördes över till det nya HelB. Vidare fortsätter det nya HelB det gamla HelB:s verksamhet och använder det gamla HelB:s tillgångar på samma sätt som det gamla HelB gjorde.

([66]) Kommissionens beslut (EU) 2015/1587 av den 7 maj 2015 om det statliga stöd SA.35546 (2013/C) (f.d. 2012/NN) som Portugal har genomfört till förmån för Estaleiros Navais de Viana do Castelo SA (EUT L 250, 25.9.2015, s. 208), punkt 165, och kommissionens beslut 2011/97/EG av den 14 september 2005, statligt stöd C 11/04 (f.d. NN 4/03) – Olympic Airways – omstrukturering och privatisering (EUT L 45, 18.2.2011, s. 1), punkterna 178–183.

([67]) Projekt Viima, motivering rörande försäljningspriset, 21.9.2015.

([68]) Kommissionens beslut (EU) 2015/1826 av den 15 oktober 2014 om det statliga stöd SA.33797 – (2013/C) (f.d. 2013/NN) (f.d. 2011/CP) som Slovakien har genomfört till förmån för NCHZ (EUT L 269, 15.10.2015, s. 71), punkt 163.

([69]) http://svenska.yle.fi/artikel/2015/10/21/helsingforsfullmaktige-godkande-forsaljning-av-bussbolag, senast besökt den 12 oktober 2017.

(254) Dessutom drar kommissionen slutsatsen att försäljningen av HelB anordnades för att kringgå återkravsskyldigheten genom att lämna 2002 års utrustningslån och 2005, 2011 och 2012 års kapitallån i ett ”tomt skal” i det gamla HelB utan tillgångar som kunde täcka dessa lån.

(255) Det pris som betalades för HelB:s verksamhet återspeglar slutligen inte korrekt ett marknadspris på grund av att försäljningen inte genomförts via ett anbudsförfarande och på grund av brister i den värdering som lagts fram av Finland. Även om försäljningspriset för HelB:s verksamhet motsvarade marknadspriset (vilket inte är fallet), skulle detta i sig inte vara tillräckligt för att utesluta ekonomisk kontinuitet eftersom marknadspriset endast är en av de faktorer som ska beaktas (se skäl 217) och det finns andra indikatorer tydligt visar på förekomsten av ekonomisk kontinuitet mellan det gamla och det nya HelB.

(256) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att det föreligger ekonomisk kontinuitet mellan det gamla HelB, som för närvarande går under namnet Helsingfors stads Bussverksamhet Ab (se skäl 47) och det nya HelB.

(257) Som en följd av ovanstående anser kommissionen att den fördel som Finland beviljat det gamla HelB utgör olagligt och oförenligt statligt stöd och att återkravet av detta oförenliga statliga stöd som beviljats det gamla HelB ska utsträckas till att även omfatta verksamhetens nya ägare – det nya HelB. I själva verket fortsätter det nya HelB, eftersom det fortsatt är verksam på marknaden, att gynnas av det statliga stöd som beviljades till förmån för det gamla HelB:s ekonomiska verksamhet och det nya HelB fortsätter således att snedvrida marknaden.

12. **ÅTERKRAV**

(258) Om kommissionen har fastställt att ett stöd är oförenligt med den inre marknaden är den, enligt EUF-fördraget och unionsdomstolarnas etablerade rättspraxis, behörig att besluta att den berörda medlemsstaten ska ändra eller upphäva stödet. ([70]) Unionsdomstolarna har också vid flera tillfällen slagit fast att syftet med en medlemsstats skyldighet att upphäva stöd som kommissionen har betraktat som oförenligt med den inre marknaden är att återställa den situation som rådde innan stödet beviljades. ([71])

(259) Unionsdomstolarna har i detta hänseende fastställt att detta syfte har uppnåtts när stödmottagaren har återbetalat de belopp som beviljats som olagligt stöd och sålunda förlorar de fördelar den åtnjöt i förhållande till sina konkurrenter på den inre marknaden, och den situation som förelåg före utbetalningen av stödet således är återställd. ([72])

(260) I överensstämmelse med rättspraxis gäller enligt artikel 16.1 i rådets förordning (EU) 2015/1589 ([73]) följande: ”Vid negativa beslut i fall av olagligt stöd ska kommissionen besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren”.

(261) Eftersom åtgärderna i fråga har genomförts i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget och ska anses utgöra olagligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden, ska de således återkrävas så att den situation som rådde på marknaden innan stödet beviljades återställs. Återkravet ska omfatta tiden från det datum då stödet ställdes till mottagarens förfogande till det datum då det faktiskt återbetalas. På det belopp som ska återkrävas ska ränta tas ut till dess att det har återbetalats.

12.1 **Åtgärd 1 – 2002 års utrustningslån**

(262) Det stöd som ska återkrävas är lika med summan av

(1) skillnaden mellan a) upplupen ränta, beräknad på grundval av den marknadsmässiga räntesatsen på 12 månaders Euribor plus en marginal på 400 räntepunkter (mellan den 24 maj 2002 och den 23 maj 2012) och 1 000 räntepunkter (mellan den 24 maj 2012 och den 13 januari 2016) och b) den betalda räntan, beräknad på grundval av den faktiska räntan på 12 månaders Euribor plus en marginal på 5 räntepunkter, och

(2) det utestående kapitalbeloppet för lånet som inte återbetalats till ett belopp av 10,7 miljoner euro.

([70]) Domstolens dom av den 12 juli 1973, kommissionen/Tyskland, C-70/72ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.
([71]) Dom av den 21 mars 1990, Belgien/kommissionen, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 66.
([72]) Dom av den 17 juni 1999, Belgien/kommissionen, C-75/97 ECLI:EU:C:1999:311, punkterna 64 och 65.
([73]) Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9).

(263) Stödet beräknat på detta sätt uppgår till 20 190 595 euro (se bilaga). Tidpunkten för beviljande av stödet enligt punkt 1 ovan är det datum då räntan förföll till betalning, dvs. den 31 december varje år under perioden 2002–2015 samt den 13 januari 2016 (den sista dagen av lånet). Tidpunkten för beviljande av stödet enligt punkt 2 ovan är det datum då lånet efterskänktes, dvs. den 13 januari 2016.

12.2 **Åtgärd 2 – 2005 års kapitallån**

(264) Det stöd som ska återkrävas uppgår till skillnaden mellan

(1) den upplupna räntan, beräknad på grundval av den marknadsmässiga räntesatsen, det vill säga a) 8,08 % för ”startlånet” mellan den 1 januari 2005 och den 11 december 2015 och b) 7,70 % för STA:s skuld mellan den 18 april 2006 och den 11 december 2015, och

(2) den ränta som faktiskt betalats, dvs. 0.

(265) Stödet beräknat på detta sätt uppgår till 20 241 255 euro (se bilaga). Tidpunkten för beviljande av stödet är det datum då räntan skulle ha förfallit till betalning om lånet hade beviljats på marknadsvillkor, dvs. den 31 december varje år under perioden 2005–2014 samt den 11 december 2015 (den dag då 2005 års kapitallån konverterades till eget kapital i HelB).

12.3 **Åtgärd 3 – 2011 års kapitallån**

(266) Det stöd som ska återkrävas uppgår till hela lånebeloppet, dvs. 5,8 miljoner euro. Tidpunkten för beviljande av stödet är det datum då lånet beviljades, det vill säga den 31 januari 2011.

12.4 **Åtgärd 4 – 2012 års kapitallån**

(267) Det stöd som ska återkrävas uppgår till hela lånebeloppet, dvs. 8 miljoner euro. Tidpunkten för beviljande av stödet är det datum då lånet beviljades, det vill säga den 23 maj 2012.

12.5 **Ekonomisk kontinuitet**

(268) Med tanke på den ekonomiska kontinuiteten mellan det gamla HelB (numera Helsingfors stads Bussverksamhet Ab) och det nya HelB (fullständigt namn – Helsingfors Busstrafik Ab, tidigare – Viikin Linja Oy), ska skyldigheten att återbetala hela stödbeloppet, som förtecknas i avsnitten 12.1–12.4 ovan) utsträckas till att även omfatta det nya HelB (fullständigt namn – Helsingfors Busstrafik Ab).

12.6 **Klausul om full skadeslöshet**

(269) Kommissionen noterar att bestämmelserna i försäljningsavtalet rörande det gamla HelB och spärrkontoavtalet som håller det nya HelB fullt ut skadeslöst från varje återkrav av statligt stöd (se skäl (46)) faller utanför räckvidden för beslutet om att inleda förfarandet och de har således inte bedömts av kommissionen i detta beslut. Kommissionen erinrar dock om att sådana klausuler enligt fast rättspraxis i sig kan kategoriseras som separata statliga stödåtgärder, och att tillämpningen av liknande klausuler om skadeslöshet kan anses utgöra ett kringgående av återkrav av olagligt och oförenligt statligt stöd.

(270) Kommissionen vill därför betona att för det fall att dessa klausuler om full skadeslöshet helt eller delvis tas i bruk vid någon tidpunkt efter detta beslut, kan kommissionen behöva undersöka inte bara huruvida tillämpningen av dessa klausuler om skadeslöshet utgör ett kringgående av återkravet av det stöd som enligt detta beslut befunnits vara olagligt och oförenligt med den inre marknaden, utan även huruvida sådana klausuler i sig utgör separata statliga stödåtgärder.

13. **SLUTSATS**

(271) Kommissionen konstaterar att Finland olagligen har genomfört stödet enligt åtgärderna 1, 2, 3 och 4 i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

(272) Kommissionen drar slutsatsen att stödet enligt åtgärderna 1, 2, 3 och 4 är oförenligt med den inre marknaden och måste återkrävas från det nya HelB (fullständigt namn – Helsingfors Busstrafik Ab) jämte återkravsränta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd på 54 231 850 euro som Finland olagligen har beviljat enligt stödåtgärderna 1, 2, 3 och 4, i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, till förmån för Helsingfors Busstrafik Ab är oförenligt med den inre marknaden.

Artikel 2

1. Finland ska återkräva det stöd som avses i artikel 1 från stödmottagaren.

2. Med tanke på den ekonomiska kontinuiteten mellan det gamla HelB (numera Helsingfors stads Bussverksamhet Ab) och det nya HelB (fullständigt namn – Helsingfors Busstrafik Ab, tidigare – Viikin Linja Oy), ska skyldigheten att återbetala stödet utsträckas till att även omfatta det nya HelB (fullständigt namn – Helsingfors Busstrafik Ab).

3. På de stödbelopp som ska återkrävas ska ränta tas ut från det datum då de ställdes till stödmottagarens förfogande till det datum då de faktiskt återbetalas.

4. Räntan ska beräknas som kapitaliserad ränta i enlighet med kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 och i enlighet med förordning (EG) nr 271/2008 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004.

Artikel 3

1. Återkravet av det stöd som avses i artikel 1 ska genomföras omedelbart och effektivt.

2. Finland ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader från den dag då det har delgivits.

Artikel 4

1. Inom två månader från den dag då detta beslut har delgivits ska Finland lämna följande uppgifter till kommissionen:

a) Det totala belopp (stödbelopp och återkravsränta) som ska återkrävas från stödmottagaren.

b) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits och som planeras för att följa detta beslut.

c) Dokument som visar att stödmottagaren har anmodats att återbetala stödet.

2. Finland ska hålla kommissionen underrättad om de nationella åtgärder som vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att återkravet av det stöd som avses i artikel 1 har slutförts. På kommissionens begäran ska Finland utan dröjsmål lämna information om de åtgärder som redan har vidtagits och som planeras för att följa detta beslut. Finland ska också lämna detaljerade uppgifter om de stödbelopp och den återkravsränta som redan har återkrävts från stödmottagaren.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Republiken Finland.

Kommissionen får offentliggöra de stödbelopp och den återkravsränta som återkrävts med tillämpning av detta beslut, utan att det påverkar artikel 30 i rådets förordning (EU) 2015/1589.

Utfärdat i Bryssel den 28 juni 2019.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Beräkning av stödbeloppet i Åtgärderna 1 och 2

Åtgärd 1 (2002 års finansieringslån)			
	Utestående kapitalbelopp	Ränteskillnad	Stödbelopp
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
Stöd i ränta			9 490 595
Stöd i efterskänt kapitalbelopp			10 700 000
Stöd totalt			**20 190 595**

Stöd 2 (2005 års kapitallån)			
	Utestående kapitalbelopp (med kapitaliserad ränta)	Ränteskillnad	Stödbelopp
(i) i ”startlånet”			
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

Stöd 2 (2005 års kapitallån)			
	Utestående kapitalbelopp (med kapitaliserad ränta)	Ränteskillnad	Stödbelopp
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
Delsumma startlånet			16 433 579
(ii) STA-skulden			
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
Delsumma STA-skulden			3 807 676
Totalt stöd			**20 241 255**