



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 10.VII.2007  
K(2007) 3274 slutlig

**Angående: Statligt stöd N 791/2006 – Sverige  
Business Case Norrköping**

Herr minister,

**1 FÖRFARANDET**

- (1) I enlighet med artikel 88.3 i EG-fördraget och genom ett elektroniskt meddelande av den 24 november 2006 har de svenska myndigheterna för att skapa juridisk klarhet kring en åtgärd underrättat kommissionen om sin avsikt att införa en stödordning under rubriken Business Case Norrköping. Ärendet fick nummer N791/2006.
- (2) Europeiska kommissionen begärde ytterligare information från de svenska myndigheterna i skrivelser av den 22 december 2006 och den 26 april 2007. De svenska myndigheterna lämnade ytterligare klarlägganden i skrivelser av den 23 februari 2007 och 15 maj 2007.

**2. KORTFATTAD BESKRIVNING AV STÖDET/ÅTGÄRDEN**

*2.1 Sammanfattning*

- (3) Detta meddelande avser en åtgärd som de svenska myndigheterna inte betraktar som statligt stöd och varigenom ett marknadsföringsföretag som heter Marknadsföringsbolaget Nya Norrköping AB (i fortsättningen Nya Norrköping) skulle ingå avtal med olika flygbolag om nya rutter till Norrköpings flygplats (NRK).
- (4) Det angivna syftet med projektet är att erbjuda
  - en ekonomisk vinst med relativt liten risk,
  - bra flygförbindelser med Norrköping.

Carl BILDT  
Chef för Utrikesdepartementet  
Arvfurstens palats  
Gustav Adolfs torg 1  
SE - 103 23 Stockholm

## 2.2 Stödets syfte och motivering

- (5) Norrköpings kommun äger och driver Norrköpings flygplats (NRK) sedan den 1 juli 2006, då kommunen tog över flygplatsen från Luftfartsverket.
- (6) Norrköpings kommun och det lokala näringslivet anser att Norrköping har behov av goda flygförbindelser med övriga Europa. De anser att det lokala näringslivets konkurrenskraft och dess möjligheter till utveckling är beroende av goda kommunikationer med regionen. Nya Norrköpings mål är att utveckla Norrköping i samarbete med näringslivet. Nya Norrköping har utarbetat en affärsmodell som enligt företaget kommer att vara bra för samtliga berörda parter och som samtidigt får positiva effekter vad gäller att utveckla flygservicen till och från Norrköping för att därigenom skapa god tillgänglighet och service för företagen i regionen.
- (7) Sedan SAS lämnade Norrköping 2001 har närmare 75 procent av alla resande valt andra flygplatser, eftersom den nuvarande operatören erbjuder lägre kapacitet, framför allt vid toppbelastning. De studier av resvanorna vid Arlanda som utförts av Luftfartsverket visar att de resande till och från Norrköpingsregionen i första hand väljer Arlanda framför Norrköpings flygplats av följande skäl:
  - Kapaciteten vid toppbelastning har varit för låg.
  - Asymmetriskt resande medför stor efterfrågan på flyg som lämnar regionen tidigt i veckan och som återkommer sent i veckan.
- (8) NRK har för närvarande bara en fast operatör som har uppgett att företaget tänker upphöra med sin verksamhet vid flygplatsen. Det finns därför en risk för att flygplatsen kommer att läggas ned. Detta kan få mycket allvarliga konsekvenser för det lokala näringslivets konkurrenskraft och valfrihet. Nya Norrköping har därför under större delen av 2006 på olika vägar kontaktat en rad olika flygbolag för att undersöka möjligheterna att utveckla flygservicen från Norrköping och flygbolagens krav. Flera marknadsundersökningar och undersökningar av resvanor som gjorts på resintensiva företag har visat att det finns stor efterfrågan och marknad.
- (9) Enligt de svenska myndigheterna reste nästan 130 000 passagerare per år från NRK till Köpenhamn (och vidare) under 2001. Antalet hade sjunkit till 30 000 år 2005. Nya Norrköping har genomfört marknadsundersökningar som visar att företagen i regionen inte reser mindre, utan snarare tvärt om. Av de 100 000 passagerare som sedan 2001 inte längre utnyttjar flygplatsen i Norrköping väljer cirka 75 procent Arlanda, 20 procent Skavsta och 5 procent Bromma eller tåg till Köpenhamn för resor vidare till andra utländska destinationer.
- (10) Norrköpings kommun gör bedömningen att åtgärden kommer att ge ekonomiska fördelar. Marknadsundersökningar som har utförts på uppdrag av Nya Norrköping visar att det uppsamlingsområde för flygverksamheten som åtgärden försöker utveckla omfattar många viktiga städer (med svenska mått) och att det finns potential för en klar ökning av antalet passagerare. Det framgår av bakgrunden till marknadsundersökningen att det är mycket troligt att en ökning av antalet passagerare får positiva resultat, och som en konsekvens av detta kommer passagerarna att erbjudas en bättre produkt.

- (11) Enligt de offentliga myndigheternas bedömning skulle det vara möjligt att med rätt produkt från Norrköping återta 50-60 procent av 2001 års nivåer i inledningsfasen, dvs. 65-70 000 passagerare per år på linjen till Köpenhamn. I en andra fas som erbjuder ytterligare destinationer skulle det bli möjligt att öka antalet passagerare till 100-130 000 per år.
- (12) Enligt Nya Norrköping innebär ett framgångsrikt projekt positiv reklam för Norrköping och att det etableras nya flyglinjer / flygoperatörer vid flygplatsen, eftersom bra kommunikationer är en av de viktigaste faktorerna när företagen väljer att förlägga sin verksamhet på en viss plats, snarare än en annan. Att ge investerarna en möjlighet att skapa goda vinster, samtidigt som man utvecklar flygtrafiken i Norrköping och Norrköpingsregionen som helhet, uppfyller Nya Norrköpings övergripande målsättning enligt bolagsordningen och gällande överenskommelser med aktieägarna.

### 2.3 *Nya Norrköping*

- (13) Det bolag som skall förvalta åtgärden, Nya Norrköping, har enligt sin bolagsordning målet att marknadsföra och samordna marknadsföringen av Norrköping. Norrköpings kommun äger direkt och indirekt 50 procent av Nya Norrköping,<sup>1</sup> medan övriga 50 procent ägs av sju privata företag<sup>2</sup>. Enligt ett avtal med aktieägarna har kommunen rätt att direkt utse fyra av de tolv styrelseledamöterna.<sup>3</sup> Enligt bolagsordningen utses dessutom styrelsens ordförande efter att ha nominerats av näringslivets företrädare i styrelsen. Enligt de offentliga myndigheterna har Norrköpings kommun inte ett avgörande inflytande över bolaget, även om makten är jämt fördelad mellan de offentliga och privata ägarna, eftersom kommunen har rätt att utse ordföranden.

### 2.4 *Åtgärdens mekanismer*

- (14) Bolaget Nya Norrköping har bjudit in kommunen, sina privata ägare och ett antal externa privata företag (dvs. företag som inte är aktieägare) att delta i en s.k. ”risk- och utvecklingsfond” som skall förvaltas av Nya Norrköping.
- (15) Syftet med fonden är att på begäran och på grundval av marknadsundersökningar genom ett riskdelningsavtal erbjuda flygoperatörer vid flygplatsen tillfälliga garantier så att utbudet av flygtjänster kan utvecklas genom bättre tidtabeller, fler avgångar, nya destinationer och ökad frekvens. Åtgärden syftar därför till att

---

<sup>1</sup> Det finns totalt 140 aktier i marknadsföringsbolaget Nya Norrköping. 70 aktier ägs direkt eller indirekt av offentliga myndigheter. Norrköpings kommun äger 60 aktier och Hyresbostäder i Norrköping AB (som ägs av kommunen) äger tio aktier.

<sup>2</sup> Övriga företag och organisationer (samtliga privata bolag) som äger aktier är Lundberg Fastigheter AB, Ståhl Fastigheter AB, Holmen Paper, Billerud Paper, E.ON, Byggmästereföreningen och Svensk Handel i Norrköping (med tio aktier vardera).

<sup>3</sup> En annan styrelseledamot utses av det kommunalägda Hyresbostäder i Norrköping AB och övriga sju styrelseledamöter utses av de privata aktieägarna.

skapa gynnsamma förhållanden vid NRK för att stimulera konkurrenskraft och tillväxt i regionen till förmån för såväl kommunen som det lokala näringslivet.

- (16) Den modell som föreslås i åtgärden bygger på diskussioner med flygindustrin och är en kompromiss som innebär att risken delas mellan de privata investerarna och flygbolaget. Strategin bygger därför på ambitionen att skapa de nödvändiga förutsättningarna för en lönsam investering för samtliga berörda parter genom optimal risk- och vinstdelning. Affärsmodellen bygger på att investera kraftigt under uppbyggnadsfasen och göra vinster när rutten blir lönsam.
- (17) De offentliga myndigheterna (Norrköpings kommun) har beslutat att investera maximalt 3 MSEK (cirka 320 000 EUR) och enligt planerna skall fonden, som ännu inte har någon rättslig status och ännu inte har skapats, totalt innehålla över 6 MSEK (cirka 640 000 EUR). Kommunens medverkan är avsedd att stimulera de privata investerarna att bidra med kapital till fonden. Sju privata företag har visat intresse av att investera i fonden.
- (18) Kommunen kommer därför att bidra med 50 procent av fondens kapital och låta övriga partner i Nya Norrköping och andra privata företag bidra med resterande 50 procent. Syftet med fonden är att inte bara en operatör skall erhålla betalning ur fonden, utan att flera operatörer skall kunna ingå avtal med Nya Norrköping.
- (19) Enligt de svenska myndigheterna är höga inträdeströsklar ett problem när det gäller att få ett flygbolag att starta en ny rutt på en mindre marknad. Flygbolagen behöver god marknadskunskap, arbetande kapital och en mycket god likviditet, eftersom startkostnaderna är höga.
- (20) Följaktligen finns det en möjlighet när en part känner marknaden och ser att den kan bli lönsam inom en relativt kort period. Den meddelade åtgärden bygger på idén att ställa arbetande kapital till förfogande i inledningsskedet i utbyte mot ruttens framtida vinster. Modellen innebär att flygbolaget löser det likviditetsproblem som är anledningen till att de flesta bolag vägrar att ta risken, trots att de kan se att det är en bra affär på lång sikt.
- (21) Nya Norrköping kommer att ha ansvaret för att ingå avtal med flygoperatörerna. Sådana avtal kommer att ha en löptid på 12-36 månader. Avtalen kommer att bygga på följande ekonomiska grund:
  - Nya Norrköping garanterar flygbolagen (i fortsättningen ”operatörerna”) ett nettoresultat på en viss rutt (Net Route Result, ”NRR”) på minst [...] \* dvs. operatören kommer inte att förlora pengar på att driva trafiken. Om verksamheten inte är lönsam skall Nya Norrköping kompensera operatören med ett belopp som innebär att NRR uppnås. Om operationen går med vinst skall alla belopp som överstiger NRR fördelas med [...] procent till Nya Norrköping och [...] procent till operatören. Under en inledande period skall alla positiva resultat utöver NRR fördelas med [...] procent till Nya Norrköping och [...] procent till operatörerna.

---

\* Omfattas av tystnadsplikt

- Flygbolagen skall stå för den ekonomiska risken och kostnaderna för investeringar i kapacitet och personal som kan bli övertalig sedan avtalet har löpt ut, samt för investeringar i marknadsföring, t.ex. reklamsatsningar, investeringar i distribution och IT.
  - NRR för en viss given rutt skall beräknas enligt följande formel: [...]
  - Andelen av de fasta kostnaderna för flygplan, kabinbesättningar, försäkringar och indirekta kostnader skall betalas/beräknas i enlighet med ett lämpligt officiellt index.
- (22) Parterna skall träffas var tredje månad för att beräkna NRR för den gångna tremånadersperioden och göra utbetalningar om NRR skulle vara negativ. Ett positivt NRR kommer inte att resultera någon utdelning till parterna under en initial period på [...] månader och efter den perioden enbart på villkor att det finns ett ackumulerat positivt NRR för perioden som helhet. Det framgår att de uppskjutna utbetalningarna till investerarna återspeglar den större risk som flygbolaget tar på sig när den startar en ny rutt.
- (23) För flygbolagen innebär detta att de avstår från framtida vinster i utbyte mot att investerarna ställer upp med arbetande kapital under uppstartfasen. Detta sänker flygbolagens starttröskel, eftersom investerarna minimerar flygbolagens risker och behov av kassaflöde. När väl avtalet har löpt ut har flygbolagen komplett kontroll över ruten.
- (24) Alla projekt måste ha mycket goda utsikter att bli lönsamma och det kommer inte att göras några investeringar i tjänster som inte förväntas bli lönsamma inom 12-36 månader.
- (25) Åtgärden bygger i grunden på idén om riskdelning. Den största risken när man öppnar en ny rutt är att den förväntade passagerarvolymen inte uppnås under projektets löptid.
- (26) Enligt de svenska myndigheterna är risken för operatören att flygbolagen måste ha full kapacitet när det gäller en ny rutt till antingen [...] eller [...], vilket innebär att operatören måste få fram eller flytta mer kapacitet. Om projektet avslutas i förtur kommer operatören att ha kapitalkostnader för kapaciteten som motsvarar [...] SEK per månad. När det gäller leasingavtal är operatörerna i regel bundna under minst [...] år. Även om kapaciteten kan användas till en annan destination, så finns det för varje ny destination alltid en "inkörningsperiod" på minst 3-6 månader, vilket innebär en riskexponering på upp till [...] SEK. Dessutom måste operatörerna kanske betala övertalighets- eller omplaceringskostnader för anställda som arbetar på NRK.
- (27) Målet för åtgärden är en ackumulerad vinst på [...] procent per år och projekt. För att minimera risken kommer avtalen med operatörerna att utformas så att de kan sägas upp inom 12-24 månader, även om det är meningen att projekten skall vara i 36 månader. Avtalen kommer också att utformats så att det blir möjligt att minska trafiken för att minimera kostnaderna om passagerarvolymerna inte når önskad nivå.
- (28) Kontroller kommer att göras och resultaten kommer att följas upp var tredje månad, när alla kostnader och intäkter rapporteras med total öppenhet från

operatören i fråga. Denna information kommer att vara hemlig och kommer inte att vara tillgänglig för andra flygbolag.

- (29) Ingen offentlig finansiering utöver den som anges i den meddelade åtgärden kommer att bli tillgänglig för de operatörer som undertecknar ett avtal med Nya Norrköping.

## 2.5 Rutter som skall utvecklas

- (30) De projekt där Nya Norrköping ser möjligheter är rutterna till följande destinationer:

- [...]
- [...]
- [...]
- [...]

- (31) Målet är att upprätta förbindelser med alla dessa destinationer inom [...] år. Det första delprojekt som beskrivs i denna affärsplan är inriktat på antingen [...] eller [...], som båda uppfyller kravet att fungera som ett europeiskt nav. Den totala investeringen är 6-8 miljoner SEK, av vilka 3 miljoner SEK skall komma från offentliga myndigheter (Norrköpings kommun) och 3-5 miljoner SEK från privata företag.

- (32) Den beräknade vinsten för en rutt som [...] förväntas bli [...] SEK, medan löptiden för avtalet kommer att bli 12-36 månader. [...] <sup>4</sup>. Enligt de priser och olika modeller som Nya Norrköping fått fram är break-even [...] passagerare per år (beräknat utifrån [...] scenariot) vilket motsvarar en kabinbeläggning på cirka [...] procent.

- (33) Genom det sätt på vilket fonden har utformats har parterna skapat en stark motivation för Nya Norrköping som fondens förvaltare att agera utifrån marknadsmässiga bedömningar i sina mellanhavanden med operatörerna. De offentliga myndigheterna understryker att den förväntade avkastningen från åtgärden kommer att återinvesteras i Nya Norrköpings aktiviteter.

- (34) Enligt de offentliga myndigheternas bedömning utgör åtgärden inte ett statligt stöd, eftersom de offentliga myndigheterna agerar som en privat investerare. Att åtgärden inte utgör ett statligt stöd visas enligt de offentliga myndigheterna av följande:

- Åtgärden är en investering som gjorts eftersom den är ekonomiskt fördelaktig för kommunen och det finns goda skäl att anta att detta kommer att bli fallet.
- Privata företag kommer att göra en motsvarande investering på samma villkor som de offentliga myndigheterna.

---

<sup>4</sup> [...]

### 3 Utvärdering av åtgärden

#### 3.1 Utvärderingens rättsliga grund

(35) Enligt artikel 87.1 i EG-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 snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

#### 3.1 Förekomsten av stöd

(36) Det måste därför först avgöras om den undersökta åtgärden utgör statligt stöd i den mening som anges i artikel 87.1, och därefter, om den skulle utgöra statligt stöd, om sådant stöd är förenligt med den gemensamma marknaden.

(37) Enligt EG-domstolens och kommissionens tolkning är statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget allt stöd som beviljats av en medlemsstat genom statliga resurser, oavsett form, som påverkar handeln mellan medlemsstaterna och mellan avtalslutande parter och snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att främja vissa företag eller viss produktion.

(38) Begreppet statligt stöd innefattar alla fördelar som beviljas direkt eller indirekt. Domstolen har i sin rättspraxis mycket tydligt angett att det inte finns någon skillnad mellan stöd som förmedlas direkt av staten och stöd som förmedlas av offentliga eller privata företag som inrättats av staten för att göra detta.<sup>5</sup>

(39) För att utgöra statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget måste därför en åtgärd

- beviljas ur eller från statliga medel,
- medföra en selektiv fördel för företagen, och
- påverka handeln mellan medlemsstaterna och snedvrیدا eller riskera att snedvrیدا konkurrensen på den gemensamma marknaden.

#### 3.3 Principen marknadsekonomisk investering

(40) För att en åtgärd skall betraktas som statligt stöd måste samtliga villkor i artikel 87.1 vara uppfyllda. En åtgärd kan verka uppfylla villkoren för statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget, men betraktas ändå inte som statligt stöd om den uppfyller villkoren för en privat investering på en marknadsekonomi. Den principen innebär att en offentlig investering eller ett kapitaltillskott inte utgör statligt stöd om en privat investerare som agerar under normala marknadsförhållanden hade gjort samma sak<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Se domarna av den 22 mars 1977, *Steinike & Weinlig*, 78/76, REG. s. 595, punkt 21, av den 30 januari 1985, *Kommissionen mot Frankrike*, 290/83, REG. s. 439, punkt 14, av den 2 februari 1988, *Van der Kooy etc. mot kommissionen*, 67/85, 68/85 och 70/85, REG. s. 219, punkt 35, och av den 21 mars 1991, *Italien mot kommissionen*, C-305/89, REG. s. I-1603, punkt 13.

<sup>6</sup> Kommissionens meddelande om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i fördraget på offentliga aktieinnehav, Europeiska gemenskapernas bulletin nr 9-1984. Europeiska gemenskapernas domstol, de förenade målen 296 och 318/82, *Nederländerna och Leeuwarder Papierwarenfabriek Bv mot kommissionen*, REG 1985/809, punkt 17. Tillämpning av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd inom flygsektorn, op. cit. punkterna 25 och 26.

- (41) Kommissionen måste därför avgöra om den undersökta situationen i det här aktuella ärendet kan anses motsvara principen en investerare i en marknadsekonomi<sup>7</sup>.
- (42) I detta sammanhang har EG-domstolen dragit följande slutsats: ”*Det bör i sammanhanget framhållas att, enligt fast rättspraxis, investeringar av offentliga myndigheter i företags kapital, oavsett form, kan utgöra statligt stöd om de villkor som anges i artikel 87 (f.d. artikel 92) är uppfyllda.*”<sup>8</sup> I samma beslut<sup>9</sup>, uppgav domstolen att ”*för att fastställa om sådana åtgärder kan betraktas som statligt stöd måste det bedömas huruvida, under liknande omständigheter, en privat investerare som till sin storlek kan jämföras med de organ som förvaltar den offentliga sektorn skulle ha gjort lika stora kapitaltillskott*”.

### 3.4 Samtidiga bidrag

- (43) I sammanhanget konstaterar kommissionen att det inte enbart är de offentliga myndigheterna som investerar i fonden i det här aktuella fallet, utan att privata investerare deltar samtidigt. Kommissionen behöver därför inte jämföra den offentliga myndighetens beteende med en tänkt privat investerare.
- (44) I detta sammanhang har kommissionens praxis, som hela tiden stötts av förstainstansrätten och EG-domstolen<sup>10</sup>, varit baserad på bidragens samtidighet.
- (45) Kommissionen anser att kapitalbidrag från offentliga medel inte är statligt stöd när privata aktieägare för det första deltar i operationen åtminstone i proportion till storleken på deras aktieinnehav, för det andra enligt villkor som är identiska med den offentliga investerarens, samtidigt som andelen aktier som tecknats av de privata investerarna har en verklig ekonomisk betydelse.
- (46) I det här aktuella fallet konstaterar kommissionen att de offentliga myndigheternas investeringar i fonden står i proportion till deras andel av aktierna i marknadsföringsbolaget. Kommissionen konstaterar dessutom att beslutet att inrätta fonden togs gemensamt av kommunen och det privata näringslivet i Norrköping inom ramen för samarbetet i marknadsföringsbolaget och att alla aktörer samtidigt investerar i fonden *pari passu*, dvs. på samma villkor. Om de privata investerarna skulle avstå från att investera skulle kommunen inte agera på egen hand och vice versa. De privata företagens investeringar gynnas inte på något sätt. De får ingen särskilt gynnad behandling och inte heller erhåller de några skattelättnader. I sammanhanget konstaterar kommissionen även att de privata aktieägarnas andel av investeringen i fonden

---

<sup>7</sup> Se Mål C-482/99 *Frankrike mot kommissionen (Stardust Marine)* REG 2002, s. 1-4397. Se också yttrandet från generaladvokat Geelhoed i de förenade målen C-328/99 och C-399/00 *Republiken Italien och Sim 2 Multimedia SpA mot kommissionen* REG 2003, s. 1-4035.

<sup>8</sup> Dom i förstainstansrätten (andra kammaren, utökad sammansättning) av den 6 mars 2003, de förenade målen T-228/99 och T-233/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale och Land Nordrhein-Westfalen mot Europeiska gemenskapernas kommission*, C-305/89, punkt. 18.

<sup>9</sup> Mål C-482/99 (*Stardust Marine*) punkterna 19-20

<sup>10</sup> Förstainstansrättens dom av den 12 december 2000 i mål T-296/97, *Alitalia mot kommissionen*, REG 2000, s. II-3871, punkt 81.



blir minst lika stor som kommunens. Kommissionen noterar slutligen att flygbolagen utöver den offentlig-privata delaktigheten i fonden när det gäller de rutter som kommer att finansieras också utsätts för stora risker så som beskrivs i punkt 26 ovan. Det innebär att de offentliga myndigheterna när det gäller fonden agerar och behandlas på samma sätt som deras privata medfinansierare. Flygbolagen tar också på sig och delar en stor del av risken på de rutter som ska finansieras. Kommissionen kan därför konstatera att principen om bidragens samtidighet är uppfylld i alla avseenden.

- (47) Kommissionen drar därför slutsatsen att staten agerar som en privat investerare i en marknadsekonomi.
- (48) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att åtgärden inte innebär statligt stöd i den betydelse som anges i artikel 87.1 i EG-fördraget.

#### **4. Beslut**

Kommissionen har följaktligen beslutat

- att inte betrakta den meddelande åtgärden som statligt stöd enligt artikel 87 i EG-fördraget och att följaktligen inte resa några invändningar.

Om denna skrivelse innehåller konfidentiella uppgifter som inte bör spridas till tredje part uppmanas Ni att informera kommissionen om detta inom femton arbetsdagar räknat från dagen för mottagandet av denna skrivelse. Om kommissionen inte har mottagit en motiverad begäran inom den föreskrivna fristen, kommer den att anse att Ni lämnat Ert samtycke till att denna skrivelse kommuniceras i sin helhet till tredje part och offentliggörs på det språk som är giltigt på följande webbadress:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/index.htm](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm).

Er begäran skall sändas med rekommenderat brev eller fax till

Europeiska kommissionen,  
Generaldirektoratet för energi och transport,  
Direktorat A,  
B-1049 Bryssel  
Fax: 0032 (0) 2 2964104

Högaktningsfullt,

För kommissionen

Jacques BARROT  
Kommissionens vice ordförande