

III

(Egyéb jogi aktusok)

EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉG

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG

303/13/COL határozata

(2013. július 10.)

az észak-norvégiai charter alap támogatási programról (Norvégia)

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG (A TOVÁBBIKBAN: A HATÓSÁG),

TEKINTETTEL az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra (a továbbiakban: az EGT-megállapodás) és különösen annak 61. cikkére és 26. jegyzőkönyvére,

TEKINTETTEL az EFTA-államok közötti, Felügyeleti Hatóság és Bíróság létrehozásáról szóló megállapodásra (a továbbiakban: felügyeleti és bírósági megállapodás) és különösen annak 24. cikkére,

TEKINTETTEL a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyvére (a továbbiakban: 3. jegyzőkönyv), és különösen annak I. rész 1. cikkének (2) bekezdésére, valamint II. rész 6. cikkére és 7. cikkének (4) bekezdésére,

mivel:

I. TÉNYEK

1. Az eljárás

- (1) A Hatósággal folytatott egyeztetést követően a norvég hatóságok 2012. május 2-án kelt levelükben – a 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikkének (3) bekezdése ⁽¹⁾ alapján – bejelentették az észak-norvégiai charter alap támogatási programot.
- (2) 2012. június 27-én kelt levelében ⁽²⁾ a Hatóság tájékoztatta a norvég hatóságokat, hogy az észak-norvégiai charter alap támogatási program keretében tervezett támogatásnyújtás vonatkozásában a 3. jegyzőkönyv I. rész 1. cikkének (2) bekezdése, valamint II. része 6. cikkének (1) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról határozott.
- (3) Az eljárás megindításáról szóló 246/12/COL hatósági határozatot az Európai Unió Hivatalos Lapjában és annak EGT-kiegészítésében közzétették. ⁽³⁾
- (4) A 246/12/COL határozathoz fűzött észrevételeiket a norvég hatóságok 2012. augusztus 27-én kelt levelükben ismertették. ⁽⁴⁾
- (5) A Hatósághoz nyolc érdekelt harmadik fél nyújtott be észrevételt a 246/12/COL határozattal kapcsolatban. ⁽⁵⁾
- (6) A harmadik felek észrevételeiről a norvég hatóságok 2012. november 15-én ⁽⁶⁾ és 2013. április 23-án ⁽⁷⁾ kelt leveleikben fejtették ki álláspontjukat.

⁽¹⁾ Dokumentumszám: 632837 és 322824.

⁽²⁾ Dokumentumszám: 638133.

⁽³⁾ HL C 291., 2012.9.27., 2. o. és az 53. EGT-kiegészítés, 2012.9.27., 36. o.

⁽⁴⁾ Dokumentumszám: 644991.

⁽⁵⁾ Innovative Experiences (dokumentumszám: 650797), NHO Reiseliv (dokumentumszám: 650549), NHO Luftfart (dokumentumszám: 650733), Avinor (dokumentumszám: 650806), VinterTroms AS (dokumentumszám: 650827), Northern Norway Tourist Board Ltd (dokumentumszám: 650958), Rica Hotels és Thon Hotels szállodaláncok (dokumentumszám: 650880), valamint Voigt Travel b.v. (dokumentumszám: 668161).

⁽⁶⁾ Dokumentumszám: 653590 és 653595.

⁽⁷⁾ Dokumentumszám: 669821.

2. A tervezett intézkedés leírása

2.1. A charter alap támogatási program

- (7) Az intézkedés charter alap támogatási programot (a továbbiakban: charter alap, illetve támogatási program) hoz létre, amely három észak-norvégiai megyébe – Nordlandba, Tromsba és Finnmarkba (a továbbiakban: a megyék) – közlekedő légi charterjáratokat ⁽⁸⁾ üzemeltető utazásszervezőknek nyújt támogatást. A non-profit vállalkozásként működő charter alap a támogatásnyújtás eszközeként fog szolgálni. A charter alap tőkét a három megyétől származó forrásokból biztosítják.
- (8) A támogatási program bármely észak-norvégiai repülőtérre közlekedő charterjáratra kiterjed. A norvég hatóságok jelezték, hogy ezek a járatok várakozásaik szerint kizárólag nagy légi járműveket ⁽⁹⁾ érintenek, mert általában csak ezek alkalmasak charterfuvarozásra. ⁽¹⁰⁾ Észak-Norvégiában valamennyi repülőtér többletkapacitással rendelkezik.
- (9) A támogatásra a jogosult járatok kapcsán az utazásszervezőnél felmerült teljes charterköltség 25 %-áig terjedő kifizetés formájában kerül sor, és kizárólag az ilyen jellegű költségek fedezésére szolgál. ⁽¹¹⁾
- (10) A norvég hatóságok azzal számolnak, hogy a charter alap révén 16 chartersorozat ⁽¹²⁾ kezdi meg működését, és az első évben chartersorozatanként hét, összesen tehát 112 járatpár fog közlekedni. A „legrosszabb forgatókönyv” 60 %-os kihasználtság ⁽¹³⁾ mellett valósul meg, mivel ennél az értéknél a legmagasabb a támogatási intenzitás. ⁽¹⁴⁾ 60 %-os átlagos kihasználtsággal számolva a charter alpból nyújtott éves támogatás összege hozzávetőleg 8 400 000 NOK-ra tehető. ⁽¹⁵⁾
- (11) A támogatási program a norvég hatóságok koherens regionális fejlesztési stratégiájának részét képezi. Norvégia sarkköri politikájának egyik kulcsfontosságú szakpolitikai célkitűzése, hogy „külföldi partnerekkel és az érintett óslakos csoportokkal együttműködve, regionális és országos szintű erőfeszítések keretében az ország egészében megerősítsék a foglalkoztatás alapjait, az érték- és jólétermést.” ⁽¹⁶⁾ Az Észak-Norvégiára vonatkozó szakpolitika kiemelten foglalkozik a turizmussal, hogy a turisztikai ágazaton belüli munkahelyteremtéssel megfékezze az elnéptelenedést. A charter alapot a norvég kormány turizmus stratégiája is megemlíti. ⁽¹⁷⁾ Nordland, Troms és Finnmark megyék regionális hatóságai a térség elnéptelenedésének megakadályozása érdekében különös hangsúlyt fektetnek a turizmusra. ⁽¹⁸⁾

⁽⁸⁾ Charterjárat: nem menetrend szerinti járat.

⁽⁹⁾ Boeing 737-es és az e feletti kategóriába tartozó légi járművek.

⁽¹⁰⁾ Jelenleg az alábbi észak-norvégiai repülőterek alkalmasak nagy légi járművek kiszolgálására: Tromsø, Bodø, Harstad Narvik/Evenes, Alta, Kirkenes (Høybuktnoen), Bardufoss, Svalbard, Lakselv (Banak), Andøya (az „Északi Fény Repülőterei”). Svalbardra vonatkozóan lásd az EGT-megállapodás 40. jegyzőkönyvét.

⁽¹¹⁾ A támogatási program részletes ismertetését lásd az alábbi 2.5. szakaszban.

⁽¹²⁾ Chartersorozat: adott időszak alatt két célállomás között rendszeresen közlekedő charterjáratok (például a Bodø–London útvonalon februártól áprilisig, hetente közlekedő járat).

⁽¹³⁾ Kihasználtság: a járat értékesített ülőhelyeinek százalékban kifejezett aránya. A kihasználtságot a beszálló utasok tényleges számának és a légi jármű maximális ülőhely-kapacitásának hányadosaként határozzák meg.

⁽¹⁴⁾ A 60 %-nál alacsonyabb átlagos kihasználtságú chartersorozatok is jogosultak támogatásra, de a nyújtható támogatás ebben az esetben sem haladhatja meg a 60 %-os kihasználtság mellett jelentkező charterköltségek 25 %-át. 60 %-nál alacsonyabb kihasználtság esetén a támogatás nem fedezi a charterüzemeltető teljes veszteségét. Ennek szemléltetését lásd a (26) bekezdésben szereplő ábrán.

⁽¹⁵⁾ Ez az összeg megfelel a teljes charterköltség 25 %-át kitevő támogatási intenzitásnak. A becslések szerint a charterköltségek összesen 33 600 000 NOK-t fognak kitenni (a járatpáronkénti 300 000 NOK-os költség és 112 szorzatát).

⁽¹⁶⁾ Lásd a norvég kormány „Az északi sarkvidék – jövőkép és szakpolitikai eszközök” (The High North. Vision and Policy Instruments) című fehér könyvét, (7. sz. Jelentés a Parlamentnek [2011–2012], rövidített változat 25. o.). Az egyik legfontosabb feladat „továbbra is kiemelten kezelni az utazási és turisztikai ágazatot Észak-Norvégiában és Svalardon, valamint előmozdítani a további együttműködést és koordinációt az utazási és turisztikai ágazat szereplői között” (37. o.). (http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Nordområdene/UD_nordomrodene_EN_web.pdf). A norvég kormány 2009–2013 közötti politikai programja a turizmus fontosságát hangsúlyozza, különösen Észak-Norvégia esetében: „Észak-Norvégia egvedülálló úti cél, és lehetőséget kell biztosítani a benne rejlő lehetőségek kiaknázására és felszabadítására” (22. o.) (http://arbeiderpartiet.no/file/download/4861/58544/file/soriamoria2_english.pdf).

⁽¹⁷⁾ Lásd a norvég kormány turizmus stratégiáját: „az »Északi Fény Repülőterein« kialakításával az Avinor Észak-Norvégia legnagyobb repülőtereit egységes márkaként jeleníti meg [...] az Avinor támogatja az észak-norvégiai charter alapot [...] Az ilyen jellegű charter alap célja, hogy előmozdítsa a régióba irányuló charterturizmust. Az ágazat visszajelzése arra utal, hogy a forgalom bővítése szempontjából fontos kezdeményezésről van szó” („Desztináció Norvégia – a turisztikai ágazatra vonatkozó nemzeti stratégia” [Destination Norway – National strategy for the tourism industry], 76. o.). (http://www.regjeringen.no/pages/37646196/Lenke_til_strategien-engelsk.pdf).

⁽¹⁸⁾ Nordland megye például „Nordland megye turizmus stratégiája a 2011–2015 közötti időszakra” (Strategy for Tourism in Nordland for the period 2011 until 2015) címmel turizmus stratégiát készített (<http://www.nfk.no/Filnedlasting.aspx?Mid1=1266&Filld=11230>).

- (12) A charter alap a legnagyobb valószínűséggel a három megye tulajdonában álló társaságként fog működni. A charter alap igazgatótanácsa jelöli ki a testületet, amely a meghatározott kritériumok teljesülése esetén jóváhagyja a támogatási programhoz benyújtott támogatás iránti kérelmeket.

2.2. A támogatási intézkedés célja és lehetséges hatása

- (13) A charter alap célja, hogy az észak-norvégiai repülőterek kihasználtságának növelésével hozzájáruljon a régió gazdasági fejlődéséhez. A támogatási intézkedés arra irányul, hogy mérsékelje az Észak-Norvégiába közlekedő charterjáratok (vagyis nem menetrend szerinti járatok) üzemeltetésével járó gazdasági kockázatokat.
- (14) A megyék alacsony, 4,2 fő/km² átlagos népsűrűségű területek, így tehát beletartoznak a Hatóság regionális támogatásokról szóló iránymutatásában ⁽¹⁹⁾ szereplő „legkevésbé lakott régiók” meghatározásába. A megyékre ráadásul a népesség csökkenése jellemző.
- (15) A múltban üzemeltettek néhány, Észak-Norvégiába irányuló charterútvonalat, ezek azonban nem voltak sikeresek. ⁽²⁰⁾ Ennek háttérben a légi charterekre vonatkozó lemondási feltételek is állhatnak. Késői szakaszban a lemondás ugyanis jelentős költséggel jár. A charterjárat lemondásának határideje hónapokkal megelőzi a chartersorozat üzemeltetésének időpontját. Ha eddig az adott határidőig csak kevés jegyet értékesítettek, akkor gyakran előfordul, hogy lemondják a chartersorozatot. Ellenkező esetben ugyanis az utazásszervezőnek számolnia kell azzal, hogy ki kell fizetnie a lemondási díjat, vagy ő viseli a nem értékesített üléshelyekből adódó veszteséget. A turisztikai ágazat meggyőződése, hogy amennyiben csökkenne ennek kockázata, akkor több járat indítására kerülne sor. Ezek a járatok akár még nyereségesek is lehetnek. Az utazásszervezők azonban úgy tűnik, hogy a nem értékesített üléshelyek jelentette kockázat miatt inkább lemondják a járatokat, minthogy arra várjanak, hogy a későbbi értékesítésekkel nyereségesé válik a járat.
- (16) A három megye esetében a 2010. év során a turizmus becsült gazdasági hatása hozzávetőleg 14 milliárd NOK-t tett ki. Az összeg egyaránt magában foglalja a turizmus közvetlen és közvetett hatását. ⁽²¹⁾ Az alábbi táblázat néhány példán keresztül szemlélteti a turisták kiadásainak különböző iparágak szerinti megoszlását a három megyében. ⁽²²⁾

| Megye/ iparág | Étel/ital | Személy- szállítás | Tevékenységek | Étel/ital | Ruhaneműk és lábbelik | Emléktárgyak, térképek stb. |
|------------------|--------------|-----------------------|---------------|--------------|--------------------------|--------------------------------|
| Finnmark | 311,7 millió | 470,8 millió | 51,1 millió | 192,9 millió | 45,8 millió | 23,2 millió |
| Troms | 453,9 millió | 1457,8 millió | 80,0 millió | 250,8 millió | 59,6 millió | 31,6 millió |
| Nordland | 664,0 millió | 2654,6 millió | 110,3 millió | 428,7 millió | 101,9 millió | 46,6 millió |

⁽¹⁹⁾ A Hatóság iránymutatása a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról, HL L 231., 1994.9.3., 1. o. és a 32. EGT-kiegészítés, 1994.9.3., 42. o., ugyancsak hozzáférhető az alábbi weboldalon: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>. Az iránymutatás legutóbbi módosítására 2006.4.6-án került sor, amelyet a HL L 54., 2008.2.28., 1. o. és a 11. EGT-kiegészítés, 2008.2.28., 1. o. tettek közzé. Az iránymutatás megfelel a Bizottság által elfogadott és a HL C 54., 2006.3.4., 13. oldalon közzétett „*Iránymutatás a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról*” című iránymutatásnak (a továbbiakban: *regionális támogatásokról szóló iránymutatás*). A három megye NUTS II. szintű régió. Finnmark 1,6 fő/km² népsűrűségével a legritkábban lakott megye.

⁽²⁰⁾ A Hatóság 2009-ben jóváhagyta a második legnagyobb észak-norvégiai városból, Bodø-ből induló útvonal fejlesztésére irányuló támogatási programot. Lásd a 179/09/COL hatósági határozatot („*Bodø-i Útvonalfejlesztési Alap*”). A támogatási program keretén belül az Útvonalfejlesztési Alap mindeztidáig nem nyújtott támogatást. A Norwegian légitársaság Tromsø és Európa egyik legnagyobb városa között három évig üzemeltetett útvonalat. Az Avinortól kapott támogatás ellenére az útvonal nem volt nyereséges. Az útvonalat 2011 márciusában megszüntették. Az Air Baltic április 1-je és szeptember 30. között heti két alkalommal közlekedő szezonális járatot üzemeltetett a Tromsø–Riga útvonalon. Ezt az útvonalat 2011-ben megszüntették. Az SAS hetente kétszer indít járatot Tromsø és Stockholm között a július 1-jétől augusztus 15-ig terjedő időszakban. Emellett, egy oroszországi légitársaság heti három alkalommal indít járatot Tromsø-ből az oroszországi Murmanskba. A nemzetközi útvonalak kis száma arra enged következtetni, hogy a légitársaságok számára az észak-norvégiai repülőtereket európai városokkal összekötő útvonalak üzemeltetése gazdasági szempontból kevésbé vonzó (dokumentumszám: 632837).

⁽²¹⁾ Közvetlen hatások: a turisták saját pénzből fizetett fogyasztása. Közvetett hatás: a turistikadások tágabb értelemben vett értéke, például az alvállalkozók biztosította termékek és szolgáltatások iránti kereslet.

⁽²²⁾ NOK-ban megadott adatok. Az adatok az Észak-Norvégiai Végrehajtó Bizottság (Landsdelutvalget) és a Norvég Vendéglátó-ipari Szövetség (NHO Reiseliv Nord-Norge) által készített „*A turistaforgalom gazdasági hatása Trøndelagban és Észak-Norvégiában – 2010*” (Travel LIFE's economic impact in Trøndelag and North Norway 2010) jelentésben szereplő számadatokon alapulnak.

- (17) Az észak-norvégiai szállodaipart a kapacitásfelesleg és az alacsony nyereségesség jellemzi. A kapacitáskihasználtság tekintetében ráadásul éves szinten jelentős eltérések tapasztalhatók. A turisztikai ágazat számára az egyik kihívást a szezonális munkahelyek nagy száma jelenti. A norvég hatóságok feltételezése szerint a támogatási program révén bővülni fog a főszezonon kívüli turizmus, amely különösen kedvező hatást fog gyakorolni a turisztikai ágazaton belüli foglalkoztatásra. A 2012-es becslések szerint az Észak-Norvégiába utazók régióbeli kiadásai (fejenként) 9000 NOK-t tesznek ki. ⁽²³⁾ A norvég hatóságok úgy vélik, hogy a charter alapból nyújtott alacsony szintű támogatás is a turisták által a támogatási program célterületén elköltött összeg jelentős növekedését eredményezné. Ezt szemlélteti az alábbi táblázat. ⁽²⁴⁾

| Átlagos kihasználtság | Turisták száma az 1. évben | A charter alapból nyújtott támogatás | A turisták kiadásai | A charter alap költsége/a turisták kiadásai |
|-----------------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------|---|
| 60 % | 10 714 | 8 400 000 | 96 422 400 | 8,7 % |
| 61 % | 10 892 | 7 980 000 | 98 029 440 | 8,1 % |
| 62 % | 11 071 | 7 560 000 | 99 636 480 | 7,6 % |
| 63 % | 11 249 | 7 140 000 | 101 243 520 | 7,1 % |
| 64 % | 11 428 | 6 720 000 | 102 850 560 | 6,5 % |
| 65 % | 11 606 | 6 300 000 | 104 457 600 | 6,0 % |
| 66 % | 11 785 | 5 880 000 | 106 064 640 | 5,5 % |
| 67 % | 11 964 | 5 460 000 | 107 671 680 | 5,1 % |
| 68 % | 12 142 | 5 040 000 | 109 278 720 | 4,6 % |
| 69 % | 12 321 | 4 620 000 | 110 885 760 | 4,2 % |
| 70 % | 12 499 | 4 200 000 | 112 492 800 | 3,7 % |
| 71 % | 12 678 | 3 780 000 | 114 099 840 | 3,3 % |
| 72 % | 12 856 | 3 360 000 | 115 706 880 | 2,9 % |
| 73 % | 13 035 | 2 940 000 | 117 313 920 | 2,5 % |
| 74 % | 13 213 | 2 520 000 | 118 920 960 | 2,1 % |
| 75 % | 13 392 | 2 100 000 | 120 528 000 | 1,7 % |
| 76 % | 13 571 | 1 680 000 | 122 135 040 | 1,4 % |
| 77 % | 13 749 | 1 260 000 | 123 742 080 | 1,0 % |
| 78 % | 13 928 | 840 000 | 125 349 120 | 0,7 % |
| 79 % | 14 106 | 420 000 | 126 956 160 | 0,3 % |
| 80 % | 14 285 | 0 | 128 563 200 | 0,0 % |

⁽²³⁾ A bejelentés (dokumentumszám: 632837) 11. oldala, amely a Közlekedés-gazdaságtani Intézet (Transportøkonomisk institutt, TØI) 2007. évi 941/2008. számú jelentésére (<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2008/941-2008/941-hele%20%20rapporten%20elektronisk-ny.pdf>) hivatkozik.

⁽²⁴⁾ A norvég hatóságok jelezték, hogy a rendelkezésre bocsátott adatok csupán becslések, amelyek a charter alap költségvetésének elkészítését szolgálták. A kerekítések következtében a táblázatban szereplő értékek nem pontos adatok.

2.3. A támogatási intézkedés nemzeti jogalapja

- (18) A charter alap számára a megyék saját költségvetésükből biztosítanak tőkeinjekciót. A folyósított támogatások jogalapjául a megyék által meghozott költségvetési határozatok szolgálnak. ⁽²⁵⁾
- (19) A charter alap alapszabálya (rendekezései) szerint jogosult támogatásnyújtásra, a charter alap és a támogatás kedvezményezettjei között keretszerződés kötendő.

2.4. Kedvezményezettek

- (20) A charter alaptól utazásszervezők, vagyis a charterjáratok üzemeltetői igényelhetnek támogatást. A charter alaphoz benyújtott kérelmeket minden esetben három félnek kell támogatnia:
- a támogatás közvetlen kedvezményezettjének számító utazásszervezőnek,
 - a célállomás szerinti szolgáltatónak, amely egyaránt lehet desztináció-menedzsmenttel foglalkozó vállalat, szálloda, idegenforgalmi iroda, vagy turisztikai szolgáltatásokat kereskedelmi alapon nyújtó vállalat. A charter alaphoz nem adható támogatás „kizárólag légi szolgáltatásokat tartalmazó csomagok” számára. Bizonyítékokkal kell alátámasztani, hogy az utazási csomag legalább 800 NOK/utas értékben a támogatási program célterületén nyújtott „földi szolgáltatásokat” is magában foglal,
 - a chartersorozattal kapcsolatos költségeket, határidőket, szankciókat, kötelezettségeket és felelősségeket meghatározó légitársaságnak.
- (21) A charter alap jóváhagyó testülete elutasíthatja a kérelmet, amennyiben:
- kimerítették a charter alap igazgatótanácsa által az adott időszakra meghatározott finanszírozási keretet,
 - a kedvezményezettet támogató partnerről feltételezhető, hogy nem tudja teljesíteni a kérelemben megjelölt, elvárt gazdasági teljesítményt,
 - a kérelem hiányos, vagy nem felel meg a charter alap közzétett iránymutatásában foglaltaknak.
- (22) A charter alap Észak-Norvégiába közlekedő légi chartereket üzemeltető utazásszervezőknek nyújt támogatást. Az utazásszervezők Észak-Norvégián, vagy az EGT-n belül és kívül is rendelkezhetnek székhellyel.

2.5. Támogatási intenzitás, elszámolható költségek, átfedés egyéb támogatási programokkal

- (23) A támogatásnyújtásra a teljes charterköltség legfeljebb 25 %-át kitevő kifizetés formájában kerül sor, és kizárólag az ilyen jellegű költségekre (vagyis az utazásszervező és a légitársaság közötti szerződés szerinti pénzügyi kötelezettségekre) korlátozódik. Az utazásszervezőknél felmerült egyéb költségek a támogatási program szempontjából nem minősülnek elszámolható költségeknek.
- (24) A támogatást a chartersorozat járatainak „átlagos kihasználtságára” vonatkoztatva számítják ki (a számítások során nem veszik figyelembe az üres meneteket). ⁽²⁶⁾ A kihasználtság mértékének meghatározására a beszálló utasok tényleges számának és a légi jármű maximális ülőhely-kapacitásának hányadosa szolgál. Az utasokra vonatkozó adatok a norvég repülőterei hatóságok által rögzített hivatalos számadatokon alapulnak. Jóllehet az átlagos kihasználtságra vonatkozó számításokban nem szerepelnek az üres menetek, a chartersorozatok teljes elszámolható költségének meghatározásakor már ezeket a járatokat is figyelembe veszik.

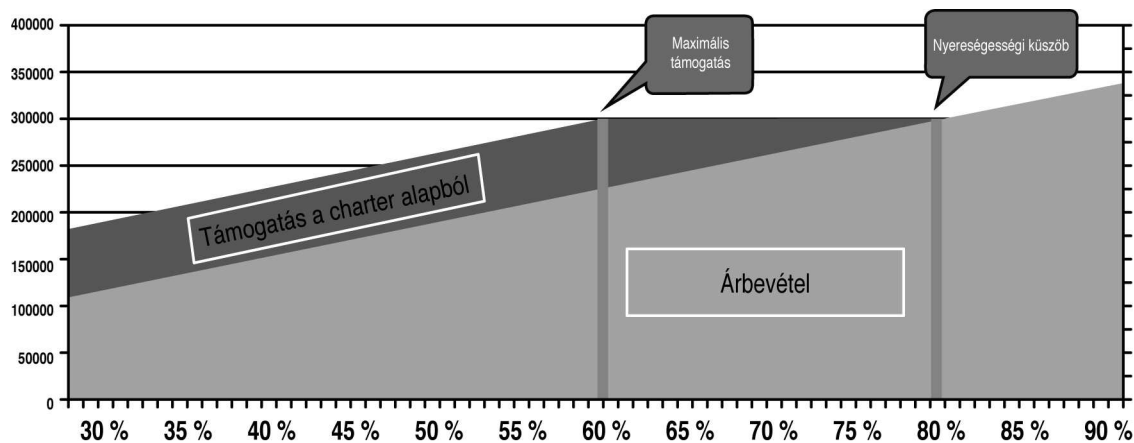
⁽²⁵⁾ Nem zárható ki az sem, hogy a norvég állam a támogatási programnak az állami költségvetésből biztosít forrást.

⁽²⁶⁾ Üres menet: a chartersorozat indításakor és lezárásakor a légi jármű helyszínen juttatását szolgáló járatok. Az első járat a visszaúton, az utolsó utasokért induló járat pedig az odaúton nem szállít utasokat. A chartersorozat üres menetei komoly költségterhet jelentenek.

- (25) Az utazásszervezők kötelesek 80 %-os kihasználtságban megállapítani a nyereségességi küszöböt. ⁽²⁷⁾ 60 %-os vagy alacsonyabb kihasználtság esetén a charter alap az utazásszervezők felmerült charterköltségeinek 25 %-át téríti meg, amely egyben a maximális támogatási intenzitásnak felel meg. Maximális (25 %-os) támogatást nyújtanak tehát 60 %-os és 60 %-nál alacsonyabb kihasználtság esetén. A támogatás nullára csökken, amikor a kihasználtság eléri a 80 %-ot. Ezt szemlélteti az alábbi táblázat. ⁽²⁸⁾

| Kihasználtság | Árbevétel (NOK-ban) | A charter alapból nyújtott támogatás (NOK-ban) |
|---------------|---------------------|--|
| 50 % | 187 500 | 75 000 |
| 55 % | 206 250 | 75 000 |
| 60 % | 225 000 | 75 000 |
| 65 % | 243 750 | 56 250 |
| 70 % | 262 500 | 37 500 |
| 75 % | 281 250 | 18 750 |
| 80 % | 300 000 | 0 |

- (26) A chartersorozat részeként üzemeltetett légi jármű 60 %-80 % közötti kihasználtsága mellett a charter alap hozzájárulása fedezni fogja az utazásszervező chartersorozattal összefüggésben felmerült veszteségét. A charter alap jövőbeli működését az alábbi ábra szemlélteti. ⁽²⁹⁾



- (27) A fenti ábra alapján látható, hogy 60 %-os kihasználtság alatt az üzemeltetés veszteséges az utazásszervezők számára, mivel az árbevétel és a 25 %-os támogatási intenzitás együttesen nem éri el a nyereségességi küszöböt. A charter alapból nyújtott pénzügyi támogatás kizárólag 60 %-80 % közötti kihasználtság mellett fedezi az utazásszervezők veszteségét.
- (28) Az utazásszervezőknek csak azt követően fizethető ki a charter alapból a támogatás, hogy lezárultak az Észak-Norvégiába közlekedő chartersorozatok, illetve a charter alap jóváhagyó testülete értékelte és megerősítette, hogy valamennyi odaítélési feltétel teljesült.

⁽²⁷⁾ A 80 %-os kihasználtság tekinthető az ágazatban szokásos nyereségességi küszöbnek.

⁽²⁸⁾ A charter alap által összeállított táblázat a London–Észak-Norvégia útvonalon közlekedő Boeing 737-800 típusú járat példáján keresztül szemlélteti a támogatási program jövőbeli működését. A becslések szerint a légitársaság díjszabásából eredő, az utazásszervező egy járatpárra eső nettó költsége 300 000 NOK-ra tehető. Egy 186 ülőhelyes légi jármű esetében a 80 %-os nyereségességi küszöb 149 repülőjegy értékesítésével érhető el.

⁽²⁹⁾ Az ábrát a charter alap készítette szemléltetési célokból (dokumentumszám: 632837).

- (29) A charter alapból nyújtott támogatás halmozható más támogatási formákkal. Az ugyanazon elszámolható költségek más támogatási program keretében történő finanszírozását a charter alap koordinálja. A vonatkozó iránymutatásokban megállapított maximális támogatási intenzitást betartják. A charter alap keretében nyújtott működési támogatások nem halmozhatók az azonos elszámolható költségek tekintetében csekély összegű támogatással, nehogy kijátszható legyen a regionális támogatásokról szóló iránymutatásban meghatározott maximális támogatási intenzitás.

2.6. Nyomon követés és meghirdetés

- (30) A charter alapot az Avinor AS weblapján ⁽³⁰⁾ elérhető új internetes aloldalon, valamint a www.visitnorthernorway.com weboldalon teszik közzé.
- (31) A charter alap gondoskodik arról, hogy évente közzétételre kerüljön a támogatásban részesült utazásszervezők jegyzéke, amelynek minden utazásszervezőre vonatkozóan tartalmaznia kell a közfinanszírozás forrását, a kedvezményezett vállalatot, a kifizetett támogatás összegét, valamint az érintett utasok számát.
- (32) A charter alap által rögzített feltételeket támogatásnyújtáskor nem teljesítő utazásszervezőkkel szemben szankciókat léptetnek életbe.

2.7. Költségvetés és időtartam

- (33) Működésének első három évében 30 millió NOK összegű költségvetés áll a charter alap rendelkezésére. Ezt követően kizárólag szükség esetén kerül sor tőkeinjekcióra. A támogatási program legfeljebb 30 millió NOK-os saját tőkével rendelkezhet. A charter alapból évente legfeljebb 15 millió NOK összegben nyújtható támogatás (ez a támogatás abszolút felső határa), de a becslések szerint a charter alap által nyújtott támogatások éves összege jelentősen el fog maradni még a 10 millió NOK-tól is.
- (34) A norvég hatóságok jelezték, hogy a charter alap tízéves időtartamú támogatási program.

2.8. A hivatalos vizsgálati eljárás megindításához vezető okok ismertetése

- (35) A norvég hatóságok által rendelkezésre bocsátott információk alapján a Hatóság úgy véli, hogy teljesülnek az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdésében meghatározott feltételek, és a bejelentett támogatási program állami támogatást képez. A Hatóság a 246/12/COL számú határozatában kétségbe vonta, hogy a program megfelel az EGT-megállapodás 61. cikkének (3) bekezdésében foglaltaknak a Hatóság regionális támogatásokról szóló iránymutatásában előírt feltételekkel összefüggésben. Különösen azzal kapcsolatban merültek fel kétségek, hogy nyújtható-e működési támogatás az észak-norvégiai régió kívüli székhellyel rendelkező közvetlen kedvezményezetteknek.

3. Harmadik felek észrevételei

- (36) Nyolc érdekelt harmadik fél nyújtott be észrevételt a Hatóságnak. Közülük hét a charter alap mellett foglalt állást: az Innovative Experiences, ⁽³¹⁾ az NHO Reiseliv, ⁽³²⁾ az Avinor, a VinterTroms AS, ⁽³³⁾ a Northern Norway Tourist Board Ltd, a Rica Hotels és Thon Hotels szállodaláncok, valamint a Voigt Travel b.v.; egy érdekelt fél, az NHO Luftfart ⁽³⁴⁾ a charter alappal szemben érvelt.

⁽³⁰⁾ Az Avinor AS állami tulajdonban lévő vállalat üzemelteti a Norvégiában található polgári repülőterek többségét.

⁽³¹⁾ Az Innovative Experiences 33 észak-norvégiai élményszerzésre épülő turisztikai vállalatot képvisel.

⁽³²⁾ Az NHO Reiseliv (Norvég Vendéglátó-ipari Szövetség) több mint 2500 vállalatot képvisel, amelyek összesen hozzávetőleg 55 000 főt foglalkoztatnak. Az NHO Reiseliv észak-norvégiai szervezete 400 tagot számlál.

⁽³³⁾ A VinterTroms AS hat észak-norvégiai utazási vállalkozás tulajdonában áll.

⁽³⁴⁾ Az NHO Luftfart norvégiai légi közlekedési, illetve egyéb érdekelt vállalatokat képvisel.

- (37) A charter alap mellett érvelő harmadik felek határozottan támogatják a charter alapot, és kijelentették, hogy Észak-Norvégia regionális fejlődése szempontjából, illetve Észak-Norvégia számára mint turisztikai célpont, a charter alap igen nagy jelentőséggel bír. A Hatóságnak benyújtott észrevételek között szerepelt többek között:
- Az egész évben nyereséges élményszerzésre épülő észak-norvégiai turizmus megteremtése érdekében alapvető fontosságú a nemzetközi célcsoportok elérése. Különösen fontos lenne a téli időszakban növelni az érkezések számát, ami több közvetlen charterjáratral megvalósítható lenne. A rövidebb tartózkodásra, illetve látogatásra érkező célcsoportok számára csak nehezen oldható meg, hogy a nyári szezonon kívül gépkocsival, autóbusszal vagy vonattal eljussanak Észak-Norvégiába. Észak-Norvégiának több egész éven át működő szolgáltatásra van szüksége, hogy képzett munkaerő álljon a turisztikai ágazat rendelkezésére, illetve, hogy étellel teli és vonzó régió maradjon a jövőben is. Szoros kapcsolat áll fenn aközött, hogy Észak-Norvégia lakott és vonzó lakóhely, illetve, hogy fenntartható, autentikus turizmussal, valamint az év teljes egészében működő turisztikai szolgáltatásokkal rendelkező régió.
 - Észak-Norvégia elnéptelenedés által veszélyeztetett terület. Tromsø kivételével a régióban található valamennyi repülőtér jelentős kihasználatlan terminálkapacitással rendelkezik, amely – a régió számára kedvező módon – hasznosítható lenne nemzetközi járatok fogadására. A bejelentett intézkedéssel az Avinor észak-norvégiai repülőterei a helyi turizmus jelentős csomópontjaivá léphetnének elő. Ez elősegítené a munkahelyteremtést a térségben, és a turizmus fejlődése így komoly pozitív regionális hatásokkal járna.
 - Az észak-norvégiai turisztikai ágazat számára különleges kihívást jelent annak megválaszolása, hogy milyen módon valósítható meg az egész éves üzemelés, illetve biztosítható a fenntartható és nyereséges működéshez szükséges fogyasztói kör a téli hónapokban.
 - Az észak-norvégiai téli turizmus fejlesztése szempontjából a charterjáratok kiemelten fontosak. A charter alap döntő jelentőségű a nyereséges téli forgalom kialakításához, illetve, hogy a régió turisztikai ágazata olyan munkahelyeket tudjon kínálni, amelyek az év egészében biztosítják a foglalkoztatást.
 - Az Észak-Norvégiai Turisztikai Hivatal azt a célt tűzte ki, hogy 2018-ra a térségbe látogatók számát közel 100 %-kal, vagyis 2,9 millióról 5 millióra növeli. A charterjáratok kulcsfontosságú szerepet játszanak ennek elérésében, és az utazásszervezők meglátása szerint az egyetlen lehetőséget jelentik a célállomásokkal való összeköttetés megteremtésére.
 - Az utazásszervezők számára a kihívás a sikertelenség kockázatában rejlik, amely abból adódik, hogy Észak-Norvégia új célpontnak számít, illetve, hogy többük kínálatában már megtalálhatók a konkurens piacok hasonló termékei. A charterjáratok megfelelő árak melletti töltése és nyereséges üzemeltetése nem könnyű feladat.
 - Mivel az elmúlt évek során jelentősen csökkent az Európából Észak-Norvégiába közlekedő autóbusszcharterek száma, az így megszűnt forgalom helyett új forgalom kialakítására van szükség, például légi charterjáratok indításával.
 - A charterjáratok a fogyasztók számára legmegfelelőbb repülőtérrel közvetlenül a választott célállomásra repülnek, amivel elkerülhető a menetrend szerinti járatok közötti átszállásokból adódó felesleges várakozás, késés, költség, illetve plusz energia-befektetés.
 - A charterüzemeltetés nagy kockázattal jár, mivel a légitársaságok által megállapított lemondási feltételek nem követik a fogyasztók foglalási szokásait. A kockázatot mérséklő ösztönzővel elő lehetne segíteni, hogy a forgalom viszonylag új (téli) úti célok (Észak-Norvégia) irányába is meginduljon.
 - A norvégiai hagyományos menetrend szerinti járatokat tartalmazó észak-norvégiai utak összeállítása és értékesítése nem járható út. A menetrend szerinti járatokat tartalmazó csomagok egészen más terméknek számítanak, és ugyanakkor egy igen eltérő piaci szegmensben való részvételt jelentenek.
- (38) A charter alappal szemben állást foglaló érdekelt harmadik fél főbb észrevételei összefoglalva a következők: ⁽³⁵⁾
- Nem helytálló az az állítás, amely szerint az elmúlt években csak néhány sikertelen útvonal üzemelt. Az SAS például több éven keresztül indított Tromsø-ből, Evenesből és Bodø-ből európai célpontokba irányuló charterútvonalakat, amelyek száma az utolsó időszakban évről évre gyarapodott. Lehetséges tehát kereskedelmi alapon üzemeltetni ezeket az útvonalakat.

⁽³⁵⁾ NHO Luftfart (dokumentumszám: 650733, a norvég nyelvű szöveg nem hivatalos angol nyelvű fordítása).

- Félrevezető az állítás, amely szerint az utazásszervezők viselik a charterjáratokkal kapcsolatban a legnagyobb kockázatot. Az SAS keretszerződése szerint például az indulás előtt 60 nappal külön díj megfizetése nélkül lemondható a járat. Díjat, az ezt követően történő lemondásért számolnak fel.
- A norvégiai légi útvonalhálózat az *elosztóközpont-jellegű (hub and spokes)* működési elv szerint épül fel. A Norvégiába irányuló forgalom természetes gyűjtőpontja az Oslo Lufthavn Gardermoen repülőtér, amely alapként szolgált a fejlett belföldi légifuvarozási hálózat kialakításához. A jelenlegi Észak-Norvégiába irányuló, illetve onnan induló légi útvonalak tehát közvetlen versenyben állnak a jövőben a charter alap támogatásában részesülő új charterútvonalakkal. Igen jelentős az Észak-Norvégiába irányuló hagyományos légi útvonalakat igénybe vevő nemzetközi utasok száma.
- A program gazdasági szempontból közvetlen hatást fog gyakorolni a hagyományos menetrend szerinti járatokat üzemeltető vállalatokra.
- A program hátrányos megkülönböztetést tesz az esetlegesen a jövőben megnyíló hagyományos, külföldről közvetlenül Észak-Norvégiába irányuló útvonalak és a támogatható charterjáratok között. A charterjáratok üzemeltetésére irányuló állami támogatás akadályozni fogja új menetrend szerinti útvonalak megnyitását, és sérti az egyenlő verseny alapelvét.
- Az interkontinentális járatok általában 80 %-nál magasabb kihasználtság mellett nyereségesek. Az európai célállomásokról Norvégiába irányuló légi forgalom szempontjából döntő fontosságú a bázisrepülőterek elhelyezkedése. A brit turisták közvetlenül a kisebb észak-norvégiai célállomásokra történő vonzása esetében például jelentős versenyelőnyt jelent az Egyesült Királyságban található bázis. A gyakorlatban tehát a támogatási program a külföldi légi fuvarozóknak kedvez.
- Az 1008/2008/EK rendelet értelmében a norvég hatóságok számára minden lehetőség adott légi közlekedési útvonalak beszerzésére. ⁽³⁶⁾

4. A norvég hatóságok észrevételei

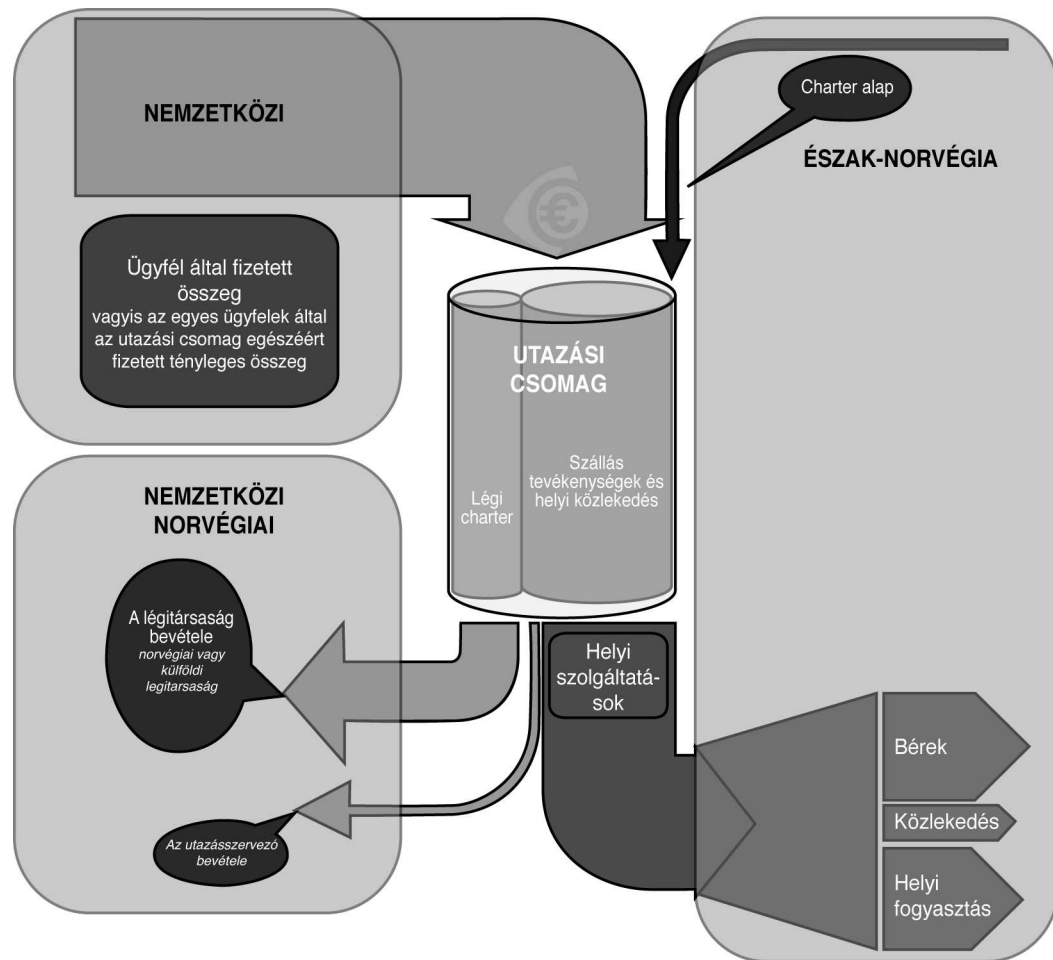
- (39) A norvég hatóságok a 246/12/COL határozattal kapcsolatos észrevételeiket 2012. augusztus 27-én kelt levelükben ⁽³⁷⁾, a harmadik érdekelt felek észrevételeire vonatkozó álláspontjukat 2012. november 15-i és 2013. április 23-i leveleikben ismertették. ⁽³⁸⁾
- (40) Az északi-sarkvidéki területek jó részére – így Norvégia északi térségére is – jellemző, hogy a helyi ipar alacsony diverzifikációjával összefüggő, valamint a távoli elhelyezkedésből, a nagy belső távolságokból, a külső pontokhoz viszonyított távolságokból és a zord időjárásból eredő problémákkal küzd. A charter alappal a térség iparának diverzifikációját kívánják elősegíteni azáltal, hogy munkahelyeket teremtenek a turisztikai, illetve a kapcsolódó ágazatokban. A megyék meglátása szerint a terület elnéptelenedésének megfékezésében fontos szerepet fog játszani a charter alap.
- (41) A regionális támogatásokról szóló iránymutatással teljesen összhangban van az érintett területen kívül található vállalkozásoknak nyújtott támogatás, feltéve, hogy a regionális támogatásra jogosult régióban jelentkezik a támogatással elérni kívánt hatás. A tervek szerint a charter alap a három észak-norvégiai megyében fejti ki hatását.
- (42) A kedvezményezett elhelyezkedése alapján sem a regionális támogatásokról szóló iránymutatás, sem pedig a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó iránymutatás nem korlátozza a működési támogatás nyújtását, feltéve, hogy az elérni kívánt hatás az érintett régióban jelentkezik. Ezenfelül, az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja, és az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti európai bizottsági és hatósági gyakorlat mind a működési támogatást, mind pedig a regionális repülőtereknek nyújtott indulási célú támogatást illetően mindeztől a kedvezményezettek elhelyezkedésére vonatkozó korlátozás nélkül lehetővé tette működési támogatás nyújtását.
- (43) A támogatás és a célterület között egyértelmű a kapcsolat. Az alábbi ábrán látható, hogy a tervek szerint a charter alap milyen módon gyakorolna kedvező hatást Észak-Norvégiára. ⁽³⁹⁾

⁽³⁶⁾ A 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendelet a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.). Az EGT-megállapodásba a XIII. melléklet 64a. pontja építette be.

⁽³⁷⁾ Dokumentumszám: 644991.

⁽³⁸⁾ Dokumentumszámok: 653590/653595, illetve dokumentumszám: 669821.

⁽³⁹⁾ Az ábrát a charter alap készítette szemléltetési célból (dokumentumszám: 644991).



- (44) Az indukált gazdasági tevékenység számos hatással fog járni. A légi jármű bérbeadásával a légitársaságnak bevétele származik a charterjárat üzemeltetőjétől. Az utazásszervező a charterjáratok révén tesz szert bevételre. A legjelentősebb hatás az észak-norvégiai gazdaságban jelentkezik majd, ahogy azt a fenti ábra jobb alsó sarkában lévő nyilak is mutatják. A légi járművet bérlő utazásszervező földrajzi elhelyezkedésére vonatkozóan a charter alap nem tartalmaz korlátozásokat, az utazásszervező azonban kizárólag abban az esetben jogosult a támogatásra, ha Észak-Norvégiában található regionális repülőtérre közlekedő chartersorozatot üzemeltet.
- (45) A program szükséges és megfelelő. ⁽⁴⁰⁾
- (46) A megyék szerint a charter alap összegegyeztethető a regionális támogatásokról szóló iránymutatással. Amennyiben a Hatóság nem ért ezzel egyet, a megyék jelzik, hogy a támogatási program egyébként is összegegyeztethetőnek tekinthető az EGT-megállapodással, mégpedig a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó iránymutatás, illetve közvetlenül az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján.
- (47) A harmadik felek által benyújtott észrevételeket illetően a norvég hatóságok kiemelten foglalkoztak az NHO Luftfart megjegyzéseivel. ⁽⁴¹⁾ A norvég hatóságok szerint e megjegyzések közül néhány a tények eltérő értelmezésével magyarázható.
- A megyék soha nem vitatták, hogy közlekednek Észak-Norvégiából charterjáratok dél-európai üdülőhelyekre. Ennek az esetben a kapcsán azonban más piacról van szó. Az érintett piac ugyanis a jelenlegi esetben a kapcsolódó Észak-Norvégiába közlekedő charterjáratok iránti keresletet, illetve kínálatot foglalja magában.
 - A megyéknek nincs tudomásuk az NHO Luftfart által említett olyan szerződésekről, amelyek kedvező lemondási feltételeket tartalmaznának. A szintén az ágazatban működő további utazásszervezők és utazási irodák úgy nyilatkoztak, hogy a charterszerződésekben az előzetesen kifizetendő 5–10 %-os nem visszatérítendő letét, vagy 5–10 %-os lemondási díj számít általánosnak. Mindenesetre, a díjmentes lemondás 60 napos határideje továbbra is jelentős kockázatot jelent az utazásszervezők számára, mivel általános tendencia, hogy az utasok egyre tovább várnak az utak foglalásával.

⁽⁴⁰⁾ Lásd a II. rész 3.3. szakaszát.

⁽⁴¹⁾ A norvég hatóságok 2012. november 15-én kelt levele (dokumentumszámok: 65 3590/65 3595).

- A megyék szerint vitatható, hogy az NHO Luftfartnak Norvégia *elosztóközpont-jellegű (hub and spokes)* légi útvonalhálózatára vonatkozó érve releváns. A charter alap célja a forgalom bővítése, nem pedig a már meglévő forgalom korlátozása. Az újonnan kialakuló nemzetközi forgalom előmozdítja az új turisztikai fejlesztéseket, az új infrastruktúra kiépítését, valamint a fenntartható turisztikai ágazat és foglalkoztatás létrejöttét. A megyék úgy látják, hogy mindez elősegíti az Oslóból Észak-Norvégiába közlekedő menetrend szerinti járatok iránti kereslet bővülését. A nemzetközi charterjáratok és az oslói belföldi járatok egymást kiegészítő szolgáltatások. Attól, hogy több charterjárat érkezik külföldről, még nem fog szétzilálódni a norvégiai légi közlekedés szerkezete. Ráadásul, az Észak-Norvégiába irányuló utazások jelentős része üzleti célú utazás, és erre a szegmensre semmiképpen sem fog hatást gyakorolni a támogatási program.
- Úgy tűnik, hogy az NHO Luftfart eltúlozta a menetrend szerinti járatokkal folytatott versenyre gyakorolt hatást. Az egyes útvonalak külön piacokat jelentenek. Sőt, a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti járatok piacai is elkülönülnek egymástól.
- Nem világos tehát, hogy miért diszkriminatív a bejelentett intézkedés. Az újonnan indított menetrend szerinti útvonalak több alkalommal is részesültek támogatásban, amely jóval meghaladta a charter alapból jövőben nyújtandó támogatások mértékét.
- A charter alap egyetlen mechanizmusa sem jelent hátrányos megkülönböztetést a norvégiai légi fuvarozókkal szemben. Az NHO Luftfart állításától eltérően a norvégiai menetrend szerinti légi járatokat üzemeltető vállalatok nem csak norvég területeken rendelkeznek bázisokkal.
- A megyék nem tartják relevánsnak az észrevételt, amely szerint a nem jövedelmező útvonalak esetében lehetőség kínálkozik a légi közlekedési szolgáltatásoknak az 1008/2008/EK rendelet szerinti beszerzésére.

II. ÉRTÉKELÉS

1. Az állami támogatás megléte

1.1. Az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás

(48) Az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„Ha e megállapodás másként nem rendelkezik, összeegyeztethetetlen az e megállapodásban foglaltak érvényesülésével az EK-tagállamok vagy az EFTA-államok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a Szerződő Felek közötti kereskedelmet.”

1.2. Állami források megléte

(49) Állami támogatásnak az a támogatás minősül, amelyet az állam nyújt, vagy amelyet állami forrásból nyújtanak.

(50) A norvég hatóságok által szolgáltatott információk szerint a charter alapot valószínűleg közvetlenül a három megye költségvetéséből fogják finanszírozni (ugyanakkor az sem zárható ki, hogy a norvég államtól közvetlen finanszírozásban részesülhet).

(51) Ennek ismeretében a Hatóság úgy véli, hogy teljesül a szóban forgó feltétel, mert a támogatási program finanszírozását vagy a megyék, vagy az állam költségvetéséből fogják biztosítani. ⁽⁴²⁾

1.3. Bizonyos vállalkozások vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése

(52) Először is, a támogatási intézkedésnek olyan előnyt kell nyújtania a kedvezményezettek számára, amely mentesíti őket a rendszerint saját költségvetésükből fedezett terhek alól.

⁽⁴²⁾ A norvég hatóságok megemlítették annak lehetőségét is, hogy a jövőben magánvállalatok társfinanszírozhatják a charter alapot. Mivel azonban ennek megvalósulása meglehetősen bizonytalannak tűnik, a hatósági értékelés nem terjedt ki ennek a lehetőségnek a vizsgálatára.

- (53) A támogatási program kedvezményezett utazásszervezői közvetlen vissza nem térítendő támogatásban fognak részesülni, amely csökkenti az adott chartersorozat kapcsán felmerült charterköltségeiket. A három megye szolgáltatói a támogatási program közvetett haszonélvezőivé válnak, köszönhetően a turisták megnövekedett számának.
- (54) Másodsorban a támogatási intézkedésnek szelektívnek kell lennie, amennyiben az bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését részesíti előnyben.
- (55) A támogatási programból kizárólag azok az utazásszervezők fognak közvetlenül támogatásban részesülni, amelyek Észak-Norvégiába közlekedő charterjáratokat üzemeltetnek. A támogatási program közvetett haszonélvezőinek körébe pedig csak a három megyében található üzemeltetők (szolgáltatók) fognak tartozni.
- (56) A Hatóság ezért úgy véli, hogy az intézkedés szelektív.

1.4. A verseny torzítása

- (57) A versenyt torzító vagy a verseny torzításával fenyegető, valamint az EGT-megállapodás Szerződő Felei közötti kereskedelmet érintő állami támogatásokról az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése rendelkezik. Az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének alkalmazásához az is elegendő, hogy a támogatás – szelektív előny juttatásával – a verseny torzításával fenyegetsen. Az állami támogatás akkor minősül versenytorzítónak, ha a kedvezményezett vállalat más szereplőkkel versenyezve végzi tevékenységét.
- (58) A támogatási program közvetlen kedvezményezettjei az Észak-Norvégiába közlekedő charterjáratokat (nem menetrend szerinti járatokat) üzemeltető utazásszervezők. Az utazásszervezők több országra kiterjedő tevékenységet végeznek, egy olyan ágazaton belül, amelyre erős verseny jellemző. A program közvetett kedvezményezettjei az észak-norvégiai turisztikai ágazat szolgáltatói, akik a külföldi turisták miatt bővülő keresletnek köszönhetően válnak a támogatás haszonélvezőivé. A támogatás arra ösztönözheti a turistákat, hogy Észak-Norvégiába, ne pedig más országbeli nyaralóhelyre utazzanak. Nemcsak az utazásszervezők, hanem valószínűleg a turisztikai szolgáltatók közötti verseny is torzulni fog. Emellett, a repülőterek közötti, az újabb járatokért és útvonalakért folyó verseny nemzetközi szinten zajlik. A támogatás emiatt a repülőterek közötti versenyre is torzító hatást gyakorolhat.
- (59) A támogatási program a Hatóság véleménye szerint megerősítheti a támogatás közvetlen és közvetett kedvezményezetteinek pozícióját azokkal a versenytársakkal szemben, akik nem részesülnek hasonló juttatásban. A támogatási programból nyújtott támogatás mindezek alapján versenytorzítónak, illetve versenytorzító hatással fenyegetőnek tekinthető.

1.5. A szerződő felek közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

- (60) A bizonyos vállalkozásoknak nyújtott állami támogatás az EGT-megállapodás Szerződő Felei közötti kereskedelmet befolyásolónak minősül, amennyiben a kedvezményezett a Szerződő Felek közötti kereskedelmet magában foglaló gazdasági tevékenységet végez. A támogatást olyan utazásszervezők igényelhetik, akik külföldi turistákat utaztatnak üdülési csomagok keretében Norvégiába. Ez – természetéből adódóan – határon átnyúló tevékenységnek minősül. Emellett, a támogatási program közvetett haszonélvezőjének számító észak-norvégiai turisztikai ágazat a többi EGT-állambeli turisztikai ágazattal áll versenyben.
- (61) A bejelentett intézkedés szerinti állami finanszírozás tehát hatással lesz az EGT-megállapodás Szerződő Felei közötti kereskedelemre.

1.6. Következtetés

- (62) A Hatóság megállapítja, hogy az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdésében meghatározott valamennyi feltétel teljesül, és ezért a charter alap állami támogatást képez. Az állami támogatás kizárólag abban az esetben összegevezethető az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, ha az említett megállapodás 61. cikke (3) bekezdésében szereplő eltérések egyike alkalmazható.

2. Eljárási követelmények

- (63) A támogatási program keretén belül tervezett támogatási intézkedés működési támogatásnak minősül. A regionális támogatásokról szóló iránymutatás értelmében „a működési támogatási programokra a regionális támogatási térképek nem vonatkoznak, és ezeket eseti alapon bírálják el az érintett EFTA-állam által a Felügyeleti és Bírósági megállapodáshoz csatolt 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikkének (3) bekezdése szerint benyújtott bejelentés alapján”.⁽⁴³⁾
- (64) A 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikke (3) bekezdése szerint „az EFTA Felügyeleti Hatóságot időben kell értesíteni a támogatások nyújtása, illetve azok módosítása felől annak érdekében, hogy a Hatóságnak lehetősége legyen megjegyzéseinek benyújtására. [...] Amíg ebben az eljárásban végső határozat nem születik, az érintett tagállam a tervezett intézkedéseket nem hajthatja végre”.
- (65) A 2012. május 2-án kelt, a charter alap támogatási programot bejelentő levelükkel⁽⁴⁴⁾ a norvég hatóságok eleget tettek a 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikke (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettségnek.
- (66) Minthogy a norvég hatóságok nem hajtották végre a bejelentett támogatási programot, eleget tettek a 3. jegyzőkönyv II. részének 3. cikkében előírt felfüggesztési kötelezettségnek.
- (67) A hivatalos eljárási követelményeknek megfelelően a Hatóság megvizsgálta a norvég hatóságok és a harmadik felek által benyújtott észrevételeket.

3. A támogatás összeegyeztethetősége

3.1. A támogatási intézkedés értékelése az EGT-megállapodás 61. cikkének (3) bekezdése alapján, összefüggésben a regionális támogatásokról szóló iránymutatással

- (68) Az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontjában foglalt eltérés alapján az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek tekinthető:
- „az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben”.
- (69) A támogatás összeegyeztethetőségének értékelése céljából ismét meg kell jegyezni, hogy a támogatás működési támogatásnak minősül. A működési támogatások arra irányulnak, hogy az egyes vállalkozások mentesüljenek azon költségek alól, amelyeket napi szintű ügyvitelük keretében vagy rendszeres tevékenységeik végzése során viselniük kellene.⁽⁴⁵⁾ A működési támogatások rendszerint nem megengedettek.
- (70) A regionális támogatásról szóló iránymutatás előírja, hogy:
- „Az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének a), illetve c) pontja alapján az EGT-n belüli egyes hátrányos helyzetű térségek gazdasági fejlődésének előmozdítására nyújtott állami támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető az EGT-megállapodás érvényesülésével. Az ilyen fajta állami támogatás a regionális támogatás. A regionális támogatás része a nagyvállalatoknak nyújtott beruházási támogatás, illetve bizonyos korlátozott körülmények mellett a működési támogatás, amelyek mindegyike a regionális egyenlőtlenségek kezelése céljából meghatározott régiókra irányul” (a kiemelés utólagos).⁽⁴⁶⁾
- (71) Az iránymutatás szintén előírja, hogy:
- „Az előző bekezdéstől eltérve az idővel fokozatosan nem csökkentett és nem korlátozott működési támogatás csak a legkevésbé lakott régiókban engedélyezhető, amennyiben célja az ilyen régiók folyamatos elnéptelenedésének megakadályozása vagy csökkentése.⁽⁴⁷⁾ A legkevésbé lakott régiók Norvégia esetében olyan NUTS-II, Izland esetében pedig olyan NUTS IV régiókat jelentenek vagy azok részei, amelyek népsűrűsége 8 fő/km² vagy annál kevesebb, és ezek kiterjednek a hasonló népsűrűségi feltételeknek eleget tevő szomszédos és egybefüggő kisebb térségekre” (a kiemelés utólagos).⁽⁴⁸⁾

⁽⁴³⁾ A regionális támogatásokról szóló iránymutatás (81) bekezdése.

⁽⁴⁴⁾ Dokumentumszám: 632837 és 322824.

⁽⁴⁵⁾ Lásd a T-348/04. sz. *SIDE kontra Bizottság* ügy (EBHT 2008 II-625. oldal), 99. pontját és a T-162/06. sz. *Kronoply GmbH kontra Bizottság* ügy (EBHT 2009 II-1. o.), 75. pontját.

⁽⁴⁶⁾ A regionális támogatásról szóló iránymutatás (1) bekezdése.

⁽⁴⁷⁾ Az EFTA-állam feladata annak igazolása, hogy a tervezett támogatás szükséges, és segítségével a folyamatos elnéptelenedés megakadályozható vagy mértéke csökkenthető (lásd a regionális támogatásról szóló iránymutatás 65. lábjegyzetét).

⁽⁴⁸⁾ A regionális támogatásokról szóló iránymutatás (69) bekezdése.

3.2. A támogatás kizárólag a legkevésbé lakott régiókban engedélyezhető

3.2.1. A három megye a legkevésbé lakott régiók közé tartozik

- (72) A regionális támogatásokról szóló iránymutatás alapján az idővel fokozatosan nem csökkentett és nem korlátozott működési támogatás csak a legkevésbé lakott régiókban engedélyezhető, amennyiben célja az ilyen régiók folyamatos elnéptelenedésének megakadályozása vagy csökkentése. A legkevésbé lakott régiók a 8 fő/km² vagy annál kisebb népsűrűségű régiók. ⁽⁴⁹⁾
- (73) A három megye népsűrűsége 4,2 fő/km². A megyék tehát megfelelnek a regionális támogatásokról szóló iránymutatás azon feltételének, amely szerint egyes működési támogatások esetében rugalmasabb összeegyeztethetőségi vizsgálat végezhető.

3.2.2. Nem feltétel, hogy a program közvetlen kedvezményezettjei a legkevésbé lakott régiókban rendelkezzenek székhellyel – a támogatási intézkedés és Észak-Norvégia regionális fejlődése közötti kapcsolat

- (74) Támogatás olyan utazásszervezőknek is folyósítható, akik nem norvégiai, illetve EGT-állambeli székhellyel rendelkeznek. A támogatás közvetlen kedvezményezettjei tehát nem feltétlenül a legkevésbé lakott régiókban találhatók.
- (75) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Hatóság megkérdejelezte, hogy az a támogatási program, amely a legkevésbé lakott régiókon kívüli székhellyel rendelkező kedvezményezettek számára nyújt működési támogatást, összeegyeztethető a regionális támogatásokról szóló iránymutatással. A Hatóság számára az volt kérdéses, hogy a térség regionális fejlődése szempontjából kellően erős kapcsolat alakul-e ki, ha az érintett régió vállalkozásai közvetett módon részesülnek a támogatási programból származó előnyökből.
- (76) A norvég hatóságok által felsorakoztatott alábbi érvek szerint megfelelő kapcsolat áll fenn az utazásszervezőknek nyújtandó támogatás és Észak-Norvégia regionális fejlődése között:
- a támogatási program kizárólag az Észak-Norvégiába közlekedő charterjáratokra vonatkozik,
 - a támogatási programból kizárólag olyan csomagok számára nyújtható támogatás, amelyek *földi szolgáltatásokat* is tartalmaznak, valamint
 - a charter alap a támogatást azt követően folyósítja az utazásszervezőknek, hogy a célterületre irányuló repülőseket végrehajtották.
- (77) A Hatóság figyelembe veszi, hogy az utazásszervezőnek csak abban az esetben jár támogatás, ha az általuk üzemeltetett chartersorozat észak-norvégiai regionális repülőtérré közlekedik. Nem nyújtanak támogatást a régióon kívül közlekedő charterjáratok utasszállításához. A támogatási program célterülete egyértelműen a legkevésbé lakott norvégiai területek közé tartozó Észak-Norvégia. A Hatóság figyelembe veszi továbbá azt a követelményt, amely alapján a támogatási program kizárólag az ebben a régióban nyújtott *földi szolgáltatásokat* tartalmazó csomagok esetében vehető igénybe. Ez azt jelenti, hogy a támogatás közvetlen hatást gyakorolhat a régióra, mert olyan turistákat is a régióba vonz, akik egyébként nem ide látogatnának el. A *földi szolgáltatásoknak* biztosítaniuk kellene, hogy a turisták észak-norvégiai nyaralásukat a régióban töltsék el. A támogatási program előírja, hogy a *földi szolgáltatások* értékének el kell érnie az egy turistára minimumként meghatározott 800 NOK-t. Támogatás-nyújtásra azt követően kerülhet sor a charter alaptól, hogy lezárták a chartersorozatot és dokumentálták az odaítélési kritériumok teljesítését. Az odaítélési kritériumok között szerepel, hogy célállomás szerinti turisztikai szolgáltatónak kell támogatnia a kérelmet. Nem ítéltető oda támogatás „kizárólag légi szolgáltatásokat tartalmazó csomagok” esetében. A három megye szolgáltatónak haszna származik a turisták számának növekedéséből, illetve a szolgáltatásaik iránti kereslet ebből adódó bővüléséből, vagyis ily módon a támogatási program közvetett haszonélvezőjévé válnak. A fenti I. rész 2.2. szakasz turisták regionális kiadásait ismertető táblázatai alapján a turisták számának növekedése gazdasági szempontból közvetlen hatást fog gyakorolni a régió turisztikai ágazatára. A Hatóság meglátása szerint a támogatási program főbb gazdasági hatásai a támogatási program célterületén fognak jelentkezni.

⁽⁴⁹⁾ A regionális támogatásokról szóló iránymutatás (22) bekezdésének a) pontja.

- (78) A Hatóság figyelembe veszi továbbá, hogy az Európai Bizottság engedélyezte a regionális támogatásra jogosult régió kívüli kedvezményezettek esetében a regionális támogatás nyújtását. Egy, az Olaszország (Szicília) tekintetében hozott határozatában például a Bizottság az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének a) pontjával összeegyeztethetőnek ítélte a charterjáratokkal folytatott utasszállítás előmozdítása kapcsán felmerült költségek fedezésére nyújtott vissza nem térítendő támogatásokat. A vissza nem térítendő támogatásokat olyan utazásszervezők vehették igénybe, akik légi járműveket béreltek, hogy turistákat utazzassanak Szicíliába. Az utazási csomagok keretében történő, illetve vasúton és tengeri úton megvalósuló utasszállításhoz olaszországi és külföldi utazási irodák számára nyújtott vissza nem térítendő támogatást, amely a Szicíliába irányuló szállítási költségek fedezésére szolgált, szintén összeegyeztethetőnek ítélték. ⁽⁵⁰⁾
- (79) Ennek alapján a Hatóság arra a következtetésre jutott, hogy a támogatási program még abban az esetben is elég szorosan kapcsolódik ahhoz a régióhoz, ahol a tervezett hatást ki akarták váltani, ha a támogatás közvetlen kedvezményezettje nem Észak-Norvégiában található.

3.3. A támogatás szükséges, és segítségével a folyamatos elnéptelenedés megakadályozható vagy mértéke csökkenthető

- (80) Az érintett EFTA-állam feladata annak igazolása, hogy a támogatás szükséges, és segítségével a folyamatos elnéptelenedés megakadályozható vagy mértéke csökkenthető. ⁽⁵¹⁾
- (81) A bejelentett intézkedés akkor tekinthető szükségesnek, ha a norvég hatóságok bebizonyítják, hogy a folyamatos elnéptelenedés megakadályozására vagy mértékének csökkentésére irányuló célkitűzés eléréséhez állami beavatkozás szükséges.
- (82) A norvég hatóságok arról tájékoztatták a Hatóságot, hogy az egyik legkevésbé lakott európai térségnek számító Észak-Norvégia mindig is ritkán lakott terület volt, amely immár évtizedek óta küzd az elnéptelenedés problémájával. A norvég hatóságok szerint ezért újabb intézkedések szükségesek a betelepülés szinten tartására a régióban, illetve a további elnéptelenedés megakadályozására. A támogatási program egyike az e célkitűzés eléréséhez szükséges eszközöknek. A norvég hatóságok elismerik, hogy a charter alap felállítása önmagában nem jelent megoldást az elnéptelenedés problémájára, de ugyanakkor meggyőződésük, hogy az átfogó szakpolitika részeként növelni fogja a régióban a gazdasági aktivitást, hozzá fog járulni a munkahelyek megtartásához és a munkahelyteremtéshez. A lakóhely megválasztásakor a várható jövedelem és a munkavállalási lehetőségek számítanak a legfontosabb tényezőknél.
- (83) A támogatási program abban az esetben tekinthető megfelelőnek, ha a norvég hatóságok bebizonyítják, hogy nem tűnik úgy, hogy a működési támogatástól eltérő intézkedések alkalmasabbak lennének a legkevésbé lakott területek elnéptelenedésének megakadályozására vagy mértékének csökkentésére irányuló célkitűzés eléréséhez. ⁽⁵²⁾
- (84) A norvég hatóságok érvelése szerint a támogatási program azért megfelelő, mert a rendelkezésre álló eszközök közül ez a legalkalmasabb arra, hogy bővítsék a turizmust, munkahelyeket teremtsenek a turisztikai ágazatban, és ezáltal hozzájáruljanak a régió elnéptelenedésének megfékezéséhez. Véleményük szerint a régió sajátos problémáinak kezelésére nem minden esetben a kizárólag beruházásokra irányuló hagyományos támogatások jelentik a legmegfelelőbb megoldást. A népességszám növelése szempontjából a munkahelyek kulcsfontosságú szereppel bírnak. A turizmus bővülő, és egyben munkaerő-igényes, valamint helyi munkaerőt foglalkoztató ágazat. Az észak-norvégiai turizmus fejlesztésében rejlik kihívás a nyereségesség kérdéséből, illetve a turisztikai ágazat szezonális jellegéből adódik. A charter alappal a főszezonon kívüli turizmust kívánják bővíteni, hozzájárulva ezáltal az egész évben foglalkoztatást biztosító munkahelyek megteremtéséhez. A norvég hatóságok azt állítják, hogy egy kizárólag a régió helyi vállalatai számára elérhető támogatással nem érkezne több járat az érintett repülőterekre (vagyis nem bővülne a turizmus), illetve az elnéptelenedés sem lenne megakadályozható. A legnagyobb valószínűséggel, meglátásuk szerint, a charter alappal érhető el siker, és ennek az eszköznek a legkisebb a torzító hatása is. Ennek alapján úgy vélik, hogy a program megfelelőnek tekinthető.
- (85) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Hatóság jelezte, kétségei merültek fel a bejelentett intézkedéssel kapcsolatban, konkrétan azt illetően, hogy a támogatási program által kitűzött célok nem valósíthatók meg a chartereket (vagyis nem menetrend szerinti járatokat) tartalmazó üdülési csomagokat összeállító utazásszervezőknek nyújtandó működési támogatáson kívül más eszközökkel (például menetrend szerinti járatokat tartalmazó csomagokkal).

⁽⁵⁰⁾ Az 1998. június 3-i 1999/99/EK határozat a foglalkoztatást elősegítő intézkedésekről hozott 25/93 sz. szicíliai regionális törvényről (HL L 32., 1999.2.5., 18. o.).

⁽⁵¹⁾ Lásd a regionális támogatásokról szóló iránymutatás 65. lábjegyzetét.

⁽⁵²⁾ Lásd pl. a regionálisan differenciált szociális biztonsági járulékokat illető bejelentett támogatási programról szóló, 2006. július 19-i 228/06/COL hatósági határozatot: „A norvég hatóságok által szolgáltatott információk alapján a Hatóság megállapítja, hogy nem tűnik úgy, hogy a működési támogatástól eltérő intézkedések alkalmasabbak lennének a legkevésbé lakott területek elnéptelenedésének megakadályozására vagy mértékének csökkentésére irányuló célkitűzés eléréséhez”(23. oldal).

- (86) A Hatóság megállapítja, hogy az e tekintetben felmerült kétségei közül néhányat a norvég hatóságok eloszlattak, és ezzel bebizonyították, hogy az állami beavatkozás indokolt, illetve, hogy a támogatási program szükséges az észak-norvégiai régió elnéptelenedésének megakadályozásához. A Hatóság szintén úgy véli, hogy a charter alap eszközként szolgálhat a regionális turizmus növelésére, hozzájárulva ezáltal az egyik legkevésbé lakott norvégiai régió foglalkoztatottságának növeléséhez. Ezt a véleményt a támogatási program mellett állást foglaló, a régió különböző turisztikai üzletágaiban működő harmadik felek is osztották. A Hatóságnak azonban kétségei merültek fel a megfelelőséget, valamint a támogatási program regionális fejlődést és az elnéptelenedés megakadályozását illető hatásaival kapcsolatban. Nem egyértelmű, hogy más eszközökkel – például menetrend szerinti járatokat tartalmazó csomagok szervezésével – ne lehetne megvalósítani a célkitűzéseket.
- (87) Az értékeléskor a Hatóság figyelembe vette a regionális támogatásokról szóló iránymutatást, amely szerint:
- „Amennyiben kivételesen egyedi ad hoc támogatást kívánnak nyújtani egyetlen vállalkozásnak vagy egyetlen tevékenységi kör tekintetében, az EFTA-állam feladata annak igazolása, hogy a projekt koherens regionális fejlesztési stratégia része” (a kiemelés utólagos).⁽⁵³⁾
- (88) A regionális fejlesztés, valamint a norvég kormány elnéptelenedés megelőzésére irányuló és a régióban való letelepedést szorgalmazó politikája szempontjából Észak-Norvégia prioritást élvez. A régió fejlődése tekintetében kulcsfontosságú tényezőknek számít a turizmus támogatása, és a norvég hatóságok által felsorakoztatott érvek szerint a régió elnéptelenedésének megakadályozására, illetve mértékének csökkentésére irányuló célkitűzés elérésében különösen fontos szerepet játszik a foglalkoztatási lehetőségek megteremtése.
- (89) A Közlekedés-gazdaságtani Intézet becslése alapján a 2007-ben a légi úton érkező külföldi turisták előre fizetett fogyasztása 7480 NOK-t, míg helyi fogyasztása 6730 NOK-t tett ki. 2012-ben az Észak-Norvégiába utazók várhatóan fejenként 9000 NOK-t költenek.⁽⁵⁴⁾
- (90) Mindezek alapján a Hatóság megállapítja, hogy a turisztikai ágazat fontos szerepet játszhat a régió fejlődésében. A támogatási program által Észak-Norvégiára gyakorolt lehetséges gazdasági hatás – a régióba irányuló turizmus növekedésével, illetve azzal, hogy a régió szélesebb körben ismert turisztikai célponttá válik – hozzájárulhat a régió népességszámának stabilizálódásához, illetve esetleges növekedéséhez.
- (91) Annak ellenére, hogy a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti járatok piaca külön kezelhető⁽⁵⁵⁾, valamint, hogy az Észak-Norvégiába közlekedő közvetlen menetrend szerinti járatok (különösképpen a főszezonon kívüli időszakban) kevésbé életképes alternatívát jelenthetnek a regionális turizmus növelése szempontjából, a Hatóság számára továbbra sem teljesen egyértelmű, hogy az üdülési csomagokban – például az utazásszervezők által összeállított *körutazások* esetében – miért nem lehet belföldi menetrend szerinti légi járatokat szerepeltetni. A Hatóság figyelembe veszi, hogy Norvégia fejlett és decentralizált repülőtér-hálózattal rendelkezik annak köszönhetően, hogy a légi közlekedés különösen az EGT periférikus régióiban, mint amilyen Észak-Norvégia is, fontos szerepet tölt be a közlekedésben. A norvég hatóságok maguk is több, közszolgáltatásért járó kompenzációra jogosult belföldi légi közlekedési útvonalat kijelöltek, amelyek esetében az állam kompenzációt nyújt az egyébként gazdasági szempontból nem életképes útvonalak üzemeltetéséhez egy kiválasztott légitársaság számára. A Hatóság szerint nem teljesen egyértelmű, hogy a támogatási program célkitűzése – vagyis a külföldről Norvégiába közlekedő charterjáratok üzemeltetéséhez nyújtott támogatással az egyik legkevésbé lakott norvégiai régió fejlesztéséhez való hozzájárulás – miért nem valósítható meg legalább részben menetrend szerinti járatok üzemeltetésével.
- (92) Ennek alapján a Hatóságnak maradtak bizonyos kétségei azt illetően, hogy valóban a támogatási program jelenti a legalkalmasabb eszközt arra, hogy a meghatározott célkitűzéseket a legkisebb torzító hatás mellett valósítsák meg. A Hatóság ugyanis úgy véli, hogy a program esetleg torzító hatással lehet a menetrend szerinti járatok piacára.

⁽⁵³⁾ A regionális támogatásról szóló iránymutatás (10) bekezdése.

⁽⁵⁴⁾ Lásd a fenti 23. lábjegyzetben hivatkozott 941/2008 számú TÖI jelentést és a bejelentés (dokumentumszám: 632837) 11. oldalát.

⁽⁵⁵⁾ Az összefonódásokról hozott határozataiban az Európai Bizottság megállapította, hogy a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti járatok külön piachoz tartoznak. Lásd például a COMP/M.5141 – KLM/Martinair ügyet, amely kapcsán a Bizottság az üdülőhelyek utazásszervezőknek történő értékesítésének piacát (vagyis a „nagykereskedelmi” piacot) külön piacként határozta meg a végfelhasználóknak nyújtott menetrend szerinti légi szállítási szolgáltatások piacától. A Bizottság megállapította, hogy „az üdülőhelyek utazásszervezők számára történő értékesítésének piaca az üdülőhelyek magánüzemeltetéseinek történő értékesítésének piacához képest beszállítói piacnak minősül. Ennek megfelelően nyilvánvalóan eltérő versenyfeltételek uralkodnak e piacon, ami abból adódik, hogy az utazásszervezők igényei különböznek az egyéni fogyasztók igényeitől (például nagyszámú üdülőhely csomagban történő beszerzése, engedményekről folytatott tárgyalások, fogyasztói igények figyelembevétele a menetrendet illetően stb.)” (HL C 51., 2009.3.4., 4. o.).

- (93) Mindezek alapján a Hatóság úgy találja, hogy ahhoz, hogy a legkevésbé lakott norvégiai térségben elősegítsék az életképes turisztikai ágazat létrejöttét, csak egy korlátozott időszakra szóló támogatási program indokolt. A norvég hatóságok által kitűzött tízéves programidőtartam túl hosszú az említett célkitűzés megvalósításához. A Hatóság szerint a programnak hároméves „kezdeti” időszakra kell korlátozódnia, amely lehetővé teszi a program megfelelésének értékelését. Az időtartam lejártakor a norvég hatóságoknak értékelniük kell a támogatási program hatásait, és ennek az értékelésnek egyaránt ki kell terjednie a támogatási program pozitív, valamint a versenyt befolyásoló negatív hatásaira is.

3.4. A támogatásnak arányosnak kell lennie a program célkitűzésével

- (94) Az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében az egyes gazdasági tevékenységek fejlődését előmozdító támogatás összegegyeztethetőnek tekinthető az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, „amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben”. A támogatási program akkor összegegyeztethető a közös piaccal, ha arányos a célkitűzésével.
- (95) A norvég hatóságok álláspontja szerint a támogatási programot úgy alakították ki, hogy az csak a szükséges mértékű támogatást biztosítsa. Maximális, vagyis 25 %-os támogatást a charter alap 60 %-os vagy annál alacsonyabb kihasználtság esetén nyújt. A támogatási intenzitás a kihasználtság növekedésével fokozatosan csökken, 80 %-os kihasználtságnál pedig eléri a 0 %-ot. ⁽⁵⁶⁾
- (96) A norvég hatóságok szerint az utazásszervezők által viselt kockázatot csökkentő támogatási program előreláthatólag 60 %-nál magasabb kihasználtságot eredményez, és ezért valószínűtlen, hogy a támogatási intenzitás a charterköltségek 25 %-a lesz.
- (97) A Hatóság szerint a program fő jellemzője, hogy biztosítékot jelent az utazásszervezőknek, hogy azok ne töröljék az alacsony kihasználtságú járatokat. A maximális támogatás a charterköltségek 25 %-ának felel meg. A 60 %-os kihasználtság alatti charterjáratok esetében felmerülő további költségeket nem térítik vissza. A becslések alapján a charter alapból nyújtott támogatások teljes összege egy évre vetítve nem fogja elérni a 10 millió NOK-t. A Hatóság szerint ez a viszonylag alacsony összegű támogatás arányosnak tekinthető. Az ennyire alacsony összeg valószínűleg nem jár indokolatlanul kedvezőtlen hatással a kereskedelemre.
- (98) A támogatási programot emiatt külön kell kezelni a Bizottságnak az utazásszervezőknek nyújtandó prémiumra vonatkozó görögországi programról szóló határozatától. ⁽⁵⁷⁾ Ez utóbbi támogatási program értelmében az utazásszervezők turistánként 40 EUR juttatásban részesülhetnek. A Hatóság értelmezése szerint az ennek a támogatási programnak a keretében biztosított kompenzáció nem kizárólag a turisták Görögországba történő beutaztatása során felmerülő, utasszállításból adódó többletköltségekre korlátozódott. ⁽⁵⁸⁾ A charter alap viszont a turisták Észak-Norvégiába történő utaztatása kapcsán felmerülő, meg nem térülő szállítási költségeket kompenzálja, hogy az utazásszervezők még a turisták foglalásainak befogadása előtt vállaljanak szerződéses kötelezettséget.
- (99) A Hatóság megjegyzi továbbá, hogy – a fentiekben leírtaknak megfelelően – a támogatási programból Norvégiában, de Norvégián kívüli székhellyel rendelkezők is részesülhetnek támogatásban, illetve a kedvezményezettek egyaránt köthetnek norvég és nem norvég légitársasággal is charterszerződést. A támogatási program keretén belül az azonos helyzeteket egyenlő elbánásban részesítik. Következésképpen a Hatóság nem tekinti diszkriminatívnak a támogatási programot.
- (100) A fentiek alapján a Hatóság arra a megállapításra jutott, hogy a támogatás arányos a támogatási program célkitűzésével.

⁽⁵⁶⁾ A támogatási program ismertetését lásd a fenti I. rész 2.5. szakaszában.

⁽⁵⁷⁾ A 2002. november 27-i 2003/262/EK határozat az utazásszervezőknek nyújtandó prémiumra vonatkozó görögországi programról (HL L 103., 2003.4.24., 63. o.).

⁽⁵⁸⁾ Az említett eset kapcsán az Európai Bizottság arra is rámutatott, hogy a görög hatóságok nem bocsátottak rendelkezésre releváns információkat, amely alapján a Bizottság a regionális fejlődés előmozdítása szempontjából értékelhette volna a támogatás megfelelőségét (lásd a határozat (22) bekezdését).

4. Az engedély időtartama

- (101) 2012. június 27-i 246/12/COL határozatában a Hatóság megkérdejelezte, hogy a támogatási program jóváhagyható olyan időtartamra, amely túlnyúlik 2013. december 31-én. Figyelembe véve a benyújtott észrevételeket, annak érdekében, hogy a regionális fejlődés szempontjából mérhető hatást lehessen elérni, hosszabb időtartamot kell meghatározni. Tekintettel a támogatási programnak az érintett régió fejlődésére és elnéptelenedésének megakadályozására gyakorolt hatása kapcsán a 246/12/COL határozatban megfogalmazott hatósági kétségekre, megfelelőbb 3 évben meghatározni az időkeretet. Mindenesetre a működési támogatás szükségességét és szintjét rendszeresen felül kell vizsgálni, annak az érintett régióval kapcsolatos hosszú távú relevanciája biztosításának érdekében. ⁽⁵⁹⁾ A hosszabb időtartam jóvoltából könnyebb értékelni a támogatási program tartós hatásait.
- (102) A hároméves időszakot követően Norvégiának értékelő jelentést kell benyújtania a támogatási program regionális turizmus alakulására, illetve az elnéptelenedés megakadályozására gyakorolt hatásairól, hogy a Hatóság értékelhesse a támogatási program szükségességét és megfelelőségét.

5. Következtetés

- (103) A Hatóság megállapítja, hogy teljesülnek az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdésében meghatározott feltételek, és ezért a charter alap állami támogatást képez.
- (104) A fent ismertetett értékelés alapján a Hatóság az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontjában szereplő eltérés értelmében összeegyeztethetőnek tartja a charter alap támogatási programot az EGT-megállapodással.
- (105) Ugyanakkor a Hatóságnak kétségei merültek fel a támogatási program megfelelőségével, valamint a régió fejlődésére és elnéptelenedésének megakadályozására gyakorolt hatásaival kapcsolatban. Különösen az kérdéses, hogy a célkitűzések megvalósíthatók-e egyéb eszközökkel. A Hatóság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a támogatási program e határozat időpontjától számított hároméves időszakra hagyható jóvá. Ezenfelül, a norvég hatóságoknak értékelést kell összeállítaniuk és benyújtaniuk a támogatási programról, amelyben dokumentálják a regionális turizmus alakulására, a régió elnéptelenedésének megakadályozására és a versenyre gyakorolt hatást. A Hatóságnak benyújtandó értékelést független szakértőnek kell elvégeznie.
- (106) A Hatóság emlékezteti a norvég hatóságokat, hogy a 3. jegyzőkönyv II. részének 21. cikke és a végrehajtási rendelkezésekről szóló határozat ⁽⁶⁰⁾ 5. és 6. cikkei alapján kötelesek éves jelentések keretében beszámolni a program végrehajtásáról.
- (107) A norvég hatóságokat emlékeztetik továbbá, hogy a program módosítására irányuló valamennyi tervüket minden esetben be kell jelenteniük a Hatóságnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A norvég hatóságok által bejelentett észak-norvégiai charter alap támogatási program az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

2. cikk

Az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a támogatási program összeegyeztethető az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, feltéve, hogy a program végrehajtása e határozat időpontjától számított hároméves időtartamra korlátozódik. A hároméves időtartam lejártakor Norvégia jelentésben ismerteti a Hatósággal a támogatási programnak a turizmus alakulására, a régió elnéptelenedésének megakadályozására, valamint versenyre gyakorolt hatását.

3. cikk

E határozat címzettje a Norvég Királyság.

⁽⁵⁹⁾ A regionális támogatásokról szóló iránymutatás (71) bekezdése.

⁽⁶⁰⁾ Elérhető az alábbi címen: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

4. cikk

E határozatnak csak az angol nyelvű változata hiteles.

Kelt Brüsszelben, 2013. július 10-én.

az EFTA Felügyeleti Hatóság részéről

Oda Helen SLETNES

az elnök

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON

testületi tag
