



Bryssel 18.3.2016  
C(2016) 1613 final

|  |  |
|--|--|
| <p>Tämän päätöksen julkaistusta versiosta on poistettu joitakin tietoja Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 24 ja 25 artiklan, jotka koskevat salassapitovelvollisuutta, nojalla. Poistetut kohdat on merkitty seuraavasti: [...].</p> | <p style="text-align: center;"><b>JULKINEN VERSIO</b></p> <p>Tämä on komission sisäinen asiakirja, joka annetaan käyttöön vain tiedotustarkoituksessa.</p> |
|--|--|

**Asia: Valtiontuki SA.42889 – Suomi**  
**Yksittäinen tuki nesteytetyn maakaasun terminaalille (Hamina)**

Arvoisa ulkoasiainministeri,

**1. MENETTELY**

- (1) Suomen viranomaiset ilmoittivat 19. tammikuuta 2016 Haminan nesteytetyn maakaasun (LNG) terminaalille, jäljempänä 'hanke', myönnettävästä valtiontuesta ilmoitusta edeltävän yhteydenpidon jälkeen.

**2. KUVAUS TOIMENPITEESTÄ**

**2.1. Kuvaus tuesta ja tavoitteesta**

- (2) Suomen työ- ja elinkeinoministeriö aikoo myöntää investointitukea, jonka määrä on 27 660 000 euroa, HaminaKotkan sataman lähelle rakennettavaa pienen kokoluokan LNG-terminaalialla varten. Terminaalin koko on 30 000 m<sup>3</sup>. Tuki myönnetään valtion talousarviosta.
- (3) Hanke sijaitsee Haminassa, Kymenlaaksossa, Etelä-Suomen rannikolla (145 km Helsingistä). HaminaKotkan satama on yksi Euroopan laajuisen liikenneverkon

Ulkoasiainministeri Timo Soini  
Merikasarmi  
PL 176  
FIN-00023 Helsinki

(TEN-T) keskeisistä satamista. Se tarjoaa LNG-säiliöaluksille hyvät yhteydet muihin lähellä oleviin satamiin sekä Helsingin satamaan.

- (4) Hanke sijaitsee Suomen kaasuverkon alueella, ja arvioiden mukaan suurin osa LNG:stä kaasutettaisiin ja toimitettaisiin kaasunjakeluverkkoon. Kaasu kattaisi nykyisen kysynnän osittain, korvaten muita maakaasulähteitä, ja uutta kysyntää. Sitä myytäisiin myös sellaisille verkon ulkopuolisille teollisuuslaitoksille, jotka ovat valmiita vaihtamaan polttoaineeseen LNG:n.
- (5) Suomen muihin kaasuverkon ulkopuolisiin LNG-terminaalihankkeisiin verrattuna käsillä oleva hanke merkitsisi lähinnä energian toimitusvarmuuden parantamista Suomessa lisäämällä kaasuverkkoon toisen kansallisen kaasulähteen.
- (6) LNG:tä myytäisiin myös meri- ja maantieliikenteeseen. Hankkeen ansiosta LNG:tä voitaisiin toimittaa laivoihin ja siten vähentää meriliikenteen ympäristökuormitusta erityisesti Itämerellä. Investoinnin myötä alukset, maantiekuljetukset ja teollisuusyritykset voisivat siirtyä LNG:hen. Suomen viranomaiset ovat hankkeen valtiontuen myöntämispäätöksessään edellyttäneet, että vuoteen 2020 mennessä vähintään 20 prosenttia LNG:stä myydään meriliikenteelle, paitsi jos mahdollinen aikarajan siirtäminen pystytään perustelevaan.
- (7) Hankkeella olisi näin ollen lisäksi myönteisiä ympäristövaikutuksia maailmanlaajuisten ja paikallisten päästöjen (lähinnä CO<sub>2</sub>) vähentyessä. Meri- ja maantieliikenteessä LNG korvaisi lähinnä polttoöljyä. Suomen viranomaisten toimittamien arvioiden mukaan tämä vähentäisi päästöjä alla olevan taulukon mukaisesti.

|                                  |            |
|----------------------------------|------------|
| CO <sub>2</sub>                  | 14 000 t/v |
| SO <sub>2</sub>                  | 2,6 t/v    |
| NO <sub>2</sub> /NO <sub>x</sub> | 231 t/v    |

- (8) Suurin osa hiilidioksidipäästöjen vähennyksistä johtuisi meriliikenteessä käytettävästä puhtaammasta polttoaineesta. CO<sub>2</sub>-päästöjen vähennys olisi raskaaseen polttoöljyyn verrattuna 30 prosenttia ja kevyeen polttoöljyyn verrattuna 25 prosenttia. LNG:n käytöstä ei synny SO<sub>2</sub>-päästöjä tai hiukkasia, ja NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub>-päästöt vähenevät 85 prosenttia polttoöljyyn verrattuna. LNG:llä on merkittävä potentiaali vähäpäästöisenä meriliikenteen polttoaineena, jos asianmukaisin toimin estetään metaanipäästöt.
- (9) LNG-terminaali mahdollistaa biokaasun käytön lisäämisen liikenteessä, sillä samaa infrastruktuuria voidaan tulevaisuudessa käyttää biokaasuun.
- (10) Tuki myönnetään suorana avustuksena, ja se maksetaan erissä todellisten kustannusten perusteella hankkeen edistymisen mukaan.
- (11) Suomen viranomaiset ovat vahvistaneet, että tukea ei myönnetä ennen kuin komissio on antanut myönteisen päätöksen.
- (12) Suomen viranomaiset ovat vahvistaneet, että tuki ei voi kasautua muuntotyypisten, samoihin tukikelpoisiin kustannuksiin myönnettävien tukien kanssa.

- (13) Suomen viranomaiset ovat myös vahvistaneet keskeyttävänsä tuen maksamisen, jos tuensaajalla on vielä käytettävissään aikaisempaa, sääntöjenvastaista tukea, joka on komission päätöksellä (joka koskee joko yksittäistä tukea tai tukiohjelmia) todettu sisämarkkinoille soveltumattomaksi, kunnes tuensaaja on maksanut takaisin tai suorittanut suljetulle tilille sääntöjenvastaisen, sisämarkkinoille soveltumattoman tuen ja takaisinperintäkoron kokonaisuudessaan.
- (14) Tuen oikeusperustana on nesteytetyn maakaasun terminaalien investointituen myöntämisen yleisistä ehdoista annettu valtioneuvoston asetus (707/2013) ja valtionavustuslaki (688/2001).
- (15) Suomen viranomaisten mukaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämiseen liikennettä ja erityisesti meriliikennettä varten liittyy koordinoitongelmia. LNG:n käyttäjien on vaihdettava tekniikkansa käyttäkkeeseen LNG:tä, mutta ne ovat haluttomia toteuttamaan tätä vaihtoa, sillä LNG:n tankkausinfrastruktuuria ei vielä ole. Vaihdon edellyttämät investoinnit voivat olla melko huomattavat ja kalliit ja toteutusaika on pitkä (jopa kaksi vuotta). Infrastruktuuria ei myöskään kehitetä, koska sille ei ole kysyntää, joka varmistaisi, että investointikustannukset saataisiin takaisin. Valtiontuella autettaisiin katkaisemaan ongelmaketju.
- (16) Suomen viranomaisten mukaan myös LNG:n hinnasta tulevaisuudessa on epävarmuutta, mikä puolestaan estää markkinoiden kehittämistä. Koko LNG-asiakaskunta on luotava tyhjästä, ja LNG:n hinnan on puolestaan oltava tarpeeksi kilpailukykyinen, jotta se kannustaisi tekniikan vaihtoon liittyvien investointien toteuttamiseen.
- (17) Vaikka hanke liitetään kaasuverkkoon, ei ole mitään takeita siitä, että sen kapasiteettia tullaan käyttämään, jollei LNG:stä saatavan kaasun hinta ole vertailukelpoinen kaasuverkosta saatavan kaasun hinnan kanssa.
- (18) Suomen viranomaiset katsovat, että edellä mainitut markkinoiden toimintapuutteet ovat sellaiset, että hankkeen rahoitusta ei voida varmistaa pelkästään käyttömaksuilla. Tämän vuoksi valtiontuki on tarpeen ja perusteltua.

## **2.2. Kuvaus hankkeesta**

- (19) Hankkeella pyritään varmistamaan vaihtoehtoinen kaasun lähde suomalaisen kaasuverkkoon ja LNG:n tarjonta liikenteelle. Suomen viranomaisten aikomuksena on kehittää LNG-infrastruktuuriverkko, johon kuuluu kolmesta viiteen pienen kokoluokan LNG-terminaalia.
- (20) Suomen viranomaiset antoivat vuonna 2013 asetuksen, joka koskee hankkeiden valintaa. Asetuksessa säädetään edellytyksistä, joita Suomen viranomaiset soveltavat investointitukea saavien hankkeiden valintaan. Valintakriteereihin sisältyvät hankkeiden sijainti ja hankesuunnitelma. Suomen viranomaiset ovat tähän mennessä valinneet neljä hanketta (Hamina<sup>1</sup>, Rauma<sup>2</sup>; Pori<sup>3</sup> ja Manga<sup>4</sup>).

---

<sup>1</sup> Riippuen käsillä olevasta päätöksestä.

<sup>2</sup> SA.39516, tällä hetkellä ilmoitusta edeltävässä vaiheessa.

<sup>3</sup> SA.39515, komission päätös, annettu 22. syyskuuta 2015.

- (21) Hankkeen rakentajana toimii Haminan Energia Oy.
- (22) Hankkeeseen sovelletaan kolmannen osapuolen pääsyä koskevia sääntöjä ja tariffisääntelyä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/73/EY<sup>5</sup> mukaisesti. Kaikki asiaankuuluvat säännöt on otettu osaksi Suomen lainsäädäntöä.
- (23) Haminan Energia Oy:n on eriytettävä maakaasun kauppa terminaalin omistuksesta ja toiminnasta direktiivin 2009/73/EY mukaisesti niin, että näiden kahden välillä ei ole ristikkäistukia ja kolmansien osapuolten pääsy voidaan toteuttaa.
- (24) Terminaali tarjoaa palveluja kaasun myyjille. Terminaalin kustannukset koostuvat investointikustannuksista, mukaan lukien kohtuullinen tuotto ja toimintakustannukset. Tuottoja ovat terminaalin käyttäjiltä perityt maksut/tariffit, jotka perustuvat säännellyn toiminnan tosiasiallisiin kustannuksiin (pääomamenot<sup>6</sup> ja toimintamenot<sup>7</sup>) ja jotka voivat sisältää kannustimia terminaalin toiminnan parantamiseen ja innovaatioiden edistämiseen jne. ja joihin sisältyy kohtuullinen tuotto investointien ja toiminnan riskitason pohjalta.
- (25) Tariffia määriteltäessä valtiontukena myönnetty määrä vähennetään sääntelyn piiriin kuuluvasta tuottopohjasta. Terminaalin pitäisi yleensä pystyä kattamaan tariffeilla sekä pääoma- että toimintamenoja. Koska sille on myönnetty investointitukea, tuki vähentää pääomamenoja, jotka katetaan tariffeilla. Näin tuki hyödyttää hankkeen kaikkia käyttäjiä alempien tariffien muodossa. Suomen viranomaiset eivät ole toimittaneet tietoja hankkeelle hyväksyttävästä lopullisesta tuottoasteesta, koska kansallinen sääntelyviranomainen ei ole vielä määritellyt sitä. Suomen viranomaiset ovat kuitenkin toimittaneet tietoja arvioidusta tuottoasteesta, jonka ne hyväksyisivät vastaavankaltaisissa hankkeissa valtiontuen myöntämisen jälkeen, ts. noin [...] prosenttia. Tätä lukua käytetään vertailuarvona myös Suomen viranomaisten toimittamissa laskelmissa. Koska hankkeelle sallittuja tariffeja kuitenkin säännellään, Suomen viranomaisilla on täydellinen määräysvalta tuensaajan toiminnan kannattavuuden suhteen ja ne voivat tarkistaa tariffitasoja estääkseen tuensaajaa saamasta valtiontuen kautta liiallista korvausta.
- (26) Terminaalin käytöstä perittävät tariffit, joilla investointikustannukset korvataan, lasketaan hankkeen hyväksytyyn lopulliseen tuottoasteen ja terminaalin käyttöasteen perusteella. Laskelmissa hankkeen nettonykyarvo on 0. Alla olevassa taulukossa esitetään arvioidut tariffitasot ilmoitusajankohtana.

| 100 % :n kapasiteetti |     |       |
|-----------------------|-----|-------|
| Tariffi               | €/t | €/MWh |

<sup>4</sup> SA.39653, vapautettu valtiontukien ilmoittamisvelvoitteista, oikeusperusta: tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti 17 päivänä kesäkuuta 2014 annettu komission asetus (EU) N:o 651/2014.

<sup>5</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/73/EY maakaasun sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä ja direktiivin 2003/55/EY kumoamisesta (EUVL L 211, 14.8.2009, s. 94).

<sup>6</sup> Pääomamenot ovat menoja, joiden tuottama hyöty on pitkäaikainen eikä häviä lyhyessä ajassa. Tällaiset menot ovat luonteeltaan kertaluonteisia ja niissä on kyse käyttöomaisuuden hankinnasta.

<sup>7</sup> Toimintamenot ovat tuotteen, toiminnan tai järjestelmän ylläpitämisestä aiheutuvia jatkuvaluonteisia kustannuksia.

|             |       |       |
|-------------|-------|-------|
| Ilman tukea | [...] | [...] |
| Tuen kanssa | [...] | [...] |

75 %:n kapasiteetti

| Tariffi     | €/t   | €/MWh |
|-------------|-------|-------|
| Ilman tukea | [...] | [...] |
| Tuen kanssa | [...] | [...] |

- (27) Tuottoaste arvioidaan Suomessa maakaasualalla sovellettavan keskimääräisen pääomakustannuksen (WACC) perusteella (siirtoverkonhaltija 6,20–7,50 % ja jakelu 6,20–7,50 %) ottaen huomioon myös kehittymättömille markkinoille rakennettavaan uuteen LNG-terminaaliin liittyvät riskit.
- (28) Suomen viranomaiset toteavat, että komissio on jo hyväksynyt LNG-terminaaleille samantapaisia tuottoasteita (7,37 % Puolan Świnoujścien ja 7,09 % Liettuun Klaipedan terminaalien osalta).
- (29) Tariffitaso vastaa keskimääräistä tasoa hankkeen elinaikana. Tariffitaso on alussa paljon korkeampi, koska kapasiteetin käyttöaste on alhainen ja pääomakustannukset suuret. Kun kapasiteetin käyttöaste paranee, tariffitaso alenee. Koska tuki pienentää terminaalin käyttäjiltä perittävää tariffin määrää, se alentaa tariffeja merkittävästi. Jos LNG-markkinat eivät kuitenkaan kehity odotusten mukaisesti, tariffit ovat korkeammat terminaalin alhaisen käyttöasteen vuoksi.
- (30) Rahoitusvajeen laskennassa käytetty diskonttokorko on 1,53 prosenttia, joka vastaa Suomessa hankkeen valintahetkellä sovellettavaa peruskorkoa lisättynä 100 peruspisteellä.
- (31) Suomen viranomaiset ovat osoittaneet, että tuensaajan parhaimpien arvioiden mukaan LNG:stä saadun kaasun hinnan pitäisi olla suurin piirtein sama kuin verkosta saadun kaasun.

### 2.3. Tuensaaja

- (32) Tuen edunsaaja on Haminan Energia Oy, joka on terminaalin omistaja ja rakentaja. Haminan Energia Oy on suomalainen energiayritys, joka on kokonaan Haminan kaupungin omistama.
- (33) Haminan Energia Oy omistaa 238 km jakeluverkon Haminan alueella, ja se on myös aktiivisesti mukana energian tuotannossa.
- (34) Suomen viranomaisten mukaan Haminan Energia Oy ei ole vaikeuksissa oleva yritys, kun sovelletaan komission tiedonannossa ”Suuntaviivat valtioneudesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen”<sup>8</sup> vahvistettuja kriteerejä.
- (35) Haminan Energia Oy on hakenut tukea ennen työ aloittamista tai lopullista investointipäätöstä. Hakemus kirjattiin työ- ja elinkeinoministeriössä 30.

<sup>8</sup> EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1–28.

kesäkuuta 2014. Valtiontukipäätös tehtiin 10. joulukuuta 2014. Lopullista investointipäätöstä ei ole kuitenkaan vielä tehty. Yritys neuvottelee parhaillaan terminaalin rahoituksen jäljelle jäävästä osasta. Toiminnan on määrä käynnistyä vuonna 2018.

## 2.4. Rahoitus

- (36) Suomen viranomaiset ovat osoittaneet, että hankkeen tukikelpoiset kustannukset ovat 92 200 000 euroa.

|   |      |             |
|---|------|-------------|
| Rakennukset                             | 1,7  | milj. euroa |
| Maa-alue-, raivaus- ja maanrakennustyöt | 14,4 | milj. euroa |
| Koneet ja laitteet                      | 68,2 | milj. euroa |
| Suunnittelu ja muut kustannukset        | 7,9  | milj. euroa |
| Yhteensä                                | 92,2 | milj. euroa |

- (37) Suomen viranomaiset aikovat myöntää tukea 27 660 000 euroa eli 30 prosenttia tukikelpoisista investointikustannuksista. Tukimäärä perustuu useisiin tekijöihin ja muodostaa Suomen viranomaisten laskelmien mukaan sellaisen tukitason, joka on riittävä kannustin käynnistämään investoinnin, mutta ei kuitenkaan tarkoita liiallista korvausta yritykselle. Haminan Energia Oy on hakenut tukea 40 prosenttia tukikelpoisista investointikustannuksista, mutta Suomen viranomaiset hyväksyivät vain 30 prosentin tuki-intensiteetin.
- (38) Tukimäärän määrittämiseksi Suomen viranomaiset toteuttivat herkkyysanalyysin hankkeen käyttökapasiteetin ja LNG:n hinnan perusteella. Investointituen taso määrä otetaan huomioon terminaalien käytöstä perittävissä tariffeissa, ja terminaalien käyttö riippuu myös kaasun myyjien kiinnostuksesta ja viime kädessä LNG:tä tai kaasua ostavista asiakkaista. Loppuasiakkaiden halukkuus ostaa LNG:tä tai kaasua riippuu hinnasta, joka taas riippuu kustannuksista, joita kaasun myyjille koituu LNG:n ostamisesta maailmanmarkkinoilta, sekä terminaalien käytöstä perittävistä tariffeista. Koska tariffeilla on katettava myös pääomakustannukset, tariffit ovat korkeampia, jos terminaalien käyttöaste on alhainen. Näin ollen kaasun hinta loppuasiakkaille riippuu pitkälti LNG:n hinnasta ja terminaalien käyttöasteesta. Herkkyysanalyysi osoitti, millä tariffitasolla terminaali saavuttaisi riittävän käyttöasteen, joka mahdollistaisi Haminan Energia Oy:n investointipäätöksen. Arvioitu tariffien taso ilman tukea ja tuen kanssa on kuvattu edellä johdanto-osan kappaleessa (26).
- (39) Suomen viranomaiset toimittivat komissiolle rahoitusvajelaskelmat kahta eri käyttöasteskenaariota käyttäen: 100-prosenttinen käyttöaste joka vuosi viidennen toimintavuoden jälkeen ja 75-prosenttinen käyttöaste joka vuosi kolmannen toimintavuoden jälkeen. Ilman tukea hankkeen takaisinmaksuaika olisi [...] vuotta ja tuottoaste [...]%. Jos ilman tukea -skenaarion laskelman lähtötariffina on [...] euroa/tonni, 100 prosentin käyttöasteskenaariossa ja [...] vuoden takaisinmaksuajalla, joka [...], hankkeen nettonykyarvo on [...]. Ehdotetun valtiontuen kanssa nettonykyarvo on [...].
- (40) Tukikelpoiset kustannukset todennetaan tukea maksettaessa. Tuki maksetaan toteutuneita kustannuksia vastaan, ja toimivaltaisen todentavan viranomaisen on tarkastettava kokonaismäärästä toteutuneet tukikelpoiset investointikustannukset.

- (41) Tuki kattaa alle 1/3 hankkeen investointikustannuksista ja luo siten tuensaajalle kannusteen supistaa kustannuksia. Lisäksi tuki rajoittuu prosenttiosuuteen sekä tukikelpoisista kustannuksista että kokonaismäärästä. Tämä tarkoittaa sitä, että jos tukikelpoiset kokonaiskustannukset ovat suuremmat kuin tukipäätöksessä mainitut, tukimäärä ei kasvaisi vaan tuen prosenttiosuus vähenisi.

## **2.5. Kilpailunäkökohdat**

- (42) Suomen viranomaisten mukaan uusi satamainfrastruktuuri ei vääristä merkittävästi kilpailua kansallisella, eurooppalaisella tai kansainvälisellä tasolla.
- (43) Tällä hetkellä ainoa siirtoverkonhaltija ja ainoa maakaasun maahantuojaja Suomessa on (osittain valtion omistama) Gasum Oy. Siirtoverkko on 1 288 kilometriä pitkä. Jakeluyhtiöitä on kuitenkin 23, ja jakeluverkkojen pituus on yhteensä 1 941 kilometriä. Kaasun kulutus Suomessa on noin 2 900 miljoonaa kuutiometriä tai 29 TWh vuodessa. Suurin osa kaasusta kulutetaan energialaitoksissa energian tuotantoon (mukaan lukien lämpö ja sähkö) ja loput teollisuudessa.
- (44) Hankkeen kautta toimitetun energian kokonaismäärä olisi noin 1,6 TWh. Sen syöttäminen pelkkään kaasuverkkoon muodostaisi 5,5 prosenttia Suomessa kulutetusta kaasusta. Tuensaaja arvioi kuitenkin, että kaasusta vain noin 31 prosenttia korvaisi nykyistä kaasun käyttöä, ja jäljelle jäävän osan kuluttaisivat verkon ulkopuoliset uudet käyttäjät uusien sopimusten ja kaasuverkkoon mahdollisesti liitettävän uuden lämmön ja sähkön yhteistuotantolaitoksen kautta. Valtaosa uuden LNG-terminaalien asiakkaista on Haminan Energia Oy:n jakeluverkoston nykyisiä ja uusia asiakkaita.
- (45) Suomen viranomaiset katsovat, että uuden kaasulähteen lisääminen kansalliseen kaasuverkkoon lisääisi kilpailua ja jossain määrin suojaisi maahan tuotavan maakaasun hinnankorotuksilta. Lisäksi kaasun loppuasiakkailta olisi vaihtoehtoinen kaasun lähde. LNG-terminaalien käyttöönotto Haminassa loisi näin kilpailua tällä hetkellä ainoalle maakaasun lähteelle. Tulevaisuudessa tilanne voi muuttua suunnitteilla olevan Baltic Connector -yhdysverkon johdosta. Yhdysverkko yhdistäisi Suomen kaasuverkon Euroopan kaasuverkkoon.
- (46) Suomen viranomaisten mukaan niistä polttoainetyypeistä, joita LNG korvaisi verkon ulkopuolisessa teollisuudessa, ei ole saatavissa tietoja, koska tämä perustuisi uusiin, tällä hetkellä vielä tekemättömiin sopimuksiin.
- (47) LNG-terminaalia operoi Hamina LNG Oy, jonka omistavat Haminan Energia Oy (50 %) ja Alexela Group (50 %). Alexela Groupilla on Virossa kaasun vähittäisjakeluverkko nimeltä Gaasienergia AS. Lisäksi se on osallisena Paldiski LNG -hankkeessa Balti Gaas Ou -yrityksessä Virossa.
- (48) Liikenteen osuus LNG:n käytöstä olisi noin 14 prosenttia. LNG korvaisi tieliikenteessä käytettävää dieselöljyä ja bensiiniä sekä meriliikenteessä käytettävää kaasuöljyä, dieselöljyä ja raskasta polttoöljyä.
- (49) Hanke palvelisi sen vuoksi myös meriliikenteen tulevia LNG-tarpeita. Kyseinen LNG-terminaali kilpailisi lähinnä muiden suomalaisten LNG-terminaalien kanssa ja jossain määrin muiden Itämeren ja SECA-alueen LNG-terminaalien kanssa.



- (50) Pohjanmeren ja Itämeren alueen nykyisten LNG-terminaalien ensisijaisena tarkoituksena on toimittaa maakaasua kansallisiin kaasuverkkoihin, ja meriliikenteen nykyinen LNG-kysyntä on toistaiseksi erittäin vähäistä. Hanke palvelee siis tulevaisuuden kysyntää.
- (51) Tällä hetkellä Euroopassa on muutamia suuria LNG-terminaaleja, joilla on määräävä markkina-asema kapasiteetilla laskettuna, ja lisäksi useita pienempiä terminaaleja. Kahden suurimman terminaalin (Zeebrugge ja Rotterdam) yhteenlaskettu osuus on yli 50 prosenttia nykyisestä kapasiteetista (mukaan lukien rakenteilla olevat terminaalit). Nämä terminaalit saattavat kuitenkin toimittaa osan LNG:stä Haminan terminaalisiin, minkä vuoksi ne eivät välttämättä kilpaile suoraan Haminan tai muiden tulevien suomalaisten terminaalien kanssa. Ne voivat jopa hyötyä LNG:n lisääntyneestä tarjonnasta Pohjanmeren ja Itämeren alueella.
- (52) Jos Haminan terminaalien tuotanto suuntautuisi kokonaan meriliikenteeseen, sen markkinaosuus olisi 2 prosenttia, jos laskelmaan sisällytetään sekä jo toiminnassa olevat että vasta rakenteilla olevat terminaalit.
- (53) Suomen viranomaiset toimittivat myös joukon tietoja perinteisen laivapolttoaineen, perinteisten tieliikennepolttoaineiden ja verkon ulkopuolisen teollisuuden käyttämien öljypohjaisten polttoaineiden nykyisistä markkinoista Suomessa. Koska tuki kannustaa LNG:n käyttöön, se vaikuttaa perinteisten polttoaineiden, erityisesti raskaan polttoöljyn, markkinoihin.
- (54) Suomen viranomaisten mukaan LNG:tä ei tällä hetkellä toimiteta Suomessa, joten ei ole myöskään LNG-markkinoita, jotka voisivat vääristyä.

### **3. TOIMENPITEEN ARVIOINTI**

#### **3.1. Tuen olemassaolo**

- (55) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, että *”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.”*
- (56) Tästä seuraa, että jotta toimenpide olisi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, sen on täytettävä seuraavat kumulatiiviset edellytykset:
- toimenpide on jäsenvaltion myöntämä tai myönnetty valtion varoista,
  - toimenpiteestä on etua tukea saavalle yritykselle,
  - toimenpide suosii tiettyä yritystä tai tuotannonalaa (valikoivuus)
  - toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (57) Tässä tapauksessa valtiontuen olemassaoloa on tarkasteltava Haminan Energia Oy:n tasolla, sillä kyseinen yritys on infrastruktuurin rakentaja ja omistaja, ja terminaalien käyttäjien eli kaasun myyjien ja LNG:n loppukäyttäjien tasolla.

### 3.1.1. Tuen olemassaolo Haminan Energia Oy:n tasolla

#### 3.1.1.1. Valtion varat ja valtion toimenpiteeksi katsominen

- (58) Kuten edellä todettiin, hankkeen koko rahoitus eli 27 660 000 euroa tulee julkisista varoista (työ- ja elinkeinoministeriön suorana avustuksena).

#### 3.1.1.2. Taloudellinen etu

- (59) Komissio huomauttaa, että Suomen viranomaisten hankkeelle tarjoama julkinen rahoitus antaa Haminan Energia Oy:lle taloudellisen edun siltä osin kuin toimenpide kattaa osittain ne investointikustannukset, joista Haminan Energia Oy:n olisi muuten pitänyt vastata toteuttaakseen hankkeen.
- (60) Komissio huomauttaa myös, että kustannus-hyötyanalyysiin sisältynyt taloudellinen arviointi osoittaa, että jos hanke ei saisi valtioneuvosta, asetetut tariffit olisivat liian korkeat, jotta varmistettaisiin asianmukainen käyttöaste ja investointi saataisiin takaisin. Tämän vuoksi on epätodennäköistä, että Haminan Energia Oy voisi hankkia investointiin tarvittavan rahoituksen markkinoilta ilman valtioneuvosta.
- (61) Tästä seuraa, että toimenpide antaa Haminan Energia Oy:lle taloudellisen edun.

#### 3.1.1.3. Valikoivuus

- (62) Koska hankkeen julkinen rahoitus myönnetään nimenomaan Haminan Energia Oy:lle, toimenpide on luonteeltaan valikoiva.

#### 3.1.1.4. Vaikutus kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

- (63) Kun jäsenvaltion myöntämä taloudellinen tuki vahvistaa yrityksen asemaa verrattuna muihin unionin sisäisessä kaupassa kilpaileviin yrityksiin, oikeuskäytännön<sup>9</sup> mukaan on katsottava, että tuki vaikuttaa unionin sisäiseen kauppaan. Tämän vuoksi toimenpide vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää kilpailua.
- (64) Kuten edellä johdanto-osan kappaleissa (44)–(53) todettiin, on todennäköistä, että toimenpide vaikuttaa sekä LNG-terminaalien että kaasun toimituslähteiden väliseen kilpailuun. Voidaan olettaa, että toimenpide vaikuttaa kilpailuun meri- ja maaliikenteessä käytettävän LNG:n ja teollisuusprosesseissa käytettävien polttoaineiden osalta. Erityisesti on huomattava, että hankkeen toteutuessa Haminan satama houkuttelee alueen laivoja polttoainetäydennykseen.
- (65) Terminaalin lähistöllä toimivan teollisuuden, jota ei ole vielä liitetty kaasuverkkoon, tasolla hanke voi johtaa siihen, että yritykset siirtyvät nykyisin käyttämästään raskaasta polttoöljystä LNG:hen. LNG saattaa myös tiettyssä määrin korvata maaliikenteessä käytettävän perinteisen polttoaineen.
- (66) Valtioneuvosto antaa Haminan Energia Oy:lle mahdollisuuden rakentaa infrastruktuurin, joka todennäköisesti vahvistaa sen asemaa muihin kilpaileviin

---

<sup>9</sup> Asia T-288/97, Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia v. komissio, ECLI:EU:T:2001:115, 41 kohta; asia C-518/13, Eventech, ECLI:EU:C:2015:9, 66 kohta.

energiayrityksiin verrattuna. Tämän vuoksi on todennäköistä, että toimenpide vaikuttaa kilpailuun.

- (67) Lisäksi toimenpide saattaa vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sillä hanke tuo Suomeen uuden kaasun lähteen, energiaa kaupataan vapaasti rajojen yli ja LNG:tä polttoaineenaan käyttävät laivat voivat tankata koosta riippuen myös Pohjanmeren ja Itämeren alueen naapurimaissa. LNG-terminaalioperaattorille EU:n jäsenvaltiossa myönnetty etu parantaa todennäköisesti sen kykyä kilpailla muiden LNG-terminaalioperaattoreiden kanssa EU:ssa liikenteen houkuttelemiseksi ja markkina- asemansa lujittamiseksi.

### *3.1.2. Tuen olemassaolo ketjun alemmilla tasoilla*

- (68) Kaasukauppaa käyvillä yrityksillä on oltava tasavertainen ja syrjimätön pääsy LNG-infrastruktuuriin ja Hamina LNG Oy:n, jonka on tarkoitus ylläpitää terminaalia, niiltä perimä maksu perustuu säänneltyihin tariffeihin. Näin ollen terminaalin rakentamisen julkinen rahoitus ei näytä antavan etua kaasun myyjille. Joka tapauksessa mahdollinen välillinen tuki kaasun myyjille olisi luonnollista seurausta tuensaajan tuesta eikä se olisi sisämarkkinoiden vastaista.
- (69) Merkittävä osuus LNG:stä tullaan myymään kaasuverkon kautta maaliikenteelle ja maalla toimiville teollisuuskäyttäjille, jotka eivät ole kaasuverkossa. LNG:stä ei ole erityistä hyötyä millekään tietylle teollisuuden haaralle. Kaikki käyttäjät, jotka haluavat siirtyä LNG:hen käyttöön, pystyvät ostamaan ja käyttämään sitä. Vaikka tämä välillinen hyöty muodostaisikin tukea käyttäjien tasolla, se ei alla olevan arvion mukaan aiheuttaisi erityisiä ongelmia sisämarkkinoille soveltuvuuden kannalta.

### **3.2. Soveltuvuus sisämarkkinoille**

- (70) Siinä määrin kuin ilmoitettu toimenpide on valtiontukea, on myös arvioitava, soveltuuko tuki sisämarkkinoille.
- (71) Komissio huomauttaa, että energiainfrastruktuureille myönnettävä tuki kuuluu ympäristönsuojelulle ja energia-alalle vuosiksi 2014–2020 annettujen suuntaviivojen<sup>10</sup>, jäljempänä 'vuoden 2014 suuntaviivat', soveltamisalaan ja arvioidaan niiden mukaisesti.
- (72) Hanke edustaa energiainfrastruktuuria, joka tuo Suomeen uuden kaasulähteen ja edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurien kehittämistä TEN-T-satamassa.
- (73) Kuten edellä johdanto-osan kappaleissa (7)–(8) todetaan, hanke myös edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymistä liikenteessä. Tästä on hyötyä ympäristölle, koska tämä vähentää ilman saastumista ja auttaa EU:ta saavuttamaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteensa, jos asianmukaisin toimin estetään metaanipäästöt.
- (74) Yhdessä muiden pienen kokoluokan LNG-terminaalien kanssa, joiden rakentamista Suomi aikoo kannustaa, hanke muodostaa LNG-terminaalien

---

<sup>10</sup> EUVL C 200, 28.6.2014, s. 1–55.

verkoston, joka pystyy sekä vastaanottamaan LNG:tä että kuljettamaan sitä terminaalien välillä.

- (75) Komissio katsoo vuoden 2014 suuntaviivojen 3.8.1 jakson mukaisesti, että energiainfrastruktuuri hyödyttää sisämarkkinoita ja siten edistää yhteisen edun mukaista tavoitetta.
- (76) Vuoden 2014 suuntaviivojen 207 kohdan mukaisesti komissio tutkii tapauskohtaisesti valtiontuen tarpeellisuuden 206 kohdan soveltamisalan ulkopuolisissa hankkeissa. Komission on otettava arvioinnissaan huomioon: i) missä määrin markkinoiden toimintapuute johtaa tarvittavan infrastruktuurin optimaalista huonompaan tarjontaan; ii) missä määrin infrastruktuuri on avoin kolmansille osapuolille ja tariffisääntelyn kohteena; ja iii) missä määrin se parantaa energian toimitusvarmuutta unionissa.
- (77) Kuten (15)–(18) kohdasta ilmenee, LNG-terminaalien toteuttamiseen liittyy koordinoitongelmia, erityisesti sellaisten LNG-terminaalien osalta, joiden tarkoituksena on toimia myös vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurina. Tämän vuoksi Suomessa ei tällä hetkellä ole yhtään LNG-terminaalia, ja maa on riippuvainen yhdestä ainoasta maakaasun toimituslähteestä. Markkinoilla on näin ollen toimintapuute, joka estää rakentamasta Suomeen markkinaehdoin LNG-terminaaleja, jotka toimivat myös vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuureina.
- (78) Hankkeeseen sovelletaan tariffisääntelyä ja kolmannen osapuolen pääsyä koskevia sääntöjä. Terminaalien toteuttajaan ja omistajaan sovelletaan energian sisämarkkinalainsäädännön mukaisia eriyttämisvaatimuksia.
- (79) Suomessa ei tällä hetkellä ole LNG-terminaalia, ja Suomen viranomaisten analyysi osoittaa, että ilman valtiontukea hankkeen tariffitaso olisi niin korkea, että se alentaisi potentiaalisten kaasu- ja LNG-asiakkaiden halukkuutta ostaa kaasua tai LNG:tä, koska tarjolla on halvempia vaihtoehtoja (usein vähemmän ympäristöystävällisiä).
- (80) Hanke edistää toimitusvarmuutta unionissa, sillä se tuo uuden maakaasun toimituslähteen Suomeen, joka on tällä hetkellä riippuvainen yhdestä ainoasta toimituslähteestä.
- (81) Hanke lujittaa myös LNG-terminaalien verkostoa Pohjanmeren ja Itämeren alueella, koska Haminaan voitaisiin tuoda LNG:tä alueen suuremmista LNG-terminaaleista ja sitä voitaisiin kuljettaa Suomeen rakennettavassa pienten LNG-terminaalien verkostossa.
- (82) Hanke merkitsee Suomelle myös liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria, varsinkin kun HaminaKotkan satama on yksi Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) keskeisistä satamista.
- (83) Komissio päätelee tämän vuoksi, että hanke on tarpeellinen, koska se täyttää vuoden 2014 suuntaviivojen 3.8.2 jakson ja erityisesti sen 207 kohdan vaatimukset.
- (84) Hankkeesta ei ole tehty lopullista investointipäätöstä eikä töitä ole aloitettu. Tuensaajan oli täytettävä hakulomake tuen hakemisen yhteydessä Suomen lainsäädännön mukaisesti. Suomen viranomaisten aikomuksena oli alun alkaen

luoda 3–5 pienen kokoluokan LNG-terminaalien verkosto, ja hankkeille avattiin hakuprosessi. Kuten edellä johdanto-osan kappaleessa (20) todettiin, hanke valittiin osana useamman hankkeen arviointiprosessia, jossa haettiin Suomen tavoitteisiin soveltuvia hankkeita. Erityisiä tavoitteita ovat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittäminen liikenteen alalle ja toimitusvarmuuden turvaaminen. Suomen viranomaisten vastaanottamista hakemuksista käsillä olevan hankkeen katsottiin soveltuvan saamaan investointitukea asetuksessa asetettujen kriteerien pohjalta. Arvioinnissaan viranomaiset tarkastivat, oliko hankeyrityksen hakema tuki määrältään asianmukainen, ja valittujen hankkeiden osalta asiaa tarkasteltiin vielä tarkemmin. Haminan terminaalien tapauksessa tuensaaja oli alun perin hakenut 40 prosentin tuki-intensiteettiä, mutta Suomen viranomaiset hyväksyivät vain 30 prosenttia.

- (85) Suomen viranomaisten mukaan hankkeen vaihtoehtoinen skenaario oli, että LNG-terminaalia ei rakenneta, minkä todistaa se, että [...]. Ilman tukea hankkeen takaisinmaksuaika on [...] vuotta ja tuottoaste [...] %.
- (86) Vuoden 2014 suuntaviivojen 209 kohdan mukaan tariffit ovat ensisijainen keino rahoittaa energiainfrastruktuuria. Suuntaviivojen mukaan valtiontukea voidaan pitää tarkoituksenmukaisena ainoastaan yhteistä etua koskevien hankkeiden, älykkäiden verkkojen ja tukialueilla toteutettavien infrastruktuuri-investointien tapauksessa. Hanke ei kuulu minkään edellä mainitun tapauksen piiriin, joten kyseinen tarkoituksenmukaisuuskriteeri ei täyty.
- (87) Kuten edellä johdanto-osan kappaleessa (26) kuitenkin osoitettiin, ilman valtiontukea terminaalien käytöstä perittävät tariffit olisivat noin kaksinkertaiset. Näin korkea tariffitaso johtaisi niin korkeaan LNG:n loppuhintaan, ettei sitä ostettaisi, ja terminaali jäisi käyttämättä. Koska vain alempi (tuettu) tariffitaso asettaisi LNG:n hinnan arvion mukaan viime kädessä samalle tasolle kuin kaasuverkosta myytävällä kaasulla, kaksi kertaa korkeampi tariffitaso merkitsisi korkeampaa kaasun hintaa. Tällöin LNG-terminaali ei olisi Suomelle toteutuskelpoinen kaasun vaihtoehtoinen lähde, eikä yhteistä etua koskevia tavoitteita saavutettaisi.
- (88) Lisäksi muut LNG:n käyttäjät, kuten kaasuverkkoon liittämätön teollisuus ja liikenne, joutuvat tekemään huomattavia investointeja siirtyäkseen LNG:hen, ja niillä olisi voitava olla varmuus hinnasta, jolla LNG:tä voi tulevaisuudessa ostaa.
- (89) Tästä johtuu, että ilman valtiontukea hankkeen tariffit olisivat liian korkeat hankkeen toteuttamiseksi. Suomen viranomaiset ovat myös selittäneet, että LNG-terminaalien rakentamisesta ei voi määrätä lailla.
- (90) Lisäksi Suomen viranomaiset ovat selittäneet, miksi vaihtoehtoiset polttoaineet eivät ajaisi samaa asiaa kuin LNG. Ensinnäkään mikään muu polttoaine ei varmistaisi vaihtoehtoista kaasun lähdeä Suomessa samalla tavalla. Maantieteellisen sijaintinsa vuoksi Suomi tuo kaasua ainoastaan yhdestä lähteestä, ja sen koko kaasun kulutus on riippuvainen tästä tuonnista.
- (91) Toiseksi biokaasun tuotanto on toistaiseksi liian kehittymätöntä voidakseen olla todellinen vaihtoehto. Komissio toteaa kuitenkin, että jos biokaasumarkkinat kehittyvät, LNG-terminaalien tuoma infrastruktuuria voitaisiin hyödyntää.

- (92) Lisäksi, erityisesti tarkasteltaessa LNG:n käyttöä liikenteen alalla, toimenpiteen voidaan katsoa liittyvän Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2014/94/EU<sup>11</sup>. Direktiivin tavoitteena on varmistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin perustaminen osana kestävästä polttoainestrategiasta ja infrastruktuurin yhteisten teknisten eritelmien täytäntöönpanoa unionissa. Direktiivin johdanto-osassa tunnustetaan LNG:n merkitys erityisesti meriliikenteessä vaihtoehtona vähärikkisille polttoaineille rikkioksidien aiheuttamien ilmansaasteiden vähentämiseksi päästöjen valvonta-alueilla EU:ssa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU<sup>12</sup> mukaisesti. Asia koskee puolta Euroopan lähimerenkulun laivoista. Direktiivissä 2014/94/EU kehoitetaan lisäksi perustamaan tankkauspisteverkosto meri- ja maaliikenteessä käytettävälle LNG:lle.
- (93) Edellä esitetystä seuraa, että valtiontuki hankkeelle on asianmukainen väline hankkeessa tarkoitettujen yleisen edun mukaisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (94) Tämän vuoksi tuki on asianmukainen, ja sillä on vuoden 2014 suuntaviivojen 3.8.3 ja 3.8.4 jakson<sup>13</sup> mukainen kannustava vaikutus.
- (95) Valtiontukitoimenpide on oikeasuhteinen, jos se on suunniteltu siten, että tuen määrä on infrastruktuurin tavoitteiden saavuttamisen kannalta välttämätön vähimmäismäärä.
- (96) Komissio huomauttaa, että Suomen viranomaisten toimittamien laskelmien mukaan Haminan LNG-terminaalin tuki-intensiteetti on suunnitelmien mukaan 30 prosenttia tukikelpoisista investointikustannuksista. Tämä tarkoittaa sitä, että omistajan on rahoitettava loput 70 prosenttia, joten sen edun mukaista on pitää investointikustannukset mahdollisimman pieninä. Myös tuen määrälle on yläraja, mikä tarkoittaa, että Suomen viranomaiset eivät maksa vahvistettua määrää enempää. Lisäksi tuki maksetaan toteutuneiden töiden mukaan vain, kun kustannukset on todennettu.
- (97) Komissio toteaa, että Suomen viranomaiset määrittivät asianmukaisen tuki-intensiteetin herkkyyksianalyysin perusteella ottaen huomioon mahdollisuudet käyttää terminaalin kapasiteettia ja käytettävissä olevat arviot LNG:n hinnoista ja markkinoista. Analyysin tuloksena saatiin tuen vähimmäismäärä, joka kannustaisi investoimaan. Tämä tarkoittaa, että tariffit asetettaisiin sellaiselle tasolle, jolla varmistetaan riittävä arvioitu käyttöaste, jotta Haminan Energia Oy voi tehdä investointipäätöksen.
- (98) Hankkeen rahoitusvajelaskelmassa oli kaksi skenaariota: 100-prosenttinen käyttöaste joka vuosi viidennen toimintavuoden jälkeen ja 75-prosenttinen käyttöaste joka vuosi kolmannen toimintavuoden jälkeen. Arvioidulle tuottoasteella [...] % ja tariffitasolla [...] euroa/tonni (100 % käyttöaste) tai

---

<sup>11</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

<sup>12</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/33/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta (EUVL L 327, 27.11.2012, s. 1).

<sup>13</sup> Vuoden 2014 suuntaviivojen 3.8.4 jakson mukaan tuen kannustavaa vaikutusta arvioidaan 3.2.4 jakson mukaisesti.

[...] euroa/tonni (75 % käyttöaste), hankkeen nettonykyarvo [...], jos investointitukea myönnetään 27 660 000 euroa.

- (99) Valtiontuen arvioinnissa komissio ottaa huomioon Suomen viranomaisten lausumat ja edellä mainitun vakiintuneen oikeuskäytännön ja katsoo, että kaikki investointikustannukset, sellaisina kuin ne on määritelty Suomen lainsäädännössä, voidaan katsoa tukikelpoisiksi, sillä ilman pakollisia kansallisia tai EU:n ympäristönsuojelu- ja teknisiä standardeja yksikään yritys ei ilman valtiontukea uskottavasti toteuttaisi vastaavaa investointia suunnitellun infrastruktuurin erityisluonteen vuoksi.
- (100) Kuten edellä johdanto-osan kappaleissa (27)–(28) on todettu, Suomen viranomaisten laskelmissaan käyttämä tuottoaste vastaa kaasun siirtoverkonhaltijoiden ja jakelijoiden tuottoasteita Suomessa. Vaikka arvioitu tuottoaste on hieman korkeampi kuin komission hyväksymä taso Puolan Świnoujściessa ja Liettuan Klaipedassa, se vastaa Porin hankkeen tasoa<sup>14</sup> ja tasoa, jota käytetään valittaessa pieniä LNG-hankkeita kehitettäväksi Suomessa, ja näiden kannattavuuslaskelmissa.
- (101) Päätelmänään komissio katsoo, että tuki on oikeasuhteinen vuoden 2014 suuntaviivojen 3.8.5 jakson mukaisesti.
- (102) Koska hankkeeseen sovelletaan sisämarkkinasääntelyä, se ei johda kilpailuun ja kauppaan kohdistuviin kohtuuttomiin kielteisiin vaikutuksiin vuoden 2014 suuntaviivojen 3.8.6 jakson mukaisesti.
- (103) Tämän perusteella hanke täyttää kaikki vaatimukset energiainfrastruktuurille myönnettävästä tuesta mainittujen suuntaviivojen mukaisesti.

### **3.3. Päätelmät**

- (104) Komissio päättelee edellä esitettyjen seikkojen perusteella, että ilmoitettu valtiontuki soveltuu sisämarkkinoille vuoden 2014 suuntaviivojen mukaisesti.

## **4. PÄÄTELMÄT**

Komissio on tämän vuoksi päättänyt olla vastustamatta tukea sillä perusteella, että se soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

Jos tämä kirje sisältää luottamuksellisia tietoja, joita ei saa julkistaa, tästä on ilmoitettava komissiolle viidentoista työpäivän kuluessa kirjeen vastaanottamisesta. Jos komissio ei saa perusteltua pyyntöä määräajassa, se katsoo saaneensa suostumuksen kirjeen julkistamiseen kokonaisuudessaan ja sen julkaisemiseen todistusvoimaisella kielellä osoitteessa <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

---

<sup>14</sup> SA.39515, komission päätös, annettu 22. syyskuuta 2015

Pyyntö olisi lähetettävä sähköisesti seuraavaan osoitteeseen:

European Commission  
Directorate-General Competition  
State Aid Greffe  
B-1049 Brussels  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Kunnioitavasti  
Komission puolesta

Margrethe VESTAGER  
Komission jäsen