



Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

58e jaargang

10 april 2015

Inhoud

II Mededelingen

MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

Europese Commissie

2015/C 116/01	Goedkeuring van steunmaatregelen van de staten op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie — Gevallen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt ⁽¹⁾	1
2015/C 116/02	Goedkeuring van steunmaatregelen van de staten op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie — Gevallen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt ⁽²⁾	8

V Adviezen

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

Europese Commissie

2015/C 116/03	Steunmaatregelen van de staten — Finland — Steunmaatregel SA.33846 (2015/C) (ex 2014/NN) (ex 2011/CP) — Helsingin Bussiliikenne Oy — Uitnodiging tot het indienen van opmerkingen overeenkomstig artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ⁽¹⁾	22
2015/C 116/04	Steunmaatregelen van de staten — Verenigd Koninkrijk — Steunmaatregel SA.38762 (2015/C) (ex 2014/N) — Investeringscontract voor de ombouw van de elektriciteitscentrale van Lynemouth tot een biomassacentrale — Uitnodiging om, overeenkomstig artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, opmerkingen in te dienen. ⁽¹⁾	52

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

⁽²⁾ Voor de EER relevante tekst, behalve voor de producten die onder bijlage I van het Verdrag vallen

II

(Mededelingen)

MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE
EUROPESE UNIE

EUROPESE COMMISSIE

**Goedkeuring van steunmaatregelen van de staten op grond van de artikelen 107 en 108 van het
Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie****Gevallen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt**

(Voor de EER relevante tekst)

(2015/C 116/01)

Datum waarop het besluit is genomen	02.03.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.38536 (2014/N)	
Lidstaat	Frankrijk	
Regio	DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER	Artikel 107, lid 3, onder a)
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Aide fiscale à l'investissement outre-mer (investissements productifs)	
Rechtsgrondslag	<p>Article 199 undecies A du code général des impôts (CGI); articles 46 AG undecies à 46 AG quindecies de l'annexe III au CGI; article 18-0 bis de l'annexe IV au CGI; BOI-IR-RICI-80-20120912.</p> <p>Article 199 undecies B du CGI modifié par l'article 21 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014; articles 95K à 95V de l'annexe II au CGI; article 18-0 bis A de l'annexe IV au CGI; BOI-BIC-RICI-20-10-10-20120912.</p> <p>Article 217 undecies du CGI modifié par l'article 21 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014; articles 140 quater à 140 quaterdecies de l'annexe II au CGI; article 46 quater - 0 ZZ ter de l'annexe III au CGI; BOI-IS-GEO-10-30-20130207.</p> <p>Article 244 quater W du CGI créé par l'article 21 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014; décrets, arrêtés et Bulletins officiels des finances publiques en cours de rédaction (dispositions applicables sous réserve de l'approuvé communautaire); articles 199 ter U et 220 Z quater du CGI (créé par l'article 21 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014).</p>	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Regionale ontwikkeling, Ultraperifere gebieden en eilanden in de Egeïsche zee	
Vorm van de steun	Belastingvermindering	

Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 2 415 (in miljoen) Jaarbudget: EUR 805 (in miljoen)
Maximale steunintensiteit	—
Looptijd (periode)	tot 31.12.2017
Economische sectoren	Alle economische sectoren komen voor steun in aanmerking
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	SGAE 68 rue de Bellechasse 75700 PARIS
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	5.3.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.38713 (2014/N)	
Lidstaat	Italië	
Regio	ORISTANO	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Declaratoria della eccezionalità della moria ittica che ha interessato lo Stagno di Santa Giusta nel mese di luglio 2013.	
Rechtsgrondslag	Legge Regionale 14 aprile 2006, n. 3 recante „Disposizioni in materia di pesca” ed in particolare l’art. 11 della stessa. DECRETO N. 130/DecA/8 DEL 11.02.2014 „Declaratoria della eccezionalità della moria ittica che ha interessato lo Stagno di Santa Giusta nel mese di luglio 2013”. Decreto dell’Assessore dell’Agricoltura e Riforma Agro-pastorale n. 85 dell’11 agosto 2009 Criteri e modalità per l’attuazione e la gestione del Fondo di Solidarietà Regionale della Pesca (art. 11, Legge Regionale 14 aprile 2006, n. 3, escluso comma 4) „Orientamenti per l’esame degli aiuti di Stato nel settore della Pesca e dell’acquacoltura”, pubblicati nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione europea serie C n. 84 del 3 aprile 2008	
Type maatregel	Individuele steun	società cooperativa pescatori Santa Giusta
Doelstelling	Vergoeding schade veroorzaakt door natuurrampen	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 0,0545 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	100 %	

Looptijd (periode)	—
Economische sectoren	Visserij
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Regione Autonoma della Sardegna — Assessorato dell'Agricoltura e riforma agro-pastorale via Pessagno 4 — 09126 Cagliari
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	02.03.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.38823 (2015/NN)	
Lidstaat	Portugal	
Regio	MADEIRA	Artikel 107, lid 3, onder a)
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Taxa reduzida do imposto especial de consumo (IEC) aplicada ao „Rum da Madeira” e aos licores produzidos e consumidos na Região Autónoma da Madeira	
Rechtsgrondslag	Nos termos da Decisão N.º 376/2014/UE do Conselho de 12 de junho de 2014 (OJ L 182, 21.6.2014, p. 1), adotada na base do artigo 349 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), em derrogação ao artigo 110.º do TFUE, Portugal é autorizado a aplicar uma taxa reduzida do imposto especial sobre o consumo do rum e dos licores produzidos e consumidos na Região Autónoma da Madeira a qual pode ser inferior à taxa mínima do imposto especial sobre o consumo de álcool prevista na Directiva 92/84/CEE, mas não pode ser inferior em mais de 75 % à taxa nacional normal do imposto especial sobre o consumo de álcool. A Decisão é aplicável entre 1 de julho de 2014 e 31 de dezembro de 2020.	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Regionale ontwikkeling, Ultraperifere gebieden en eilanden in de Egeïsche zee	
Vorm van de steun	Verlaging belastingtarief	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 24,4 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	75 %	
Looptijd (periode)	01.07.2014 — 31.12.2020	
Economische sectoren	Vervaardiging van gedistilleerde dranken door distilleren; rectificeren en mengen	

Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Região Autónoma da Madeira através da Secretaria Regional do Plano e Finanças Avenida Arriaga, 9004-528 — Funchal
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	29.10.2014	
Nummer van de steunmaatregel	SA.38964 (2014/N)	
Lidstaat	Spanje	
Regio	MURCIA	Artikel 107, lid 3, onder c)
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	PREMURSA THEME-PARK, S.A. MU/1342/P02	
Rechtsgrondslag	Ley 50/85, de 27 de diciembre de incentivos regionales para la corrección de desequilibrios económicos interterritoriales. Real Decreto 899/2007, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento los incentivos regionales de desarrollo de la ley 50/1985 de 27 de diciembre. Real Decreto 165/2008, de 8 de febrero, por el que se delimita la Zona de Promoción Económica de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.	
Type maatregel	Individuele steun	PREMURSA THEME-PARK, S.A.
Doelstelling	Regionale ontwikkeling	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 16,955 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	7,88 %	
Looptijd (periode)	vanaf 12.06.2014	
Economische sectoren	Pret- en themaparken	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas Paseo de la Castellana 162, 28071 Madrid	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	07.01.2015
Nummer van de steunmaatregel	SA.39355 (2014/N)

Lidstaat	Verenigd Koninkrijk	
Regio	—	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Waterborne Freight Grant (WFG) scheme	
Rechtsgrondslag	Transport Act 2000, Part 5, Section 272. Scotland Act 1998 Order 2003. Transport (Scotland) Act 2001, Part 4, Section 71.	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Milieubescherming, Sectorale ontwikkeling	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: GBP 10 (in miljoen) Jaarbudget: GBP 2 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	30 %	
Looptijd (periode)	01.04.2015 — 31.03.2020	
Economische sectoren	Zee- en kustvaart; goederenvervoer	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department for Transport 33 Horseferry Road, London SW1P 4DR Scottish Government Victoria Quay, Edinburgh, EH6 6QQ	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	13.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39870 (2014/N)	
Lidstaat	Italië	
Regio	LAZIO	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Mabo Prefabbricati S.p.A. in A.S.	
Rechtsgrondslag	<p>A) D.L. 30-1-1979, N. 26 (convertito in L. 3-4-1979, N. 95), Provvedimenti urgenti per l'amministrazione straordinaria di grandi imprese in crisi (cfr. art. 2-bis);</p> <p>B) D.M. 23-12-2004, N. 319, Regolamento recante le condizioni e le modalità di prestazione della garanzia statale sui finanziamenti a favore delle grandi imprese in stato di insolvenza, ai sensi dell'art. 101 del D. Lgs. 8 luglio 1999, n. 270;</p> <p>C) D.L. 23-12-2003, N. 347 (convertito in L. 18-2-2004, N. 39), Misure urgenti per la ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza;</p> <p>D) D. LGS. 8-7-1999, N. 270, Nuova disciplina delle grandi imprese in stato di insolvenza, a norma dell'art. 1 della legge 30 luglio 1998, n. 274.</p>	

Type maatregel	ad-hoc steun	Mabo Prefabbricati S.p.A. in A.S.
Doelstelling	Redding ondernemingen in moeilijkheden	
Vorm van de steun	Garantie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 7,2487 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	0 %	
Looptijd (periode)	—	
Economische sectoren	Vervaardiging van andere niet-metaalhoudende minerale producten	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Ministero dello Sviluppo Economico via Veneto 33 Roma	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	05.03.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.40351 (2014/N)	
Lidstaat	Spanje	
Regio	—	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Seguridad de los atuneros vascos en el Océano Índico	
Rechtsgrondslag	ACUERDO DE CONSEJO DE GOBIERNO POR LA QUE SE CONCEDE A ECHEBASTAR FLEET, ATUNSA, PEVASA, INPESCA Y ALBACORA UNA SUBVENCIÓN DIRECTA PARA CONTRIBUIR A GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS ATUNEROS CONGELADORES CON BASE EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Overige	
Vorm van de steun	Overige	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 1,22 (in miljoen) Jaarbudget: EUR 1,22 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	25 %	
Looptijd (periode)	22.12.2014 — 31.12.2014	

Economische sectoren	Alle economische sectoren komen voor steun in aanmerking
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	GOBIERNO VASCO. Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad C/Donostia-San Sebastian 1. 01010
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	25.02.2015
Nummer van de steunmaatregel	SA.40535 (2015/N)
Lidstaat	Duitsland
Regio	DEUTSCHLAND —
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Bundesrahmenregelung für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung kleiner und mittlerer Unternehmen in Schwierigkeiten
Rechtsgrondslag	Bundesrahmenregelung für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung kleiner und mittlerer Unternehmen in Schwierigkeiten
Type maatregel	Regeling —
Doelstelling	Steun voor de redding en herstructurering van ondernemingen in moeilijkheden
Vorm van de steun	Overige
Begrotingsmiddelen	—
Maximale steunintensiteit	100 %
Looptijd (periode)	01.03.2015 — 31.12.2020
Economische sectoren	Alle economische sectoren komen voor steun in aanmerking
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Bund, Länder, Kommunen, andere öffentl. Stellen
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Goedkeuring van steunmaatregelen van de staten op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

Gevallen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt

(Voor de EER relevante tekst, behalve voor de producten die onder bijlage I van het Verdrag vallen)

(2015/C 116/02)

Datum waarop het besluit is genomen	11.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.38102 (2014/NN)	
Lidstaat	Cyprus	
Regio	Cyprus	Artikel 107, lid 3, onder c)
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Επέκταση του υφιστάμενου καθεστώτος φορολόγησης γεωργικού πετρελαίου, για κάλυψη και του γεωργικού πετρελαίου κίνησης για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για γεωργικούς σκοπούς.	
Rechtsgrondslag	Regulations of 2003 on the granting of tax exempted motor fuel for agricultural purposes (Regulation 50/2003) of the Republic of Cyprus	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Sectorale ontwikkeling, Belastingvrijstellingen overeenkomstig Richtlijn 2003/96/EG in visserij en aquacultuur (art. 24 Verord. (EG) nr. 736/2008), Belastingvrijstelling overeenkomstig Richtlijn 2003/96/EG, Werkgelegenheid, Opheffing ernstige verstoring in de economie	
Vorm van de steun	Verlaging belastingtarief	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 86,57 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	100 %	
Looptijd (periode)	—	
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Τμήμα Τελωνείων & Υπηρεσία Φ.Π.Α. Υπουργείο Οικονομικών, 1439 Λευκωσία	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	29.07.2014
Nummer van de steunmaatregel	SA.38298 (2014/N)

Lidstaat	Italië	
Regio	CAMPANIA	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	„Olio Dante S.p.A.”	
Rechtsgrondslag	Legge 23 dicembre 1996, n. 662 — articolo 2, comma 132. Legge 19 dicembre 1983, n. 700 — articolo 3, come modificata dalla Legge 2 dicembre 2005, n. 248 — articolo 10-ter. Deliberazione n. 65/2009 del CIPE del 31 luglio 2009	
Type maatregel	Individuele steun	Il soggetto proponente è Industria Olearia Biagio Mataluni s.r.l. (IOBM)Il soggetto attuatore è la New.co. denominata Olio Dante S.p.A.
Doelstelling	Investerings in verwerking en afzet	
Vorm van de steun	—	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 15 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	Maatregel die geen steun vormt	
Looptijd (periode)	29.07.2014 — 29.07.2022	
Economische sectoren	Vervaardiging van voedingsmiddelen	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	ISA S.p.A. Via Palestro n. 65 00185 Roma	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	17.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39562 (2014/N)	
Lidstaat	Polen	
Regio	—	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Dopłaty do składek z tytułu ubezpieczenia upraw rolnych i zwierząt gospodarskich oraz częściowego dofinansowania odszkodowań wypłacanych producentom rolnym w związku z suszą	
Rechtsgrondslag	1) ustawa z dnia 7 lipca 2005r. o ubezpieczeniach upraw rolnych i zwierząt gospodarskich, 2) projekt ustawy o zmianie o ubezpieczeniach upraw rolnych i zwierząt gospodarskich	

Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Verzekeringspremies	
Vorm van de steun	Gesubsidieerde diensten	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: PLN 2 600 (in miljoen) Jaarbudget: PLN 200,7 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	65 %	
Looptijd (periode)	tot 31.12.2020	
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, ul. Wspólna 30, 00-930 Warszawa	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	19.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39618 (2014/N)	
Lidstaat	Frankrijk	
Regio	—	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Aides aux investissements dans les exploitations agricoles liés à la production agricole primaire	
Rechtsgrondslag	Articles L. 621-1 et suivants du code rural et de la pêche maritime, articles L. 1511-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, articles D. 684-1 et suivants du code rural et de la pêche maritime. Les services de l'État gestionnaires d'aides, les collectivités territoriales ainsi que les établissements et autres organismes publics compétents peuvent accorder des aides sur la base du présent régime d'aide cadre. Les références mentionnées ci-dessus ne sont donc pas exhaustives.	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Investerings in landbouwbedrijven	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie, Rentesubsidie, Versmalling belastinggrondslag, Verlaging belastingtarief	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 900 (in miljoen) Jaarbudget: EUR 150 (in miljoen)	

Maximale steunintensiteit	75 %
Looptijd (periode)	19.02.2015 — 31.12.2020
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, Direction générale des politiques agricole, agroalimentaire et des territoires 3 rue Barbet de Jouy 75349 Paris 07 SP
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapd, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	04.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39744 (2014/N)	
Lidstaat	Ierland	
Regio	IRELAND	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Investments improving the Resilience and Environmental value of Forestry: Woodland Improvement	
Rechtsgrondslag	Regulation of the European Parliament and of the Council on Support for the Rural Development by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor investeringen ter verbetering van de veerkracht en de milieuwaarde van bosecosystemen	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 6,75 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	100 %	
Looptijd (periode)	01.01.2015 — 31.12.2020	
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department of Agriculture, Food and the Marine Agriculture House, Kildare Street, Dublin 2	

Andere informatie	—
-------------------	---

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	04.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39783 (2014/N)	
Lidstaat	Ierland	
Regio	IRELAND	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Afforestation and Creation of Woodlands	
Rechtsgrondslag	Regulation of the European Parliament and of the Council on support for rural development by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor bebossing en de aanleg van beboste gronden	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 199,49 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	100 %	
Looptijd (periode)	01.01.2015 — 31.12.2020	
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ, Bosbouw en de exploitatie van bossen	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department of Agriculture, Food and the Marine Agriculture House, Kildare Street, Dublin 2.	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	04.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39784 (2014/N)	
Lidstaat	Ierland	
Regio	IRELAND	—

Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Investments in Infrastructure: Forest Road Scheme	
Rechtsgrondslag	Regulation of the European Parliament and of the Council on Support for the Rural Development by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor infrastructuurinvesteringen voor de ontwikkeling, modernisering of aanpassing van de bosbouw, Bosbouw	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 30,6 (in miljoen) Jaarbudget: EUR 5 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	100 %	
Looptijd (periode)	01.01.2015 — 31.12.2020	
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department of Agriculture, Food and the Marine Agriculture House, Kildare Street, Dublin 2	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)|(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	04.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39785 (2014/N)	
Lidstaat	Ierland	
Regio	IRELAND	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Reconstitution Scheme	
Rechtsgrondslag	Regulation of the European Parliament and of the Council on Support for the Rural Development by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor de preventie en het herstel van schade aan bossen als gevolg van bosbranden, natuurrampen, ongunstige weersomstandigheden die met een natuurramp kunnen worden gelijkgesteld, andere ongunstige weersomstandigheden, plantenplagen en rampzalige gebeurtenissen	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	

Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 4,668 (in miljoen)
Maximale steunintensiteit	100 %
Looptijd (periode)	01.01.2015 — 31.12.2020
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department of Agriculture, Food and the Marine Agriculture House, Kildare Street, Dublin 2
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapd, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	04.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39786 (2014/N)	
Lidstaat	Ierland	
Regio	IRELAND	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Investments improving the Resilience and Environmental value of Forestry: NeighbourWood Scheme	
Rechtsgrondslag	Regulation of the European Parliament and of the Council on Support for the Rural Development by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor investeringen ter verbetering van de veerkracht en de milieuwaarde van bosecosystemen	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 1,05 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	100 %	
Looptijd (periode)	01.01.2015 — 31.12.2020	
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ	

Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department of Agriculture, Food and the Marine Agriculture House, Kildare Street, Dublin 2
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	04.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39787 (2014/N)	
Lidstaat	Ierland	
Regio	IRELAND	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Investments improving the Resilience and environmental value of Forests: Native Woodland Conservation Scheme	
Rechtsgrondslag	Regulation of the European Parliament and of the Council on Support for the Rural Development by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor investeringen ter verbetering van de veerkracht en de milieuwaarde van bosecosystemen	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 7,258 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	100 %	
Looptijd (periode)	01.01.2015 — 31.12.2020	
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department of Agriculture, Food and the Marine Agriculture House, Kildare Street, Dublin 2	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	04.02.2015
Nummer van de steunmaatregel	SA.39788 (2014/N)

Lidstaat	Ierland	
Regio	IRELAND	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Knowledge Transfer and Information Actions	
Rechtsgrondslag	Regulation of the European Parliament and of the Council on Support for the Rural Development by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor acties inzake kennisoverdracht en voorlichting in de bosbouwsector	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 8,7 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	100 %	
Looptijd (periode)	01.01.2015 — 31.12.2020	
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department of Agriculture, Food and the Marine Agriculture House, Kildare Street, Dublin 2	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	04.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39789 (2014/N)	
Lidstaat	Ierland	
Regio	IRELAND	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Setting up of Producer Groups	
Rechtsgrondslag	Regulation of the European Parliament and of the Council on Support for the Rural Development by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Aanloopsteun voor producentengroeperingen en -organisaties in de bosbouwsector	

Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 0,3 (in miljoen)
Maximale steunintensiteit	100 %
Looptijd (periode)	01.01.2015 — 01.12.2020
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department of Agriculture, Food and the Marine Agriculture House, Kildare Street, Dublin 2
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	04.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39790 (2014/N)	
Lidstaat	Ierland	
Regio	IRELAND	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Innovative Forest Technology	
Rechtsgrondslag	Regulation of the European Parliament and of the Council on Support for the Rural Development by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor investeringen in bosbouwtechnologieën en in de verwerking, mobilisering en afzet van bosbouwproducten	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 0,9 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	40 %	
Looptijd (periode)	01.01.2015 — 31.12.2020	
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ	

Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department of Agriculture, Food and the Marine Agriculture House, Kildare Street, Dublin 2
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	04.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39791 (2014/N)	
Lidstaat	Ierland	
Regio	IRELAND	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Forest Environment and Climate Services: Forest Genetic Reproductive Material	
Rechtsgrondslag	Regulation of the European Parliament and of the Council on Support for the Rural Development by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor bosmilieu- en klimaatdiensten en bosinstandhouding	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 0,42 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	50 %	
Looptijd (periode)	01.01.2015 — 31.12.2020	
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department of Agriculture, Food and the Marine Agriculture House, Kildare Street, Dublin 2	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	04.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39792 (2014/N)	

Lidstaat	Ierland	
Regio	IRELAND	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Forest Management Plans	
Rechtsgrondslag	Regulation of the European Parliament and of the Council on Support for the Rural Development by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor de opstelling van bosbeheerplannen	
Vorm van de steun	Rechtstreekse subsidie	
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: EUR 1,8 (in miljoen)	
Maximale steunintensiteit	100 %	
Looptijd (periode)	01.01.2015 — 31.12.2020	
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ	
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Department of Agriculture, Food and the Marine Agriculture House, Kildare Street, Dublin 2	
Andere informatie	—	

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum waarop het besluit is genomen	10.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39878 (2014/N)	
Lidstaat	Verenigd Koninkrijk	
Regio	NORTHERN IRELAND	Artikel 107, lid 3, onder c)
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Beef and Sheep Meat Sector Improvement Scheme (Northern Ireland) 2015	
Rechtsgrondslag	Livestock Marketing Commission Act (Northern Ireland) 1967 (Chapter 21 and Part 1 of the Schedule) Livesock and Meat Commission (Levy)(No.2) Regulations (Northern Ireland) 2003	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor acties inzake kennisoverdracht en voorlichting in de landbouwsector, Steun voor afzetbevorderingsmaatregelen voor landbouwproducten	

Vorm van de steun	Gesubsidieerde diensten
Begrotingsmiddelen	Totaalbudget: GBP 9,3 (in miljoen) Jaarbudget: GBP 1,5 (in miljoen)
Maximale steunintensiteit	100 %
Looptijd (periode)	01.04.2015 — 31.03.2021
Economische sectoren	LANDBOUW; BOSBOUW EN VISSERIJ, Teelt van gewassen; veeteelt; jacht en diensten in verband met deze activiteiten
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	The Livestock and Meat Commission for Northern Ireland (LMC) 31 Ballinderry Rd, Lisburn, County Antrim BT28 2SL, Northern Ireland Department of Agriculture and Rural Development (Northern Ireland) Food Policy, Room 132, Dundonald House, Upper Newtownards Road, Ballymiscaw, Belfast BT4 3SB
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Datum waarop het besluit is genomen	05.02.2015	
Nummer van de steunmaatregel	SA.39957 (2014/N)	
Lidstaat	Italië	
Regio	ITALIA	Gemengd
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Metodo di calcolo dell'elemento di aiuto connesso alle garanzie rilasciate da ISMEA	
Rechtsgrondslag	Decreto Legislativo n. 102 del 29 marzo 2004, articolo 17	
Type maatregel	Regeling	—
Doelstelling	Steun voor investeringen in verband met de verwerking en de afzet van landbouwproducten, Steun voor met de primaire landbouwproductie verband houdende investeringen in materiële activa of immateriële activa op landbouwbedrijven	
Vorm van de steun	Garantie	
Begrotingsmiddelen	—	
Maximale steunintensiteit	0 %	
Looptijd (periode)	21.01.2015 — 31.12.2020	

Economische sectoren	Teelt van gewassen; veeteelt; jacht en diensten in verband met deze activiteiten
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	ISMEA Via Nomentana 183 — 00161, Roma
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrappt, is beschikbaar op site:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

V

*(Adviezen)***PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET
GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID****EUROPESE COMMISSIE****STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN — FINLAND****Steunmaatregel SA.33846 (2015/C) (ex 2014/NN) (ex 2011/CP) — Helsingin Bussiliikenne Oy****Uitnodiging tot het indienen van opmerkingen overeenkomstig artikel 108, lid 2, van het Verdrag
betreffende de werking van de Europese Unie****(Voor de EER relevante tekst)**

(2015/C 116/03)

De Commissie heeft Finland bij schrijven van 16 januari 2015, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ten aanzien van bovengenoemde steunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt, maken door deze binnen een maand vanaf de datum van deze bekendmaking te zenden aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie Staatssteun
1049 Brussel
België
Faxnr.: + 32-2-296-1242
E-mail: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Deze opmerkingen zullen ter kennis van Finland worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

TEKST VAN DE SAMENVATTING

DE PROCEDURE

Op 31 oktober 2011 en 15 november 2011 ontving de Commissie een klacht die was ingediend door Nobina Sverige AB, Nobina Finland Oy en Nobina AB (hierna „de klagers” genoemd) met betrekking tot mogelijke staatssteun aan de busonderneming Helsingin bussiliikenne Oy (hierna „HelB” genoemd).

Er werd informatie met de Finse autoriteiten en de klagers uitgewisseld in februari, mei, juli, september en oktober 2012, in januari, februari, mei, juni, juli, oktober, november en december 2013, en in januari, maart, april, oktober en november 2014.

BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGELEN TEN AANZIEN WAARVAN DE COMMISSIE DE PROCEDURE INLEIDT

HelB is voor 100 % eigendom van de gemeente Helsinki (hierna „de gemeente” genoemd). De onderneming werd op 1 januari 2005 opgericht door middel van de aankoop van activa en passiva van HKL Bussiliikenne — een afzonderlijk bedrijfsonderdeel van de gemeente — door de vervoersonderneming van de gemeente, Suomen Turistiauto Oy (hierna „STA” genoemd). Volgens de klagers zouden HelB en/of haar voorgangers, HKL Bussiliikenne en STA, in de periode 1994-2012 via een aantal maatregelen staatssteun hebben ontvangen.

i) De klagers betogen allereerst dat de gemeente HelB en haar voorgangers niet verplichtte een rendement te behalen dat een particuliere investeerder normaliter wel van zijn investering zou verlangen.

ii) De klagers zijn ook van mening dat er sprake was van staatssteun bij een aantal leningen die door de gemeente aan HelB en/of haar voorgangers waren toegekend tegen een rente die volgens de klagers lager was dan de marktvoorwaarden:

— in mei 2002 verstrekte de gemeente aan HKL bussiliikenne een lening van 14,5 miljoen EUR voor de aanschaf van materieel voor het busvervoer. De rente op de lening werd vastgesteld op het 12-maands Euribor-tarief plus een opslag van 0,05 %.

— op 1 januari 2005, toen HelB werd opgericht, verstrekte de gemeente de onderneming een „kapitaallening” van 15,9 miljoen EUR tegen een rente van 6 %. Voorts verstrekte de gemeente HelB op 31 januari 2011 en 23 mei 2012 twee „kapitaalleningen” ten bedrage van respectievelijk 5,8 miljoen EUR en 8 miljoen EUR, tegen een rentevoet van 6 %.

iii) Ten slotte zijn de klagers van mening er ook sprake was van staatssteun in de vorm van te lage prijzen bij twee maatregelen die verband houden met de Ruskeasuo-busremise (hierna „de remise” genoemd), welke eigendom is van een vastgoedonderneming die voor 67 % in het bezit van de gemeente is en voor 33 % in handen is van HelB.

— De gemeente verhuurde een deel van de bedrijfsruimten van de remise aan HelB tegen een tarief van 3 à 3,50 EUR/m² per maand tussen 2000 en 2006 en vervolgens voor 7,80 EUR/m² per maand;

— de genoemde vastgoedonderneming huurt de grond waarop de remise is gelegen van de gemeente. De huur bedroeg oorspronkelijk, van 1996 tot 2008, 4,33 EUR/m². Na heronderhandeling van de overeenkomst werd de prijs verhoogd tot 4,70 EUR/m² van 2009 tot 2015 en tot 6 EUR/m² van 2016 tot 2038. In 2006, 2007 en 2008 schijnt de onderneming geen huur voor de grond te hebben betaald.

BEOORDELING VAN DE MAATREGELEN

Wat het onvoldoende rendement op het geïnvesteerde kapitaal betreft, merkt de Commissie op dat de vaststelling van een bepaald rendement op een investering die op het eerste gezicht laag lijkt, niet per se staatssteun inhoudt en dat dit rendement van geval tot geval moet worden beoordeeld. Hoewel de Commissie meent dat het niet nodig is deze maatregel afzonderlijk te beoordelen, erkent zij dat het rendement op een investering een belangrijke indicator is voor de marktconformiteit van investeerdersgedrag.

Ten aanzien van de lening die in 2002 aan HKL bussiliikenne werd toegekend voor de aanschaf van materieel, betwijfelt de Commissie of de rentevoet marktconform was omdat deze overeenkwam met het rentepercentage van de onderliggende lening die de gemeente op de financiële markten had opgenomen, zonder rekening te houden met de werkelijke situatie van de begunstigde. Bovendien lijkt het ontbreken van zakelijke zekerheden niet naar behoren in de rentevoet tot uiting te komen.

Verder lijken de „kapitaalleningen” zeer veel gelijkens te vertonen met aandeelhoudersleningen en niet te vergelijken te zijn met „zuivere” bankleningen. Ten aanzien van de lening van 2005 merkt de Commissie op dat een naar winst strevende investeerder zich eerst zou hebben afgevraagd of de liquidatie van HKL bussiliikenne en STA economisch gezien de voorkeur verdiende alvorens een nieuwe opvolgende onderneming (d.w.z. HelB) op te richten en deze een „kapitaallening” van 15,9 miljoen EUR te verschaffen. Voorts betwijfelt de Commissie of een rationele particuliere investeerder HelB in 2005 een lening tegen een rente van 6 % zou hebben verstrekt, gezien de specifieke kenmerken van „kapitaalleningen” als een soort achtergestelde schuld zonder zakelijke zekerheden.

Met betrekking tot de „kapitaallening” van 2011 betwijfelt de Commissie eveneens of deze als marktconform kan worden beschouwd, gezien de aanzienlijke verliezen die HelB toen leed en haar negatieve eigen vermogen. Dezelfde twijfels gelden voor de „kapitaallening” van 2012, te meer daar geen enkele van de eerder aangegane „kapitaalleningen” waren terugbetaald.

Wat de maatregelen met betrekking tot de busremise betreft, kan de Commissie niet zonder meer uitsluiten dat er een onterecht voordeel werd verleend bij de verhuur van de bedrijfsruimten, aangezien de huurprijs zonder aanbesteding en zonder taxatie door een onafhankelijke deskundige was vastgesteld. Voorts lijkt de maandelijkse huur laag gezien de centrale ligging van de remise en het feit dat deze, althans vanaf 2008, volledig herbouwd was. De prijs voor de huur van de grond was evenmin op basis van een aanbestedingsprocedure vastgesteld. Bovendien is het de Commissie niet duidelijk welke methode de gemeente heeft gehanteerd om de huurprijs vast te stellen; het lijkt erop dat deze methode niet kan worden gelijkgesteld met een onafhankelijke taxatie. De Finse autoriteiten hebben geen overtuigende argumenten aangevoerd waaruit de Commissie zou kunnen concluderen dat de beslissing om de vastgoedonderneming (en dus HelB) vrij te stellen van de verplichting om voor 2006, 2007 en 2008 huur te betalen, gerechtvaardigd was.

De Commissie is daarom voorlopig van oordeel dat de lening voor de aanschaf van materieel en de „kapitaalleningen”, alsook de maatregelen betreffende de Ruskeasu-remise, staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. De Commissie heeft ook twijfels over de verenigbaarheid van die maatregelen met de interne markt.

Gezien het bovenstaande heeft de Commissie besloten de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie in te leiden ten aanzien van de aangemelde herstructureringssteun.

Overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad kan alle onrechtmatige steun van de begunstigde worden teruggevorderd.

TEKST VAN DE BRIEF

"Komissio ilmoittaa Suomelle, että tutkittuaan Suomen viranomaisten toimittamat edellä mainittuja toimenpiteitä koskevat tiedot komissio on päättänyt aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn.

1. MENETTELY

- (1) Komissio vastaanotti 31. lokakuuta 2011 Nobina Sverige AB:n ja Nobina Finland Oy:n tekemän kantelun, joka kirjattiin saapuneeksi komissioon samana päivänä ja joka koski mahdollista valtiontukea bussiliikenteen harjoittajalle Helsingin Bussiliikenne Oy:lle, jäljempänä 'HelB'. Marraskuun 3 päivänä 2011 komissiolle toimitettiin vielä lisätietoja ja useita liitteitä kanteluun. Kanteluun yhtyi 15. marraskuuta 2011 Nobina AB, joka on Nobina Sverige AB:n ja Nobina Finland Oy:n emoyhtiö (kaikki yhdessä jäljempänä 'kantelijat'). Kantelijat toimittivat lisätietoja 12. joulukuuta 2011, 27. helmikuuta 2012, 4. huhtikuuta 2012, 21. kesäkuuta 2012 ja 4. syyskuuta 2012.
- (2) Kantelu toimitettiin Suomen viranomaisille huomautusten esittämistä varten 1. helmikuuta 2012. Ne esittivät huomautuksensa ja lisätietoja 28. helmikuuta 2012 päivättyllä kirjeellä.
- (3) Suomen viranomaisten huomautukset kantelusta toimitettiin kantelijoille 31. toukokuuta 2012 päivättyllä kirjeellä. Kantelijat esittivät niitä koskevat huomionsa 27. heinäkuuta 2012. Suomen viranomaiset antoivat lisätietoja 28. syyskuuta 2012.
- (4) Komissio toimitti kantelijoiden esittämät, 27. heinäkuuta 2012 saapuneet huomiot Suomen viranomaisille 31. lokakuuta 2012 päivättyllä kirjeellä ja pyysi lisätietoja. Suomen viranomaiset antoivat pyydetyt tiedot 3. tammikuuta 2013 sekä 7. ja 12. helmikuuta 2013. Suomen viranomaiset antoivat lisätietoja myös 16. toukokuuta 2013 lähetetyllä sähköpostiviestillä.
- (5) Suomen viranomaisten ja niiden laillisen edustajan kanssa pidettiin kokous 17. toukokuuta 2013, minkä jälkeen komissio pyysi lisätietoja 24. toukokuuta 2013 lähetetyllä sähköpostiviestillä. Suomen viranomaiset antoivat pyydetyt tiedot 31. toukokuuta 2013 sekä 3., 7. ja 10. kesäkuuta 2013.
- (6) Komissio pyysi Suomen viranomaisilta lisätietoja 24. lokakuuta 2013 lähetetyllä sähköpostiviestillä, johon vastattiin 8. marraskuuta 2013. Komissio pyysi lisätietoja myös 6. marraskuuta 2013 päivättyllä kirjeellä, johon Suomen viranomaiset vastasivat 31. tammikuuta 2014.
- (7) Komissio pyysi lisätietoja 27. helmikuuta 2014 ja 3. huhtikuuta 2014 lähetetyillä sähköpostiviesteillä, ja nämä tiedot toimitettiin 5. maaliskuuta 2014 ja 11. huhtikuuta 2014.
- (8) Komission yksiköt tapasivat kantelijat ja niiden lailliset edustajat 29. tammikuuta 2014 ja 14. lokakuuta 2014.

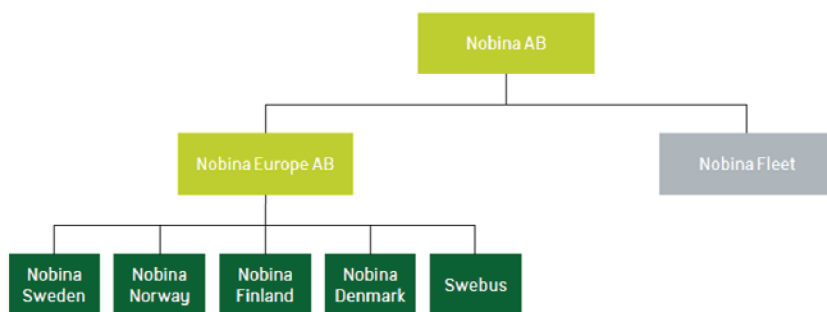
2. TAUSTA

2.1 Kantelijat

- (9) Nobina AB on Pohjoismaiden suurin julkisia bussiliikennepalveluja tarjoava yhtiö ja kuuluu Euroopan kymmenen suurimman julkisen liikenneyhtiön joukkoon. Se toimii alueellisen ja alueiden välisen liikenteen segmenteillä. Sen markkinaosuus Pohjoismaiden alueellisen liikenteen segmentillä oli 16 prosenttia vuosina 2013/2014 ja sen kuljettama matkustajamäärä noin 280 miljoonaa henkilöä. Vuosina 2013/2014 Nobina AB:n tulos verojen jälkeen oli noin 56 miljoonaa Ruotsin kruunua (7 miljoonaa euroa)⁽¹⁾.
- (10) Nobina AB:n päämarkkina-alue on Ruotsi, missä Nobina Sverige AB liikennöi yli 2 300:aa bussia. Sen Ruotsissa toteutuneen myynnin osuus oli vuosina 2013/2014 noin 70 prosenttia sen kokonaismyynnistä. Samalla ajanjaksolla Nobina Finland Oy liikennöi 384:ää bussia (noin 10 prosenttia yhtiön kokonaismyynnistä).

⁽¹⁾ 1 Ruotsin kruunu = 0,11 euroa.

Nobina AB:n ja sen tytäryhtiöiden rakenne



2.2 Väitetty tuensaaja

- (11) HelB liikennöi bussireittejä Helsingin alueella ja tarjoaa tilausajokuljetuksia ja bussien leasingpalveluja. Sen kalusto koostuu noin 380 bussista.
- (12) HelB on kokonaan Helsingin kaupungin, jäljempänä 'kaupunki', omistuksessa. HelB omistaa puolestaan kokonaan pikkubussi- ja invataksipalvelujen tarjoajan Helsingin Palveluauto Oy:n ja kalustoyhtiö HelB-Fleet Oy:n. Lisäksi HelB omistaa 33 prosenttia Ruskeasuon Varikkokiinteistö Oy:stä, jäljempänä 'varikkokiinteistöyhtiö'.
- (13) HelB perustettiin 1. tammikuuta 2005, kun kaupungin omistama liikenneyhtiö Suomen Turistiauto Oy, jäljempänä 'STA', osti HKL-Bussiliikenteen (kaupungin erillinen liiketoimintayksikkö) omaisuudeltaan ja velat.
- (14) HKL-Bussiliikenne perustettiin vuonna 1995 kaupungin liikennelaitoksen eriytetyksi yksiköksi. Taulukossa 1 esitetään keskeiset numerotiedot HKL-Bussiliikenteen taloudellisesta tilanteesta ennen kuin STA osti sen.

Taulukko 1

Keskeisiä numerotietoja HKL-Bussiliikenteestä (tuhansina euroina)

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

- (15) STA oli kaupungin omistama yksityinen osakeyhtiö, joka tarjosi liikennepalveluja. Taulukossa 2 esitetään keskeiset numerotiedot STA:n taloudellisesta tilanteesta ennen kuin se osti HKL-Bussiliikenteen.

Taulukko 2

Keskeisiä numerotietoja STA:sta (tuhansina euroina)

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

- (16) Taulukossa 3 esitetään keskeiset numerotiedot HelB:n taloudellisesta tilanteesta vuosina 2005-2012.

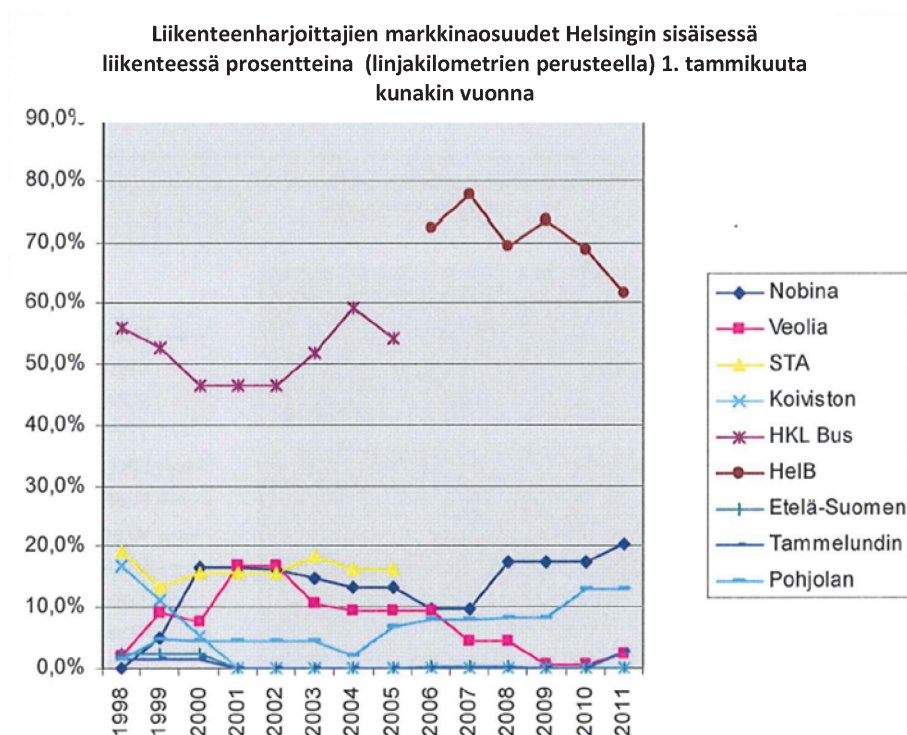
Taulukko 3

Keskeisiä numerotietoja HelB:stä (tuhansina euroina)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nettoliikevaihto	85 134	88 169	90 194	91 913	98 164	93 641	91 506	99 407
Liikevoitto	- 2 214	- 1 590	- 2 399	- 8 470	- 4 319	- 3 620	- 6 136	- 1 941
Tulos ennen tilin-päätössiirtoja ja ve-roja	- 2 842	- 2 321	- 2 231	- 7 504	- 3 768	- 3 308	- 6 534	- 2 209

2.3 Helsingin sisäisen liikenteen markkinat

- (17) Helsingin sisäisen liikenteen bussilinjat kilpailutettiin ensimmäisen kerran vuonna 1998⁽²⁾. Joukkoliikenteen suunnittelusta ja joukkoliikennepalvelujen hankinnasta pääkaupunkiseudulla ja Helsingin kaupungissa vastaa Helsingin seudun liikenne, jäljempänä 'HSL'.
- (18) HelB:n lisäksi Helsingin bussiliikenteessä toimii useita muitakin yhtiöitä, erityisesti Nobina Finland Oy ja Veolia Transport Finland Oy. Jäljempänä olevassa kaaviossa esitetään eri bussiliikenteen harjoittajien osuudet Helsingin sisäisen bussiliikenteen markkinoista.



Lähde: kantelijoiden 31. lokakuuta 2011 toimittamat tiedot.

3. VÄITETTYJEN TUKITOIMENPITEIDEN KUVAUS

- (19) Kantelijoiden mukaan HelB:lle ja sen edeltäjille HKL-Bussiliikenteelle ja/tai STA:lle kohdennettiin vuosina 1994–2012 useita valtiontukitoimenpiteitä, joita kuvataan jäljempänä olevissa jaksoissa.

⁽²⁾ Pääkaupunkiseudun bussiliikenne (mukaan luettuina Espoo ja Vantaa) avattiin ensimmäistä kertaa kilpailulle vuonna 1994. Helsingin sisäisen bussiliikenteen markkinat koskevat ainoastaan Helsinkiä, eivät Espoota ja Vantaata.

3.1 Pääoman riittämätön tuotto

- (20) Kantelijoiden mukaan kaupunki ei edellyttänyt HelB:ltä ja sen edeltäjiltä sellaista pääoman tuotto prosenttia, jota yksityinen sijoittaja tavallisesti vaatisi. Kantelijoiden näkemyksenä on, että vastaavanlaisen yksityisen sijoittajan edellyttämän tavanomaisen tuoton ja kaupungin tosiasiallisesti edellyttämän sijoitustuoton välisessä erotuksessa on kyse tuloista, joista kaupunki on luopunut, ja että ne olisi katsottava sääntöjenvastaiseksi valtiontueksi.
- (21) Lisäksi kantelijat katsovat, että HelB:ltä on edellytetty sen perustamisen jälkeen selvästi alhaisempaa oman pääoman tuottoa kuin sen kilpailijoilta Helsingin bussiliikennepalvelujen markkinoilla. HelB:n keskimääräinen oman pääoman tuotto vuosina 2005-2010 oli -87,33 prosenttia, mitä olisi verrattava Nobinan ja Veolian keskimääräiseen tuotto prosenttiin (Nobina -12,96 % v. 2006-2010 ja Veolia -51,68 % v. 2005-2009). Kantelijat toteavat myös, että HelB:n ja sen edeltäjien tulokset ovat aina olleet heikompia kuin niiden pääkilpailijoiden. HelB:n keskimääräinen tulos vuosina 2005-2010 oli -3,65 miljoonaa euroa, kun Nobinan tulos oli -0,7 miljoonaa euroa ja Veolian -1,56 miljoonaa euroa.

3.2 Kalustolainat ja pääomalainat

- (22) Kantelijat katsovat lisäksi, että useisiin kaupungin HelB:lle ja sen edeltäjille myöntämiin lainoihin sisältyi valtiontukea, sillä niistä perityn koron väitetään olleen markkinakorkoja alhaisempi.

3.2.1 Vuonna 2002 myönnetty kalustolainat

- (23) Kaupunki myönsi toukokuussa 2002 HKL-Bussiliikenteelle 14,5 miljoonan euron kalustolainan bussikaluston hankinnan rahoittamiseksi. Laina oli tarkoitus maksaa takaisin samansuuruisissa erissä 12 vuoden kuluessa. Korkoa oli maksettava vuodesta 2002 alkaen ja pääomaa lyhennettävä vuodesta 2004 alkaen. Kalustolainan koroksi määritettiin 12 kuukauden Euribor-korko lisätynä 0,05 prosentin marginaalilla⁽³⁾, mutta sitä voitiin tarkistaa viiden vuoden välein.
- (24) Kantelijat toteavat, että kun HelB perustettiin vuonna 2005, se otti vastuulleen HKL-Bussiliikenteelle myönnetyn kalustolainan, jonka ehdot pysyivät muuttumattomina. Tuolloin sovittiin kuitenkin, ettei vuosina 2005 ja 2006 tarvinnut suorittaa lyhennyksiä. Lisäksi kantelijoiden mukaan kalustolainalle ei missään vaiheessa asetettu vakuuksia.
- (25) Kantelijat toteavat myös, että HelB pyysi vuonna 2007 kaupunkia muuttamaan takaisinmaksusuunnitelmaa siten, että pääoma maksettaisiin takaisin 16 vuoden aikana vuodesta 2008 lähtien. Kaupunki ilmeisesti hyväksyi HelB:n pyynnön.
- (26) Kantelijat katsovat, että kun otetaan huomioon komission vuonna 1997 antama tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen vahvistamismenelmästä⁽⁴⁾, jäljempänä 'vuoden 1997 viitekorkotiedonanto', kalustolainan koron olisi pitänyt olla ainakin 5,06 prosenttia lisätynä asianmukaisella riskipreemiolla. Riskipreemion olisi pitänyt olla sellainen, että se vastasi HKL-Bussiliikenteen jatkuvia tappioita (ks. edellä (14) ylläkohta) ja vakuuden puuttumista, toisin sanoen vähintään 4 prosenttia. Sen vuoksi koron olisi pitänyt olla vähintään 9,06 prosenttia.
- (27) Lisäksi kantelijat korostavat sitä, että kun HelB otti kalustolainan vastuulleen (vuonna 2005) ja kun se neuvotteli lainalle uudet ehdot kaupungin kanssa (vuonna 2007), sen taloudellinen tilanne oli huononemassa (ks. edellä (16) yllä kohta). Tällaisessa tilanteessa järkevä yksityinen sijoittaja olisi vaatinut korkeampaa korkoa eikä olisi hyväksynyt pääoman lyhennysten lykkäystä ilman koronnostoa.
- (28) Tämän vuoksi kantelijat päättelevät, että HelB ja sen edeltäjät ovat saaneet sääntöjenvastaista valtiontukea vuoden 2002 kalustolainalle myönnetyn markkinaehtoista alhaisemman korkoprosentin muodossa.

3.2.2 Vuonna 2005 myönnetty pääomalainat

- (29) Kun HelB perustettiin 1. tammikuuta 2005 (ks. edellä (13) yllä kohta), kaupunki myönsi sille pääomalainan varmistaakseen, että yhtiöllä oli riittävästi pääomaa toimintansa hoitamiseen. Pääomalainan kokonaismäärä oli 15,9 miljoonaa euroa, ja sen korko oli 6 prosenttia.

⁽³⁾ Suomen pankin tilastotietojen mukaan 12 kuukauden Euribor-korko vuonna 2002 vaihteli 2,9 ja 4,1 prosentin välillä. Ks. <http://www.suomenpankki.fi/fi/tilastot/korot/Pages/default.aspx>

⁽⁴⁾ EYVL C 273, 9.9.1997, s. 3.

- (30) Kantelijoiden mukaan kaupunki myönsi HelB:lle huhtikuussa 2006 vielä toisen pääomallainan, jonka suuruus ei ole tiedossa.
- (31) Kantelijat katsovat, että koska sekä HKL-Bussiliikenne että STA tuottivat tappiota ennen HelB:n perustamista, yksityinen sijoittaja olisi ennemminkin vetäytynyt tällaisista sijoituksista kuin antanut lisärahoitusta. Tämän vuoksi koko vuoden 2005 pääomallainana on kantelijoiden mukaan valtiontukea. Joka tapauksessa HelB sai kantelijoiden mukaan vähintäänkin perusteetonta etua korkotuen muodossa. Vuoden 1997 viitekorkotiedonannon mukaan HelB:lle myönnetyn pääomallainan koron olisi pitänyt olla 4,08 prosenttia lisättynä vähintään 4 prosentin marginaalilla eli yhteensä 8,08 prosenttia.

3.2.3 Vuonna 2011 myönnetty pääomallainana

- (32) Kaupunki myönsi 31. tammikuuta 2011 HelB:lle 5,8 miljoonan euron pääomallainan 6 prosentin korolla.
- (33) Kantelijoiden mukaan HelB teki tappiota joka vuosi toimintansa aloittamisen jälkeen (sen tappiot vuosilta 2005–2010 olivat yhteensä 21,9 miljoonaa euroa). Tältä osin kantelijat painottavat sitä, että ainakin tammikuussa 2011 HelB oli valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi vuonna 2004 annetuissa yhteisön suuntaviivoissa⁽⁵⁾, jäljempänä 'vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistuksen suuntaviivat', tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys. Tämän lisäksi kantelijat väittävät, ettei mikään yksityinen sijoittaja olisi vastaavassa tilanteessa myöntänyt HelB:lle lisärahoitusta. Kantelijat katsovat näin ollen, että vuoden 2011 pääomallainana on kokonaisuudessaan tukea tai että HelB vähintäänkin sai perusteetonta etua korkotuen muodossa.
- (34) Kantelijat väittävät, että jotta HelB:lle myönnetyn pääomallainan korko olisi ollut viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta vuonna 2008 annetun komission tiedonannon⁽⁶⁾, jäljempänä 'vuoden 2008 viitekorkotiedonanto', edellytysten mukainen ja jotta se olisi vastannut asiaan liittyvää riskiä (velallisen heikko taloudellinen tilanne, ei vakuuksia, lainan toissijaisuus) asianmukaisesti, sen olisi pitänyt olla 1,49 prosenttia lisättynä vähintään 6,5 prosentin, ellei jopa 10 prosentin marginaalilla, mikä olisi merkinnyt 7,99 tai 11,49 prosentin korkoa.

3.2.4 Vuonna 2012 myönnetty pääomallainana

- (35) Kaupunki myönsi HelB:lle 23. toukokuuta 2012 uuden, 8 miljoonan euron pääomallainan 6 prosentin korolla.
- (36) Kantelijoiden mukaan vuoden 2012 pääomallainan myöntämisen aikaan oli entistäkin selvempää, että HelB oli vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistuksen suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys. HelB:n vuoden 2011 epävirallisen vuosikertomuksen mukaan yritys oli tehnyt huomattavat, yli 6,6 miljoonan euron tappiot. Saman vuosikertomuksen mukaan lyhytaikaiset ja pitkäaikaiset velat olivat yhteensä 86,8 miljoonaa euroa. Lisäksi HelB arvioi vuosikertomuksessa, että vuonna 2012 sille aiheutuisi 4,1 miljoonan euron tappiot.
- (37) Kantelijat väittävät, että markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisesti toimiva sijoittaja ei olisi missään tapauksessa myöntänyt HelB:lle uutta pääomallainaa vuonna 2012. Sen vuoksi koko vuoden 2012 pääomallainan määrää olisi pidettävä tukena.

3.3 Ruskeasuon varikkoon liittyvät toimenpiteet

- (38) Ruskeasuon varikko, jäljempänä 'varikko', on Helsingin alueella sijaitseva bussivarikko. Sen omistaa varikkokiinteistöyhtiö, Suomen lainsäädännön mukainen keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö⁽⁷⁾. Varikkokiinteistöyhtiön osakkaita ovat kaupunki (67 prosenttia osakkeista) ja HelB (33 prosenttia osakkeista).
- (39) Varikkokiinteistöyhtiön osakkeenomistajilla on oikeus vuokrata niille varikosta kuuluvia tiloja kolmansille osapuolille tai toinen toiselleen. Kaupunki vuokraa osaa omistamistaan varikkotiloista HelB:lle vuokraa vastaan, jäljempänä 'varikon tilojen jälleenvuokraus'⁽⁸⁾.
- (40) Varikkokiinteistöyhtiö vuokraa kaupungilta tonttia, jossa varikko sijaitsee, jäljempänä 'tontin vuokraus'. Osakkeenomistajat maksavat varikkokiinteistöyhtiölle maanvuokraa.
- (41) Varikolla toteutettiin uudelleenjärjestely vuosina 2006–2008.

⁽⁵⁾ EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2.

⁽⁶⁾ EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6.

⁽⁷⁾ Keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö vastaa osuuskuntaa ja on Suomessa yleinen kiinteistöomistamisen muoto, jonka ainoa tarkoitus on hoitaa ja hallinnoida kiinteistöä osakkeenomistajien hyödyksi.

⁽⁸⁾ Kaupunki jälleenvuokraa osaa tiloista myös kaupungin liikuntavirastolle, mikä näyttää olevan muuta kuin taloudellista toimintaa.

3.3.1 Varikon tilojen jälleenvuokraus

- (42) Vaikka HelB omisti 33 prosenttia varikkokiinteistöyhtiöstä, se tarvitsi toimintaansa varten tätä suuremman osuuden varikon tiloista. Tästä syystä kaupunki jälleenvuokrasi HelB:lle osan varikon tiloista vuokraa vastaan. Ennen varikon uudelleenjärjestelyä, vuosina 2000–2006, jälleenvuokrauksesta peritty vuokra oli noin 3–3,50 euroa/m² kuukaudessa. Uudelleenjärjestelyn jälkeen vuokra nousi 7,80 euroon/m² kuukaudessa. Kaupunki jälleenvuokrasi osaa varikosta myös kaupungin liikuntavirastolle samalla vuokralla.
- (43) Kantelijoiden mukaan kaupunki ei järjestänyt jälleenvuokrauksen hinnan määrittämiseksi avointa tarjouskilpailua, jolle ei asetettu ehtoja, eikä riippumaton arvioitsija suorittanut arviointia. Kantelijat väittävät julkisten viranomaisten tekemiin maa-alueita ja rakennuksia koskeviin kauppoihin sisältyvistä tuista annettua komission tiedonantoa⁽⁹⁾, jäljempänä 'maa-alueiden myyntiä koskeva tiedonanto', vastaavasti, että Suomen viranomaisten olisi pitänyt ilmoittaa liiketoimesta komissiolle ennakkohyväksynnän saamiseksi.

3.3.2 Tontin vuokra

- (44) Varikkokiinteistöyhtiö on vuokrannut kaupungilta tontin, jolla varikko sijaitsee. Varikkokiinteistöyhtiön ja kaupungin välinen maanvuokrasopimus allekirjoitettiin vuonna 1994 ja sen oli määrä päättyä vuonna 2023. Vuosina 2006–2008 toteutetun varikon uudelleenjärjestelyn jälkeen vuokrasopimus neuvoteltiin uudelleen maaliskuussa 2009, ja sen voimassaoloa jatkettiin vuoteen 2038.
- (45) Alkuperäinen vuokra vuosina 1996–2008 oli 4,33 euroa/m². Sopimuksen uudelleenneuvottelun jälkeen vuokra korotettiin 4,70 euroon/m² vuosiksi 2009–2015 ja 6 euroon/m² vuosiksi 2016–2038⁽¹⁰⁾. Kaikissa tapauksissa sijoitukselle edellytettiin 5 prosentin tuottoa.
- (46) Kantelijat väittävät, että kaupunki ei järjestänyt tontin vuokrauksen hinnan määrittämiseksi avointa tarjouskilpailua, jolle ei asetettu ehtoja, ja että vuokra on markkinahintaa alhaisempi. Lisäksi ne toteavat, ettei varikkokiinteistöyhtiö maksanut vuosina 2006, 2007 ja 2008 tontista lainkaan vuokraa. Niiden mielestä edellä esitetyt seikat merkitsevät perusteetonta etua HelB:lle.

4. SUOMEN VIRANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

- (47) Suomen viranomaisten näkemys on, etteivät edellä kuvatut toimenpiteet ole valtiontukea. Ne katsovat, että kaupunki antoi HelB:n (sekä HKL-Bussiliikenteen ja STA:n) omistajana rahoituksen HelB:lle markkinaehdoin ja sellaista tuottoa vastaan, joka olisi vallitsevin markkinaehdoin toimivan yksityisen osakkeenomistajan kannalta tyydyttävä.
- (48) Suomen viranomaiset myöntävät, että HelB:n taloudellinen tilanne on heikentynyt ajan mittaan ja että vuosina 2008–2010 näytti välttämättömältä toteuttaa toimenpiteitä sen kannattavuuden parantamiseksi sekä tehdä muutoksia hintarakenteeseen, vähentää henkilöstöä jne. Suomen viranomaisten mukaan HelB:tä ei kuitenkaan olisi pidettävä vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivoissa tarkoitettuna vaikeuksissa olevana yrityksenä.

4.1 Pääoman riittämätön tuotto

- (49) Pääoman riittämättömäksi väitetyn tuoton osalta Suomen viranomaiset toteavat, että vuoteen 2001 saakka HKL-Bussiliikenteelle oli asetettu peruspääoman tuottovaatimukseksi 9 prosenttia vuodessa, joka oli myös maksettu. Vuosina 2002–2004 pääoman tuottovaatimukseksi oli asetettu 4,5 prosenttia. Sen jälkeen, kun HelB perustettiin 1. tammikuuta 2005, kaupunki ei ole asettanut pääoman vähimmäistuottovaatimusta. Suomen viranomaisten näkemyksen mukaan tuottovaatimuksen suuruus ja itse tuotto eivät ole olleet poikkeuksellisen alhaisia ottaen huomioon tuolloisen markkinatilanteen.
- (50) Suomen viranomaiset katsovat lisäksi, että tosiasiallinen pääoman tuotto bussiliikennepalvelujen markkinoilla (mukaan luettuina yksityiset yritykset) Helsingin alueella vuosina 2004–2010 oli melko alhainen, minkä kantelijatkin ovat tunnustaneet. Suomen viranomaiset korostavat, että toiminnan tappiollisuuteen johtivat markkinaolosuhteet, ei väitetty pääoman tuottovaatimuksen alhaisuus.

⁽⁹⁾ EYVL C 209, 10.7.1997, s. 3.

⁽¹⁰⁾ Nämä hinnat perustuvat Tilastokeskuksen julkaisemaan elinkustannusindeksiin (indeksi 1951 = 100). Sen vuoksi lopullinen hinta on ilmaista käyppinä hintoina; tällöin vuosivuokraksi saadaan 281 739 euroa vuonna 2006 ja 359 650 euroa vuonna 2016.

4.2 Kalustolaina ja pääomalainat

- (51) Ensinnäkin HKL-Bussiliikenteelle vuonna 2002 myönnetyn kalustolainan osalta Suomen viranomaiset katsovat, että lainan hintaa voidaan pitää markkinaehtoisena, pääasiassa siksi, että lainan korko oli sidottu markkinakorkoon. Suomen viranomaisten mukaan 12 kuukauden Euribor-korko saattoi vuonna 2002 olla vaihtelujen vuoksi jopa kaikkein kallein markkinakorko.
- (52) Suomen viranomaiset pitävät todennäköisenä, että HKL-Bussiliikenne olisi saanut lainaa samantyyppisillä ehdoilla myös yksityisiltä rahoituslaitoksilta. Suomen viranomaisten mukaan HKL-Bussiliikenne oli kyseiseen aikaan kaupungille kuuluva yksikkö, minkä vuoksi sen luottokelpoisuus olisi katsottu hyväksi.
- (53) Tämän lisäksi Suomen viranomaiset selostavat, että kalustolainalle asetettu korko perustui kaupungin itsensä rahoitusmarkkinoilta ottaman lainan korkotasoon. Kalustolainan antamista olisi pidettävä puhtaasti konserninsäisenä järjestelyinä. Sen vuoksi ei tehty ulkopuolista HKL-Bussiliikenteen luottokelpoisuuden arviointia.
- (54) Kun kalustolaina siirrettiin HelB:lle, ehdot pysyivät entisellään, ja niihin lisättiin vain lyhennysvapaa kausi. Suomen viranomaisten mukaan lyhennysvapaa kausi, jonka aikana maksetaan vain korkoa, on tavallinen lainarahoitukseen kuuluva toimintatapa. Koron maksu alkoi heti, ja korko vaihteli vuosina 2005–2012 seuraavasti: 2,4 prosenttia vuonna 2005, 2,6 prosenttia vuonna 2006, 3,3 prosenttia vuonna 2007, 4,4 prosenttia vuonna 2008, 5,03 prosenttia vuonna 2009, 1,6 prosenttia vuonna 2010, 1,0 prosenttia vuonna 2011 ja 2,2 prosenttia toukokuussa 2012.
- (55) Suomen viranomaiset toteavat myös, että lainan korko ja sen marginaali olivat kalustolainan myöntämisen aikaan vallinneiden olosuhteiden mukaiset. Edellä esitetty huomioon ottaen kalustolainan hintaa voidaan pitää markkinaehtoisena.
- (56) Toiseksi, vuonna 2005 myönnetyn pääomalainan osalta Suomen viranomaiset selostivat aluksi, että kaupunki myönsi vuonna 1994 'perustamislainan' HKL-Bussiliikenteen perustamisen ja toiminnan rahoittamiseen. Perustamislainan suuruus oli 16,3 miljoonaa euroa, ja sen korkoksi määritettiin aluksi 9 prosenttia, mutta sitä alennettiin 6 prosenttiin vuodesta 2003 alkaen. Suomen viranomaisten mukaan vuoden 2005 pääomalaina oli olemassa olevien velkojen jälleärahoitusta, kun HelB perustettiin 1. tammikuuta 2005. Kyseiset velat muodostuivat HKL-Bussiliikenteen taseeseen 31. joulukuuta 2004 sisältyneestä jäljellä olleesta perustamislainasta (12,2 miljoonaa euroa) ja lisäksi STA:n olemassa olleista vastuista (3,6 miljoonaa euroa). Jälkimmäinen laina jälleärahoitettiin osaksi vuoden 2005 pääomalainaa erillisellä, 18. huhtikuuta 2006 päivätyllä sopimuksella, johon ei sisällynyt uuden pääomalainan myöntämistä HelB:lle.
- (57) Suomen viranomaiset katsovat, että vuoden 2005 pääomalainan korko (6 prosenttia) oli verrattavissa keskimääräiseen korkoon, jota sovellettiin samantyyppisiin lainoihin Suomessa vuosina 2004–2006. Suomen viranomaiset esittävät esimerkkejä samantyyppisistä lainoista, joista peritty korko vaihteli 4,7 prosentista 7,5 prosenttiin.
- (58) Kolmanneksi, kantelijoiden mukaan (ks. edellä (30) yllä kohta) kaupunki myönsi HelB:lle huhtikuussa 2006 vielä toisen pääomalainan, jonka suuruus ei ole tiedossa. Tältä osin Suomen viranomaiset toteavat, että kaupunki ja HelB allekirjoittivat erillisen sopimuksen 18. huhtikuuta 2006. Siinä ei kuitenkaan ollut kyseessä uuden pääomalainan antaminen HelB:lle, vaan se liittyi (56) kohdassa mainittujen, STA:n olemassa olleiden 3,6 miljoonan euron suuruisien vastuiden jälleärahoittamiseen. Näin ollen Suomen viranomaiset ovat selvittäneet, että vuoden 2006 laina ei ole erillinen toimenpide, vaan itse asiassa osa vuoden 2005 pääomalainaa.
- (59) Neljänneksi, vuonna 2011 myönnetystä pääomalainasta Suomen viranomaiset toteavat, että sitä olisi pidettävä pitkäaikaisen konserniomistajan myöntämänä lainana, ei ulkopuolisen sijoittajan yksittäisenä lyhytaikaisena rahoituspääotksenä. Sen vuoksi 6 prosentin korkoa ei pitäisi katsoa poikkeuksellisen alhaiseksi vaan pikemminkin vuoden 2008 viitekorkotiedonannon mukaiseksi. Samanaikaisesti Suomen viranomaiset kuitenkin tunnustavat, että HelB:n taloudellinen tilanne oli huono ja sen korjaaminen edellytti nopeaa lisärahoitusta vuonna 2011.
- (60) Suomen viranomaisten mukaan HelB toteutti vuosina 2008–2010 kannattavuutensa parantamiseksi toimenpiteitä, esimerkiksi [...] (*) jne.
- (61) Lopuksi todetaan, että Suomen viranomaiset eivät myöskään kiistä sitä, että kaupunki päätti vuonna 2012 myöntää HelB:lle uuden, 8 miljoonan euron suuruisen pääomalainan, jäljempänä 'vuoden 2012 pääomalaina'. Suomen viranomaisten mukaan kaupunginhallitus edellytti, että pääomalaina myönnetään markkinaehtoisesti käsiteltävänä olevan asian taustalla olevan kantelun vuoksi (joka tehtiin lokakuussa 2011). Sen vuoksi vuoden 2012 pääomalaina ei Suomen viranomaisten mukaan ole valtiontukea eikä siitä tarvitse ilmoittaa komissiolle tämän hyväksynnän saamiseksi.

(*) Liikesalaisuus.

4.3 Ruskeasuon varikkoon liittyvät toimenpiteet

- (62) Vaikka Suomen viranomaiset myöntävät, että kaupunki määrittäi varikon jälleenvuokrauksesta perittävän vuokran ilman tarjouskilpailua ja ilman riippumattoman asiantuntijan arviointia, ne kuitenkin väittävät, että vuokra määritettiin varikon sijaintialueella vallitsevien markkinavuokrien mukaisesti ja että se on verrattavissa muiden Helsingin alueella sijaitsevien bussivarikkojen vuokratasoon. Suomen viranomaiset huomauttavat, että kaupunki määrittäi vuokran tarkastelemalla vuokria, joita perittiin bussivarikkotiloista Helsingin alueella [...], mutta tunnustavat, ettei asiasta ole käytettävissä todisteita, raportteja tai asiantuntijalausuntoja kyseiseltä ajalta.
- (63) Lisäksi tontista perittävä vuokra on Suomen viranomaisten mukaan markkinaehtoinen, koska se arvioitiin varikon tontin pääoma-arvon ja tontin todennäköisen myyntihinnan perusteella ja ottaen huomioon tontin käyttötarkoituksen ja sen poikkeuksellisen koon kaltaisia tekijöitä kaupungin kiinteistöviraston tavanomaisen käytännön mukaisesti. Tästä ei toimitettu todisteita.
- (64) Suomen viranomaiset väittävät, että vuokra on vertailukelpoinen muista Helsingin alueen varikoista perittävien vuokrien kanssa, ja toimittivat rakentamattomista teollisuus- ja varastotonteista perittyjä vuokria koskevan luettelon. Sen mukaan vuokrat ovat vastaavia tai alhaisempia kuin varikosta perittävä vuokra ([2–4] euroa/m²–[5–7] euroa/m²) huolimatta siitä, että rakentamattomilla tonteilla on edullisempi asemakaavamerkintä ja ne ovat pienempiä kuin Ruskeasuon tontti.
- (65) Lisäksi Suomen viranomaiset väittävät, että uuden vuokrasopimuksen mukainen tosiasiallinen vuokra on 6 euroa/m² vuosilta 2009–2038 ja että vuosilta 2009–2015 perityn alennetun vuokran (4,70 euroa/m²) taustalla on vanha vuokrasopimus, jonka oli tarkoitus päättyä vasta vuonna 2023. Sen, että varikkokiinteistöyhtiö ei maksanut maanvuokraa vuosina 2006, 2007 ja 2008, Suomen viranomaiset toteavat olleen perusteltua, koska tänä aikana varikolla toteutetuista parannustöistä aiheutuneet vahingot ja haitat oli korvattava varikkokiinteistöyhtiölle.

5. VÄITETTYJEN TUKITOIMENPITEIDEN ARVIOINTI

5.1 Onko kyse valtiontuesta

- (66) 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.
- (67) Jotta toimenpide olisi kyseisessä määräyksessä tarkoitettua valtiontukea, sen on täytettävä kumulatiivisesti seuraavat ehdot:
- se on valtion myöntämä tai valtion varoista myönnetty,
 - se suosii valikoivasti jotakin yritystä tai tuotannonalaa,
 - se vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua, ja
 - se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (68) Komissio toteaa aluksi, että yksi kantelun kohteena olleista toimenpiteistä on kaupungin edellyttämä riittämättömäksi väitetty pääoman tuotto. Kantelijoiden mukaan kaupunki ei edellyttänyt HelB:ltä ja sen edeltäjiltä sellaista pääoman tuottoprosenttia, jota yksityinen sijoittaja tavallisesti vaatisi, mikä merkitsisi valtiontuen olemassaoloa. Komissio katsoo kuitenkin, että kyseessä ei ole itsenäinen toimenpide, jota olisi analysoitava erillään varsinaisista sijoituspäätöksistä, jotka kaupunki teki myöntäessään kalustolainan ja pääomalainat.
- (69) Ensi näkemältä alhaiselta vaikuttavan tuottoprosentin määrittäminen sijoitukselle ei sinällään ole valtiontukea. Sijoituksen tuottoprosenttia on pikemminkin arvioitava ennalta joka kerran, kun valtio tekee yksittäisen sijoitus- tai rahoituspäätöksen, jotta voidaan määrittää, olisiko järkevä yksityinen sijoittaja tehnyt tällaisen sijoituksen. Jos kannattavuusnäkömiin voidaan osoittaa perustuvan uskottaviin oletuksiin, on valtiontukiarvioinnin kannalta epäoleennaista, onko sijoituksen tuottoprosentti jälkikäteen tarkasteltuna negatiivinen.

- (70) Vaikka komissio katsookin, ettei tätä toimenpidettä ole tarpeen arvioida erikseen, se kuitenkin tunnustaa, että yhtiön kokonaistuottoprosentilla on huomattava vaikutus sijoittajan käyttäytymiseen markkinoilla. Tämän perusteella komissio ottaa HelB:n ja sen edeltäjien kokonaiskannattavuuden huomioon arvioidessaan, toimiko kaupunki kalustolainaa ja pääomalainoja HelB:lle ja/tai sen edeltäjille myöntäessään järkevän yksityisen sijoittajan/osakkeenomistajan tavoin.
- (71) Kantelun kohteena olevien muiden toimenpiteiden osalta komissio toteaa aluksi, että kaupunki kohdensi kyseiset toimenpiteet (lainat ja pääomalainat sekä Ruskeasuon varikkoa koskevat toimenpiteet) suoraan HelB:lle tai sen edeltäjille (HKL-Bussiliikenne tai STA) ja ne rahoitettiin sen talousarviosta. SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion varoja ovat jäsenvaltion ja sen julkisten viranomaisten varat sekä sellaisten julkisten yritysten varat, joissa julkiset viranomaiset voivat suoraan tai välillisesti käyttää määräysvaltaa. Komissio katsoo tämän määritelmän mukaisesti, että kantelun kohteena oleviin muihin toimenpiteisiin liittyy valtiontukea ja ne ovat valtion toteuttamia.
- (72) Toiseksi komission näkemys on, että kantelun kohteena olevat muut toimenpiteet ovat luonteeltaan valikoivia, sillä ne kohdennettiin ainoastaan HelB:lle tai sen edeltäjille (HKL-Bussiliikenne tai STA) ⁽¹¹⁾.
- (73) Kolmanneksi komissio katsoo, että kantelun kohteena olevat muut toimenpiteet vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua ja vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Kilpailun katsotaan vääristyvän SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla, jos valtio myöntää taloudellista etua yritykselle kilpailulle vapautetulla alalla, jolla on tai voisi olla kilpailua ⁽¹²⁾. Komissio huomauttaa täältä osin, että yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa *Altmark* antamassaan tuomiossa ⁽¹³⁾, että useat jäsenvaltiot ovat vuodesta 1995 alkaen ryhtyneet avaamaan tiettyjä kuljetusmarkkinoita muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten kilpailulle siten, että useat yritykset tarjoavat jo kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palveluja muissa jäsenvaltioissa kuin alkuperävaltiossaan. Helsingin alueen julkisten bussiliikennepalvelujen tarjonta kilpailutettiin ensimmäisen kerran vuonna 1998 (ks. (17) yllä kohta), ja siitä lähtien markkinoilla on toiminut muitakin liikenteenharjoittajia, joista jotkin tulevat muista jäsenvaltioista kuin Suomesta. Sen vuoksi komissio katsoo, että jos muiden toimenpiteiden voidaan osoittaa tuovan taloudellista etua HelB:lle, kyseisten toimenpiteiden olisi katsottava vääristävän tai uhkaavan vääristää kilpailua ja olevan omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska kaikki valtion myöntämät toimenpiteet, jotka ovat omiaan parantamaan edunsaajan kilpailuasemaa suhteessa yrityksiin, joiden kanssa se kilpailee, täyttävät kyseiset ehdot ⁽¹⁴⁾.
- (74) Komission on vielä tutkittava, tuovatko kyseiset muut toimenpiteet HelB:lle (ja soveltuvin osin HKL-Bussiliikenteelle) taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisin markkinaehdoin. Suomen viranomaiset katsovat, että kaupunki myönsi HelB:n (sekä HKL-Bussiliikenteen ja STA:n) omistajana kyseiset toimenpiteet ehdoin, jotka olisivat olleet vallitsevin markkinaehdoin toimivan yksityisen osakkeenomistajan kannalta tyydyttävät. Se nojaa näin ollen niin kutsuttuun markkinatalous-sijoittajaperiaatteeseen. Kyseisen periaatteen mukaan valtion toteuttama toimenpide ei ole tukea, jos normaalein markkinaehdoin toimiva yksityinen sijoittaja, joka on kooltaan verrattavissa kyseisiin julkisella sektorilla toimiviin elimiin, olisi samankaltaisissa olosuhteissa voinut myöntää edunsaajalle kyseisen toimenpiteen. Komission on sen vuoksi arvioitava kaikkien näiden toimenpiteiden osalta, olisiko hypoteettinen yksityinen sijoittaja toteuttanut kantelun kohteena olevat liiketoimet samanlaisin ehdoin. Hypoteettinen sijoittaja toimii kuten varovainen sijoittaja, joka haluaa maksimoida voittonsa mutta välttää suuria riskejä saatavaan tuottoon nähden.
- (75) Kuten jäljempänä olevissa jaksoissa selostetaan, komissio epäilee, olisiko mikään järkevä yksityinen toimija toteuttanut näitä toimenpiteitä HelB:n tai sen edeltäjien suhteen, erityisesti kun otetaan huomioon näiden yritysten taloudellinen tilanne toimenpiteiden myöntämisaikana (kuten edellä 2.2 yllä jaksossa todetaan).

5.1.1 Kalustolainat ja pääomalainat

- (76) HKL-Bussiliikenteelle vuonna 2002 myönnetyn kalustolainan osalta komissio epäilee, oliko sovellettu korko markkinaehtoinen, kun otetaan huomioon, että se perustui kaupungin itsensä rahoitusmarkkinoilta saaman lainan korkoon, ilman että otettiin huomioon itse edunsaajan, HKL-Bussiliikenteen, todellista tilannetta. Suomen viranomaiset myöntävät, ettei HKL-Bussiliikenteen luottokelpoisuudesta laadittu ulkopuolista arviointia lainan myöntämisen aikaan.

⁽¹¹⁾ Ainoa poikkeus tästä on toimenpide, joka koski varikon tontin vuokraamista. Tämän toimenpiteen suora edunsaaja on varikkokiinteistöyhtiö. Komissio toteaa kuitenkin, että varikkokiinteistöyhtiötä ja HelB:tä olisi nyt tehtävässä arvioinnissa pidettävä yhtenä yrityksenä, koska varikkokiinteistöyhtiön rakenne on sellainen, että sillä on vain kaksi osakkeenomistajaa (kaupunki ja HelB itse, jonka puolestaan omistaa kaupunki), ja koska HelB näyttää olevan ainoa varikolla taloudellista toimintaa harjoittava yhtiö.

⁽¹²⁾ Ks. 15.6.2000 annettu tuomio asioissa T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–607/97, T-1/98, T-3/98–T-6/98 ja T-23/98 *Alzetta Mauro*, ECLI: EU:T:2000:151, 141–147 kohta.

⁽¹³⁾ Tuomio asiassa C-280/00 *Altmark Trans v. Regierungspräsidium Magdeburg*, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽¹⁴⁾ Tuomio asiassa C-730/79 *Philip Morris*, ECLI:EU:C:1980:209, 11 kohta. Ks. myös tuomio asiassa *Alzetta Mauro*, edellä alaviite 12, ECLI: EU:T:2000:151, 80 kohta.

- (77) Komissio katsoo, että järkevä yksityinen sijoittaja olisi arvioinut HKL-Bussiliikenteen luottokelpoisuuden ennen lainan myöntämistä yhtiölle, jotta se voisi olla varma tämän kyvystä maksaa laina takaisin sen erääntyessä. Lisäksi komissio toteaa, että vaikka HKL-Bussiliikenne oli kyseiseen aikaan kaupungin liikelaitos, se kuitenkin tarjosi liikennepalveluja markkinoilla, minkä vuoksi sitä olisi pidettävä talouden toimijana, ei pelkkänä julkishallinnon jatkeena. Tältä pohjalta kalustolainan antamista ei voida pitää puhtaasti konsernisisäisenä järjestelynä, kuten Suomen viranomaiset väittävät.
- (78) Lisäksi vaikuttaa siltä, ettei vakuuksien puuttumista ole otettu asianmukaisesti huomioon lainasta perittyä korkoa määritettäessä.
- (79) Komissio epäilee tässä vaiheessa myös sitä, voidaanko kalustolainan siirtoa HelB:lle samoin ehdoin kuin se oli myönnetty HKL-Bussiliikenteelle – ja lyhennysten lykkäämistä vuosilta 2006 ja 2007 – pitää markkinaehtoisena. Suomen viranomaisten esittämä väite, jonka mukaan lyhennysvapaa kausi on tavanomainen lainarahoitukseen kuuluva toimintatapa, ei ole vakuuttava eikä siitä esitetä todisteita. Samat epäilyt koskevat myös HelB:n vuonna 2007 neuvottelemaa takaisinmaksuajan pidentämistä, jonka kaupunki hyväksyi. Komissio epäilee erityisesti sitä, olisiko järkevä yksityinen sijoittaja myöntänyt kalustolainaa tällaisilla ehdoilla vastaperustetulle yhtiölle, toisin sanoen HelB:lle, arvioimatta ensin sen luottokelpoisuutta.
- (80) Tämän perusteella komission alustavana kantana on, että vuoden 2002 kalustolainan myönnettiin HKL-Bussiliikenteelle ja sitten HelB:lle ehdoin, jotka sisälsivät perusteetonta etua näille yhtiöille.
- (81) Kun tarkastellaan pääomainoista yleensä, vaikuttaa siltä, että Suomen osakeyhtiölain mukaan pääoma saadaan palauttaa ja korkoa maksaa vain siltä osin kuin yhtiön vapaan oman pääoman ja kaikkien pääomainojen määrä ylittää yhtiön viimeksi päättäneeltä tilikaudelta vahvistettavan taseen mukaisen tappion määrän. Pääomainoista ei myöskään anneta vakuutta, vaan ne ovat toissijaisia kaikkiin muihin yhtiön velkoihin nähden. Näin ollen pääomainat näyttävät olevan hyvin samanlaisia kuin osakslainat, eivätkä ne vaikuta olevan verrattavissa 'puhtaisiin' pankkilainoihin.
- (82) Erityisesti vuoden 2005 pääomainan osalta komissio katsoo ensinnäkin, että ennen uuden seuraajayhtiön (eli HelB:n) perustamista ja 15,9 miljoonan euron pääomainan myöntämistä sille voittoa tavoitteleva yksityinen sijoittaja olisi harkinnut, olisiko HKL-Bussiliikenteen ja STA:n asettaminen selvitystilaan ollut taloudellisessa mielessä parempi vaihtoehto, kun otetaan huomioon HKL-Bussiliikenteen ja STA:n taloudelliset indikaattorit ennen liiketoiminnan siirtämistä HelB:lle. Kuten edellä (56) yllä kohdassa todetaan, vaikuttaa siltä, että kaupunki päätti jälleenrahoittaa HKL-Bussiliikenteen vuoden 1994 perustamislainasta jäljellä olevat vastuut ja STA:n jäljellä olevat 3,6 miljoonan euron vastuut analysoimatta kuitenkaan, olisiko taloudellisesti järkevämpää asettaa kumpikin yhtiö selvitystilaan kuin myöntää vielä yksi laina niiden seuraajalle.
- (83) Toiseksi, vaikka oletettaisiinkin, että pääomainan myöntäminen olisi ollut parempi vaihtoehto kuin asettaa HKL-Bussiliikenne ja STA selvitystilaan, komissio epäilee tässä vaiheessa, olisiko järkevä yksityinen sijoittaja antanut HelB:lle vuonna 2005 pääomainaa 6 prosentin korolla, kun otetaan huomioon pääomainojen erityispiirteet toissijaisina lainoina, joihin ei liity vakuuksia. On lisäksi epävarmaa, olisiko HKL-Bussiliikenteen ja STA:n seuraajaan sovellettu 6 prosentin korkoa, kun otetaan huomioon näiden yhtiöiden taloudellinen tilanne ja paikallisten linja-autoliikennemarkkinoiden tilanne kyseiseen aikaan.
- (84) Kolmanneksi komissio huomauttaa vastauksena Suomen esittämiin esimerkkeihin samantyyppisistä lainoista, joiden korkotaso vaihteli 4,7 prosentista 7,5 prosenttiin, että kutakin asiaa on arvioitava tapauskohtaisesti ja tosiasiallisen edunsaajan nimenomaisen tilanteen perusteella. Joka tapauksessa komissio toteaa, etteivät esitetyt numerotiedot ole täysin vertailukelpoisia, erityisesti, kun otetaan huomioon lainamäärät (4,2 miljoonasta eurosta 70 miljoonaan euroon) ja alat, joilla näiden lainojen saajat toimivat (esim. metallintuotanto, kiinteistöala jne.).
- (85) Vuoden 2011 pääomainan osalta komissio epäilee tässä vaiheessa, voidaanko sitä pitää markkinaehtojen mukaisena. HelB:n vuotta 2010 koskevien tilinpäätöstietojen mukaan yhtiö teki kyseisenä vuonna 3,3 miljoonan euron tappiot, ja sen yhteenlaskettu oma pääoma oli - 8,9 miljoonaa euroa (osakepääoma oli 6,46 miljoonaa euroa). Tämän lisäksi HelB:llä oli 15,9 miljoonan euron arvosta toissijaisia lainoja kaupungilta ja maksamattomia korkoja oli kertynyt 5,7 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi Suomen viranomaiset myöntävät, että toisen pääomainan antamisen aikaan HelB:n taloudellinen tilanne oli vaikea ja että se tarvitsi nopeaa lisärahoitusta.
- (86) HelB:n tuolloisen tilanteen perusteella komissio päättelee alustavasti, että järkevä yksityinen sijoittaja ei olisi myöntänyt HelB:lle 5,8 miljoonan euron pääomainaa 6 prosentin korolla. Lisäksi komissio toteaa, että vuoden 2005 pääomainaa ei ilmeisestikään ollut maksettu takaisin vuoden 2011 pääomainan myöntämishetkellä ja että HelB:n keskimääräinen oman pääoman tuotto vuosina 2005–2010 oli - 87,33 prosenttia. Sen vuoksi vaikuttaa kyseenalaiselta, olisiko markkinataloussijoittaja tehnyt uuden sijoituksen tappiota tuottavaan yhtiöön toisen pääomainan muodossa.

- (87) Myös vuoden 2012 pääomallainan osalta komissio epäilee, voidaanko sitä pitää markkinaehtojen mukaisena. HelB:n tilinpäätöstietojen mukaan sen tappiot vuonna 2011 olivat 6,1 miljoonaa euroa ja yhteenlaskettu oma pääoma -15,4 miljoonaa euroa. Toissijaisten lainojen muodossa olevan kaupungilta otetun velan määrä oli kasvanut 21,7 miljoonaan euroon ja siitä oli kertynyt maksamattomia korkoja 6,9 miljoonaa euroa.
- (88) Edellä olevassa (86) yllä kohdassa esitetyt päätelmät koskevat soveltuvin osin myös vuoden 2012 pääomallainaa. Sen vuoksi vaikuttaa kyseenalaiselta, olisiko markkinataloussijoittaja sijoittanut kolmatta peräkkäistä kertaa tappiota tuottavaan yritykseen, varsinkaan, kun kaupunki ei ollut saanut sijoittamastaan pääomasta asianmukaista tuottoa.
- (89) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio päättää tässä vaiheessa alustavasti, että vuoden 2002 kalustolainan sekä vuosien 2005, 2011 ja 2012 pääomallainat myönnettiin ehdoin, joihin sisältyi perusteetonta etua HelB:lle. Vuoden 2002 kalustolainan osalta sama alustava päätelmä koskee myös HKL-Bussiliikennettä.

5.1.2 Ruskeasuon varikkoon liittyvät toimenpiteet

- (90) Varikon jälleenvuokraamisesta perityn vuokran osalta komissio toteaa ensinnäkin, ettei se voi automaattisesti sulkea pois perusteettoman edun aiheutumista, kun otetaan huomioon, että vuokran suuruus määritettiin ilman tarjouskilpailua ja riippumattoman asiantuntijan arviointia, minkä Suomen viranomaiset myöntävät. Jo pelkästään tämä saa aikaan vuokran markkinaehtoisuuteen kohdistuvia epäilyjä.
- (91) Tämän lisäksi vaikuttaa ensi näkemältä siltä, että 7,80 euron kuukausivuokra/m² (ja erityisesti 3–3,50 euron kuukausivuokra/m² vuosina 2000–2006) on alhainen, kun otetaan huomioon varikon keskeinen sijainti ja se, että varikko oli viimeistään vuodesta 2008 eteenpäin täysin uusittu. Tältä osin Suomen viranomaiset ovat todenneet, että kaupunki määrittäi vuokran [...] ja että se on vertailukelpoinen muista Helsingin alueen varikoista perittyjen vuokrien kanssa.
- (92) Komissio ei voi tämän perusteella olla varma, määritettiinkö varikon jälleenvuokraamisesta peritty vuokra markkinaehtoisesti, eikä se sen vuoksi voi tässä vaiheessa sulkea pois sitä mahdollisuutta, että HelB on saanut kyseisen vuokrasopimuksen seurauksena perusteetonta etua.
- (93) Toiseksi komissio katsoo, että samanlaisia perusteluja voidaan soveltaa myös maanvuokraan. Myöskään tätä vuokraa ei määritetty tarjouskilpailumenettelyn perusteella. Vaikka Suomen viranomaiset väittävät, että hinta määritettiin kaupungin kiinteistöviraston käytännön mukaisesti, tämän käytännön metodologia ei ole komissiolle selvä, eikä vaikuta siltä, että sitä voitaisiin rinnastaa mihinkään maa-alueiden myyntiä koskevassa tiedonannossa tarkoitettuun riippumattomaan arviointiin.
- (94) Suomen viranomaiset eivät ole myöskään esittäneet vakuuttavia perusteluja, joiden pohjalta komissio voisi päätellä, että varikkokiinteistöyhtiön (ja sen myötä HelB:n) vapauttaminen vuokranmaksuvelvoitteesta vuosina 2006, 2007 ja 2008 olisi aiheellista niille varikon uudistustöiden aikana aiheutuneiden vahinkojen ja haittojen korvaamiseksi. Kun otetaan huomioon, että varikko säilyi toimintakykyisenä myös uudistustöiden aikana, komissio katsoo tässä vaiheessa, että täysi vapautus vuokrasta (verrattuna vuokranalennukseen) ei näytä olevan markkinaehtojen mukaista. Tällä perusteella myös maanvuokran alennus vuosilta 2009–2015 vaikuttaa kyseenalaiselta markkinataloussijoittajaperiaatteen näkökulmasta.
- (95) Komissio ei ole myöskään vakuuttunut siitä, voidaanko Suomen viranomaisten toimittamien, rakentamattomien teollisuus- ja varastotonttien vuokria koskevien tietojen perusteella tehdä pätevää vertailua, sillä nämä vuokrat, jotka vaikuttavat olevan samantasoisia tai matalampia kuin varikosta peritty vuokra, näyttävät liittyvän erityyppisiin, Helsingin laitamilla sijaitseviin tontteihin, kun taas varikko sijaitsee keskeisellä paikalla.
- (96) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio epäilee tässä vaiheessa, voidaanko varikon jälleenvuokrauksesta perittyä vuokraa ja maanvuokraa pitää markkinaehtojen mukaisina.

5.1.3 Päätelmä siitä, onko kyseessä valtiontuki

- (97) Edellä esitettyjen perustelujen pohjalta komissio katsoo tässä vaiheessa, että kalustolainan ja pääomallainat sekä Ruskeasuon varikkoa koskevat toimenpiteet antoivat HelB:lle (ja soveltuvin osin HKL-Bussiliikenteelle) perusteetonta valikoivaa etua, joka oli peräisin valtion varoista ja joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Näissä olosuhteissa komissio katsoo tässä vaiheessa, että edellä esitetyt toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5.2 Sääntöjenvastainen tuki

- (98) Jos edellä yksilöidyt toimenpiteet ovat valtiontukea, Suomen viranomaiset ovat myöntäneet ne SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätyn ilmoitusvelvollisuuden ja täytäntöönpanokiellon vastaisesti. Sen vuoksi komissio katsoo tässä vaiheessa, että nämä toimenpiteet voitaisiin määrittellä sääntöjenvastaiseksi valtiontueksi.

5.3 Soveltuvuus sisämarkkinoille

- (99) Mikäli kalustolaina, pääomalinat ja Ruskeasuon varikkoa koskevat toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, komission on arvioitava, voidaanko tuki todeta soveltuvaksi sisämarkkinoille.
- (100) On jäsenvaltion tehtävä esittää mahdolliset perusteet sisämarkkinoille soveltuvuudelle ja osoittaa, että tällaisen soveltuvuuden edellytykset täyttyvät⁽¹⁵⁾. Suomen viranomaiset kuitenkin katsovat, että toimenpiteet eivät ole valtiontukea, eivätkä ole sen vuoksi esittäneet mitään perusteita sisämarkkinoille soveltuvuudelle.
- (101) Komissio on kuitenkin arvioinut, voitaisiinko mitään SEUT-sopimuksessa määrätystä mahdollisista soveltuvuusperusteista soveltaa suoralta kädeltä.
- (102) Koska HelB ja sen edeltäjät toimivat maaliikennemarkkinoilla, komission olisi aluksi tutkittava, onko SEUT-sopimuksen 93 artikla sopiva perusta sisämarkkinoille soveltuvuudelle. SEUT-sopimuksen 93 artikla sisältää säännöt valtiontuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille liikenteen yhteensovittamisen alalla ja julkisten palvelujen velvoitteiden osalta liikenteen alalla. Se muodostaa erityismääräyksen (*lex specialis*) suhteessa SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohtaan ja 107 artiklan 3 kohtaan, koska se sisältää valtiontuen sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat erityissäännöt⁽¹⁶⁾. Yhteisöjen tuomioistuim on todennut, että tässä artiklassa '*katsotaan liikenteelle myönnetty tuki yhteensoveltuvaksi perustamissopimuksen kanssa ainoastaan sellaisissa tarkoin määritetyissä tapauksissa, jos se ei vahingoita [unionin] yleisiä etuja*'⁽¹⁷⁾.
- (103) Suomen viranomaiset eivät ole väittäneet, että toimenpiteet olivat välttämättömiä liikenteen yhteensovittamiseksi, eivätkä ole maininneet, että HelB (tai sen edeltäjät) hoitaisivat liikennettä linjoilla julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi. Joka tapauksessa komissio toteaa, että kalustolaina, pääomalinat ja Ruskeasuon varikkoa koskevat toimenpiteet eivät näytä täyttävän liikenteen yhteensovittamisen tarvetta eivätkä vaatimuksia, joista säädetään asetuksessa (EY) N:o 1370/2007⁽¹⁸⁾. Kyseisessä asetuksessa vahvistetaan arviointiperusteet, joiden mukaisesti julkisen henkilöliikenteen harjoittamisesta tai yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämiseksi maksettavien julkisten palvelujen korvausten voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille. Komissio katsoo tämän perusteella tässä vaiheessa, ettei SEUT-sopimuksen 93 artiklaa voida soveltaa sisämarkkinoille soveltuvuuden perustana.
- (104) Komissio on arvioinut myös, voitaisiinko SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrättyjä poikkeuksia soveltaa havaittujen valtiontukitoimenpiteiden sisämarkkinoille soveltuvuuden arvioimiseksi. Komissio katsoo tässä vaiheessa, että SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdassa määrätty poikkeukset eivät selvästikään ole sovellettavissa, eivätkä Suomen viranomaiset ole niihin vedonneet. Sama päätelmä koskee SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan d ja e alakohdassa määrättyjä poikkeuksia.
- (105) Tässä vaiheessa ei näytä myöskään siltä, että voitaisiin soveltaa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdassa määrättyä poikkeusta, joka koskee taloudellisen kehityksen edistämistä tietyillä alueilla tai sektoreilla. Komissio on arvioinut myös sitä, voisiko jokin toimenpiteistä soveltua sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan perusteella tilapäisiin puitteisiin sisältyvien kriisisääntöjen mukaisesti⁽¹⁹⁾. Kalustolaina, pääomalinat ja Ruskeasuon varikkoa koskevat toimenpiteet eivät kuitenkaan näytä täyttävän tilapäisten puitteiden sovellettavuuden edellytyksiä.
- (106) Sen vuoksi vaikuttaa siltä, että ainoastaan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohtaa voitaisiin käyttää sovellettavuuden perusteena. Komissio on suorittanut erityisesti HelB:n (ja soveltuvin osin HKL-Bussiliikenteen) taloudellisen tilanteen vuoksi alustavan analyysin arvioidakseen, voitaisiinko näitä yrityksiä pitää vuoden 2004

⁽¹⁵⁾ Ks. esimerkiksi tuomio asiassa C-364/90 *Italia v. komissio*, ECLI:EU:C:1993:157, 20 kohta. Ks. myös 27.9.2012 annettu tuomio asiassa T-257/10 *Italia v. komissio*, ECLI:EU:T:2012:504, 135 kohta.

⁽¹⁶⁾ Ks. mm. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen 20 päivänä joulukuuta 2011 annetun komission päätöksen johdanto-osan 23 kappale.

⁽¹⁷⁾ Ks. tuomio asiassa C-156/77 *komissio v. Belgia*, ECLI:EU:C:1978:180, 10 kohta.

⁽¹⁸⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta, EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.

⁽¹⁹⁾ Tilapäiset yhteisön puitteet valtiontukitoimenpiteille rahoituksen saatavuuden turvaamiseksi tämänhetkisessä finanssi- ja talouskriisissä (EUVL C 16, 22.1.2009, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna komission tiedonannolla valtiontukitoimenpiteitä rahoituksen saatavuuden turvaamiseksi tämänhetkisessä finanssi- ja talouskriisissä koskevien tilapäisten yhteisön puitteiden muuttamisesta (EUVL C 303, 15.12.2009, s. 6). Tilapäisten puitteiden voimassaolo päättyi joulukuussa 2011.

pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivoissa⁽²⁰⁾ tarkoitettuina vaikeuksissa olevina yrityksinä, minkä Suomen viranomaiset kiistävät. Lisäksi jotkin toimenpiteistä myönnettiin ennen vuotta 2004, minkä vuoksi komissio on suorittanut tämän arvioinnin myös valtioneudesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi vuonna 1999 annettujen yhteisön suuntaviivojen⁽²¹⁾, jäljempänä 'vuoden 1999 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivat', perusteella.

- (107) Vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen 11 kohdan – ja vuoden 1999 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen 6 kohdan hyvin samanlaisen sanamuodon – mukaan yrityksen voidaan katsoa olevan vaikeuksissa, jos vaikeuksissa olevan yrityksen tavanomaiset merkit, kuten kasvavat tappiot, liikevaihdon supistuminen, varastojen kasvu, ylikapasiteetti, tulorahoituksen pienentyminen, lisääntyvä velkaantuminen, korkokustannusten nousu ja nettoarvon heikentyminen tai sen katoaminen, ovat nähtävissä.
- (108) Komissio havaitsee, että HKL-Bussiliikenne (samoin kuin STA) on ollut vuodesta 1999 alkaen jatkuvasti raskaasti tappiollinen (ks. edellä (14) ja (15) yllä kohta). Sen jälkeen, kun sen seuraaja HelB perustettiin vuonna 2005, hyvin merkittävät tappiot jatkuivat joka vuosi ainakin vuoteen 2012 saakka (ks. edellä (16) yllä kohta). Tämän johdosta komission alustava näkemys on, että tämä on selvä merkki näiden yhtiöiden vaikeuksista.
- (109) HelB:n tilinpäätöstietojen mukaan näyttää lisäksi siltä, että yhtiön oma pääoma on ollut negatiivinen ainakin vuodesta 2009 lähtien: - 4,7 miljoonaa euroa vuonna 2009, - 8,9 miljoonaa euroa vuonna 2010, - 15,4 miljoonaa euroa vuonna 2011 ja - 17,7 miljoonaa euroa vuonna 2012.
- (110) Edellä esitettyjen näkökohtien perusteella komissio päätelee alustavasti, että HelB voitaisiin luokitella vaikeuksissa olevaksi yritykseksi vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivoissa tarkoitettussa merkityksessä, ainakin sen 11 kohdan osalta. Sama päätelmä koskee myös HKL-Bussiliikennettä vuoden 1999 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen mukaan.
- (111) Koska alustava päätelmä on tämä, komissio katsoo tässä vaiheessa, että kalustolainaa, pääomalainoja ja Ruskeasun varikkoa koskevia toimenpiteitä voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvina ainoastaan vuoden 1999 ja/tai vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen mukaisena pelastamis- ja/tai rakenneuudistustukena.
- (112) Komissio huomauttaa, että vuoden 1999 ja/tai vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen 3.1 jaksossa pelastamistuella asetetut edellytykset eivät näytä täyttyvän. Lukuun ottamatta vuonna 2002 myönnettyä kalustolainaa muut toimenpiteet eivät olleet maksuvalmiustukea, joka myönnetään lainatakauksina tai lainoina (kuten edellä (81) yllä kohdassa todetaan, pääomalainat näyttävät olevan hyvin samanlaisia kuin osakaslainat, eivät niinkään verrattavissa 'puhtaisiin' pankkilainoihin). Toimenpiteiden voimassaolo ei myöskään päättynyt viimeistään kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun ensimmäinen lainaerä oli siirretty yritykselle, niitä ei näytetä myönnetyn vakavien sosiaalisten syiden perusteella eikä niihin liittynyt Suomen antamaa sitoumusta toimittaa komissiolle rakenneuudistus- tai selvitystilasuunnitelma.
- (113) Vuoden 1999 ja vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen 3.2 jaksossa määritellyn rakenneuudistustuen osalta komissio toteaa, että Suomen viranomaiset eivät tehneet komissiolle ilmoitusta mistään näistä toimenpiteistä rakenneuudistustukena eivätkä näin ollen osoittaneet, että ne sisältäisivät jonkin rakenneuudistustueksi määrittelyn kannalta olennaisista ominaisuuksista (rakenneuudistussuunnitelma, oma rahoitusosuus, vastasuoritteet jne.).
- (114) Sekä vuoden 1999 että vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen mukaan rakenneuudistustuen myöntämisen edellytyksenä on, että yritys panee täytäntöön rakenneuudistussuunnitelman, jonka on oltava yksittäisten tukien osalta kaikissa tapauksissa komission vahvistama. Jos toimenpiteet ovat valtioneutusta, ne olisi myönnetty ennen niiden ilmoittamista komissiolle ja ilman uskottavaa rakenneuudistussuunnitelmaa, joka täyttäisi vuoden 1999 ja vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivoissa vahvistetut edellytykset. Pelkästään tämä seikka riittää sulkemaan pois mahdollisuuden luokitella toimenpiteet sisämarkkinoille soveltuviksi.

⁽²⁰⁾ Komissio on soveltanut 1. elokuuta 2014 alkaen uusia suuntaviivoja valtioneudesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen (EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1). Sääntöjenvastaisen tuen osalta komissio käyttää uusia suuntaviivoja tutkiessaan sellaisten pelastamis- ja rakenneuudistustukien soveltuvuutta sisämarkkinoille, jotka on myönnetty ilman komission lupaa, jos tuki on osittain tai kokonaan myönnetty sen jälkeen, kun uudet suuntaviivat on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* (137 kohta). Kaikissa muissa tapauksissa se tekee tutkimuksen tuen myöntämishetkellä sovellettujen suuntaviivojen perusteella (138 kohta).

⁽²¹⁾ EYVL C 288, 9.10.1999, s. 2.

- (115) Komissio toteaa lisäksi, etteivät Suomen viranomaiset ole esittäneet mitään näkökohtia, joilla varmistettaisiin, että rakenneuudistustuen sisämarkkinoille soveltuvaksi toteamisen kannalta välttämättömiä edellytyksiä on noudatettu.
- (116) Komissiolla ei sen vuoksi ole riittävästi todisteita, jotta se voisi päätellä, voidaanko jokin näistä toimenpiteistä katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi pelastamis- tai rakenneuudistustukena vuoden 1999 ja vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen perusteella.

5.3.1 *Päätelmä tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille*

- (117) Tämän vuoksi komissio epäilee tässä vaiheessa, soveltuvatko kalustolaina, pääomalainat ja Ruskeasuon varikkoa koskevat toimenpiteet sisämarkkinoille.

6. PÄÄTELMÄ

Komissio epäilee, olisivatko vuoden 2002 kalustolaina, vuosien 2005, 2011 ja 2012 pääomalainat ja Ruskeasuon varikkoa koskevat toimenpiteet vuoden 1999 ja vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen mukaisia ja soveltuisivatko ne sen myötä sisämarkkinoille.

Komissio pyytää edellä esitetyn perusteella SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn nojalla Suomea toimittamaan huomautuksensa ja esittämään sille kaikki tiedot, joista voi olla apua edellä tarkoitettujen toimenpiteiden arvioinnissa, yhden kuukauden kuluessa tämän kirjeen vastaanottamisesta. Komissio kehottaa Suomen viranomaisia toimittamaan välittömästi jäljennöksen tästä kirjeestä mahdolliselle tuensaajalle.

Komissio ilmoittaa Suomelle tiedottavansa asiasta asianomaisille julkistamalla tämän kirjeen ja julkaisemalla tiivistelmän siitä *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Komissio tiedottaa asiasta myös ETA-sopimuksen allekirjoittaneiden EFTA-maiden asianomaisille julkaisemalla tiedonannon *Euroopan unionin virallisen lehden* ETA-täydennysosassa sekä EFTAn valvontaviranomaiselle lähettämällä sille jäljennöksen tästä kirjeestä. Kaikkia asianomaisia kehoitetaan esittämään huomautuksensa kuukauden kuluessa julkaisupäivästä.”

—

"Kommissionen vill genom denna skrivelse underrätta Finland om att den, efter att ha granskat de upplysningar som tillhandahållits av de finska myndigheterna angående stödet i fråga, har beslutat att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*).

1. FÖRFARANDE

- (1) Den 31 oktober 2011 mottog kommissionen ett klagomål från Nobina Sverige AB och Nobina Finland Oy avseende eventuellt statligt stöd till bussbolaget Helsingfors Busstrafik Ab (nedan kallat *HelB*), som registrerades hos kommissionen samma dag. Den 3 november 2011 inlämnades ytterligare upplysningar och ett antal bilagor till klagomålet. Den 15 november 2011 anslöt sig Nobina AB – moderbolag till Nobina Sverige AB och Nobina Finland Oy – till klagomålet (nedan gemensamt kallade *klagandena*). Klagandena lämnade kompletterande upplysningar den 12 december 2011, 27 februari 2012, 4 april 2012, 21 juni 2012 och 4 september 2012.
- (2) Klagomålet översändes till de finska myndigheterna för synpunkter den 1 februari 2012. Synpunkter lämnades, tillsammans med ytterligare upplysningar, i en skrivelse av den 28 februari 2012.
- (3) De finska myndigheternas synpunkter på klagomålet översändes till klagandena genom en skrivelse av den 31 maj 2012. Synpunkter från klagandena inkom den 27 juli 2012. De finska myndigheterna lämnade ytterligare upplysningar den 28 september 2012.
- (4) Genom en skrivelse av den 31 oktober 2012 översände kommissionen till de finska myndigheterna de synpunkter från klagandena som mottogs den 27 juli 2012 och begärde kompletterande upplysningar. De finska myndigheterna lämnade den begärda informationen den 3 januari 2013 och den 7 och 12 februari 2013. Vidare lämnade de finska myndigheterna ytterligare upplysningar genom ett e-postmeddelande av den 16 maj 2013.
- (5) Ett möte med de finska myndigheterna och deras rättsliga företrädare ägde rum den 17 maj 2013, varefter kommissionen begärde ytterligare upplysningar genom ett e-postmeddelande av den 24 maj 2013. De finska myndigheterna lämnade den begärda informationen den 31 maj 2013 och den 3, 7 och 10 juni 2013.
- (6) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar från de finska myndigheterna genom ett e-postmeddelande av den 24 oktober 2013, som besvarades den 8 november 2013. Dessutom begärde kommissionen ytterligare upplysningar genom en skrivelse av den 6 november 2013, som de finska myndigheterna besvarade den 31 januari 2014.
- (7) Kommissionen begärde kompletterande upplysningar från de finska myndigheterna genom e-postmeddelanden av den 27 februari 2014 och den 3 april 2014. De kompletterande upplysningarna lämnades genom e-postmeddelanden av den 5 mars 2014 respektive den 11 april 2014.
- (8) Kommissionens avdelningar hade ett möte med klagandena och deras rättsliga företrädare den 29 januari 2014 och den 14 oktober 2014.

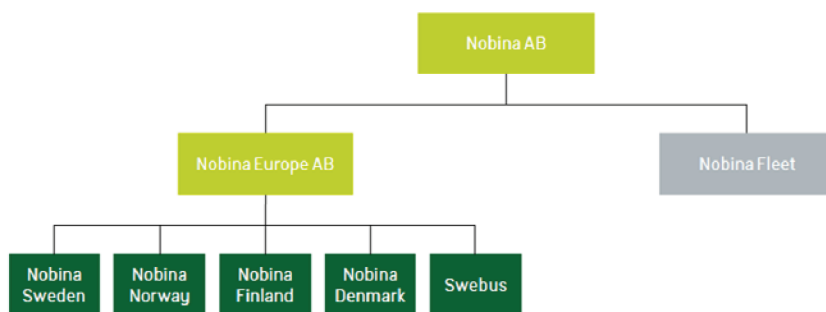
2. BAKGRUND

2.1 Klagandena

- (9) Nobina AB är det största företaget som erbjuder kollektivtrafik med buss i Norden och en av de tio största kollektivtrafikföretagen i Europa, och verksamt inom regionala och interregionala trafiksegment. Dess marknadsandel inom regionaltrafikssegmentet i Norden var 16 % 2013/2014, med omkring 280 miljoner passagerare. Åren 2013 och 2014 gjorde Nobina AB en vinst efter skatt på cirka 56 miljoner kronor (7 miljoner euro)⁽¹⁾.
- (10) Nobina AB:s huvudsakliga marknad är Sverige, där företaget bedriver verksamhet under namnet Nobina Sverige AB med mer än 2 300 bussar. Företagets försäljning i Sverige 2013/2014 utgjorde cirka 70 % av dess sammanlagda försäljning. Under samma period hade Nobina Finland Oy 384 bussar i trafik (cirka 10 % av den totala försäljningen).

⁽¹⁾ SEK 1 = EUR 0,11.

Nobina AB:s och dotterbolagens struktur



2.2 Den påstådda stödmottagaren

- (11) HelB bedriver busstrafik i Helsingforsregionen och erbjuder chartertrafik och bussleasingtjänster. HelB har en fordonspark som omfattar cirka 380 bussar.
- (12) HelB ägs till 100 % av Helsingfors stad (nedan kallad *staden*). HelB äger i sin tur minibuss- och invataxiföretaget Helsingin Palveluauto Oy och fordonförvaltningsföretaget HelB-Fleet Oy. HelB äger också 33 % av depåföretaget Ruskeasuon Varikkokiinteistö Oy (nedan kallat *depåföretaget*).
- (13) HelB bildades den 1 januari 2005 då transportföretaget Suomen Turistiauto Oy (nedan kallat *STA*), ägt av staden, köpte tillgångar och skulder i HST-Busstrafik – en separat affärsenhet också ägd av staden.
- (14) HST-Busstrafik bildades 1995 genom avknoppning från stadens trafikverk. Nyckeltalen för HST-Busstrafiks finansiella situation innan företaget förvärvades av STA presenteras i tabell 1.

Tabell 1

Nyckeltal för HST-Busstrafik (i 000 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

- (15) STA var ett privat aktiebolag ägt av staden som tillhandahöll transporttjänster. Nyckeltalen för STA:s finansiella situation före förvärvet av HST-Busstrafik presenteras i tabell 2.

Tabell 2

Nyckeltal för STA (i 000 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

- (16) Nyckeltalen för HelB:s finansiella situation 2005–2012 presenteras i tabell 3.

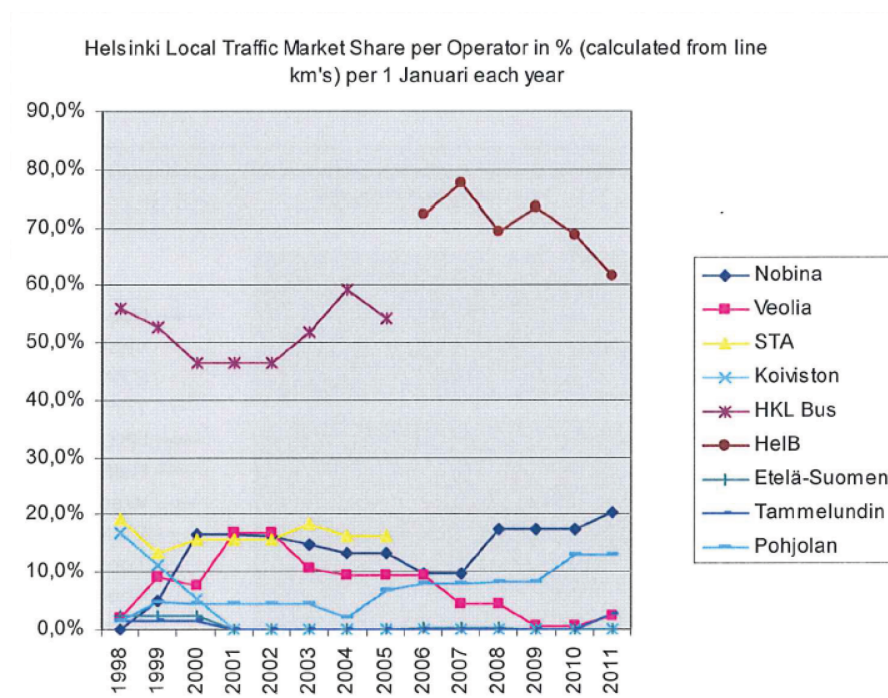
Tabell 3

Nyckeltal för HelB (i 000 euro)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nettoomsättning	85 134	88 169	90 194	91 913	98 164	93 641	91 506	99 407
Rörelseresultat	- 2 214	- 1 590	- 2 399	- 8 470	- 4 319	- 3 620	- 6 136	- 1 941
Resultat före anslag och skatter	- 2 842	- 2 321	- 2 231	- 7 504	- 3 768	- 3 308	- 6 534	- 2 209

2.3 Den lokala transportmarknaden i Helsingforsområdet

- (17) De lokala busstransporttjänsterna i Helsingfors blev föremål för upphandling första gången 1998⁽²⁾. Ansvaret för att planera kollektivtrafiken och köpa in kollektivtrafiktjänster i huvudstadsregionen, inklusive Helsingfors stad, ligger hos Helsingforsregionens trafik (HRT).
- (18) Det finns ett antal företag utöver HelB som är verksamma i Helsingforsområdet, bland annat Nobina Finland Oy och Veolia Transport Finland Oy. Bussbolagens marknadsandelar för de lokala busstransporttjänsterna i Helsingfors visas i diagrammet nedan.



Källa: inlägga av den 31 oktober 2011 från klagandena.

3. BESKRIVNING AV DE PÅSTÅDDA STÖDÅTGÄRDerna

- (19) Enligt klagandena mottog HelB och dess föregångare HST-Busstrafik och/eller STA ett antal statliga stödåtgärder under perioden 1994–2012, vilka beskrivs i avsnitten nedan.

3.1 Otillräcklig kapitalavkastning

- (20) Enligt klagandena krävde staden inte att HelB och dess föregångare skulle tillhandahålla den avkastning som en privat investerare normalt skulle kräva. Enligt klagandena utgör skillnaden mellan den normala avkastning som en privat investerare skulle ha krävt och den avkastning på investerat kapital som staden faktiskt krävde uteblivna intäkter för staden och bör betraktas som olagligt statligt stöd.

⁽²⁾ Den regionala busstrafiken öppnades först för konkurrens i Helsingforsregionen (som inkluderar Esbo och Vanda) 1994. Den lokala busstransportmarknaden omfattar endast Helsingfors, inte Esbo och Vanda.

- (21) Klagandena anser vidare att den kapitalavkastning som HelB krävt sedan det bildades har legat klart under konkurrenternas på marknaden för busstransporttjänster i Helsingforsregionen. Den genomsnittliga avkastningen på eget kapital för HelB under perioden 2005–2010 var -87,33 %, vilket ska jämföras med den genomsnittliga avkastningen för Nobina (-12,96 % 2006–2010) och Veolia (-51,68 % 2005–2009). Klagandena noterar också att HelB och dess föregångare alltid uppvisat ett sämre resultat än sina viktigaste konkurrenter. HelB:s genomsnittliga resultat åren 2005–2010 var 3,65 miljoner euro, medan Nobinas och Veolias resultat uppgick till -0,7 miljoner euro respektive -1,56 miljoner euro.

3.2 Lånet för upphandling av utrustning och kapitallånen

- (22) Klagandena anser också att statligt stöd förekom i ett antal lån som staden beviljade HelB och dess föregångare med en räntesats som påstods ligga under marknadsnivån.

3.2.1 2002 års lån för upphandling av utrustning

- (23) I maj 2002 beviljade staden HST-Busstrafik ett lån på 14,5 miljoner euro för att finansiera upphandling av busstransportutrustning (nedan kallat *finansieringslånet*). Skulden skulle återbetalas i lika stora avbetalningar under 12 år: ränta skulle betalas från och med 2002 och lånekapitalet börja amorteras från och med 2004. Räntan på finansieringslånet fastställdes till 12 månaders Euribor plus en marginal på 0,05 %⁽³⁾, med möjlighet till justering vart femte år.
- (24) Enligt klagandena övertog HelB, när det bildades 2005, på oförändrade villkor det lån för upphandling av utrustning som beviljats HST-Busstrafik. Man kom emellertid överens om att inga avbetalningar behövde göras 2005 och 2006. Enligt klagandena lämnades dessutom inte heller någon säkerhet för finansieringslånet.
- (25) Klagandena påpekar vidare att HelB 2007 begärde att staden skulle ändra återbetalningsplanen så att kapitalet skulle återbetalas från och med 2008 och inom 16 år. Uppenbarligen gick staden med på HelB:s begäran.
- (26) Enligt klagandena borde räntan på finansieringslånet, mot bakgrund av kommissionens meddelande från 1997 om metoden för fastställande av referens- och diskonteringsränta⁽⁴⁾ (nedan kallat *1997 års referensräntemeddelande*) ha varit minst 5,06 % plus en lämplig riskpremie. Riskpremien bör ha återspeglat HST-Busstrafiks oupphörliga förluster (se skäl 14) och det faktum att ingen säkerhet ställdes, och därför uppgå till minst 4 %. Därför borde räntan ha varit minst 9,06 %.
- (27) Dessutom understryker klagandena att HelB:s finansiella situation försämrades när det tog över finansieringslånet (2005) och när det omförhandlade villkoren för lånet med staden (2007), (se skäl 16). I ett sådant läge skulle en rationell privat investerare ha krävt en högre ränta och skulle inte ha godtagit en senareläggning av återbetalningen av kapitalbeloppet utan en justering uppåt av räntan.
- (28) Klagandena drar därför slutsatsen att HelB och dess föregångare fick olagligt statligt stöd i form av en ränta under marknadsnivån för 2002 års finansieringslån.

3.2.2 2005 års kapitallån

- (29) Den 1 januari 2005, då HelB bildades (se skäl 13), beviljade staden HelB ett kapitallån för att se till att företaget hade tillräckligt med kapital för att sköta sin verksamhet. Kapitallånets totalbelopp var 15,9 miljoner euro med en ränta på 6 %.
- (30) Enligt klagandena beviljade staden dessutom HelB ett annat kapitallån till ett okänt belopp i april 2006.
- (31) Klagandena anser att en privat investerare skulle ha dragit sig ur sådana investeringar snarare än tillhandahållit ytterligare finansiering med tanke på att både HST-Busstrafik och STA gick med förlust innan HelB bildades. Klagandena anser följaktligen att hela det kapitallån som beviljades 2005 utgör stöd. Enligt klagandena fick HelB i alla händelser åtminstone en otillbörlig fördel i form av en räntesubvention. I linje med 1997 års referensräntemeddelande borde räntesatsen för det kapitallån som beviljades HelB ha varit 4,08 % plus en marginal på minst 4 %, det vill säga totalt 8,08 %.

3.2.3 2011 års kapitallån

- (32) Den 31 januari 2011 beviljade staden HelB ett kapitallån på 5,8 miljoner euro till en ränta på 6 %.

⁽³⁾ Enligt statistik från Finlands bank fluktuerade 12 månaders Euribor mellan 2,9 % och 4,1 % under 2002. Se <http://www.suomenpankki.fi/fi/tilastot/korot/Pages/default.aspx>

⁽⁴⁾ EGT C 273, 9.9.1997, s. 3.

- (33) Enligt klagandena gjorde HelB förluster varje år sedan verksamheten började (HelB:s ackumulerade förluster mellan 2005 och 2010 uppgick till 21,9 miljoner euro). De framhåller i detta sammanhang att HelB åtminstone i januari 2011 var ett företag i svårigheter i den mening som avses i gemenskapens riktlinjer från 2004 för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter⁽⁵⁾ (nedan kallade 2004 års undsättnings- och omstrukturingsriktlinjer). Dessutom hävdar klagandena att ingen privat investerare i en motsvarande situation skulle ha tillhandahållit HelB ytterligare finansiering. Klagandena anser således att hela 2011 års kapitallån skulle utgöra stöd eller åtminstone att HelB fått en otillbörlig fördel i form av en räntesubvention.
- (34) Enligt klagandena borde räntesatsen för det kapitallån som beviljades HelB ha varit 1,49 % plus en marginal på minst 6,5 % eller rentav 10 %, dvs. sammanlagt 7,99 % eller 11,49 %, för att uppfylla kraven i kommissionens meddelande från 2008 om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor⁽⁶⁾ (2008 års referensräntemeddelande) och för att korrekt motsvara den aktuella risken (gäldenärens dåliga finansiella situation, ingen säkerhet, efterställdhet).

3.2.4 2012 års kapitallån

- (35) Den 23 maj 2012 beviljade staden HelB ytterligare ett kapitallån på 8 miljoner euro till en ränta på 6 %.
- (36) Enligt klagandena var det vid tidpunkten för beviljandet av 2012 års kapitallån ännu mer uppenbart att HelB var ett företag i svårigheter i den mening som avses i 2004 års undsättnings- och omstrukturingsriktlinjer. Den inofficiella finansiella rapporten för HelB för 2011 visade en förlust på mer än 6,6 miljoner euro. Enligt samma rapport var summan av de kortfristiga och långfristiga skulderna 86,8 miljoner euro. Dessutom uppger HelB i rapporten att det räknade med att göra en förlust på 4,1 miljoner euro 2012.
- (37) Klagandena hävdar att en privat investerare i en marknadsekonomi aldrig skulle ha beviljat HelB ytterligare ett kapitallån 2012. Därför ska hela beloppet av 2012 års kapitallån betraktas som stöd.

3.3 Åtgärder som avser depån i Brunakärr

- (38) Depån i Brunakärr (depån) är en bussdepå i huvudstadsregionen. Det ägs av depåfastighetsbolaget, ett ömsesidigt fastighetsbolag enligt finsk lag⁽⁷⁾. Aktieägare i fastighetsbolaget är staden med 67 % av aktierna och HelB med 33 %.
- (39) Aktieägarna i depåbolaget har rätt att hyra ut de lokaler som tillhör dem till tredje man eller till varandra. Staden vidareuthyr till HelB en del av sina depålokaler i utbyte mot hyra (vidareuthyrning av depålokaler)⁽⁸⁾.
- (40) Depåföretaget arrenderar av staden den tomt på vilken depån är belägen (markarrenderingen). Aktieägarna betalar en markarrendesavgift till depåföretaget för att finansiera arrendet för marken.
- (41) Depån byggdes om och renoverades mellan 2006 och 2008.

3.3.1 Vidareuthyrningen av depålokalerna

- (42) Även om HelB ägde 33 % av depåföretaget förvärvade det faktiskt mer än 33 % av depålokalerna för sin verksamhet. Därför vidareuthyrde staden till HelB en del av depålokalerna i utbyte mot en hyra. Från 2000 till 2006, det vill säga före ombyggnaden av depån, var hyran för vidareuthyrningen omkring 3–3,50 euro per m² per månad. Efter ombyggnaden av depån höjdes hyran till 7,80 euro per m² per månad. Staden vidareuthyrde också en del av depån till stadens idrottsverk till samma hyra.
- (43) Klagandena gör gällande att staden inte följde ett villkorslöst anbudsförfarande för att fastställa priset för vidareuthyrningen och att ingen värdering gjordes av en oberoende värderingsman. I analogi med kommissionens meddelande om inslag av statligt stöd vid försäljning av mark och byggnader⁽⁹⁾ (nedan kallat *markförsäljningsmeddelandet*) hävdar klagandena att Finland borde ha anmält transaktionen till kommissionen för förhandsgodkännande.

3.3.2 Hyra för markarrenderingen

- (44) Depåföretaget hyr av staden den mark där depån är belägen. Arrendeavtalet mellan depåföretaget och staden undertecknades 1994 och löper ut 2023. Efter ombyggnaden av depån 2006–2008 omförhandlades hyresavtalet i mars 2009 och dess giltighetstid förlängdes till 2038.

⁽⁵⁾ EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.

⁽⁶⁾ EUT C 14, 19.1.2008, s. 6.

⁽⁷⁾ Ett ömsesidigt fastighetsbolag liknar ett andelslag (en ekonomisk förening), en populär form av fastighetsägande i Finland, vars enda syfte är att sköta och förvalta egendomen till förmån för aktieägarna.

⁽⁸⁾ Staden vidareuthyr även en del av lokalerna till stadens idrottsverk, som förefaller vara en icke-ekonomisk verksamhet.

⁽⁹⁾ EGT C 209, 10.7.1997, s. 3.

- (45) Den ursprungliga hyran från 1996 till 2008 uppgick till 4,33 euro per m². Efter omförhandlingen av avtalet höjdes priset till 4,70 euro per m² mellan 2009 och 2015 och till 6 euro per m² från 2016 till 2038⁽¹⁰⁾. I samtliga fall krävdes en avkastning på 5 % på investeringen.
- (46) Klagandena hävdar att staden inte följde ett villkorslöst anbudsförfarande för fastställande av hyran för markarrendet och att denna hyra ligger under marknadsnivån. De förklarar också att depåföretaget inte betalade någon hyra för markarrendet åren 2006, 2007 och 2008. De anser att detta gett HelB en otillbörlig fördel.

4. SYNPKTER FRÅN DE FINSKA MYNDIGHETERNA

- (47) Enligt de finska myndigheterna omfattar de ovan beskrivna åtgärderna inte statligt stöd. Finland hävdar att staden, i egenskap av ägare till HelB (och till HST-Busstrafik och STA), tillhandahöll HelB finansiering på marknadsmässiga villkor och i utbyte mot en avkastning som skulle vara tillfredsställande för en privat investerare som agerar enligt rådande marknadsvillkor.
- (48) Vad gäller HelB:s finansiella situation medger Finland att den har försämrats över tiden och att det åren 2008–2010 visade sig nödvändigt att genomföra åtgärder för att förbättra dess lönsamhet, bland annat genom ändringar av prisstrukturen, personalminskning osv. De finska myndigheterna anser dock inte att HelB bör betraktas som ett företag i svårigheter i den mening som avses i 2002 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer.

4.1 Otillräcklig kapitalavkastning

- (49) Vad gäller den påstått otillräckliga kapitalavkastningen noterar de finska myndigheterna att fram till 2001 uppgick den begärda och utbetalade kapitalavkastningen från HST-Busstrafik till 9 % per år. Under åren 2002–2004 var den begärda kapitalavkastningen 4,5 %. Då HelB bildades den 1 januari 2005 krävde staden ingen minimiavkastning på kapitalet. De finska myndigheterna anser att storleken på avkastningskravet, och avkastningen i sig, inte varit exceptionellt låg med hänsyn till marknadssituationen vid den tidpunkten.
- (50) Vidare påpekar de finska myndigheterna att den faktiska kapitalavkastningen på marknaden för busstransporttjänster (inklusive privatägda företag) i Helsingforsregionen för perioden 2004–2010 var relativt låg, vilket klagandena medger. De finska myndigheterna framhåller att det var marknadsförhållandena som ledde till att verksamheten gick med förlust, inte det påstått låga kapitalavkastningskravet.

4.2 Lånet för upphandling av utrustning och kapitallånen

- (51) För det första, vad gäller det finansieringslån som beviljades HST-Busstrafik år 2002, anser de finska myndigheterna att priset på lånet kan anses uppfylla marknadsvillkoren, främst därför att räntan på lånet var bunden till marknadsräntan: enligt Finland skulle 12 månaders Eurobor ha kunnat vara den dyraste marknadsräntan 2002 på grund av fluktuationer.
- (52) Dessutom anser Finland att det är troligt att HST-Busstrafik skulle ha kunnat få ett lån på motsvarande villkor från ett privat finansinstitut. Enligt Finland skulle HST-Busstrafik ha ansetts ha hög kreditvärdighet eftersom bolaget var en affärsenhet som tillhörde staden vid den aktuella tidpunkten.
- (53) De finska myndigheterna förklarar vidare att räntan på finansieringslånet låg i linje med räntan på det lån som staden tog upp direkt på finansmarknaden. Beviljandet av finansieringslånet bör ses som ett rent internt arrangemang inom gruppen. Därför gjordes ingen extern utvärdering av HST-Busstrafiks kreditvärdighet.
- (54) Dessutom förblev villkoren för finansieringslånet oförändrade när det togs över av HelB, och kompletterades endast med en amorteringsfri period. Enligt de finska myndigheterna är en amorteringsfri period – under vilken endast ränta betalas – gängse praxis vid lånefinansiering. Räntan började betalas omedelbart och fluktuerade under perioden 2005–2012 på följande sätt: 2,4 % 2005, 2,6 % 2006, 3,3 % 2007, 4,4 % 2008, 5,03 % 2009, 1,6 % 2010, 1,0 % 2011 och 2,2 % i maj 2012.
- (55) De finska myndigheterna noterar också att låneräntan och lånemarginalen låg i linje med de villkor som gällde vid den tidpunkt då finansieringslånet beviljades. Mot bakgrund av ovanstående kan priset på finansieringslånet anses motsvara marknadsvillkoren.
- (56) För det andra, vad gäller 2005 års kapitallån, förklarade de finska myndigheterna först att staden år 1994 beviljade ett 'startlån' som skulle finansiera bildandet och driften av HST-Busstrafik. Startlånebeloppet var 16,3 miljoner euro och den tillämpade räntesatsen 9 %, senare sänkt till 6 % från och med 2003. Enligt de finska myndigheterna var 2005 års kapitallån en återfinansiering av befintliga skulder när HelB bildades den 1 januari 2005, dvs. den obetalda delen av startlånet som låg kvar i balansräkningen för HST-Busstrafik den 31 december 2004 till ett belopp av 12,2 miljoner euro och, dessutom, en befintlig STA-skuld på 3,6 miljoner euro. Den senare refinansierades till 2005 års kapitallån på grundval av ett separat avtal av den 18 april 2006 som inte omfattade beviljandet av ett nytt kapitallån till HelB.

⁽¹⁰⁾ Priserna baseras på konsumentprisindex som upprätthålls av Statistikcentralen (Index 1951 = 100). Därför måste det slutliga priset uttryckas i löpande kostnad som skulle ge en årlig hyra på 281 739 euro 2006 och 359 650 euro 2016.

- (57) De finska myndigheterna anser att räntesatsen på 6 % för 2005 års kapitallån var jämförbar med den genomsnittliga räntesats som tillämpades för liknande typer av lån i Finland under perioden 2004–2006. Finland gav exempel på liknande typer av lån för vilka räntan uppgår till mellan 4,7 % och 7,5 %.
- (58) För det tredje hävdar klagandena (se skäl 30) att staden beviljade HelB ett annat kapitallån till ett okänt belopp i april 2006, om vilken de finska myndigheterna förklarar att ett separat avtal mellan staden och HelB undertecknades den 18 april 2006. Det avtalet gällde dock inte beviljandet av ett nytt kapitallån till HelB utan refinansieringen av den befintliga STA-skuld på 3,6 miljoner euro som nämns i skäl (56). Därför har de finska myndigheterna förtydligt att 2006 års lån inte är en separat åtgärd utan i själva verket en del av 2005 års kapitallån.
- (59) För det fjärde, vad gäller 2011 års kapitallån, noterar Finland att det ska ses som ett lån som beviljas av en långsiktig grupp av ägare och inte som ett enda kortsiktigt finansieringsbeslut som fattats av en extern investerare. Därför bör räntesatsen på 6 % inte anses vara exceptionellt låg, utan snarare förenlig med villkoren i 2008 års referensräntemeddelande. Finland medger emellertid samtidigt att HelB:s finansiella situation var svag och att en korrigering krävde ett snabbt tillskott av ytterligare finansiering år 2011.
- (60) Enligt de finska myndigheterna genomförde HelB åren 2008–2010 åtgärder för att förbättra sin lönsamhet. Åtgärderna omfattade [...] (*) osv.
- (61) Slutligen bestrider de finska myndigheterna inte det faktum att staden år 2012 beslutade att bevilja HelB ett nytt kapitallån till ett belopp av 8 miljoner euro (2012 års kapitallån). Enligt Finland krävde stadsstyrelsen i Helsingfors, med hänsyn till det klagomål som ligger till grund för det aktuella ärendet (och som lämnades in i oktober 2011) att kapitallånet skulle beviljas på marknadsmässiga villkor. Därför hävdar Finland att 2012 års lån inte utgjorde statligt stöd och inte behöver anmälas till kommissionen för godkännande.

4.3 Åtgärder som avser depån i Brunakärr

- (62) För det första, även om Finland medger att staden fastställde hyran för vidareuthyrningen av depån utanför ett anbudsförfarande och utan oberoende expertvärdering, hävdar man samtidigt att den ändå fastställdes enligt marknadsräntan i det område där depån är belägen och att den är jämförbar med hyresnivån för andra bussdepåer i Helsingforsområdet. Finland noterar att hyran fastställdes av staden med hänsyn till jämförbara hyror för bussdepåer i Helsingforsregionen [...] samtidigt som man erkänner att inga samtida bevis, rapporter eller expertutlåtanden finns tillgängliga.
- (63) För det andra hävdar Finland vad gäller hyran för markarrenderingen att den hyran är marknadsmässig eftersom den fastställdes på grundval av kapitalvärdet av den tomt på vilken depån är belägen, det troliga försäljningspriset för tomten och med hänsyn till faktorer såsom användningen av tomten, dess exceptionella storlek osv., i enlighet med sedvanlig praxis på stadens fastighetskontor. Ingen bevisning lämnades i detta avseende.
- (64) Finland hävdar att hyran är jämförbar med de hyror som tas ut för andra depåer belägna i Helsingforsregionen och har tillhandahållit en förteckning över hyror för obebyggda industri- och lagertomter enligt vilken hyrorna är liknande eller lägre än den som tas ut för depån, och varierar mellan [2–4] och [5–7] euro per m², trots det faktum att de obebyggda tomterna har en fördelaktigare stadsplanemärkning och är mindre än tomten i Brunakärr.
- (65) Finland förklarar också att den faktiska hyran enligt det nya hyresavtalet är 6 euro per m² för perioden 2009–2038 och att orsaken till att hyran sänkts till 4,70 euro per m² för perioden 2009–2015 är att 'matcha' hyran enligt det gamla hyresavtalet, som skulle ha löpt ut först 2023. Vad gäller det faktum att depåföretaget åren 2006, 2007 och 2008 inte betalade någon hyra för markarrenderingen anser Finland att detta var berättigat eftersom depån under dessa år genomgick en ombyggnad och depåföretaget måste kompenseras för skador och olägenheter som arbetena orsakade.

5. BEDÖMNING AV DE PÅSTÅDDA STÖDÅTGÄRDERNA

5.1 Förekomst av stöd

- (66) 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 snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(*) Affärshemlighet.

- (67) För att en åtgärd ska utgöra statligt stöd i den mening som avses i den bestämmelsen måste den samtidigt uppfylla samtliga följande villkor:
- stödet måste ges av staten eller med hjälp av statliga medel,
 - det måste medföra en selektiv fördel genom att gynna vissa företag eller viss produktion,
 - det måste snedvrیدا eller hota att snedvrیدا konkurrensen, och
 - det måste kunna påverka handeln mellan medlemsstater.
- (68) Kommissionen noterar till att börja med att en av de åtgärder som klagomålet gäller är den påstått otillräckliga kapitalavkastning som staden begärde. Enligt klagandena krävde staden inte att HelB och dess föregångare skulle tillhandahålla en avkastning som en privat investerare normalt skulle kräva, vilket skulle utgöra statligt stöd. Kommissionen anser dock att detta inte är en fristående åtgärd som bör analyseras separat från de faktiska investeringsbeslut som staden fattat när den tillhandahållit finansieringslånet och kapitallånet.
- (69) Fastställandet av en avkastning på investerat kapital som vid första anblicken kan framstå som låg utgör inte i sig statligt stöd. I stället måste avkastningen på det investerade kapitalet bedömas på förhand varje gång ett enskilt investerings- eller finansieringsbeslut fattas av staten för att det ska kunna fastställas om en rationell privat investerare skulle ha gjort en sådan investering. Om det genom en förhandsbedömning baserad på trovärdiga antaganden kan visas att investeringen blir lönsam är det irrelevant för bedömningen av statligt stöd om avkastningen på det investerade kapitalet är negativ ur ett efterhandsperspektiv.
- (70) Även om kommissionen anser att det inte behövs någon separat bedömning av denna åtgärd, medger den ändå att ett företags totala avkastning har en betydande inverkan på en investerares marknadsbeteende. På grundval av detta kommer kommissionen att beakta den totala lönsamheten för HelB och dess föregångare när den bedömer om staden agerade som en rationell privat investerare/aktieägare vid den tidpunkt då den beviljade HelB och/eller dess föregångare finansieringslånet och kapitallånen.
- (71) Vad gäller övriga åtgärder som är föremål för klagomål konstaterar kommissionen för det första att dessa åtgärder (dvs. lånen och kapitallånen och de åtgärder som avser depån i Brunakärr) beviljades direkt till HelB eller dess föregångare (HST-Busstrafik eller STA) av staden och finansierades med anslag ur stadens budget. Statliga medel vid tillämpningen av artikel 107.1 i EUF-fördraget är en medlemsstats och dess offentliga myndigheters medel samt offentliga företags medel, om de offentliga myndigheterna kan utöva ett direkt eller indirekt bestämmande inflytande över dessa företag. Mot bakgrund av denna definition anser kommissionen att de övriga åtgärder som klagomålet gäller omfattar statliga medel och kan tillskrivas staten.
- (72) För det andra anser kommissionen att de övriga åtgärder som omfattas av klagomålet är selektiva till sin karaktär, eftersom de beviljades endast HelB eller dess föregångare (HST-Busstrafik eller STA) ⁽¹¹⁾.
- (73) För det tredje anser kommissionen att de övriga åtgärder som klagomålet gäller snedvrیدer eller hotar att snedvrیدا konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna. En snedvrیدning av konkurrensen i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget antas föreligga så snart som staten beviljas ett företag en ekonomisk fördel inom en avreglerad sektor där konkurrens förekommer eller skulle kunna förekomma ⁽¹²⁾. Kommissionen noterar i detta sammanhang att domstolen i sin dom i målet Altmark konstaterade ⁽¹³⁾ att flera medlemsstater sedan 1995 har börjat öppna vissa trafikmarknader för konkurrens från företag som är etablerade i andra medlemsstater, vilket innebär att flera företag redan tillhandahåller stads-, förorts- och regional trafik i andra medlemsstater än deras ursprungsstat. Tillhandahållandet av kollektivtrafik i Helsingforsregionen blev föremål för upphandling för första gången 1998 (se skäl 17) och sedan dess är andra aktörer – en del av dem från andra medlemsstater än Finland – verksamma på marknaden. Kommissionen anser därför att om de övriga åtgärderna kan visas medföra en ekonomisk fördel för HelB bör dessa åtgärder anses snedvrیدا eller hota att snedvrیدا konkurrensen och kunna påverka handeln mellan medlemsstaterna, eftersom varje av staten beviljad åtgärd som kan stärka det stödmottagande företags konkurrensposition i förhållande till andra företag som det konkurrerar med uppfyller dessa villkor ⁽¹⁴⁾.

⁽¹¹⁾ Det enda undantaget är den åtgärd som avser arrenderingen av den mark där depån är belägen. När det gäller just denna åtgärd är depåföretaget den direkta stödmottagaren. Kommissionen konstaterar emellertid att depåföretaget och HelB bör betraktas som ett enda företag i den aktuella bedömningen, med hänsyn till depåföretagets struktur med endast två aktieägare (staden och HelB självt, som i sin tur ägs av staden) och det faktum att HelB verkar vara det enda företaget som bedriver ekonomisk verksamhet inom depån.

⁽¹²⁾ 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, REG, EU:T:2000:151, punkterna 141–147.

⁽¹³⁾ Dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans mot Regierungspräsidium Magdeburg, EU:C:2003:415.

⁽¹⁴⁾ Domen i målet Philip Morris mot kommissionen, C-730/79, EU:C:1980:209, punkt 11. Se också domen i målet Alzetta Mauro, fotnot 12 ovan, EU:T:2000:151, punkt 80.

- (74) Slutligen måste kommissionen ännu undersöka om de övriga åtgärderna medför en ekonomisk fördel för HelB (och i tillämpliga fall för HST-Busstrafik) som det inte skulle ha fått på normala marknadsvillkor. Finland hävdar att staden, i egenskap av ägare till HelB (och till HST-Busstrafik och STA), beviljade dessa åtgärder på villkor som skulle vara tillfredsställande för en privat aktieägare som agerar enligt rådande marknadsvillkor. Den förlitar sig därför på den s. k. marknadsekonomiska investeringsprincipen. Enligt den principen innebär en åtgärd som genomförs av staten inte statligt stöd om, under liknande omständigheter, en privat investerare av jämförbar storlek som de berörda organen inom den offentliga sektorn, som är verksam på normala marknadsekonomiska villkor i en marknadsekonomi, skulle ha kunnat förmås att bevilja stödmottagaren samma åtgärder. Kommissionen måste därför bedöma, för varje åtgärd, om en hypotetisk privat investerare på samma villkor skulle ha genomfört de transaktioner som klagomålet gäller. En hypotetisk privat investerare är en försiktig investerare vars mål att maximera vinsten modereras av försiktighet vad avser den risknivå som är godtagbar för en viss avkastning.
- (75) Såsom förklaras i de följande avsnitten hyser kommissionen tvivel om huruvida en rationell privat aktör skulle ha genomfört dessa åtgärder med avseende på HelB eller dess föregångare, särskilt med tanke på dessa företags finansiella situation när åtgärderna beviljades, såsom förklaras i avsnitt 2.2.

5.1.1 Finansieringslånet och kapitallånen

- (76) För det första vad gäller 2002 års finansieringslån till HST-Busstrafik hyser kommissionen tvivel om huruvida den tillämpade räntan var marknadsmässig, med tanke på att den motsvarade den ränta som staden själv fått för sitt lån på finansmarknaderna utan hänsyn till den faktiska situation som stödmottagaren, det vill säga HST-Busstrafik, befann sig i. De finska myndigheterna medger i detta sammanhang att ingen extern utvärdering av HST-Busstrafiks kreditvärdighet gjordes vid den tidpunkt då lånet beviljades.
- (77) Kommissionen anser att en rationell privat investerare skulle ha gjort en bedömning av HST-Busstrafiks kreditvärdighet innan den beviljar lån till företaget för att försäkra sig om att företaget har kapacitet att återbetala lånet då det förfaller. Dessutom anser kommissionen att även om HST-Busstrafik var en av stadens affärsenheter vid den aktuella tidpunkten, tillhandahöll företaget ändå transporttjänster på marknaden och bör betraktas som en ekonomisk aktör och inte enbart som en förlängning av den offentliga förvaltningen. Mot bakgrund av detta kan beviljandet av finansieringslånet inte ses som ett rent internt arrangemang, såsom Finland gör gällande.
- (78) Dessutom förefaller bristen på säkerheter inte återspeglas korrekt i den ränta som tas ut för lånet.
- (79) Kommissionen hyser i detta skede även tvivel om huruvida överföringen av finansieringslånet till HelB på samma villkor som de som beviljades HST-Busstrafik – med ett ytterligare uppskov med betalningarna under 2006 och 2007 – kan anses vara marknadsmässig. Finlands argument om att en amorteringsfri period är gängse praxis vid lånefinansiering är varken övertygande eller styrkt av bevis. Samma tvivel råder vad gäller det uppskov med återbetalningarna som HelB förhandlade sig till och som staden godkände 2007. Kommissionen hyser framför allt tvivel om huruvida en rationell privat investerare skulle ha beviljat investeringslånet på sådana villkor till ett nybildat företag, dvs. HelB, utan att bedöma dess kreditvärdighet.
- (80) På grundval av detta är kommissionen preliminärt av den uppfattningen att 2002 års finansieringslån beviljades HST-Busstrafik – och därefter HelB – på villkor som gav dessa företag en ooberättigad fördel.
- (81) För det andra, vad gäller kapitallånen rent allmänt, framgår det enligt aktiebolagslagen att kapitalbeloppet jämte ränta betalas tillbaka endast om den totala summan av det fria egna kapitalet och företagets samtliga kapitallån överstiger förlusten i den balansräkning som antagits för den senaste räkenskapsperioden. Dessutom har inga säkerheter ställts för kapitallånen, som för övrigt är efterställda företagets övriga skulder. Kapitallånen verkar därför vara mycket lika aktieägarlånen och förefaller därför inte vara jämförbara med 'rena' banklån.
- (82) Framför allt vad gäller 2005 års kapitallån konstaterar kommissionen för det första att en vinstinriktad privat investerare före inrättandet av ett nytt efterträdande företag (dvs. HelB), och beviljandet av ett kapitallån på 15,9 miljoner euro skulle ha övervägt huruvida en likvidation av HST-Busstrafik och STA hade varit att föredra i ekonomiskt hänseende, med hänsyn till de ekonomiska indikatorerna för HST-Busstrafik och STA innan verksamheten fördes över till HelB. Såsom anges i skäl 56 verkar staden endast ha beslutit att refinansiera de befintliga skulder för HST-Busstrafik som fanns kvar av 1994 års startlån och en befintlig skuld i STA på 3,6 miljoner euro, dock utan att analysera om det vore ekonomiskt mer rationellt att avveckla båda företagen innan ytterligare ett lån beviljas dess efterträdare.
- (83) För det andra, även om det antas att tillhandahållandet av ett kapitallån skulle ha varit att föredra framför att avveckla HST-Busstrafik och STA, hyser kommissionen i detta skede tvivel om huruvida en rationell privat investerare skulle ha beviljat HelB ett kapitallån 2005 med en räntesats på 6 %, med hänsyn till kapitallåns specifika karaktär av efterställda fordringar utan säkerhet. Dessutom är det tveksamt om en räntesats på 6 % skulle ha tillämpats på efterföljaren till HST-Busstrafik och STA mot bakgrund av den finansiella situationen för båda företagen och med beaktande av situationen på den lokala bussmarknaden vid den tidpunkten.

- (84) För det tredje konstaterar kommissionen, som svar på de exempel som Finland gett på liknande typer av lån för vilka den tillämpade räntesatsen varierade mellan 4,7 % och 7,5 %, att varje fall måste bedömas utifrån dess egna förtjänster på grundval av den specifika situation som den faktiska stödmottagaren befinner sig i. Kommissionen noterar i alla händelser att de siffror som lagts fram inte är helt jämförbara, särskilt inte med tanke på beloppen (som varierar från 4,2 miljoner euro till 70 miljoner euro) och de sektorer där mottagarna av dessa lån är verksamma (metallproduktion, fastigheter, etc.).
- (85) Vad gäller 2011 års kapitallån hyser kommissionen i detta skede också tvivel om huruvida den kan anses ligga i linje med marknadsvillkoren. Enligt HelB:s årsredovisning för 2010 gjorde företaget det året förluster på 3,3 miljoner euro, medan dess totala egna kapital uppgick till - 8,9 miljoner euro (med ett aktiekapital på 6,46 miljoner euro). Dessutom hade HelB efterställda lån på 15,9 miljoner euro som beviljats av staden, med upplupna obetalda räntor på 5,7 miljoner euro. Dessutom medger Finland att HelB då det andra kapitallånet beviljades befann sig i en svår finansiell situation och att ett snabbt tillskott av ytterligare finansiering krävdes.
- (86) På grundval av HelB:s situation vid den aktuella tidpunkten kommer kommissionen fram till den preliminära slutsatsen att en rationell privat investerare inte skulle ha beviljat HelB ett kapitallån på 5,8 miljoner euro till en räntesats på 6 %. Kommissionen konstaterar dessutom att 2005 års kapitallån vid den tidpunkt då 2011 års kapitallån beviljades uppenbarligen inte hade återbetalats och att den genomsnittliga avkastningen på eget kapital för HelB under perioden 2005–2010 var - 87,33 %. Det verkar därför tveksamt om en privat investerare skulle ha gjort en upprepad investering i ett förlustdrabbat företag i form av ett andra kapitallån.
- (87) Slutligen, vad gäller 2012 års kapitallån, hyser kommissionen även tvivel om huruvida den kan anses ligga i linje med marknadsvillkoren. Enligt HelB:s årsredovisning gjorde företaget en förlust på 6,1 miljoner euro år 2011, med ett totalt eget kapital på - 15,4 miljoner euro. Vidare hade summan av skulden till staden i form av efterställda lån ökat till 21,7 miljoner euro med en upplupen obetald ränta på 6,9 miljoner euro.
- (88) Samma slutsats som den i skäl 86 ovan skulle gälla för 2012 års kapitallån i tillämpliga delar. Det verkar därför tveksamt om en privat investerare skulle ha investerat i ett förlustföretag för tredje gången i rad, särskilt eftersom staden inte hade fått en adekvat avkastning på det investerade kapitalet.
- (89) På grundval av bedömningen ovan är kommissionens preliminära slutsats i detta skede att 2002 års finansieringslån och 2005, 2011 och 2012 års kapitallån beviljades på villkor som medförde en otillbörlig fördel för HelB. När det gäller 2002 års finansieringslån skulle samma preliminära slutsats gälla för HST-Bustrafik.

5.1.2 Åtgärder som avser depån i Brunakärr

- (90) För det första, vad gäller hyran för vidareuthyrningen av depån, noterar kommissionen att den inte automatiskt kan utesluta förekomsten av en otillbörlig fördel, eftersom Finland medger att hyran fastställdes utanför ett anbudsförfarande och utan oberoende expertvärdering. Redan detta föranleder vissa tvivel om huruvida hyran låg i linje med marknadsvillkoren.
- (91) Dessutom förefaller en månadshyra på 7,80 euro per m² (och särskilt 3–3,50 euro per m² mellan 2000 och 2006) vara låg med tanke på depåns centrala läge och det faktum att depån åtminstone sedan 2008 varit helt ombyggd och renoverad. Finland har anfört i detta sammanhang att staden fastställde hyran [...] och att den är jämförbar med hyran för andra depåer i Helsingforsregionen.
- (92) Kommissionen kan därför inte vara säker på att hyran för vidareuthyrningen av depån fastställdes marknadsmässigt och kan därför inte utesluta i det här skedet att en otillbörlig fördel har getts HelB som en följd av det hyresavtalet.
- (93) För det andra anser kommissionen att liknande argument gäller för hyran för markarrenderingen. Inte heller den hyran fastställdes på grundval av ett anbudsförfarande. Dessutom, även om Finland hävdar att priset fastställdes i enlighet med fastighetskontorets praxis, är metoden för denna praxis inte klar för kommissionen och det förefaller inte som om detta kan likställas med en oberoende värdering i den mening som avses i markförsäljningsmeddelandet.
- (94) Dessutom har de finska myndigheterna inte lagt fram några övertygande argument som skulle göra det möjligt för kommissionen att dra slutsatsen att det vore motiverat att befria depåföretaget (och därmed HelB) från skyldigheten att betala hyran för 2006, 2007 och 2008 för att kompensera dem för skador och olägenheter de åsamkats i samband med renoveringen och ombyggnaden av depån. Med hänsyn till att depån fortsatte att vara i drift medan arbetena pågick anser kommissionen i det här skedet att en total hyresbefrielse (i motsats till sänkt hyra) inte verkar ligga i linje med marknadsvillkoren. På grundval av detta förefaller sänkningen av hyran för markarrenderingen mellan 2009 och 2015 också tveksam ur ett marknadsekonomiskt investerarperspektiv.

- (95) Kommissionen är också osäker på huruvida den information som Finland lämnat om hyrorna för obebyggda industri- och depåtomter, vilka förefaller vara liknande eller lägre än den hyra som tas ut för depån, möjliggör en fullgod jämförelse, eftersom dessa hyror verkar avse andra typer av tomter i Helsingfors utkanter, medan depån är centralt belägen.
- (96) På grundval av bedömningen ovan hyser kommissionen i detta skede tvivel om huruvida hyran för vidareuthyrningen av depån och hyran för markarrenderingen kan anses ligga i linje med marknadsvillkoren.

5.1.3 Slutsats om förekomsten av stöd

- (97) På grundval av de skäl som anges ovan anser kommissionen i det här skedet att finansieringslånet och kapitallånen samt de åtgärder som avser depån i Brunakärr, gav HelB (och i tillämpliga fall HST-Busstrafik) en otillbörlig selektiv fördel som härrör från statliga medel, vilket snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna. Under dessa förhållanden anser kommissionen i det här skedet att de åtgärder som anges ovan utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

5.2 Olagligt stöd

- (98) Om de åtgärder som anges ovan skulle visa sig utgöra statligt stöd har de beviljats av Finland i strid med den anmälningsskyldighet och det genomförandeförbud som föreskrivs i artikel 108.3 i EUF-fördraget. Kommissionen anser därför i detta skede att dessa åtgärder uppfyller villkoren för olagligt statligt stöd.

5.3 Förenlighet med den inre marknaden

- (99) I den mån finansieringslånet, kapitallånen och de åtgärder som avser depån i Brunakärr utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste kommissionen bedöma om stödet kan förklaras förenligt med den inre marknaden.
- (100) Det är medlemsstaten som ska åberopa eventuella grunder för förenlighet med den inre marknaden och visa att villkoren för detta är uppfyllda⁽¹⁵⁾. De finska myndigheterna anser emellertid att åtgärderna inte utgör statligt stöd och har därför inte anfört några skäl för förenlighet med den inre marknaden.
- (101) Kommissionen har ändå undersökt om någon av de möjliga grunder för förenlighet som fastställs i EUF-fördraget vid en första anblick skulle kunna vara tillämplig.
- (102) Eftersom HelB och dess föregångare är verksamma på marknaden för landtransporter, bör kommissionen först undersöka om artikel 93 i EUF-fördraget är en lämplig grund för förenlighet med den inre marknaden. Artikel 93 innehåller regler för när statligt stöd är förenligt med den inre marknaden när det gäller samordning av transporter och allmän trafikplikt på transportområdet och utgör en *lex specialis* i förhållande till artiklarna 106.2 och 107.3 i EUF-fördraget eftersom den innehåller särskilda regler för när statligt stöd är förenligt med den inre marknaden⁽¹⁶⁾. Domstolen har i en av sina domar konstaterat att det i denna artikel föreskrivs att 'stöd till transporter endast är förenliga med fördraget i klart fastställda fall samt under förutsättning att dessa stöd inte skadar [unionens] allmänna intressen'⁽¹⁷⁾.
- (103) De finska myndigheterna har inte hävdat att åtgärderna var nödvändiga för samordning av transporter eller visat att HelB (eller dess föregångare) trafikerar rutter inom ramen för allmän trafikplikt. Kommissionen noterar i alla händelser att finansieringslånet, kapitallånen och de åtgärder som avser depån i Brunakärr inte verkar tillgodose behovet av samordning av transporter och inte heller verkar uppfylla kraven i förordning (EG) nr 1370/2007⁽¹⁸⁾, som anger kriterierna för när ersättning för allmän trafik eller uppfyllande av taxevillkor som fastställts i allmänna bestämmelser kan avses vara förenliga med den inre marknaden. På grundval av detta anser kommissionen i det här skedet att artikel 93 i EUF-fördraget inte kan användas som grund för förenlighet med den inre marknaden.
- (104) Kommissionen har också bedömt om undantagen i artikel 107.2 och 107.3 i EUF-fördraget skulle kunna användas för att bedöma om de aktuella statliga stödåtgärderna är förenliga med den inre marknaden. Kommissionen anser i det här skedet att undantagen i artikel 107.2 i EUF-fördraget helt tydligt inte är tillämpliga och inte har åberopats av de finska myndigheterna. Samma slutsats gäller för undantagen i artikel 107.3 d och e i EUF-fördraget.

⁽¹⁵⁾ Se t.ex. domen i mål C-364/90, Italien mot kommissionen, EU:C:1993:157, punkt 20. Se även domen av den 27 september 2012 i mål T-257/10, Italien mot kommissionen, REG, EU:T:2012:504, punkt 135.

⁽¹⁶⁾ Se bland annat skäl 23 i kommissionens beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

⁽¹⁷⁾ Se domen i målet kommissionen mot Belgien, C-364/77, EU:C:1978:180, punkt 10.

⁽¹⁸⁾ 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).

- (105) Dessutom verkar det i det här skedet inte möjligt att tillämpa det undantag som avser utvecklingen av vissa regioner eller vissa sektorer enligt artikel 107.3 a i EUF-fördraget. Kommissionen har också undersökt om någon av åtgärderna skulle kunna vara förenlig med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 b i EUF-fördraget enligt krisreglerna i den tillfälliga gemenskapsramen ⁽¹⁹⁾. Finansieringslånet, kapitallånen och de åtgärder som avser depån i Brunakärr förefaller dock inte uppfylla villkoren för tillämpning av den tillfälliga gemenskapsramen.
- (106) Därför verkar endast artikel 107.3 c i EUF-fördraget kunna användas som grund för förenlighet med den inre marknaden i det här skedet. I synnerhet med beaktande av HelB:s (och i tillämpliga fall HST-Busstrafiks) finansiella situation har kommissionen gjort en preliminär analys för att bedöma om dessa företag skulle kunna betraktas som företag i svårigheter i den mening som avses i 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer ⁽²⁰⁾, vilket de finska myndigheterna bestrider. Eftersom en del av åtgärderna beviljades före 2004 har kommissionen dessutom gjort denna bedömning på grundval av gemenskapens riktlinjer från 1999 för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ⁽²¹⁾ (1999 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer)
- (107) Enligt punkt 11 i 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer – och den snarlika ordalydelsen i punkt 6 i 1999 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer – kan ett företag anses vara i svårigheter om de vanliga tecknen på att ett företag befinner sig i svårigheter föreligger, såsom ökande förluster, sjunkande omsättning, växande lager, överkapacitet, minskande kassaflöde, stigande skuldsättningsgrad, och finansiella kostnader samt ett sjunkande värde, som kan gå ner till noll, på nettotillgångarna.
- (108) Kommissionen noterar i detta sammanhang att HST-Busstrafik – och STA – har gjort jämna och stora förluster sedan 1999 (se skälen 14 och 15). När dess efterföljare HelB bildades 2005 fortsatte de mycket betydande förlusterna varje år åtminstone fram till 2012 (se skäl 16). Enligt kommissionens preliminära åsikt utgör detta följaktligen en tydlig indikation på de svårigheter som dessa företag hade.
- (109) Dessutom verkar det enligt HelB:s årsredovisning som om detta företag haft ett negativt eget kapital åtminstone sedan 2009: - 4,7 miljoner euro 2009, - 8,9 miljoner euro 2010, - 15,4 miljoner euro 2011 och - 17,7 miljoner euro 2012.
- (110) Mot bakgrund av det anförda drar kommissionen preliminärt slutsatsen att HelB skulle kunna betraktas som ett företag i svårigheter i den mening som avses i 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer, åtminstone i den mening som avses i punkt 11 i dessa. Samma slutsats gäller för HST-Busstrafik enligt 1999 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer.
- (111) Mot bakgrund av denna preliminära slutsats anser kommissionen i detta skede att finansieringslånet, kapitallånen och de åtgärder som avser depån i Brunakärr endast skulle kunna anses vara förenliga med den inre marknaden som undsättnings- och/eller omstruktureringsstöd enligt 1999 och/eller 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer.
- (112) Kommissionen konstaterar att de villkor för undsättningsstöd som föreskrivs i avsnitt 3.1 i 1999 och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer inte verkar vara uppfyllda. Med undantag för 2002 års finansieringslån består resten av åtgärderna inte av likviditetsstöd i form av lånegarantier eller lån (såsom konstateras i punkt 81 förefaller kapitallån likna aktieägarlån i väldigt hög grad och inte vara jämförbara med 'rena' banklån). Dessutom upphörde åtgärderna inte inom en period av högst sex månader efter den första låneutbetalningen till företaget, de verkar inte ha beviljats på grundval av allvarliga sociala problem och de åtföljdes inte av ett åtagande från Finland om att översända en omstruktureringsplan eller en likvidationsplan till kommissionen.
- (113) Vad gäller omstruktureringsstöd enligt definitionen i avsnitt 3.2 i 1999 års och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer konstaterar kommissionen att Finland inte har anmält någon av åtgärderna som omstruktureringsstöd och därmed inte har kunnat visa att någon av de faktorer som krävs för att de ska kunna betraktas som omstruktureringsstöd (omstruktureringsplan, eget bidrag, kompensationsåtgärder osv.) föreligger.

⁽¹⁹⁾ Tillfällig ram för statliga stödåtgärder för att främja tillgången till finansiering i den aktuella finansiella och ekonomiska krisen (EUT C 16, 22.1.2009, s. 1, ändrad genom meddelandet från kommissionen om ändring av den tillfälliga gemenskapsramen för statliga stödåtgärder för att främja tillgången till finansiering i den aktuella finansiella och ekonomiska krisen, EUT C 303, 15.12.2009, s. 6. Den tillfälliga gemenskapsramen upphörde att gälla i december 2011.

⁽²⁰⁾ Från och med den 1 augusti 2014 kommer kommissionen att tillämpa de nya riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (EUT C 249, 31.7.2014, s. 1). I fall av olagligt stöd kommer kommissionen att granska förenligheten av allt undsättnings- eller omstruktureringsstöd som beviljas utan dess godkännande på grundval av de nya riktlinjerna, om stödet helt eller delvis beviljats efter de nya riktlinjernas offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning* (punkt 137). I övriga fall kommer granskningen att ske på grundval av de riktlinjer som var tillämpliga när stödet beviljades (punkt 138).

⁽²¹⁾ EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.

- (114) Enligt både 1999 års och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer beviljas omstruktureringsstöd endast på villkor att det genomförs en omstruktureringsplan, som ska godkännas av kommissionen i alla fall av individuellt stöd. Skulle åtgärderna visa sig utgöra statligt stöd har de beviljats före anmälan till kommissionen och i avsaknad av en trovärdig omstruktureringsplan uppfyller de villkoren i 1999 års och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer. Denna omständighet är i sig tillräcklig för att utesluta åtgärdernas förenlighet med den inre marknaden.
- (115) Kommissionen noterar dessutom att Finland inte har lagt fram någonting som garanterar att de nödvändiga kraven är uppfyllda för att omstruktureringsstöd ska kunna anses vara förenligt med den inre marknaden.
- (116) Kommissionen förfogar således inte över några bevis som gör det möjligt att avgöra om någon av dessa åtgärder kan anses vara förenlig med den inre marknaden på grundval av 1999 års och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer.

5.3.1 *Slutsats om förenligheten med den inre marknaden*

- (117) Kommissionen hyser därför i detta skede tvivel om huruvida finansieringslånet, kapitallånen och de åtgärder som avser depån i Brunakärr är förenliga med den inre marknaden.

6. SLUTSATS

Vad gäller 2002 års finansieringslån, 2005, 2011 och 2012 års kapitallån och de åtgärder som avser depån i Brunakärr hyser kommissionen tvivel om huruvida de är förenliga med 1999 års och 2004 års undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer och därmed förenliga med den inre marknaden.

Mot bakgrund av ovanstående överväganden uppmanar kommissionen, inom ramen för förfarandet i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, Finland att inom en månad från dagen för mottagandet av denna skrivelse inkomma med synpunkter och lämna all information som kan bidra till bedömningen av de åtgärder som nämns ovan. Kommissionen uppmanar de finska myndigheterna att omedelbart översända en kopia av denna skrivelse till den potentiella stödmottagaren.

Kommissionens förvarnar Finland om att den kommer att underrätta berörda parter genom att offentliggöra denna skrivelse och en sammanfattning av den i *Europeiska unionens officiella tidning*. Kommissionen kommer även att underrätta berörda parter i de Eftaländer som är avtalsslutande parter i EES-avtalet genom att offentliggöra ett tillkännagivande i EES-supplementet till *Europeiska unionens officiella tidning*, samt Eftas övervakningsmyndighet genom att skicka en kopia av denna skrivelse. Alla berörda parter kommer att uppmanas att inkomma med synpunkter inom en månad från dagen för offentliggörandet.”

STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN — VERENIGD KONINKRIJK**Steunmaatregel SA.38762 (2015/C) (ex 2014/N)****Investeringscontract voor de ombouw van de elektriciteitscentrale van Lynemouth tot een biomassacentrale****Uitnodiging om, overeenkomstig artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, opmerkingen in te dienen.**

(Voor de EER relevante tekst)

(2015/C 116/04)

De Commissie heeft het Verenigd Koninkrijk bij schrijven van 19 februari 2015, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ten aanzien van de bovengenoemde steunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de steunmaatregel ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt, indienen door deze binnen één maand vanaf de datum van publicatie van deze samenvatting te zenden aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Directoraat Staatssteun
Griffie Staatssteun
1049 Brussel
Fax + 32 22961242
E-mail: Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Deze opmerkingen zullen ter kennis van het Verenigd Koninkrijk worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

SAMENVATTING**1. DE PROCEDURE**

Na aan de aanmelding voorafgaande contacten heeft het Verenigd Koninkrijk op 17 december 2014 overeenkomstig artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie de steun aangemeld voor het project om de elektriciteitscentrale van Lynemouth tot een biomassacentrale om te bouwen. Op 5 februari 2015 hebben de autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk aanvullende informatie verstrekt.

2. BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

De aangemelde steunmaatregel heeft betrekking op de ombouw van de kolencentrale van Lynemouth tot biomassacentrale. De elektriciteitscentrale is in Northumberland aan de noordoostelijke kust van Engeland gelegen. Lynemouth is een 420 MW-kolencentrale en thans wordt voorgesteld om de centrale om te bouwen zodat zij uitsluitend op biomassa werkt. De elektriciteitscentrale is eigendom van en wordt geëxploiteerd door Lynemouth Power Limited, een volledige dochteronderneming van RWE Supply & Trading GmbH.

De centrale zal uitsluitend worden gestookt op houtpellets, die voornamelijk uit het buitenland komen en met name uit het zuidoosten van de Verenigde Staten, West-Canada en Rusland. De centrale moet voldoen aan de duurzaamheidscriteria die in de Britse regeling inzake contracten ter verrekening van verschillen (*contracts for difference*, hierna „CfD” genoemd) zijn opgenomen, waaronder een minimale besparing van broeikasgassen van 60 % ten opzichte van de gemiddelde fossielintensiteit van het net in de EU (d.w.z. ten opzichte van het steenkool- en gasgemiddelde van de EU, gemeten aan de hand van de in de richtlijn hernieuwbare energie vastgestelde methode). Die streefcijfers zullen worden verhoogd tot een minimale besparing van broeikasgassen van 72 % vanaf april 2020 en van 75 % vanaf april 2025.

Volgens de Britse ramingen zal het project over zijn levensduur van twaalf jaar ongeveer 17,7 miljoen ton CO₂ besparen en ongeveer 2,3 TWh elektriciteit per jaar leveren.

Volgens de Britse autoriteiten is de centrale ontworpen om te werken tegen 420 MW nominaal elektrisch vermogen met een gemiddelde belastingsfactor van 75,3 %. De centrale zal ongeveer 1,44-1,56 miljoen droge ton houtpellets per jaar gebruiken. De centrale wordt niet zodanig omgebouwd dat zij aan de voorschriften inzake afvalverbranding voldoet, en zal dus geen afvalhout kunnen verbranden.

Tabel 1 is een overzicht van de verwachte exploitatieparameters van de centrale van Lynemouth.

Tabel 1

Exploitatieparameters van de centrale

Brandstofkosten GBP/GJ	Thermische efficiëntie %	Gemiddelde belastingsfactor %
7,17	36,9 %	75,3 %

Volgens door het Verenigd Koninkrijk ingediende ramingen zal er tot 2025 een jaarlijks overschot van houtvezel zijn van ongeveer 46 miljoen ton. Dit overschot zou overeenkomen met 23 miljoen ton houtpellets per jaar. Europa zal naar verwachting de komende tien jaar biomassa moeten invoeren om aan zijn toenemend verbruik te kunnen voldoen. De handel in biomassa voor energiedoeleinden is nog altijd relatief beperkt. De wereldwijde handel in spaanders werd geraamd op 22 miljoen ton per jaar in 2011. De netto-invoer van houtpellets in de EU in hetzelfde jaar werd geraamd op 3,2 miljoen ton per jaar en steeg tot ongeveer 4 miljoen ton per jaar in 2012.

De aangemelde steun wordt toegekend op basis van een variabele premie, die gelijk is aan het verschil tussen een vooraf vastgestelde prijs (de uitoefenprijs) en de vastgestelde marktprijs voor elektriciteit (de referentieprijs). De begunstigde zal inkomsten behalen door haar elektriciteit op de markt te verkopen, maar wanneer de gemiddelde groothandelsprijs van elektriciteit minder bedraagt dan de uitoefenprijs, zal de begunstigde van een tegenpartij die in handen van de Britse regering is (Low Carbon Contracts Company Ltd, hierna „de CfD-tegenpartij” genoemd), een toeslag ten belope van het verschil ontvangen.

De belangrijkste aannames die voor de berekening van de uitoefenprijzen worden gebruikt, waaronder voor de gemiddelde elektriciteitsopwekkingskosten, prijzen van fossiele brandstoffen, effectieve belastingtarieven, kortingen in stroomleveringsovereenkomsten en maximale capaciteitsopbouw, zijn toegelicht in het verslag van de Britse regering over de gemiddelde elektriciteitsopwekkingskosten ⁽¹⁾ en de verslagen van het ministerie van Energie en Klimaatverandering (hierna „DECC” genoemd) ⁽²⁾. Te dien einde wordt aangenomen dat de groothandelsprijs van elektriciteit ongeveer 55 GBP/MWh in reële termen bedraagt en tot 65 GBP/MWh in 2020 zal stijgen.

De toepasselijke uitoefenprijs voor dit project is 105 GBP/MWh (prijzen van 2012 — jaarlijks geïndexeerd met de consumentenprijsindex).

Het interne rendement voor het project wordt geraamd op 7,9 % op een reële basis na belastingen. Het voorgestelde investeringscontract zal aflopen op 31 maart 2027. De Britse autoriteiten verwachten dat de centrale na die datum zal sluiten, aangezien niet verwacht wordt dat zij economisch levensvatbaar is.

⁽¹⁾ Electricity Generation Costs December 2013, DECC (2013), beschikbaar op: <https://www.gov.uk/government/publications/electricity-generation-costs>.

⁽²⁾ Beschikbaar op: <https://www.gov.uk/government/publications/electricity-market-reform-delivery-plan>.

De nationale rechtsgrondslag is de Energy Act 2013. De totale begroting voor dit project wordt op 0,8 miljard GBP geraamd.

3. BEOORDELING VAN DE MAATREGEL

De begunstigde zal voor de opgewekte elektriciteit steun ontvangen van de tegenpartij die in handen van de Britse regering is, namelijk Low Carbon Contracts Company Ltd. De aangemelde maatregel begunstigt de opwekking van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen door de geselecteerde begunstigde. Daarnaast zal de centrale op de grondstoffenmarkt om biomassa concurreren. Elektriciteit en bosbouw hulpbronnen worden op ruime schaal tussen de lidstaten verhandeld. De aangemelde maatregel wordt derhalve geacht de mededinging op de elektriciteits- en de biomassamarkt te vervalsen en de handel tussen de lidstaten ongunstig te beïnvloeden. De aangemelde maatregel vormt dus staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

De Commissie merkt op dat de aangemelde maatregel de opwekking van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen, met name uit biomassa, wil bevorderen. De aangemelde maatregel valt onder het toepassingsgebied van de richtsnoeren staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie 2014-2020 ⁽³⁾.

Het Verenigd Koninkrijk heeft uitgelegd dat het niveau van de uitoefenprijs voor projecten voor de ombouw naar biomassa werd berekend met inachtneming van een bandbreedte in minimumpercentages van 8,8-12,7 %. Dergelijke percentages zouden aansluiten met de percentages die eerder door de Commissie voor biomassaprojecten in het Verenigd Koninkrijk werden goedgekeurd (bv. voor de regeling inzake groencertificaten (Renewable Obligation Scheme) — SA.35565, PB C 167 van 13 juni 2013). In onderstaande tabel 2 zijn de gemiddelde elektriciteitsopwekkingskosten en het verwachte interne rendement van het aangemelde project opgenomen, alsmede de algemene ramingen van het Verenigd Koninkrijk voor deze technologie.

Tabel 2

Overzicht van de gemiddelde elektriciteitsopwekkingskosten en het interne rendement voor het aangemelde project

Generische bandbreedte gemiddelde elektriciteitsopwekkingskosten (DECC)	Generische bandbreedte reëel intern rendement vóór belastingen (DECC)	Generische bandbreedte nominaal intern rendement na belastingen (DECC)
Bandbreedte: 105-115 GBP/MWh Centraal scenario: 109 GBP/MWh	Bandbreedte: 8,8- 12,7 % Centraal scenario: 10,9 %	Bandbreedte: 8,7- 11,8 % Centraal scenario: 10,3 %
Gemiddelde elektriciteitsopwekkingskosten project	Reëel intern rendement vóór belastingen project	Reëel intern rendement na belastingen project
109 GBP/MWh	9,7 %	9,9 %

Uit de berekeningen blijkt dat het interne rendement sterk wordt beïnvloed door de initiële aannames waarvan in de financiële berekeningen wordt uitgegaan. Zo blijkt uit de ramingen op basis van de gegevens van het Verenigd Koninkrijk dat als de thermische efficiëntie en de belastingsfactor met 5 % zouden stijgen en de brandstofkosten met 5 % zouden dalen, het intern rendement (op reële basis na belastingen) zou toenemen van 7,9 % tot 16,8 %.

De inputparameters zoals thermische efficiëntie, belastingsfactor en brandstofkosten zijn ramingen en als zodanig vatbaar voor een bepaalde foutenmarge. De informatie wordt met name door de projectontwikkelaars verstrekt en moet aan marktinformatie worden getoetst. Zo wijzen recente gegevens van het Verenigd Koninkrijk op een belastingsfactor van meer dan 85 %, wat ook het gemiddelde is van de verschillende kolencentrales van RWE.

De Commissie merkt dus op dat onzekerheden in de voor de kostenberekening gebruikte aannames tot significante wijzigingen in het interne rendement kunnen leiden, waardoor overcompensatie mogelijk wordt. Het interne rendement zou met name gemakkelijk de door het Verenigd Koninkrijk vooropgestelde bandbreedten (zie tabel 2) kunnen overschrijden.

⁽³⁾ PB C 200 van 28.6.2014.

Op basis van die overwegingen betwijfelt de Commissie dat de voor het aangemelde project verleende steun tot het noodzakelijke minimum beperkt is.

De Commissie merkt voorts op dat de begunstigde slechts een klein deel van de elektriciteitsmarkt in het Verenigd Koninkrijk vertegenwoordigt. De centrale van Lynemouth zal goed zijn voor 0,7 % van de geïnstalleerde elektriciteitsopwekkingscapaciteit van het Verenigd Koninkrijk. Bovendien bestaat het project in de ombouw van een reeds bestaande kolencentrale. De Commissie stelt zich dus op het standpunt dat het aangemelde project geen significante gevolgen zal hebben voor de mededinging op de Britse markt voor elektriciteitsopwekking.

De Commissie is echter van oordeel dat de hoeveelheid grondstoffen die nodig is om Lynemouth volledig op biomassa te laten werken — ongeveer 1,5 miljoen ton/jaar, zoals hierboven uitgelegd — significant is in vergelijking met de Europese en de wereldmarkt voor de specifieke grondstof die de centrale nodig heeft. De centrale zal met name houtpellets nodig hebben die aan welbepaalde specificaties voldoen, en kan niet op afvalhout of spaanders werken. De markt voor dergelijke pellets is aanzienlijk kleiner dan bijvoorbeeld de markt voor spaanders.

De houtpellets die Lynemouth nodig zal hebben, zullen hoofdzakelijk uit het zuidoosten van de Verenigde Staten, Canada en Rusland worden ingevoerd. De pelletproductie in die regio's is snel gegroeid maar door de vereiste hoeveelheden dreigt de aangemelde steun de mededinging op de wereldmarkt voor houtpellets te vervalsen. Voorts zou de prijs van houtpellets, afhankelijk van de omstandigheden op de plaatselijke markt, vergelijkbaar kunnen zijn met de prijs van grondstoffen die voor andere gebruiksdoeleinden nodig zijn (zoals pulp en de productie van papier of karton). Er bestaat dus een risico van vervalsing van de mededinging op de markt voor grondstoffen die voor verschillende gebruiksdoeleinden nodig zijn. Omdat de prijs van hout tussen de verschillende gebruiksdoeleinden en de verschillende markten doorgaans met elkaar verband houdt, bestaat er ten slotte een risico dat de verstoring van de markt tot andere producerende regio's zal uitbreiden. Op basis van de in dit stadium beschikbare informatie kan de Commissie niet met voldoende zekerheid dergelijke mogelijke verstoringen uitsluiten.

In dit stadium kan de Commissie niet concluderen of de verwachte milieuvoordelen van de maatregel tegen de mogelijke negatieve gevolgen voor andere marktdeelnemers zullen opwegen. Om die reden is de Commissie van oordeel dat het belangrijk is om alle belanghebbenden in de gelegenheid te stellen hun standpunten over de twee problemen van mogelijke overcompensatie en de mogelijke verstoringen op de biomassamarkt kenbaar te maken, zodat zij tot een definitief oordeel kan komen.

TEKST VAN DE BRIEF

The Commission wishes to inform the UK that, having examined the information supplied by your authorities on the measure referred to above, it has decided to initiate the procedure laid down in Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU) in respect to the support to the biomass conversion of the Lynemouth power station.

I. PROCEDURE

1. Following pre-notification contacts, on 17 December 2014 the United Kingdom notified, pursuant to Article 108(3) TFEU, the support for the Lynemouth Power Station Biomass Conversion Project. On 5 February 2015, the UK authorities submitted additional information.

II. DESCRIPTION OF THE MEASURE

Background and objectives of the notified project

2. The UK intends to restructure its support for renewable energy. In this context, the UK notified to the Commission a system based on Contracts for Difference (CfD), which is known as the CfD for Renewables Scheme (hereinafter referred to as the CfD scheme). The Commission adopted a favourable decision approving the CfD Scheme on 23 July 2014 ⁽¹⁾. Aid will be granted under the CfD Scheme from 1 April 2015 onwards.
3. As a transitory measure, the UK has also organised a tender process and selected eight advanced renewable projects under the Final Investment Decision Enabling for Renewables (FIDeR) process ⁽²⁾. Support for these selected projects will be provided on the basis of Investment Contracts. The notified project is part of the eight projects selected under FIDeR.
4. The selection process was designed as an open, transparent, competitive and non-discriminatory process. The budget for this process was constrained and not all projects that met the minimum threshold Evaluation Criteria were able to receive Investment Contracts.
5. Of the 57 projects that applied, 26 passed the first phase of the selection process, based on the qualification criteria established by the UK ⁽³⁾.
6. In the second phase of the selection process, 16 applicants from the four technology groups were selected, as they met the required minimum evaluation criteria thresholds ⁽⁴⁾. The projects meeting the minimum threshold evaluation criteria were ranked for each technology, and they were further subject to an affordability assessment and down-selection methodology, allowing the UK to select only the projects for which there was a budget available.
7. The UK wished to ensure that the selection process would provide support to a variety of technologies. It therefore allocated Investment Contracts to the top quartile of projects which met the minimum threshold Evaluation Criteria within each of the technology types for which there was at least one project remaining in the process.
8. At the end of the selection process, eight projects were awarded Investment Contracts. According to the UK, the eight selected projects will contribute over 4,5 GW of low carbon electricity capacity to the UK's energy mix. The proposed projects will generate about 15 TWh of electricity, corresponding to 14 % of the renewable electricity the UK expects to develop by 2020, helping the UK to meet its 2020 renewable energy target ⁽⁵⁾. The projects will also reduce emissions by 10 Mt CO₂ per year compared to fossil fuel power generation, and will contribute to meeting the UK's security of supply and diversity of supply objectives by ensuring that a range of technologies contribute to the UK energy mix.

⁽¹⁾ C(2014) 5079 final (JOCE C/393/2014).

⁽²⁾ The Commission adopted a decision on six of these eight projects. On 23 July 2014 a no objection decision was adopted for five offshore wind project (cases SA.38758, SA.38759, SA.38761, SA.38763 and SA.38812; C(2014) 5074 final; JOCE C/393/2014) and on 22 January 2015 a no objection decision was adopted for the Teesside CHP biomass project (SA.38796, decision not yet published).

⁽³⁾ Only projects eligible for support under the Renewable Obligation scheme that however had not actually been accredited under that regime, could participate. Furthermore the applicants needed to demonstrate that their projects would start generating electricity by 31 March 2019 and would not be carried out or would be significantly delayed without an Investment Contract. They had to be located in the UK (although the process was open to developers from other Member States) and needed to have a capacity of 50 MW or greater (or in the case of offshore projects, 100 MW or greater).

⁽⁴⁾ The evaluation criteria related to the project deliverability and its impact on industry development, with particular focus on whether a project was likely to support industries associated with the generation of electricity from renewable sources and whether it contributed to the development of the supply chain and the reduction of the cost of renewable generation over the long term.

⁽⁵⁾ Or over 6 % of the overall 2020 UK target for renewable energy.

Beneficiary

9. The notified aid measure concerns the conversion of the coal fired Lynemouth power station to operate entirely on biomass. The power plant is situated in Northumberland on the north-eastern coast of England. The power plant is owned and operated by Lynemouth Power Limited, a wholly owned subsidiary of RWE Supply & Trading GmbH.
10. Lynemouth is a 420 MW coal fired power station that started commercial operation in 1972. Under the current proposal, the power plant will be retrofitted to operate exclusively on biomass. The commissioning of the plant is foreseen by September 2016 ⁽⁶⁾. The plant will provide electricity to the Northern Power Grid powering the north-east of England.
11. Overall, the market share ⁽⁷⁾ of the project will amount to 0,7 % of the UK future electricity generation market.
12. The plant will be fuelled exclusively by wood pellets mainly sourced from abroad and in particular from Southeast United States, West Canada, and Russia. The plant is required to meet the UK sustainability criteria described in the CfD scheme including a minimum of 60 % greenhouse gas savings against the average EU fossil grid intensity (i.e. against the EU coal and gas average, measured using the methodology set out in the Renewable Energy Directive). These targets will be reinforced to a minimum of 72 % greenhouse gas saving from April 2020, and then to a minimum of 75 % saving from April 2025.
13. According to UK estimates, the project will save approximately 17,7 million tons of CO₂ over its 12 year lifetime and supply about 2,3 TWh of electricity per year. The plant will operate at base-load thus providing schedulable low-carbon energy in an increasingly intermittent non-fossil energy mix.
14. According to the UK authorities, the plant is designed to operate at 420 MW nominal electrical power with a mean load factor of 75,3 %. The plant will use approximately 1,44- 1,56 million dry tonnes of wood pellets a year. The plant conversion will not be designed to be compliant with the waste incineration regulations, and therefore will not be able to burn waste wood.
15. Table 1 shows the expected operating parameters of the Lynemouth plant. According to the UK authorities, the load factor is the product of the amount of time the plant is technically available to generate electricity (subtracting, for example, the time required for maintenance or repair) and the time the plant is actually scheduled to generate based on the wholesale electricity price (this is sometimes referred to as the gross load factor). The net load factor shown in Table 2 is the product of a mean technical availability of 80,77 % and a gross load factor of 93,34 % ⁽⁸⁾.

Table 1

Plant operating parameters

Fuel cost £/GJ	Thermal efficiency %	Mean load factor %
7,17	36,9 %	75,3 %

Source: UK authorities.

Use and availability of biomass

16. According to estimates submitted by the UK, there will be an annual surplus of woodfibre of around 46 million tonnes until 2025. This surplus would correspond to 23 million tonnes of wood pellets per year. Europe is expected to import biomass resources in the next decade to satisfy its growing consumption. Trade of biomass for energy uses is still relatively limited. The global trade of wood chips was estimated at 22 million tonnes/year in 2011. Net imports of wood pellets in the EU in the same year was estimated at 3,2 million tonnes per year and increased to about 4 million tonnes per year in 2012.

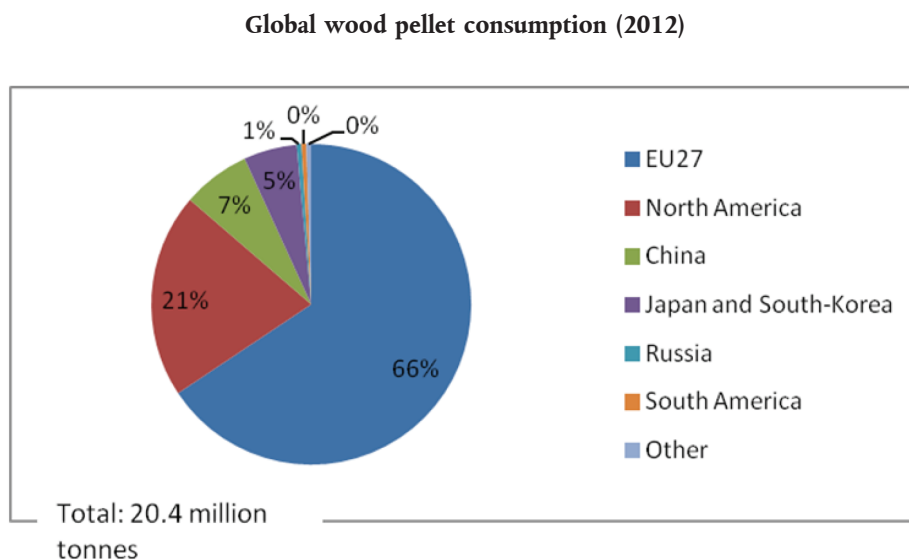
⁽⁶⁾ In their submission of 5 February 2015, the UK authorities state that the generation start date may be delayed to 1 March 2017.

⁽⁷⁾ Calculated as the proportion of electricity generated by the project as a percentage of the total amount of electricity generated in the UK.

⁽⁸⁾ In their submission of 5 February 2015, the UK authorities acknowledged that, when operating for a now closed local aluminium smelter, the Lynemouth plant could reach an 85 % net load factor.

17. The global wood pellets consumption was estimated at 22,4 to 24,5 million tonnes⁽⁹⁾ in 2012, of which approximately 15,1 million tonnes were consumed in Europe. Figure 1 shows the global wood pellets consumption.

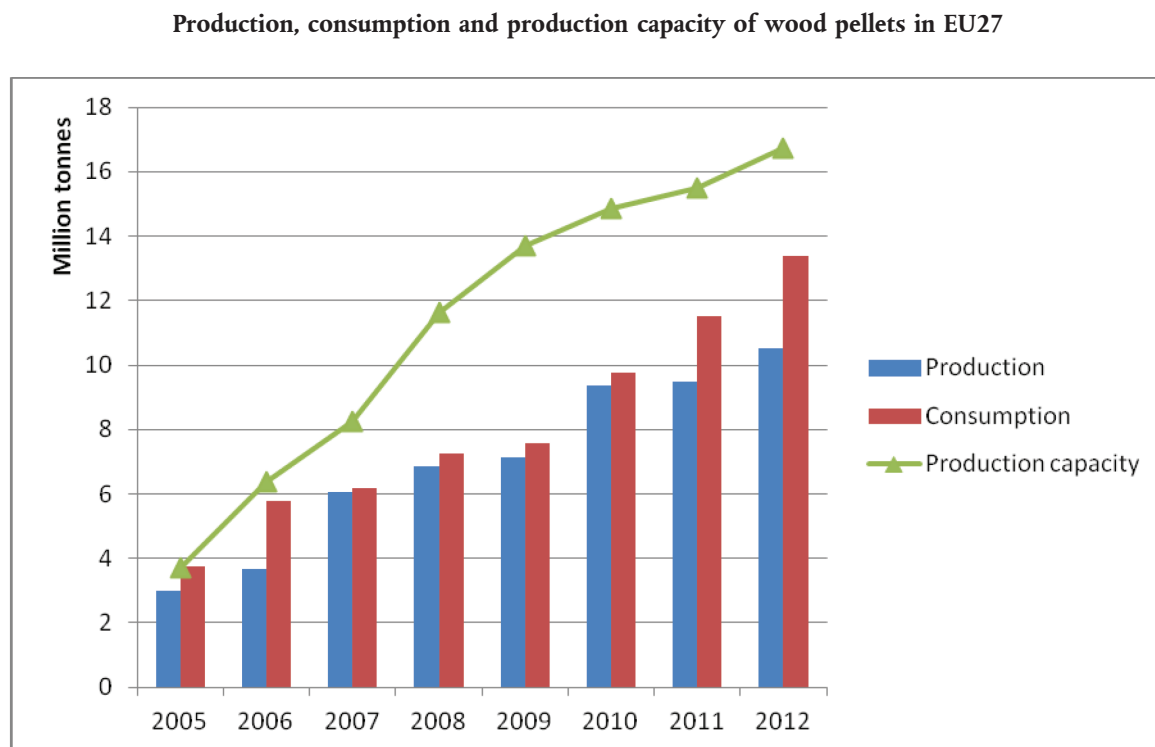
Figure 1



Source: AEBIOM European Bioenergy Outlook 2013

18. Figure 2 gives indications⁽¹⁰⁾ of the production, consumption and production capacity of wood pellets in EU27 in 2012.

Figure 2



Source: AEBIOM European Bioenergy Outlook 2013

⁽⁹⁾ AEBIOM European Bioenergy Outlook 2013.

⁽¹⁰⁾ Due to statistical uncertainties, these data should be considered an approximation.

19. The Member States consuming most wood pellets in power plants are the UK (1,3 million tonnes, in 2013)⁽¹¹⁾, Belgium (1,3 million tonnes), Netherlands (1,2 million tonnes), Denmark (1 million tonnes) and Sweden (1 million tonnes).

Form of aid level of support and return on investment

20. The notified aid is granted based on CfD and takes the form of a variable premium calculated as the difference payment between a pre-fixed price (the strike price) and a measure of the market price for electricity (the reference price). The beneficiary will earn money from selling its electricity into the market, but when the average wholesale price of electricity is below the strike price, the beneficiary will receive a top-up payment from a UK Government-owned counterparty (Low Carbon Contracts Company Ltd — the “CfD Counterparty”⁽¹²⁾) for the difference. The beneficiary will however retain the risks of not achieving the reference price and a volume risk of not achieving the forecasted sales volumes.
21. When the reference price exceeds the strike price, the CfD mechanism requires the beneficiary to pay the difference between the reference price and the strike price to the CfD Counterparty. According to the UK authorities, this ensures that the beneficiary is not overcompensated.
22. The reference price is a price based on forward wholesale market electricity prices in a given period. The generator is however not obliged to sell in the forward market but can for example sell in the day-ahead market. This ensures that the generator participates actively in the electricity market by seeking to obtain the best price for the electricity it generated.
23. The support to the biomass project is therefore determined on the basis of an administratively set strike price. Strike prices were set at such levels that the support under the FIDeR is broadly equivalent to that provided under the current Renewable Obligation scheme⁽¹³⁾, in order to smoothen the transition between the support schemes.
24. For the calculation of strike prices for dedicated biomass conversion plants (applicable to the Lynemouth plant), the UK in particular considered the ranges of levelised costs presented in table 2 below. The UK presented in detail how these costs were calculated, the sources of data used and the hurdle rates considered⁽¹⁴⁾.

Table 2

Levelised cost estimates for projects commissioning in 2014 and 2016

£/MWh (2012 prices)

Technology	2014	2016
Biomass conversion	106-116	105-115

Source: UK authorities

25. The “levelised costs” are the average costs over the lifetime of a power plant per MWh of electricity generated (a standardised measure of the net present value of lifetime costs divided by generation for a generic plant under each technology). They reflect the costs of building a generic plant for each technology, while potential revenue streams are not considered. Levelised costs estimates are highly sensitive to the underlying data and assumptions used including those on capital costs, fuel and carbon costs, operating costs, conversion efficiency, operating profile, load factor and discount rates. Some of these uncertainties are captured through the use of ranges around key estimates (e. g. for capex and fuel costs).
26. The levelised costs include the financing costs of new power plants based on a 10 % discount rate for all technologies.
27. The calculation of the strike price is based on a range of factors, including technology specific factors (such as capital and operating costs, financing costs as well as any building constraints), market conditions (such as wholesale prices and the discount which generators face when signing a power purchase agreement) and policy considerations (such as the specific contract design, choices about technology mix and meeting the ambition for renewable electricity).

⁽¹¹⁾ AEBIOM European Bioenergy Outlook 2013.

⁽¹²⁾ Initially the Investment Contracts have been entered into by the UK Government. Once State aid approval has been obtained, the UK Government will transfer the remaining Investment Contracts to the CfD Counterparty.

⁽¹³⁾ The scheme was originally approved by the Commission Decision of 28 February 2001 in case N504/2000 and subsequently amended several times. In its current form, the scheme was approved by the Commission in its Decision of 2 April 2013 in case SA.35565 (OJ C 167, 13.6.2013, p. 5). Some specific elements were afterwards approved for Northern Ireland (case SA.36084) and Scotland (case SA.37453).

⁽¹⁴⁾ All these elements have been published by the UK authorities in the document “Electricity Generation Costs”, available on <https://www.gov.uk/government/publications/electricity-generation-costs>

28. The strike price for a particular technology is different than the levelised costs of the respective technology, due to the factors indicated above, but also for a number of other reasons:
- some costs are not included in the levelised costs (e.g. those related to the generator's share of transmission losses);
 - contract length: the levelised costs are defined over the operating life of a project. If the CfD contract length is shorter than the operating life and wholesale prices and capacity market revenue post-contract are lower than the levelised costs then, all other things being equal, the strike price must be increased above the levelised costs to compensate for this; and
 - other revenues that generators may receive: e.g. Climate Change Levy Exemption Certificates ("LEC") provide around £5/MWh revenue and it was assumed the beneficiaries will receive LEC revenue; therefore the strike price was reduced to account for this.
29. The key assumptions used for the calculation of strike prices, including for levelised costs, fossil fuel prices, effective tax rates, PPA discounts and maximum build assumptions are listed in the UK Government's levelised cost report ⁽¹⁵⁾ and the reports from the Department of Energy and Climate Change ⁽¹⁶⁾. For this purpose, the wholesale price of electricity is assumed to be approximately £ 55MWh in real terms increasing to £ 65MWh in 2020.
30. The strike prices were administratively set to reflect the expected levelised generation costs.
31. The applicable strike price for this project is £105/MWh (2012 Prices — indexed annually to CPI). The same amount per MWh will be the maximum strike price offered to biomass conversion plants under the CfD Scheme.
32. The Internal Rate of Return (IRR) for the project is estimated at 7,9 % on a real, post-tax basis. The proposed investment contract will end on 31 March 2027. After this date, the UK authorities expect the plant to close as it is expected not to be economically viable thereafter. Based on a financial analysis, the UK argues that the levelised cost of the electricity produced by the biomass plant will be higher than the wholesale price of electricity.
33. Based on data submitted by the UK, the Commission carried out a sensitivity analysis of the IRR with respect to key input parameters: fuel costs, thermal efficiency and load factor. The results are summarized in table 3. Table 3 shows the ranges of fuel costs, thermal efficiency and load factor corresponding to a variation of plus or minus 5 % and 10 % ⁽¹⁷⁾ from the central value as well as the resultant IRR (the central values are the ones shown in Table 1).

Table 3

Real post-tax IRR as a function of input parameters.

FUEL COSTS					
	+ 10 %	+ 5 %	Central (+ 0 %)	-5 %	-10 %
Mean Fuel Cost (£/GJ)	7,89	7,53	7,17	6,81	6,45
IRR	0,00 %	3,90 %	7,90 %	11,50 %	14,80 %
THERMAL EFFICIENCY					
	+ 10 %	+ 5 %	Central (+ 0 %)	-5 %	-10 %
Mean Net Input Efficiency (LHV)	40,59 %	38,75 %	36,90 %	35,06 %	33,21 %
IRR	14,30 %	11,38 %	7,90 %	5,00 %	0,00 %

⁽¹⁵⁾ "Electricity Generation Costs December 2013" DECC (2013), available at <https://www.gov.uk/government/publications/electricity-generation-costs>

⁽¹⁶⁾ Available at <https://www.gov.uk/government/publications/electricity-market-reform-delivery-plan>

⁽¹⁷⁾ The UK authorities have indicated that in their view this range is too wide, and they do not expect the eventual changes to exceed a range of +/- 5 % for fuel cost and load factor and +/- 2 % for the thermal efficiency of the plant.

LOAD FACTOR

	+ 10 %	+ 5 %	Central (+ 0 %)	-5 %	-10 %
Mean Net Load Factor	82,83 %	79,07 %	75,30 %	71,54 %	67,77 %
IRR	11,50 %	9,70 %	7,90 %	6,00 %	4,00 %

National legal basis

34. The national legal basis is the Energy Act 2013.

Financing: budget, aid intensity and duration

35. The total budget for this project is estimated at £ 0,8 billion.
36. The final investment decision will be taken only after the Commission adopts a decision on the compatibility of the aid. No aid will be paid to the beneficiary before the commissioning date.
37. Regardless of the commissioning date, payments through the Investment Contract will end on 31 March 2027.
38. The CfD counterparty will be funded through a statutory levy imposed on all licensed electricity suppliers, based on the suppliers' market share, defined by metered electricity use. Suppliers will have to meet their obligations from their own resources but will be free to pass the costs on to consumers as part of their overall pricing strategies.

Transparency

39. With regard to reporting and transparency, the UK indicated that all the Investment Contracts awarded through the FIDeR process have been published online in the form in which they were signed ⁽¹⁸⁾.

Cumulation

40. The UK clarified that the projects that have been awarded Investment Contracts will be unable to receive a CfD for the same electricity generation under the new support scheme. Moreover, no project receiving payments under Investment Contracts will be able to receive Renewable Obligation Certificates for the same electricity generation. Finally, renewable generation that receives support through an Investment Contract will not be able to participate in the Capacity Market or receive investment aid during the term of the Investment Contract.
41. The UK explained that LECs are available for renewable electricity generation. LECs are not considered to be State aid by the UK. Nevertheless, since it has been assumed that CfD plants (including those with Investment Contracts) will receive LEC revenue, the strike price has been reduced to account for this, as explained in recital 28 above.
42. Based on the above principles, the UK confirmed that neither the generator nor any of its direct or indirect stakeholders has received, been granted or applied for any other support from the UK or from any other Member State.

III. ASSESSMENT**Presence of state aid**

43. A measure constitutes State aid in the meaning of Article 107(1) TFEU if it is *'granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods [...] in so far as it affects trade between Member States.*
44. The beneficiary will receive support from the UK Government-owned counterparty, the Low Carbon Contracts Company Ltd, for the electricity generated by the notified project. The notified measure favours the generation of electricity from renewable sources (in this case biomass) by the selected beneficiary. Electricity is widely traded between Member States. The notified measure is therefore assumed to distort competition on the electricity market and affect trade between the Member States. Moreover, the plant will compete for biomass fuel in the raw material market. More specifically, due to a lack of sufficient local forestry resources, most of the biomass needed to fuel the plant will be imported from abroad. There is therefore a risk that the measure might distort competition in the raw material market. Therefore the notified measures constitute State aid in the meaning of Article 107 TFEU.

⁽¹⁸⁾ Available on the website: <https://www.gov.uk/government/publications/final-investment-decision-fid-enabling-for-renewables-investment-contracts>

Legality of the aid

45. Based on the information provided by the UK, the Commission notes that no final investment decision has been taken. No payments will be made before State aid approval has been obtained. The Commission considers therefore that the UK has fulfilled its obligations under Article 108(3) TFEU.

Compatibility of the aid

46. The Commission notes that the notified measure aims at promoting the generation of electricity from renewable sources, namely from biomass. The notified measure falls within the scope of the Guidelines on State aid for environmental protection and energy 2014-2020 (EEAG) ⁽¹⁹⁾. The Commission has therefore assessed the notified measure based on the general compatibility provisions of the EEAG (set out in its section 3,2) and based on the specific compatibility criteria for operating aid granted for electricity from renewable energy sources (section 3.3.2.1 EEAG).

Objective of common interest

47. The aim of the notified aid measure is to help the UK achieve the CO₂ reduction and renewable energy targets set by the EU as part of its EU 2020 strategy. The project will increase the share of the electricity produced from renewable sources in the UK and, according to the estimates presented in paragraph 13 above, will have a significant contribution in terms of reducing CO₂ emissions. In line with points 30 and 31 EEAG, the UK defined the objective of the measure and explained the expected contributions towards ensuring a competitive, sustainable and secure energy system.
48. The Commission thus considers that the notified aid measure is aimed at an objective of common interest in accordance with Article 107(3)(c) of the Treaty.

Need for state aid and appropriate instrument

49. In point 107 EEAG the Commission acknowledges that “under certain conditions State aid can be an appropriate instrument to contribute to the achievement of the EU objectives and related national targets”.
50. The UK provided a detailed financial analysis illustrating the costs of the project. Based on this analysis, the Commission notes that without the aid the notified project would not be financially viable, as the costs for generating electricity would be higher than the income from the sale of the electricity thus generated.
51. According to point 116 EEAG, in order to allow Member States to achieve their targets in line with the EU 2020 objectives, the Commission presumes the appropriateness of aid to energy from renewable sources provided all other conditions are met.
52. Consequently, the Commission considers that the aid for the notified project is necessary and that it is granted by means of an appropriate instrument to address the objective of common interest.

Incentive effect

53. In line with point 49 EEAG, a measure has an incentive effect if the aid induces the beneficiary to change his behaviour towards reaching the objective of common interest which he would not do without the aid.
54. The levelised costs of electricity from biomass plants illustrated in table 2 are well above the expected electricity market price ⁽²⁰⁾. The UK authorities have provided a financial analysis to demonstrate that, without aid, the IRR of the notified project would be negative because, as stated in paragraph 32 above, the operating costs are expected to be higher than the forecasted revenues from the sale of electricity. In such a situation, rational market players would not want to invest in the notified biomass project. The aid therefore changes the beneficiary's behaviour.
55. The UK confirmed that the applicants for Investment Contracts were required to submit a number of applications under the application process. The Commission notes that the notified measure complies with the obligation to use an application form for aid, as set out in point 51 EEAG. The Commission further notes that the application was submitted before work on the project has started.

Proportionality

56. According to point 69 EEAG, environmental aid is considered to be proportionate if the aid amount per beneficiary is limited to the minimum needed to achieve the environmental protection objective aimed for.

⁽¹⁹⁾ OJ C 200, 28.6.2014.

⁽²⁰⁾ The market price is assumed to be approximately £ 55MWh in real terms as described in point 29 above.

57. As laid down in point 124 EEAG, the aid is provided in the form of a variable premium on top of the reference price for electricity. This premium consists in the difference between the strike price (the level of revenues calculated as necessary for biomass conversion projects to reach an acceptable rate of return) and the reference price of electricity.
58. The Commission notes that the project was selected by means of a bidding process. However, the aid amount (strike price) was set administratively and at the same level (£105/MWh) as for all biomass conversion projects under the general CfD RES scheme (as explained in the decision regarding case SA.36196). In the bidding process, the project was therefore not evaluated on the basis of price.
59. The Commission verified the compliance of the notified measures with section 3.3.2.1 EEAG (Operating aid for electricity from renewable energy sources). The Commission notes that the beneficiary will sell the electricity produced directly in the market, as required by point 124 EEAG. The Commission further notes that the Investment Contract is already signed and will become binding on the UK once the measure is approved by the Commission. The aid will be granted before 1 January 2016. The aid is granted as a variable premium until 2027 and not exceeding the depreciation period of the investment.
60. The aid granted to the notified project will not be cumulated with any other aid. Moreover, the UK confirmed that neither the generator nor any of its direct or indirect stakeholders has received any other support from the UK or from any other Member State in relation to the notified project.
61. The UK explained that the level of the strike price for biomass conversion projects was calculated considering a range in hurdle rates of 8,8 % - 12,7 %. Such rates would be consistent with the ones previously approved by the Commission for biomass projects in the UK ⁽²¹⁾. Table 4 below presents the levelised costs and the expected IRR for the notified project, as well as the general estimates of the UK for this technology.

Table 4

Summary of the levelised costs and IRR details for the notified project

DECC generic levelised cost range	DECC generic pre-tax real IRR range	DECC generic post-tax nominal IRR range
Range: £105- £115/MWh Central scenario: £109/MWh	Range: 8,8- 12,7 % Central scenario: 10,9 %	Range: 8,7- 11,8 % Central scenario: 10,3 %
Project levelised cost	Project pre-tax real IRR	Project post-tax nominal IRR
£105/MWh	9,7 %	9,9 %

Source: UK authorities

62. Calculations show that the IRR is significantly affected by the initial assumptions used in the financial calculations. Based on the sensitivity analysis shown in point 33 above, if the thermal efficiency and the load factor were to increase by 5 % and fuel costs to decrease by 5 %, the IRR (on post-tax real basis) would increase from 7,9 % to 16,8 %. A similar 10 % variation of the three parameters would increase the rate of return to 24,8 %. Table 5 summarises the IRR changes corresponding to a 5 % and 10 % change in the input parameters.

Table 5

IRR change corresponding to a 5 % and 10 % increase in thermal efficiency and load factor and a 5 % and 10 % decrease in fuel costs.

	Variation from central value		
	+(-)10 %	+(-)5 %	0 %
Mean Fuel Cost (£/GJ)	6,45	6,81	7,17
Mean Net Input Efficiency (LHV)	40,59 %	38,75 %	36,90 %
Mean Net Load Factor	82,83 %	79,07 %	75,30 %
IRR (post-tax, real)	24,8 %	16,8 %	7,9 %
IRR (pre-tax, real)	31,7 %	23,1 %	9,7 %

⁽²¹⁾ e.g. for the Renewable Obligation scheme — SA.35565, OJ C 167, 13.6.2013, p. 5.

63. The Commission therefore notes that uncertainties in the assumptions used in the cost calculation might result in significant changes to the IRR, so as to lead to potential overcompensation. In particular, the IRR might easily exceed the ranges envisaged by the UK and shown in Table 4.
64. The input parameters such as thermal efficiency, load factor and fuel costs are estimates and as such prone to a certain margin of error. Notably, the information is provided by the project promoters and has to be verified against market information. On the basis of the information received, the Commission has indications that the estimated values are indeed prone to a considerable margin of error so that overcompensation cannot be excluded.
65. For example market information⁽²²⁾ related to a similar biomass conversion project suggests that it is possible to reach thermal efficiency close to 39 % (instead of the 36,9 % assumed for this project). Based on this information, market analysts used a thermal efficiency of 38 % to 39 % for a similar biomass project. The Commission has reasons to believe that the 38 % — 39 % value refers to the total process efficiency and therefore such values should be considered as possible when calculating the economic performances of the Lynemouth plant. The expected thermal efficiency may therefore be under-estimated which would lead to a structural over-compensation at the envisaged support level.
66. As explained in point 15 above, the load factor is the product of the technical availability and the time the plant is actually scheduled to generate. The UK estimated the availability initially at 80,77 %. However, more recent data submitted by the UK suggest an availability of more than 85 % which is also the average for the RWE's fleet of coal power plants.
67. The UK acknowledges that the strike price would make it profitable for the plant to operate almost irrespective of the actual electricity wholesale price as the strike price is very likely to almost always exceed the operating costs. In these conditions, the plant should operate whenever technically available. However, in the central scenario (see Table 2 above), the plant is scheduled to run only 93,34 % of the time it is technically available⁽²³⁾. The Commission could not verify the reasons for this lower value. In any event, if the project in practice operates with a higher load factor there is risk of substantial over-compensation.
68. The price assumed for wood pellets is broadly in line with the current spot price⁽²⁴⁾. However, the assumptions used to estimate the long term price are unclear. If the market surplus as assumed by the UK persists (as described in point 16 above), future market prices might be lower. In the past years⁽²⁵⁾, the market price of wood pellets has been as low as 160 \$/tonne (corresponding to approximately 6,2 £/GJ) i.e. about 1 £/GJ lower than assumed by the UK). Moreover, it is not fully clear how the logistics costs assumed on top of the market costs are calculated (in particular regarding the £ 75 million needed by Lynemouth to be associated with upgrading the port infrastructure).
69. Based on the foregoing considerations, the Commission is not able to verify with reasonable certainty that the amount of aid for the notified project is limited to what would be necessary to allow the project to reach a reasonable rate of return. Furthermore, the Commission notes that there are no safeguards in place to correct potential overcompensation.

Distortion of competition and balancing test

70. According to point 90 EEAG, the Commission considers that aid for environmental purposes will by its very nature tend to favour environmentally friendly products and technologies at the expense of other, more polluting ones. Furthermore, the effect of the aid will in principle not be viewed as an undue distortion of competition since it is inherently linked to its very objective.
71. The Commission further notes that the beneficiary represents a small fraction of the UK electricity market. As mentioned in point 11 above, the Lynemouth plant will amount to 0,7 % of the installed UK electricity generation capacity. Moreover, the project consists of retrofitting an already existing coal power plant. Therefore, the Commission considers that the notified project will not have any significant impact on competition in the UK electricity generation market.
72. However, the Commission is of the opinion that the amount of feedstock required to operate Lynemouth entirely on biomass — approximately 1,5 million tonnes/year, as explained in point 14 above — is significant compared to both the European and the global market in the particular feedstock needed for the plant. In particular, the plant will require wood pellets complying with well-defined specifications and cannot be fired by waste wood or wood chips. The market for such pellets is considerably smaller than, for example, the wood chips market.

⁽²²⁾ See for example:

Transcript of the Q4 2013 Earning Call for the Drax Group, related to the biomass conversion projects of the Drax power plant, Bloomberg; "Drax: Reality bites! Subsidy risks and supply chain challenges drive downgrade to underperform" Bernstein Research analysis of 14 August 2014; "Drax, has the FID-Enabling CfD process delivered value for money or high returns for Drax?" Societe Generale, Cross Asset Research, 6 March 2014.

⁽²³⁾ As of the second year of operation, the gross load factor is estimated at 95,54 %.

⁽²⁴⁾ The 90 day cif ARA Index for industrial wood pellets is at the moment approximately 180 \$/tonne or 6,9 £/GJ.

⁽²⁵⁾ See for example time series of the Wood pellets 90 day Index cif ARA from May 2009 to May 2013.

73. Compared to 2012 data, the Lynemouth power station would consume approximately 7,4 % of the world wood pellet consumption, 11,2 % of the European consumption and 88,2 % of the UK consumption. Import of wood pellets in the EU would increase by an amount equivalent to approximately 1/3 of the 2012 total European imports.
74. The Commission acknowledges that the production capacity of wood pellets is growing rapidly. However, if the measure is approved, the Lynemouth conversion project should be completed in 2016. Taking also into account other similar schemes, the Commission has doubts that the market can accommodate the required demand increase in such a short timeframe without significant market distortions. In addition, wood biomass is used by a wide variety of companies for different uses, and such a sudden increase in demand for wood pellets might lead to more biomass being transformed in wood pellets to the detriment of other industries and sectors that use biomass as raw material.
75. The wood pellets required by Lynemouth will be imported mainly from the Southeast United States, West Canada, and Russia. Pellet production in these regions has been growing rapidly⁽²⁶⁾, but, due to the volumes required, the notified aid measure risks to distort competition in the global wood pellet market. Moreover, depending on conditions in the local market, the price of wood pellets could be comparable to the price of raw materials needed for other uses (such as pulp and paper or board manufacturing). Therefore, there is a risk of distorting competition in the market for raw materials needed for different uses. Finally, since the price of wood between different uses and different markets tends to correlate, there is a risk that market distortion will extend to other producing regions. Based on the information available at this stage, the Commission cannot exclude with sufficient certainty such possible distortions.
76. The measure will favour the generation of electricity from renewable sources to replace electricity generated from conventional sources, in this case coal. This switch and the enforcement of the UK sustainability requirements described above aim at reducing CO₂ emissions and thus contributing to objective of environmental protection. Moreover, the measure will contribute to the European renewable energy targets.
77. However, when assessing the overall effect of the aid, the Commission has to take into account the potential negative effects of the measure and in this case, more particularly, its potential distortive effect on competitors using the same feedstock. As described above, the measure could affect the raw material prices for other biomass-fired power plants and for other industries using wood pellets or, more generally, wood such as the pulp and paper or sawtimber industries.
78. At this stage, the Commission cannot conclude whether the expected environmental benefit of the measure will outweigh the potential negative effects on other market participants. For this reason, the Commission considers that it is important to give all interested parties the opportunity to express their views on such possible distortions on the biomass market in order to finalise its assessment.
79. Therefore, the Commission considers that the measure may significantly distort competition in the market for biomass raw materials and is not convinced that such distortions are outweighed by the positive effects of the aid.

Transparency

80. According to point 104 EEAG, Member States have the obligation to ensure the transparency of the aid granted, by publishing certain information on a comprehensive State aid website. In line with point 106 EEAG, Member States are requested to comply with this obligation as of 1 July 2016.
81. The Commission notes that the UK is committed to ensure the transparency of the aid granted to the notified project and indicated that all the Investment Contracts awarded through the FIDeR process have been published online in the form in which they were signed.

Other aspects — Compliance with Article 30 and 110 TFEU

82. In the context of the decision on CfD for Renewables (SA.36196) and the decision regarding FIDeR aid to five offshore wind projects (SA.38758, SA.38759, SA.38761, SA.38763 and SA.38812) and to a CHP biomass plant (SA.38796), the UK has committed that it will adjust the way in which electricity suppliers' liabilities for CfD payments are calculated so that eligible renewable electricity generated in EU Member States outside Great Britain and supplied to customers in Great Britain is not counted towards suppliers' markets shares.
83. The UK will ensure that no CfD payments are made before this exemption is in place, or if this is not possible the UK will put in place a mechanism to reimburse suppliers for any imported eligible renewable electricity supplied before the exemption comes into effect but after CfD payments have started to be made.
84. The above commitment will also apply to the notified measure.

⁽²⁶⁾ US pellet production tripled during 2012-2013 in just two years.

85. In the light of the above commitment, the Commission considers that the financing mechanism of the notified aid measures should not introduce any restrictions contrary to Article 30 or Article 110 TFEU.

Conclusion with regard to the compatibility of the notified measures

86. In light of the concerns regarding proportionality of the aid and distortion of competition in the raw material market, the Commission has, at this stage, doubts about the compatibility of the measure with the internal market.

IV. CONCLUSION

The Commission has at this stage doubts as to the compatibility of the aid for the conversion to biomass of the Lynemouth power plant with the internal market. In particular, the Commission doubts that the aid is limited to the minimum necessary and that the distortions of competition on upstream biomass market are not too significant. In accordance with Article 4(4) of Regulation (EC) No 659/1999 the Commission has decided to open the formal investigation procedure, thereby inviting the UK to submit its comments.

In the light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 108(2) of the TFEU, requests the UK to submit its comments and to provide all information which may help to assess the measure, within one month of the date of receipt of this letter.

It requests the UK authorities to forward a copy of this letter to the potential recipients of the aid immediately.

The Commission wishes to remind the UK that Article 108(3) of the TFEU has suspensory effect, and would draw your attention to Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999 ⁽²⁷⁾, which provides that all unlawful aid may be recovered from the recipient.

The Commission warns the UK that it will inform interested parties by publishing this letter and a meaningful summary of it in the *Official Journal of the European Union*. It will also inform interested parties in the EFTA countries which are signatories to the EEA Agreement, by publication of a notice in the EEA Supplement to the *Official Journal of the European Union* and will inform the EFTA Surveillance Authority by sending a copy of this letter. All such interested parties will be invited to submit their comments within one month of the date of such publication.'

⁽²⁷⁾ Council Regulation (EC) No 659/1999 of 22 March 1999 laying down detailed rules for the application of Article 93 of the EC Treaty.

ISSN 1977-0995 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2474 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL