

9.6.2026

Energiavirasto  
Lintulahdenkuja 2 A  
00530 Helsinki  
[kirjaamo@energiavirasto.fi](mailto:kirjaamo@energiavirasto.fi)  
[kaasumarkkinat@energiavirasto.fi](mailto:kaasumarkkinat@energiavirasto.fi)  
[sampsa.salenius@energiavirasto.fi](mailto:sampsa.salenius@energiavirasto.fi)  
[buket.hertti@energiavirasto.fi](mailto:buket.hertti@energiavirasto.fi)

dnro. 1634/050304/2026

## LAUSUNTO KOSKIEN LNG TERMINAALIN SÄÄNNÖSTÖÄ JA HINNASTOA

### STATEMENT REGARDING LNG TERMINAL RULES AND TARIFFS

#### 1 Approval of the terminal rules and tariffs

Floating LNG Terminal Finland Oy ("FLTF") vahvistaa että se on vastaanottanut Energiaviraston lausuntopyynnön (päivätty 29.5.2026) koskien kuulemisessa saatua lausuntoa. Markkinakuuleminen oli avoinna 11-27.5.2026. FLTF haluaa kiittää Energiavirastoa lausunnon lähettamisestä ja vastaa lausuntopyyntöön tällä vastineella. Tämä vastine on FLTF'n puolelta lopullinen.

Floating LNG Terminal Finland Oy ("FLTF") confirms that it has received the Finnish Energy Authority's request (dated 29<sup>th</sup> of May 2026) to submit a response to the market participant's statement concerning the terminal rules and tariffs under public consultation during 11-27.5.2026. FLTF would like to thank the Energy Authority for sending the statement to FLTF and would like to respond to the request with this statement. Please note that this is the final statement from FLTF.

#### 2 FLTF:n lausunto markkinaosapuolen esittämiin kysymyksiin ja kommentteihin / FLTF's statement regarding the questions and comments submitted by the market participant

##### 2.1 Haluamme kiittää Gasum Oy:ta ehdotettujen sääntöjen kommentoimisesta ja vastaamme lausuntoon alla olevan mukaan:

Inkoon LNG terminaalille suunnitellaan ISCC sertifiointia mahdollistamaan biometaanin nesteytyspalvelu. Tällä hetkellä kansallinen kestävyysjärjestelmä ei ole EU komission hyväksynnän piirissä. ISCC ja kansallinen kestävyysjärjestelmä eivät myöskään täten ole keskenään yhteensopivia. Kansallisen kestävyysjärjestelmän piirissä tuotetun biometaanin sisällyttäminen biometaanin nesteytyspalveluun

vaatisi kahden rinnakkaisen järjestelmän tekemistä joka (jos edes mahdollista) lisäisi huomattavasti riskiä tavaroiden sekoittumisesta sekä kaskoislaskennasta. Täten näemme että tämä ei tällä hetkellä ole ajankohtaista.

Kohdassa 4.4.5 mainittu 8 GWh'n minimimäärä on päiväkohtainen. Tämä täsmennys myös lisätty ehdotettuihin sääntöihin kyseiseen kohtaan.

## 2.2

Haluamme kiittää UAB Ignitis'tä ehdotettujen sääntöjen kommentoimisesta ja vastaamme lausuntoon alla olevan mukaan:

We would like to thank UAB Ignitis for commenting on the proposed rules and respond as follows:

### Kohta 1 – Joint Usen muuttaminen kvartaalikohtaisesta jaksosta kahden kuukauden jaksoksi

#### Point 1 – Changing Joint Use from a quarterly period to a two-month period

Ymmärrämme Ignitksen huolenaiheen asiassa. Emme kuitenkaan näe, että ehdotettu muutos muuttaisi käytännön asteella huolta siitä, että Spot Slotteja varataan lähellä Joint Use jakson alkamista. Näemme, että pitämällä Spot Slot varauskäytännön sellaisena, että se mahdollistaa mahdollisimman joustavan osallistumisen Joint Useen hyödyttää markkinaosapuolia ja silloin kahden kuukauden Joint Use jakson vaikutus olisi ainoastaan aikataulullinen.

We understand Ignitis' concern. However, we do not consider that the proposed change would, in practice, alter the concern that Spot Slots are booked close to the start of the Joint Use period. We believe that maintaining a Spot Slot booking practice that allows the most flexible participation in Joint Use is beneficial for market participants, and therefore the impact of a two-month Joint Use period would be purely scheduling-related.

### Kohta 2 – Late Spot Slotien laskeminen osaksi Joint Usea

#### Point 2 – Including Late Spot Slots as part of Joint Use

Näemme että tämän mahdollistaminen on operatiivisesti erittäin haastavaa. Tämä sallisi osallistumisen Joint Usen jo alkaneen Joint Use-laskentakauden jälkeen, jolloin se vääristäisi jo tehtyjä Joint Usen alaisia transaktioita ja niiden laskentaa. Markkinaosapuolilla on aina mahdollisuus tehdä myös kahdenkeskistä kauppaa terminaalien ulkopuolella VTP:ssä, tai suorittaa tasapainoittavia kaupallisia toimenpiteitä keskenään terminaalilla esim. ITT:n kautta.

We consider this operationally very challenging. It would allow participation after the Joint Use calculation period has already started, thereby distorting already executed Joint Use transactions and their calculation. Market participants always have the option to trade bilaterally outside the terminal via

the VTP, or to carry out balancing commercial measures between themselves at the terminal, for example through ITTs.

#### Kohta 3 – Yli 3% Fuel Gas kulutuksen kustannuksen laskeminen Terminaalioperaattorille

##### Point 3 – Allocating the cost of Fuel Gas consumption above 3% to the Terminal Operator

Näemme että nykyinen käytäntö, jossa Terminaalioperaattori takaa 3% Fuel Gas kulutuksen (ja hyvittää tästä yli menevän osuuden) niissä tilanteissa, jolloin Terminaaliasiakkaat kaasuttavat säännöissä määritellyn minimirajan ylitse (jolloin Terminaalioperaattori myös pystyy takaamaan tehokkaan operatiivisen käytön), on oikeudenmukainen eri Terminaalikäyttäjiä kohtaan.

We consider that the current practice, where the Terminal Operator guarantees 3% Fuel Gas consumption (and compensates any excess) in situations where Terminal Users regasify above the defined minimum threshold (thus enabling efficient operational use), is fair toward all Terminal Users.

#### Kohta 4 – Biomethane liquefaction Service palvelun aikarajojen muuttaminen

##### Point 4 – Changing the time limits for the Biomethane liquefaction Service

Viiden päivän aikarajoite (varata palvelu ennen suunniteltua toimituspäivää) nähdään sinänsä tarpeelliseksi, jotta Terminaalioperaattori voi varmistaa tarvittavat resurssit palvelulle, sekä valmistella ja viedä läpi tarvittavat sopimusprosessit. Haluamme kuitenkin tarjota mahdollisimman joustavaa palvelua terminaaliasiakkaille, joten kohtaan 4.4.5 on lisätty lause mahdollistaen palveluvaraukset myös 5 päivän aikarajan jälkeen, jos Terminaalioperaattori näkee sen siinä tilanteessa vielä käytännössä mahdolliseksi.

The five-day time limit (to book the service prior to the planned delivery date) is considered necessary in order for the Terminal Operator to secure the required resources for the service and to prepare and complete the necessary contractual processes. However, we aim to provide as flexible a service as possible to terminal users, and therefore a sentence has been added to clause 4.4.5 allowing service bookings also after the five-day deadline, if the Terminal Operator still considers it operationally feasible at that time.

### 2.3 **Haluamme kiittää AS Elenger Grupp'ia ehdotettujen sääntöjen kommentoimisesta ja vastaamme lausuntoon alla olevan mukaan:**

We would like to thank AS Elenger Grupp for commenting on the proposed rules and respond to the statement as follows:

#### 2.3.1

*Clause 4.4.1 provides that any changes to the ISCC rules, regulations or their interpretation entitle the Terminal Operator to discontinue the Biomethane*

*liquefaction Service if such changes would affect the provision of the service. In our view, this threshold is too broad. We propose clarifying that, in respect of already accepted requests or concluded contracts, the Terminal Operator should first use reasonable efforts to continue providing the service, including by requesting additional documentation or implementing other reasonable measures, and only if this is not possible should the Terminal Operator be entitled to discontinue the service.*

Lisätty selvennys kohtaan 4.4.1 jossa määritellään ehdotetun mukaisesti että terminaalioperaattori käyttää kohtuullisia pyrkimyksiä ylläpitää palvelun tarjoamista kohdassa kuvatuissa tilanteissa jo hyväksytyille pyynnöille ja tehdyille sopimuksille.

A clarification has been added to clause 4.4.1 specifying, as proposed, that the terminal operator shall use reasonable efforts to maintain the provision of the service in the situations described in the clause for already accepted requests and concluded contracts.

### 2.3.2

*Clause 4.4.4 requires the Terminal User to have existing inventories at the terminal in order to use the Biomethane liquefaction Service. In our view, this requirement appears unnecessarily restrictive. Terminal User should be able to contract for biomethane liquefaction even before the LNG is in place. We propose allowing the use of the service also where the Terminal User can otherwise demonstrate that the relevant LNG quantities will be available prior to the provision of the service. Same approach has been introduced in Klaipeda LNG Terminal. We believe that the relevant risks could be sufficiently addressed through appropriate security and contractual arrangements and inventory accounting mechanisms.*

Lisätty kohtaan 4.4.4 ehdotuksen mukaisesti lause joka mahdollistaa varauksen jo ennen kuin käyttäjällä on varastossa tuotetta, kunhan he pystyvät todistamaan tulevan inventaarin.

A sentence has been added to clause 4.4.4, in line with the proposal, allowing a reservation before the user has inventory in storage, provided that they can demonstrate the incoming inventory.

### 2.3.3

*General comment: throughout Section 4.5, defined terms should be consistently capitalised, including “Transferor”, “Transferee” and “Contract Package”.*

Päivitetty ehdotuksen mukaisesti.

Updated in line with the proposal.

#### 2.3.4

*According to clause 2.1.107, a Transferee may be a Terminal User “or Person meeting the requirements of Terminal User”, and clause 4.5.1 itself also suggests that the relevant party may be a person that concludes the Contract Package before the Terminal Operator may accept the ITT. However, the first sentence of clause 4.5.1 currently suggests that the applicants must already be Terminal Users. Please amend the wording of the first sentence of clause 4.5.1 accordingly so that a Transferee is not required to become a Terminal User earlier than is necessary for the implementation of the ITT.*

Päivitetty ehdotuksen mukaisesti.

Updated in line with the proposal.

#### 2.3.5

*Clause 4.5.1 provides that the Transferee must be a person who does not have volumes in said Slot. We do not see a clear justification for such limitation and the Transferee should also be permitted to be a person already holding volumes in the relevant Slot. Please amend the wording accordingly.*

Tapauksissa jossa ITT'n vastaanottavalla osapuolella on jo volyymejä kyseisessä slotissa molemmat olisivat Joint Use periaatteen piirissä jolloin näihin tapauksiin sovellettaisiin terminaalisisäänöstyön kohtaa 9.8.10 joka mahdollistaa ITT'n Joint Use osapuolien välillä.

In cases where the receiving party of the ITT already has volumes in the relevant slot, both would fall under the Joint Use principle, in which case clause 9.8.10 of the Terminal Rules would apply, allowing ITTs between Joint Use parties.

#### 2.3.6

*Clause 4.5.1, second sentence, provides that the Transferee must fulfil the requirements of the Spot Capacity Allocation Procedure under clause 8.7. However, clause 8.7 in turn refers to several requirements applicable to the annual Capacity Allocation Procedure, including documentation, contractual, security and timing requirements. This may create ambiguity as to which requirements are intended to apply in the context of an ITT and which are not. We therefore propose that clause 4.5.1 expressly sets out the requirements applicable to the Transferee in the context of an ITT. In addition, the reference to clause 4.5.6 appears to be inaccurate or at least unclear in this context and we kindly ask you to review the reference.*

Kohdan 4.5.1 toista lausetta muutettu ehdotusta mukaillen. Vaatimukset muutettu siten että ITT'n hyväksyminen vaatii ITT'n vastaanottavan osapuolen täyttävän Terminaaliasiakkaan tai Rekisteröidyn hakijan kriteerit. Samalla viittaus kohtaan 4.5.6 poistettu.

The second sentence of clause 4.5.1 has been amended in line with the proposal. The requirements have been modified so that acceptance of an ITT requires that the receiving party fulfills the criteria of a Terminal User or Registered Applicant. At the same time, the reference to clause 4.5.6 has been removed.

### 2.3.7

*Clause 4.5.1 requires the Transferee to conclude the Contract Package, which pursuant to clause 2.1.24 includes the Joint Terminal Use Contract. On the other hand, the last sentence of clause 4.5.1 provides that volumes transferred under the ITT are separate and excluded from the Joint Terminal Use. In addition, clause 9.8.10 already appears to contemplate ITTs between Joint Terminal Users, and no substantive amendments to this provision appear to be proposed. In this respect, it remains unclear:*

*a. whether clause 4.5 is intended to regulate only those ITT situations where the Transferee is not already a Joint Terminal User, whereas ITTs between existing Joint Terminal Users are intended to remain governed by clause 9.8.10. If this is the intended approach, it would be helpful for the Terminal Rules to regulate these different ITT scenarios more clearly and consistently within the same section;*

Klausuuli 4.5 määrittää ainoastaan tapauksia joissa ITT'n osapuolet eivät ole yhteisiä Joint Use käyttäjiä. Koska Joint Use osapuolien väliset siirrot ovat olleet jo aikaisemmin mahdollisia, ja täten osana terminaalisääntöjä, näemme että niiden pitäminen samassa kohdassa säännöstöä kuten aikaisemmin on selkeää. Selkeyden vuoksi lisätty 4.5.1 viittaus kohtaan 9.8.10 joka määrittää Joint Usen alaiset ITT siirrot.

Clause 4.5 applies only to situations where the parties to the ITT are not Joint Use users. Since transfers between Joint Use parties have already been possible and are already part of the Terminal Rules, we consider it clearer to keep them in the same section of the rules as before. For clarity, a reference to clause 9.8.10 has been added to clause 4.5.1, which governs ITT transfers under the Joint Use framework.

*b. the rationale and intended scope of the exclusion of ITT volumes from Joint Terminal Use, including whether such exclusion is also intended to apply where the ITT is made to an existing Joint Terminal User;*

Jos ITT tehdään kahden Joint Userin välillä tähän käytetään kohdan 9.8.10 määritelmiä ja säännöksiä. Kohdan 4.5 alla tehtävät siirrot ovat Joint Usen ulkopuolisia.

If an ITT is executed between two Joint Users, the definitions and provisions of clause 9.8.10 apply. ITTs carried out under clause 4.5 are outside the Joint Use regime.

*c. the intended allocation of risks and liabilities in relation to ITT volumes that are excluded from Joint Terminal Use. If the exclusion of ITT volumes from Joint Terminal Use is considered necessary, the current drafting does not appear to sufficiently address the related liability and risk allocation questions. For example, who would bear the relevant risks and liability, and on what basis, if prior to the regasification or reloading of the transferred LNG volumes, the LNG quality changes due to additional LNG deliveries into the terminal, in circumstances where the transferred volumes are not subject to the Joint Terminal Use regime.*

Kohta 4.5.6 määrittää että kaikki veloitteet, vastuut sekä omistajuus siirtyy ITT'n luovuttavalta osapuolelta vastaanottavalle osapuolelle sovittuna siirtopäivänä. Meidän näkemyksen mukaan tämä kattaa yllä esitetyt huolenaiheet.

Clause 4.5.6 specifies that all obligations, liabilities, and ownership are transferred from the transferring party to the receiving party on the agreed transfer date. In our view, this sufficiently addresses the concerns raised above.

*d. why clause 2.1.45 does not expressly exclude the Transferee from the definition of Joint Terminal User, unlike the approach taken in relation to Late Spot Scheduled Slots, where clauses 2.1.45 and 9.8.3 clearly provide that such users shall not be considered Joint Terminal Users.*

Lisätty yllä olevan mukaisesti tarkentava määritelmä kohtaan 2.1.45 sekä kohtaan 9.8.3

A clarifying definition has been added accordingly to clause 2.1.45 and clause 9.8.3.

### 2.3.8

*The timing of the Transferee's obligation to conclude the Contract Package also appears unclear. Clause 4.5.1 provides that the Contract Package must be concluded before the Terminal Operator may accept the ITT, whereas clause 4.5.5 states that "along with the acceptance of the requested ITT the Terminal Operator shall send the contract package to the transferee". These provisions appear inconsistent and should be clarified.*

Kohdan 4.5.1 tekstiä muutettu poistamalla viittaus Sopimuspaketin allekirjoittamiseen.

The wording of clause 4.5.1 has been amended by removing the reference to signing the Contract Package.

### 2.3.9

*Clause 4.5.2, first sentence, which provides that the Terminal Operator may “communicate the interest to do an ITT to existing Terminal Users holding volumes at the terminal”, should be clarified by specifying that such Terminal Users are those holding volumes during the requested time for the ITT, in order to avoid ambiguity.*

Lause lisätty kohtaan 4.5.2 ehdotuksen mukaisesti selventämään, että kyseessä olevat käyttäjät ovat ne, joilla on volyymejä pyydettyinä ITT-ajankohtana.

The sentence has been added to clause 4.5.2 in line with the proposal to clarify that the relevant users are those holding volumes during the requested ITT period.

### 2.3.10

*Clause 8.9.8 currently limits the transfer of a Scheduled Slot only to another unsold Scheduled Slot located within the same Calendar Year Quarter as the original Scheduled Slot. We propose considering allowing such transfers also outside the same Calendar Year Quarter, provided that all affected parties have agreed to the proposed transfer and the Terminal Operator considers the transfer operationally feasible.*

Kohta 8.9.8 muutettu mahdollistaen siirrot myös siirron kohteena olevan Slotin kvartaalin ulkopuolelle, näin antaen markkinatoimijoille lisää joustomahdollisuuksia terminaalin käytössä.

Clause 8.9.8 has been amended to allow transfers also outside the quarter of the Slot subject to be transferred, thereby providing market participants with increased flexibility in the use of the terminal.

### 2.3.11

*We propose reviewing the level of the Transfer Fee set out in Annex 1, Section 8. While we understand that the fee is intended to reflect the potential additional costs arising from an unused Scheduled Slot, it remains unclear whether the current fee structure appropriately reflects the actual costs incurred by the Terminal Operator or whether it may in practice have a partly punitive character. For example, the fee is calculated based on the full length of the transferred Scheduled Slot, although the actual additional costs may only relate to any incremental empty period caused by the transfer. We therefore kindly ask you to reconsider whether the current fee structure is proportionate and sufficiently linked to the actual costs and circumstances related to the slot transfer*

Näemme että Transfer Fee hinnoittelu nykyisessä muodossaan kattaa siirrosta Terminaalioperaattorille aiheutuvan kustannusriskin niin fuel gas osuuden, kuin myös siirrettävän slotin jättämän tyhjän slotin vähennettyyn myyntiaikaan kohdistuvaan riskin, osalta.

We consider that the current Transfer Fee pricing adequately covers the cost risk to the Terminal Operator arising from the transfer, both in terms of the fuel gas component and the risk related to the reduced sales time of the empty slot created by the transferred slot.

### 2.3.12

*We also propose removing the LNG Carrier loading fee from the price list set out in Annex 1. In our understanding, such separate LNG carrier loading/unloading fee is not customary in other LNG terminals and therefore appears inconsistent with general market practice.*

Kyseinen lastausmaksu perustuu aktuaalisiin operatiivisiin lisäkuluihin laivakäynnin yhteydessä joita ei olla otettu huomioon muualla hinnastossa. Täten emme näe tarvetta tämän muuttamiseen.

The loading fee is based on actual additional operational costs incurred during vessel calls that are not accounted for elsewhere in the tariff structure. Therefore, we do not see a need to amend this.

## 2.4 Haluamme kiittää Rohe Solutions Oy'ta ehdotettujen sääntöjen kommentoimisesta ja vastaamme lausuntoon alla olevan mukaan:

Ehdotettu hinta Biomethane Liquefaction Service-palvelusta perustuu palvelusta suoraan aiheutuviin ennakoituihin kustannuksiin, sekä palvelun arvioituun käyttöasteeseen. Palvelun tarjoaminen vaatii terminaalilta ISCC-sertifiointia, sekä sen vuosittaista uusimista, mikä aiheuttaa kustannuksia terminaalioperaattorille. Palvelun hinnoittelua päivitetään myöhemmin tarpeen mukaan palvelun käytöstä saatujen kokemusten ja toteutuneiden kustannusten perusteella. Euroopassa vastaavaa palvelua tarjotaan 0,54 Eur/MWh hinnasta ylöspäin, joten tähän peilaten Inkoon ehdottama hinta asettunee keskitasoiseksi.

## 2.5 Haluamme kiittää Hamina LNG Oy:ta ehdotettujen sääntöjen kommentoimisesta ja vastaamme lausuntoon alla olevan mukaan:

## 1. Höyrystystariffin (Regasification Service) alennus

Hamina LNG Oy on lausunnossaan tuonut esiin huolensa siitä, onko esitetty höyrystyspalvelun tariffin alentaminen kustannus- ja markkinaperusteista. Maakaasumarkkinalain 51 §:n mukaan nesteytetyn maakaasun käsittelylaitteiston haltijan on myytävä laitteiston käyttöoikeuksia niitä tarvitseville laitteistonsa kapasiteetin rajoissa kohtuullista korvausta vastaan. Käyttöoikeuksista perittävien maksujen ja niitä koskevien menettelyjen on mahdollistettava sellaisten tarvittavien investointien tekeminen, joilla varmistetaan nesteytetyn maakaasun käsittelylaitteiston toimivuus. Edelleen maakaasumarkkinalain 52 §:n mukaan nesteytetyn maakaasun käsittelylaitteiston haltijan tulee julkaista palvelujensa yleiset myyntiehdot ja -hinnat sekä niiden määräytymisperusteet.

LNG-terminaalitoiminnan hinnoittelua koskevia vaatimuksia ei ole lainsäädännössä määritelty vastaavasti kuin maakaasun siirtoverkkotoiminnan puolella johtuen siitä, että LNG-terminaalitoiminta eroaa selvästi siirtoverkkotoiminnasta ja kyse ei ole monopolitoiminnasta. Maakaasumarkkinalain mukaan käyttöoikeuksista on perittävä ”kohtuullinen korvaus” ja maksuilla on mahdollistettava sellaiset investoinnit, joilla LNG-terminaalin toimivuus voidaan varmistaa. Lainsäädäntö ei velvoita avaamaan toiminnan kustannusrakennetta, vaan edellyttää ainoastaan myyntiehtojen, -hintojen ja niiden määräytymisperusteiden julkaisemista. Koska lainsäädäntö ei täsmennä, mitä määräytymisperusteilla yksityiskohtaisesti tarkoitetaan, niiden voidaan yleisesti tulkita tarkoittavan sitä, miten palvelun kokonaishinta lasketaan (esim. Regasification palvelun hinta lasketaan kertomalla purettu/nominoitu (riippuen siitä kumpi on suurempi) LNG:n määrä hinnaston mukaisella tariffilla, kuten General Terms and Conditions dokumentin Annex 1 kohdan 3 kohdassa on esitetty). Tätä yksityiskohtaisemmat julkaisuvaatimukset edellyttäisivät selkeää lainsäädännöllistä perustaa – erityisesti siksi, että terminaalitoiminnassa on kyse kilpaillusta toimialasta.

Höyrystystariffin hinnanalennuksessa on kyse tavoitteesta parantaa Inkoon LNG-terminaalin toiminnan kaupallista kannattavuutta. LNG-terminaalin hinnoittelu on toistaiseksi ollut muun muassa terminaalin sijainnin ja muiden olosuhteiden vuoksi merkittävästi Inkoon LNG-terminaalin kilpailijoita kalliimpaa. Korkeampi hinnoittelu on markkinatoimijoilta saadun palautteen perusteella yksi keskeinen syy Inkoon LNG-terminaalin ajoittain vähäiselle käyttöasteelle. Inkoon LNG-terminaali kilpailee suoraan Klaipedan LNG-terminaalin, sekä muiden suurten eurooppalaisten LNG-terminaalien kanssa, jotka pystyvät vastaanottamaan suuria (n. 1 TWh kokoisia) laivoja ja joiden höyrystyskapasiteetti täyttää ison LNG-terminaalin mitat. Tässä kontekstissa Inkoon hinnoittelu on ollut yksi Euroopan kalleimmista. Esimerkiksi Inkoon lähimmän kilpailijan, Klaipedan LNG-terminaalin, höyrystyspalvelun tariffi on tällä hetkellä 1,69 Eur/MWh. Ehdotetun höyrystystariffin muutoksella Inkoossa onkin tarkoitus vastata muiden alueen suurten LNG-terminaalien kilpailuun markkinoilla.

Ehdotetun höyrystystariffin perustana on käytetty laskelmaa, jossa Inkoon LNG-terminaaliin saapuvien lastien määrä kasvaisi hinnanalennuksen myötä. Laskelman taustaoletus perustuu markkinatoimijoilta saatuihin LNG-terminaalin palvelujen kysyntää koskeviin indikaatioihin.

Hinnoittelun tavoitteena on Inkoon LNG-terminaalin kilpailukyky suhteessa muihin suuriin siihen verrattavissa oleviin LNG-terminaaleihin: Inkoon kautta tulevien suurten LNG-lastien lisääminen ja kaupallisen kannattavuuden parantaminen suhteessa nykytilanteeseen. Siten hinnoittelun alentamisella ja kannattavuuden parantamisella pyritään myös varmistamaan LNG-terminaalin toimivuus maakaasumarkkinalain 51 §:n mukaisesti. Ottaen myös huomioon Inkoon LNG-terminaalin

vuokrasopimuksen määräaikaisuus ja sitoutuminen siitä aiheutuviin kustannuksiin, toiminnan kannattavuuden lisääminen on kriittinen ja markkinaehtoinen LNG-terminaalien palveluiden hinnoittelua ohjaava tekijä.

## 2. Uusi Biomethane Liquefaction Service -palvelu

Kuten Hamina LNG Oy toteaa lausunnossaan, virtuaalinen Bio-LNG nesteytys on kustannuksiltaan olennaisesti erilainen kuin fyysinen Bio-LNG nesteytys. Pohjimmiltaan nämä kaksi tapaa saavuttaa sama lopputulos eroavat toisistaan niin kustannusrakenteeltaan kuin teknisiltä vaatimuksiltaan, eivätkä ne siten ole suoraan toisiinsa verrattavissa. Näemmekin että näitä kahta tapaa ei pitäisi verrata suoraan hinnallisesti toisiinsa.

Ehdotettu hinta Biomethane Liquefaction Service-palvelusta perustuu palvelusta suoraan aiheutuviin ennakoituihin kustannuksiin, sekä palvelun arvioituun käyttöasteeseen. Palvelun tarjoaminen vaatii terminaalilta ISCC-sertifiointia, sekä sen vuosittaista uusimista, mikä aiheuttaa kustannuksia terminaalioperaattorille. Palvelun hinnoittelua päivitetään myöhemmin tarpeen mukaan palvelun käytöstä saatujen kokemusten ja toteutuneiden kustannusten perusteella.

## 3. ISCC-scope, kapasiteettirajoite ja palvelun vertailukelpoisuus

Inkoon terminaalilla ei vielä tällä hetkellä ole ISCC-sertifiointia, vaan tarkoitus on toteuttaa tämä mahdollisimman pian. Virtuaalista bionesteytyspalvelua pystyisimme tarjoamaan aikaisintaan vuoden 2027 alusta alkaen, ehdotettujen sääntöjen voimaantulon mukaisesti. Palvelun nesteytysmalli, ISCC-scope ja GHG-laskentaperuste määräytyvät tämän prosessin edetessä ISCC-standardin mukaisesti ja näistä tiedotetaan läpinäkyvästi markkinatoimijoille. Palvelun volyyimirajoite perustuu terminaalien operatiiviseen minimikaasutusmäärään. Pyydämme myös huomioimaan, että koska kyseessä on terminaalien tarjoama lisäpalvelu, terminaaliasiakas päättää itse tämän käyttämisestä, tai käyttämättä jättämisestä, tutustuttuaan palvelun operatiivisiin ja kaupallisiin yksityiskohtiin.

## 4. Eurooppalaiset hintareferenssit

Niin kuin yllä on todettu, Inkoon ehdotettu hinta bionesteytyspalvelulle perustuu arvioituihin todellisiin kustannuksiin ja käyttöön.

FLTF on hinnoittelun perusteena myös peilannut ehdotettua hintaa saatavilla oleviin eurooppalaisiin hintareferensseihin. Hamina LNG Oy:n mainitsemien referenssien lisäksi tässä on tarkastettu myös muita eurooppalaisia terminaleja ja niiden hinnoittelua kyseisestä palvelusta. Edullisin julkisesti mainittu hinta löytyy Espanjasta, jossa useammalla terminaalilla hinta on 0,54 Eur/MWh. Tähän peilaten FLTF:n ehdottama hinta voidaan nähdä keskitasoisena koko Euroopan mittakaavassa.

Referenssi: <https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2659943-spain-s-enagas-to-offer-bio-lng-terminal-services>

## 5. Hinnanmuutokset eivät johda kilpailuneutraaliteettin vaarantumiseen

Hinnoittelulla tavoitellaan sekä parempaa huoltovarmuutta terminaalin kautta tulevan lisääntyneen kaasumäärän kautta että parempaa kaupallista kannattavuutta nykytilanteeseen verrattuna. Inkoon LNG-terminaalin kilpailijat tässä kontekstissa ovat suuret LNG-terminaalit (esim. Klaipeda) niin lähialueilla kuin Euroopassa. Hinnanalennus nähdään yhtenä työkaluna lisätä kaasun volyymia ja siten Inkoon terminaalin kannattavuutta. Inkoon LNG-terminaalin joustopalveluita ja käytettävyyttä on kehitetty ja lisätty johdonmukaisesti vuosina 2023–2026, mutta hintaan ei ole toistaiseksi tehty muutoksia.

Biometaanin virtuaalisen nesteytyspalvelun tuomista Inkoon palveluvalikoimaan on kysytty ja toivottu markkinatoimijoiden osalta pidemmän aikaa. Inkoon LNG-terminaali haluaa osaltaan tukea hiilineutraalia kehitystä Suomessa sekä sen lähialueilla, ja onkin tämän takia lisännyt tämän palvelun tämän vuoden sääntöpäivitysehdotukseen. Tämän palvelun hinnoittelu perustuu palvelusta suoraan aiheutuviin arvioituihin kustannuksiin ja käyttömääriin.

Inkoon LNG-terminaalin rooli korostuu erityisesti talvikaudella, jolloin kaasun kysyntä on korkeimmillaan ja toimitushäiriöiden vaikutukset yhteiskunnan toimivuuteen ovat merkittävimmät. Riittävä kapasiteetti, korkea käytettävyys ja kyky ylläpitää kaasun saatavuutta ympärivuotisesti ovat keskeisiä huoltovarmuustekijöitä, joiden toteutuminen edellyttää, että terminaali on markkinatoimijoille käytännössä ja taloudellisesti houkutteleva käyttää.

Huoltovarmuuden näkökulmasta terminaalin kilpailukyky ei siten perustu ainoastaan fyysiseen infrastruktuuriin, vaan myös siihen, että hinnoittelu ja palvelumallit tukevat kaasun toimittamista terminaalille ja kannustavat markkinatoimijoita varaamaan kapasiteettia pitkäjänteisesti. Kokonaisuutena Inkoon LNG-terminaalin tulee edistää huolto- ja toimitusvarmuutta riittävällä, maakaasumarkkinalain edellyttämän kohtuullisen korvauksen mukaisella kannattavuudella. Sen toiminnan ja hinnoittelun tulee tukea paitsi lyhyen aikavälin markkinatoimintaa myös pitkän aikavälin kykyä ylläpitää kaasuinfrastruktuuria ja varautumista tilanteisiin, joissa kaasun saatavuudella on kriittinen merkitys suomalaiselle yhteiskunnalle ja teollisuudelle.

Terminaalin hinnoittelu- ja palvelumallit ovat siten keskeinen osa huoltovarmuuden ja resilienssin toteutumista: ilman aktiivista ja kilpailukykyistä markkinaehtoista toimintaa terminaalin strateginen rooli heikkenee, vaikka tekninen valmius olisi olemassa. Esitettyjä hinnoittelua koskevia ehdotuksia on tarkasteltu näistä lähtökohdista.

Espoo 9.6.2026

Satu Mattila  
Toimitusjohtaja  
Floating LNG Terminal Finland Oy

