

III

(Iné akty)

EURÓPSKY HOSPODÁRSKY PRIESTOR

ROZHODNUTIE DOZORNÉHO ÚRADU EZVO

č. 303/13/COL

z 10. júla 2013,

ktoré sa týka schémy chartrového fondu pre severné Nórsko (Nórsko)

DOZORNÝ ÚRAD EZVO (ĎALEJ LEN „DOZORNÝ ÚRAD“),

SO ZRETELOM na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore (ďalej len „Dohoda o EHP“), najmä na jej článok 61 a protokol 26,

SO ZRETELOM na Dohodu medzi štátmi EZVO o zriadení dozorného úradu a súdneho dvora (ďalej len „Dohoda o dozore a súde“), najmä na jej článok 24,

SO ZRETELOM na protokol 3 k Dohode o dozore a súde (ďalej len „protokol 3“), najmä na článok 1 ods. 2 časti I a články 6 a 7 ods. 4 časti II,

keďže:

I. SKUTOČNOSTI

1. Konanie

- (1) Listom z 2. mája 2012 a po diskusiách pred oznámením s dozorným úradom nórske orgány oznámili schému chartrového fondu pre severné Nórsko podľa článku 1 ods. 3 časti I protokolu 3. ⁽¹⁾
- (2) Listom z 27. júna 2012 ⁽²⁾ dozorný úrad informoval nórske orgány o svojom rozhodnutí začať konanie vo veci formálneho zisťovania stanovené v článku 1. ods. 2 časti I a článku 6 ods. 1 časti II protokolu 3 týkajúce sa plánu na udelenie pomoci v rámci schémy chartrového fondu pre severné Nórsko.
- (3) Rozhodnutie dozorného úradu (č. 246/12/COL) o začatí konania bolo uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a v dodatku EHP k tomuto vestníku ⁽³⁾.
- (4) Nórske orgány predložili svoje pripomienky k rozhodnutiu č. 246/12/COL listom z 27. augusta 2012. ⁽⁴⁾
- (5) Dozorný úrad prijal pripomienky k rozhodnutiu č. 246/12/COL od ôsmich zainteresovaných tretích strán ⁽⁵⁾.
- (6) Nórske orgány predložili svoje pripomienky k zisteniam tretích strán listami z 15. novembra 2012 ⁽⁶⁾ a 23. apríla 2013 ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Prípady č. 632837 a 322824.

⁽²⁾ Prípady č. 638133.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 291, 27.9.2012, s. 2 a dodatok EHP č. 53, 27.9.2012, s. 36.

⁽⁴⁾ Prípady č. 644991.

⁽⁵⁾ Innovative Experiences (prípady č. 650797), NHO Reiseliv (prípady č. 650549), NHO Luftfart (prípady č. 650733), Avinor (prípady č. 650806), VinterTroms AS (prípady č. 650827), Northern Norway Tourist Board Ltd (prípady č. 650958), reťazce hotelov Rica Hotels a Thon Hotels (prípady č. 650880) a Voigt Travel b.v. (prípady č. 668161).

⁽⁶⁾ Prípady č. 653590 a 653595.

⁽⁷⁾ Prípady č. 669821.

2. Opis navrhovaného opatrenia

2.1. Schéma chartrového fondu

- (7) Opatrenie pozostáva zo zavedenia schémy chartrového fondu (ďalej len „chartrový fond“ alebo „schéma“), ktorý bude poskytovať pomoc cestovným operátorom prevádzkujúcim chartrové lety⁽⁸⁾ do troch krajov v severnom Nórsku: Nordland, Troms a Finnmark (ďalej len „kraje“). Chartrový fond bude neziskovým podnikom predstavujúcim nástroj udeľovania pomoci. Kapitalizácia chartrového fondu sa uskutoční z fondov z týchto troch krajov.
- (8) Schéma bude pokrývať chartrové lety na všetky letiská v severnom Nórsku. Nórske orgány uviedli, že očakávajú iba veľké lietadlá⁽⁹⁾, keďže len také sú vo všeobecnosti vhodné pre chartrové lety.⁽¹⁰⁾ Všetky letiská v severnom Nórsku majú nadmernú kapacitu.
- (9) Pomoc bude mať formu platby do výšky maximálne 25 % celkových chartrových nákladov, ktoré vznikli cestovným operátorom v prípade oprávnených letov, a bude obmedzená výlučne na pokrytie týchto nákladov⁽¹¹⁾.
- (10) Nórske orgány predpokladajú, že chartrový fond umožní 16 sérií chartrových letov⁽¹²⁾ po siedmich letových rotáciách na jednu chartrovú sériu v prvom roku, t. j. celkom 112 letových rotácií. Palubná vyťaženosť 60 %⁽¹³⁾ predstavuje „najhorší scenár“, ktorý bude viesť k najvyššej intenzite pomoci.⁽¹⁴⁾ Za predpokladu priemernej palubnej vyťaženia 60 % sa celkový priemerný objem pomoci z charterového fondu odhaduje na približne 8 400 000 NOK⁽¹⁵⁾.
- (11) Schéma je súčasťou súdržnej stratégie regionálneho rozvoja nórskeho orgánov. Jedným z kľúčových cieľov nórskej politiky ďalekého severu je „posilniť základy pre zamestnanosť, oceniť tvorivosť a sociálnu starostlivosť v celej krajine pomocou úsilia na regionálnej aj celoštátnej úrovni v spolupráci s partnermi z iných krajín a príslušnými skupinami domorodých obyvateľov“⁽¹⁶⁾. Politika pre severné Nórsko sa zameriava najmä na cestovný ruch s cieľom zabrániť vyľudňovaniu vytváraním pracovných miest v odvetví cestovného ruchu. Na charterový fond sa odvoláva aj stratégia cestovného ruchu nórskej vlády⁽¹⁷⁾. Zameranie na cestovný ruch s cieľom zabrániť vyľudňovaniu predstavuje dôležitú politiku regionálnych orgánov v krajoch Nordland, Troms a Finnmark⁽¹⁸⁾.

⁽⁸⁾ Chartrový let je nepravidelný let.

⁽⁹⁾ Lietadlá kategórie Boeing 737 a väčšie.

⁽¹⁰⁾ Tieto letiská v severnom Nórsku dokážu v súčasnosti prijímať veľké lietadlá: Tromsø, Bodø, Harstad Narvik/Evenes, Alta, Kirkenes (Høybuktnoen), Bardufoss, Svalbard, Lakselv (Banak), Andøya (nazývané aj *letiská polárnej žiary*). Pokiaľ ide o Svalbard, pozrite protokol 40 Dohody o EHP.

⁽¹¹⁾ Podrobnejší opis schémy pozri v oddiele 2.5 nižšie.

⁽¹²⁾ Pojem „séria charterových letov“ znamená charterové lety medzi dvomi destináciami, ktoré sa určité obdobie opakujú (napr. každotýždenné lety medzi Bodø a Londýnom od februára do apríla).

⁽¹³⁾ Palubná vyťaženosť predstavuje percento predaných miest na jeden let. Palubná vyťaženosť sa určuje na základe skutočného počtu odlietajúcich pasažierov, ktorý sa vydelením maximálnou kapacitou miest v lietadle.

⁽¹⁴⁾ Na pomoc majú nárok série chartrových letov s priemernou palubnou vyťaženosťou menšou ako 60 %, maximálna udelená pomoc však môže byť 25 % chartrových nákladov, ktoré vznikli v prípade palubnej vyťaženia 60 %. V prípade palubnej vyťaženia nižšej ako 60 % nebude pomoc pokrývať všetky straty charterového operátora. Je to znázornené na obrázku v odseku 2.6 nižšie.

⁽¹⁵⁾ Zodpovedá to intenzite pomoci vo výške 25 % celkových chartrových nákladov. Celkové chartrové náklady sa odhadujú na 33 600 000 NOK (300 000 NOK v nákladoch na jednu letovú rotáciu krát 112).

⁽¹⁶⁾ Pozri štúdiu nórskej vlády *Ďaleký sever. Vízia a politické nástroje*, (Meld. St. 7 (2011 – 2012), skrátená verzia, s. 25). Jednou z priorit je „zachovať zameranie na odvetvie cestovania a cestovného ruchu v severnom Nórsku a Svalbarte a podporiť ďalšiu spoluprácu a koordináciu medzi subjektmi v odvetví cestovania a cestovného ruchu“ (s. 37). (http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Nordomradene/UD_nordomrodene_EN_web.pdf). V politickej platforme nórskej vlády na roky 2009 – 2013 sa hovorí o význame cestovného ruchu najmä pre severné Nórsko: „Severné Nórsko predstavuje jedinečnú cestovnú destináciu a musí dostať príležitosť realizovať sa a využiť svoj potenciál“ (s. 22) (http://arbeiderpartiet.no/file/download/4861/58544/file/soriamoria2_english.pdf).

⁽¹⁷⁾ Pozri stratégiu cestovného ruchu nórskej vlády: „Avinor zriaďuje ‚letiská polárnej žiary‘ ako jednotnú značku pre najväčšie letiská v severnom Nórsku [...] Avinor podporuje charterový fond pre severné Nórsko [...] Tento druh charterového fondu má za cieľ podporovať charterové cesty do tohto regiónu. Spätná väzba od subjektov odvetvia naznačuje, že pôjde o významnú iniciatívu na podporu nových ciest.“ (Cieľ Nórsko – vnútroštátna stratégia pre odvetvie cestovného ruchu s. 76). (http://www.regjeringen.no/pages/37646196/Lenke_til_strategien-engelsk.pdf).

⁽¹⁸⁾ Nordlandský kraj napríklad pripravil *stratégiu pre cestovný ruch v Nordlande na obdobie rokov 2011 až 2015* (<http://www.nfk.no/Filnedlasting.aspx?MId=1266&FillId=11230>).

- (12) Charterový fond bude mať pravdepodobne podobu podniku vlastneného týmito tromi krajinami. Predstavenstvo charterového fondu vymenuje skupinu na schvaľovanie žiadostí o pomoc zo schémy na základe splnenia určitých kritérií.

2.2. Cieľ a možný účinok opatrenia pomoci

- (13) Cieľom charterového fondu je zvýšiť využívanie letísk v severnom Nórsku, a tým prispievať k hospodárskemu rozvoju v tomto regióne. Opatrenie pomoci je zamerané na zníženie hospodárskeho rizika, ktoré je súčasťou prevádzkovania charterových letov (nepravidelných letov) do severného Nórska.
- (14) Tieto kraje sú riedko obývané, ich priemerná hustota obyvateľstva je 4,2 obyvateľa na kilometer štvorcový, čo ich radí do definície „najmenej obývaných regiónov“ stanovenej v usmerneniach dozorného úradu o regionálnej pomoci ⁽¹⁹⁾. Kraje okrem toho čelia vyludňovaniu.
- (15) V minulosti už bol do severného Nórska prevádzkovaný obmedzený počet charterových trás, avšak bez úspechu ⁽²⁰⁾. Dôvodom môžu byť pravidlá pre zrušenie charterových letov. Zrušenie v neskoršom štádiu je veľmi nákladné. Lehota na zrušenie charterového letu je niekoľko mesiacov pred tým, ako sa charterové série uskutočnia. Ak je predaj lístkov k danému dátumu obmedzený, séria charterových letov sa často zruší. V opačnom prípade by cestovný operátor riskoval platenie poplatkov za zrušenie alebo niesol stratu spojenú s nepredanými miestami. Subjekty cestovného ruchu veria, že ak sa toto riziko zníži, mnohé lety sa budú môcť uskutočniť. Mohli by byť dokonca ziskové. Cestovní operátori však radšej zrušia lety pre riziko nepredaných miest, než by počkali a dúfali, že vďaka neskorším rezerváciám bude let ziskový.
- (16) V roku 2010 predstavoval odhadovaný hospodársky vplyv cestovného ruchu v týchto troch krajinách sumu 14 miliárd NOK. Patria sem priame aj nepriame účinky cestovného ruchu ⁽²¹⁾. V nasledujúcej tabuľke sa uvádza niekoľko príkladov útrat turistov rozdelených medzi rôzne odvetvia v troch krajinách ⁽²²⁾.

Kraj/odvetvie	Strava/nápoje	Osobná doprava	Činnosti	Strava/nápoje	Odev a obuv	Suveníry, mapy atď.
Finnmark	311,7 mil.	470,8 mil.	51,1 mil.	192,9 mil.	45,8 mil.	23,2 mil.
Troms	453,9 mil.	1 457,8 mil.	80,0 mil.	250,8 mil.	59,6 mil.	31,6 mil.
Nordland	664,0 mil.	2 654,6 mil.	110,3 mil.	428,7 mil.	101,9 mil.	46,6 mil.

⁽¹⁹⁾ Usmernenia dozorného úradu o vnútroštátnej regionálnej pomoci na roky 2007 – 2013, Ú. v. ES L 231, 3.9.1994, s. 1 a dodatok EHP č. 32, 3.9.1994, s. 42, dostupné aj na adrese <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>. Usmernenia boli naposledy zmenené 6.4.2006 a zverejnené v Ú. v. EÚ L 54, 28.2.2008, s. 1 a v dodatku EHP č. 11, 28.2.2008, s. 1. Usmernenia zodpovedajú usmerneniam o vnútroštátnej regionálnej pomoci na roky 2007 až 2013 prijatým Európskou komisiou a zverejneným v Ú. v. EÚ C 54, 4.3.2006, s. 13 (ďalej len „usmernenia o regionálnej pomoci“). Tri kraje sú regióny NUTS II. Najrýchlejšie obývaným krajom je Finnmark s hustotou obyvateľstva 1,6 obyvateľa na kilometer štvorcový.

⁽²⁰⁾ V roku 2009 dozorný úrad schválil schému pomoci pre rozvoj liniek z druhého najväčšieho mesta severného Nórska, Bodø, pozri rozhodnutie dozorného úradu č. 179/09/COL (fond rozvoja liniek v Bodø). Z fondu rozvoja liniek sa zatiaľ neudelila žiadna pomoc v rámci tejto schémy. Letecká spoločnosť Norwegian tri roky prevádzkovala linku medzi Tromsø a jedným z najväčších miest v Európe. Napriek podpore od Avinoru nebola táto linka zisková. V marci 2011 bola táto linka zrušená. Air Baltic prevádzkoval sezónnu linku medzi Tromsø a Rigou prevádzkovanú dvakrát týždenne od 1. apríla do 30. septembra. Táto linka bola zrušená v roku 2011. SAS dvakrát týždenne prevádzkuje linku medzi Tromsø a Štokholmom, a to od 1. júla do 15. augusta. Okrem toho trikrát týždenne lietajú ruské aerolinky z Tromsø do ruského Murmansk. Vzhľadom na obmedzené množstvo medzinárodných liniek možno predpokladať, že linky medzi severonórskymi letiskami a európskymi mestami sú pre leteckých dopravcov komerčne menej zaujímavé (prípád č. 632837).

⁽²¹⁾ Priame účinky sa týkajú spotreby financovanej z vlastných finančných prostriedkov turistov. Nepriame účinky sa týkajú hodnoty výdavkov na cestovný ruch v širšom zmysle, napr. dopytu po tovare a službách vo forme subdodávateľských zmlúv.

⁽²²⁾ Všetky sumy sa uvádzajú v NOK. Údaje vychádzajú zo správy *Hospodársky vplyv cestovného života v Trøndelagu a severnom Nórsku v roku 2010*, ktorú pripravili Výkonný výbor pre severné Nórsko (Landsdelutvalget) a Združenie pre nórsku pohostinnosť (NHO Reiseliv Nord-Norge).

- (17) Hotelové odvetvie v severnom Nórsku trpí problémami vyplývajúcimi z nadmernej kapacity a nízkych prevádzkových marží. Využívanie kapacít sa okrem toho počas roka výrazne mení. Výzvu pre odvetvie cestovného ruchu predstavuje množstvo sezónnych pracovných miest. Nórske orgány predpokladajú, že schéma bude viesť k zintenzívneniu cestovného ruchu v slabej sezóne a bude mať pozitívny účinok najmä na zamestnanosť v odvetví cestovného ruchu. V roku 2012 sa odhadovalo, že cestovatelia, ktorí zavítajú do severného Nórska minú v regióne 9 000 NOK (na osobu) ⁽²³⁾. Nórske orgány predpokladajú, že nízka úroveň pomoci z chartrového fondu bude viesť k vyššej sume, ktorú turisti v cieľovej oblasti schémy utratia. Ilustruje to nasledujúca tabuľka ⁽²⁴⁾.

Priemerná palubná vyťaženosť	Počet turistov v prvom roku	Pomoc z chartrového fondu	Útraty turistov	Náklady charterového fondu/útraty turistov
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⁾ Oznámenie, s. 11 (prípád č. 632837), odkazujúce na správu Ústavu pre ekonomiku dopravy (Transportøkonomisk institutt, TØI) z roku 2007 č. 941/2008 (<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2008/941-2008/941-hele%2020rapporten%20elektronisk-ny.pdf>).

⁽²⁴⁾ Nórske orgány uviedli, že tieto údaje sú len odhadmi na účely prípravy rozpočtu chartrového fondu. Pre zaokrúhlenie nie sú údaje v tabuľke presné.

2.3. Vnútroštátny právny základ opatrenia pomoci

- (18) Kapitálové injekcie krajov do chartrového fondu sa uskutočnia cez ich rozpočty. Právny základ udeľovanej pomoci budú tvoriť rozpočtové rozhodnutia prijaté krajinami ⁽²⁵⁾.
- (19) Chartrový fond bude oprávnený udeľovať pomoc na základe svojho štatútu (predpisov), štandardných dohôd uzavretých medzi chartrovým fondom a príjemcami pomoci.

2.4. Príjemcovia

- (20) Žiadateľmi o pomoc z chartrového fondu budú cestovní operátori, t. j. chartroví operátori. Všetky žiadosti do charterového fondu musia byť podporené tromi stranami:
- cestovným operátorom, ktorý je priamym príjemcom pomoci,
 - poskytovateľom cieľovej destinácie, ktorým môže byť riadiaca spoločnosť cieľovej destinácie, hotel, informačná kancelária alebo iný komerčný poskytovateľ turistických služieb; pomoc z chartrového fondu sa nebude udeľovať pre *balíky zamerané výhradne na letecko*; musí sa preukázať, že cestovný balík obsahuje *zabezpečenie pozemného cestovania* v cieľovej oblasti schémy v hodnote minimálne 800 NOK na turistu,
 - leteckou spoločnosťou, ktorá musí stanoviť všetky náklady, termíny, pokuty, povinnosti a zodpovednosť platné pre charterové série.
- (21) Schvaľovacia skupina charterového fondu môže žiadosť zamietnuť, ak:
- boli dosiahnuté obmedzenia fondu stanovené predstavenstvom chartrového fondu na predmetné obdobie,
 - ktorýkoľvek pomocný partner príjemcu nedokáže dosiahnuť očakávaný komerčný výkon opísaný v žiadosti,
 - je žiadosť neúplná alebo nezodpovedá zverejneným usmerneniam chartrového fondu.
- (22) Z chartrového fondu sa bude udeľovať pomoc cestovným operátorom prevádzkujúcim letecké chartrové linky do severného Nórska. Títo operátori môžu mať sídlo v severnom Nórsku aj mimo neho alebo v krajinách EHP aj mimo nich.

2.5. Intenzita pomoci, oprávnené náklady, kumulácia s inými schémami

- (23) Pomoc bude mať formu platby maximálne do výšky 25 % celkových chartrových nákladov a bude obmedzená výlučne na chartrové náklady, (t. j. finančné povinnosti v rámci zmluvy medzi turistickým operátorom a leteckou spoločnosťou). Ďalšie náklady, ktoré nesú cestovní operátori, nepredstavujú oprávnené náklady v rámci tejto schémy.
- (24) Pomoc sa vypočíta podľa *priemernej palubnej vyťaženia* letov prevádzkovaných v rámci chartrových sérií, od ktorých sa odpočítajú prázdne lety ⁽²⁶⁾. Palubná vyťaženosť sa určuje na základe skutočného počtu odlietajúcich pasažierov, ktorý sa vydelením maximálnou kapacitou miest v lietadle. Údaje o pasažieroch budú vychádzať z oficiálnych údajov zaznamenaných nóorskymi leteckými orgánmi. Prázdne lety sa pri výpočte priemernej palubnej vyťaženia nezohľadnia, započítajú sa však do výpočtu celkových oprávnených nákladov na chartrové série.

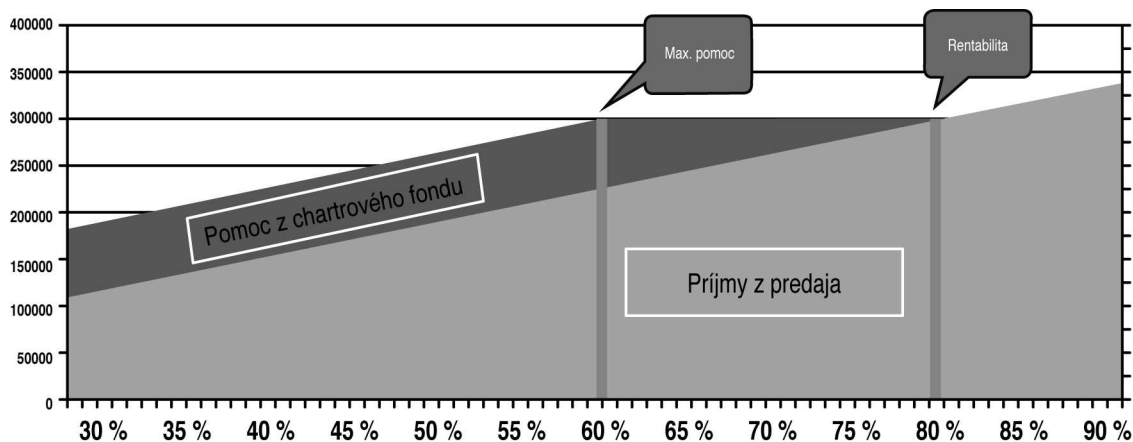
⁽²⁵⁾ Je možné, že nórsky štát môže poskytnúť určité finančné prostriedky cez štátny rozpočet.

⁽²⁶⁾ *Prázdne lety* sú lety prevádzkované s cieľom umiestniť lietadlo na začiatok alebo koniec charterovej série. Prázdny bude let vracajúci sa pri prvom odlete a let, ktorý má vyzdvihnúť posledných pasažierov. Prázdne lety predstavujú pre charterové série podstatné náklady.

- (25) Cestovní operátori budú musieť stanoviť hranicu rentability na 80 % palubnej vyťaženia⁽²⁷⁾. Ak predaj dosiahne palubnú vyťaženosť maximálne 60 %, z chartrového fondu sa cestovným operátorom uhradí iba 25 % chartrových nákladov, čo je maximálna úroveň intenzity pomoci. Maximálna podpora (25 %) sa preto bude vyplácať v prípade palubnej vyťaženia vo výške 60 % alebo menej. V prípade dosiahnutia palubnej vyťaženia na úrovni 80 % sa pomoc zníži na nulu. Je to znázornené v nasledujúcej tabuľke⁽²⁸⁾.

Palubná vyťaženosť	Výnosy z predaja (NOK)	Pomoc z charterového fondu (NOK)
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) Ak lietadlo prevádzkované v rámci chartrovej série dosiahne palubnú vyťaženosť od 60 % do 80 %, príspevok vyplatený z chartrového fondu pokryje straty, ktoré vznikli cestovnému operátorovi v súvislosti s chartrovou sériou. Na nasledujúcom obrázku je zobrazené fungovanie chartrového fondu⁽²⁹⁾.



- (27) Ako je uvedené na obrázku vyššie, ak sa lety prevádzkujú s palubnou vyťaženosťou menšou ako 60 %, cestovný operátor príde o peniaze, pretože kombinácia príjmov z predaja a intenzity pomoci vo výške 25 % nebude stačiť na dosiahnutie rentability. Finančná pomoc udelená z chartrového fondu pokryje straty cestovného operátora len vtedy, ak palubná vyťaženosť dosiahne úroveň 60 % až 80 %.
- (28) Pomoc sa z chartrového fondu vypláca cestovným operátorom po dokončení chartrovej série do severného Nórska a potom, ako schvaľovacia skupina chartrového fondu vyhodnotí a potvrdí, že všetky kritériá na udelenie pomoci boli splnené.

⁽²⁷⁾ Palubná vyťaženosť na úrovni 80 % sa považuje za štandard rentability v odvetví.

⁽²⁸⁾ Tabuľku pripravil chartrový fond a obsahuje príklad postup fungovania schémy pri letoch z Londýna do severného Nórska Boeingom 737-800. Odhaduje sa, že čisté náklady uvádzané leteckou spoločnosťou cestovnému operátorovi budú 300 000 NOK na jednu letovú rotáciu. 149 osôb si musí zakúpiť lístok, aby sa dosiahla rentabilnosť (80 % kapacity lietadla, ktorá je 186 osôb).

⁽²⁹⁾ Údaje pripravil chartrový fond na ilustračné účely (prípád č. 6 32837).

- (29) Pomoc v rámci chartrového fondu môže byť kumulovaná s inými formami pomoci. Financovanie tých istých oprávnených nákladov v rámci ďalších schém bude koordinovať chartrový fond, pričom sa neprekročia stropy pre pomoc uvedené v platných usmerneniach. Prevádzková pomoc v rámci chartrového fondu sa nemôže kombinovať s podporou *de minimis* pri tých istých oprávnených výdavkoch s cieľom obísť maximálnu intenzitu pomoci, ktorá je stanovená v usmerneniach o regionálnej pomoci.

2.6. Monitorovanie a reklama

- (30) Chartrový fond bude zverejnený na novej podstránke internetovej stránky spoločnosti Avinor AS ⁽³⁰⁾ a na stránke www.visitnorthernorway.com.
- (31) Chartrový fond zabezpečí každoročné zverejňovanie zoznamu cestovných operátorov prijímajúcich pomoc a v každom prípade uvedie zdroj verejného financovania, prijímajúcu spoločnosť, objem vyplatenej pomoci a príslušný počet pasažierov.
- (32) Ak cestovný operátor nespĺňa kritériá stanovené chartrovým fondom na poskytnutie pomoci, uplatní sa sankčný mechanizmus.

2.7. Rozpočet a trvanie

- (33) Rozpočet chartrového fondu na prvé tri roky prevádzky dosiahne výšku 30 mil. NOK. Potom sa v prípade potreby poskytne ďalší kapitál. Maximálna kapitálová základňa neprevýši 30 mil. NOK. Maximálna možná pomoc z chartrového fondu bude vo výške 15 mil. NOK ročne (absolútny strop pomoci). Odhaduje sa však, že výška poskytnutej pomoci z chartrového fondu bude výrazne pod úrovňou 10 mil. NOK ročne.
- (34) Nórske orgány uviedli, že chartrový fond bude existovať 10 rokov.

2.8. Dôvody na začatie konania vo veci formálneho zisťovania

- (35) Na základe informácií predložených nóorskymi orgánmi sa dozorný úrad domnieva, že podmienky stanovené v článku 61 ods. 1 Dohody o EHP sú splnené a že oznámená schéma znamená štátnu pomoc. V rozhodnutí dozorného úradu (č. 246/12/COL) dozorný úrad vyjadril pochybnosti, či schéma spĺňa ustanovenia článku 61 ods. 3 Dohody o EHP v súvislosti s požiadavkami stanovenými v usmerneniach dozorného úradu o regionálnej pomoci. Pochybnosti sa týkali najmä toho, či sa prevádzková pomoc môže udeľovať priamym príjmom so sídlom mimo regiónu severného Nórska.

3. Pripomienky tretích strán

- (36) Dozorný úrad prijal pripomienky ôsmich zainteresovaných tretích strán, pričom sedem z nich bolo v prospech chartrového fondu: Innovative Experiences ⁽³¹⁾, NHO Reiseliv ⁽³²⁾, Avinor, VinterTroms AS ⁽³³⁾, Northern Norway Tourist Board Ltd, reťazce hotelov Rica Hotels a Thon Hotels a Voigt Travel b.v., a jedna v jeho neprospech: NHO Luftfart ⁽³⁴⁾.

⁽³⁰⁾ Avinor AS je štátny podnik, ktorý prevádzkuje väčšinu civilných letísk v Nórsku.

⁽³¹⁾ Innovative Experiences zastupuje 33 skúsených cestovných kancelárií v severnom Nórsku.

⁽³²⁾ NHO Reiseliv (Združenie pre nórsku pohostinnosť) zastupuje viac než 2 500 spoločností zamestnávajúcich približne 55 000 ľudí. Severonórska pobočka NHO Reiseliv má 400 členov.

⁽³³⁾ VinterTroms AS je vo vlastníctve šiestich cestovných kancelárií v severnom Nórsku.

⁽³⁴⁾ NHO Luftfart zastupuje spoločnosti v leteckom sektore v Nórsku a ďalšie zainteresované spoločnosti.

(37) Všetky tretie strany *podporujúce* chartrový fond podporujú chartrový fond veľmi výrazne a tvrdia, že má obrovský význam pre rozvoj regiónu severného Nórska a pre severné Nórsko ako turistickú destináciu. Niektoré z pripomienok predložených dozornému úradu:

- Cieľom rozvinúť celoročný ziskový cestovný ruch v severnom Nórsku vychádzajúci zo skúseností je životne dôležitým prístup k dôležitým medzinárodným cieľovým skupinám. Veľmi dôležitý je nárast hostí v zimnom období a viac priamych chartrových letov tento rozvoj podporí. Krátke dovolenky alebo návštevy autom do severného Nórska, ako aj využitie autobusov či vlakov mimo letnej sezóny, si cieľové skupiny nevyberú. Severné Nórsko potrebuje viac celoročných prevádzok s cieľom zabezpečiť kompetentných zamestnancov pre cestovný ruch a udržať životaschopný a príťažlivý región v nadchádzajúcich rokoch. Medzi obyvateľnosťou regiónu, jeho príťažlivosťou ako miesta pre život a severným Nórskom ako udržateľným a autentickým regiónom pre celoročný cestovný ruch existuje silná súvislosť.
- Severnému Nórsku hrozí vyludnenie. S výnimkou mesta Tromsø majú všetky letiská regiónu dostatočnú terminálovú kapacitu, ktorú možno využívať na medzinárodné lety, čo bude pre región prospešné. Oznámené opatrenie premení letiská Avinoru v severnom Nórsku na miestne brány cestovného ruchu. Tým sa umožní vytvorenie ďalších pracovných miest v oblasti a rozvoj cestovného ruchu tak bude výrazne pozitívne vplývať na región.
- Osobitnou výzvou pre cestovný ruch v severnom Nórsku je spôsob celoročného prevádzkovania a zabezpečenie dostatočnej zákazníckej základne počas zimných mesiacov, aby bol udržateľný a ziskový.
- Pre rozvoj zimnej turistiky v severnom Nórsku sú chartrové lety prioritou. Chartrový fond bude pre rozvoj ziskovej zimnej dopravy a celoročných pracovných miest v odvetví cestovného ruchu v regióne najdôležitejší.
- Zámerom spoločnosti Northern Norway Tourist Board Ltd je zvýšiť počet návštevníkov v oblasti do roku 2018 o takmer 100 %, a z 2,9 milióna na 5 miliónov. Na dosiahnutie tohto cieľa sú chartrové lety mimoriadne dôležité a podľa cestovných operátorov predstavujú jediný spôsob, ako tieto destinácie sprístupniť.
- Pre cestovných operátorov je výzvou riziko neúspechu, pretože severné Nórsko je nová destinácia a mnohí z nich už podobné produkty na konkurenčných trhoch predávajú. Naplnenie chartrových letov a dosiahnutie ziskovosti prevádzky pri správnej cene nie je preto ľahké.
- Skutočnosť, že v posledných rokoch sa výrazne znížil počet chartrových autobusových liniek z Európy do severného Nórska, znamená, že je potrebné tento druh dopravy nahradiť novým druhom, napríklad chartrovými letmi.
- Chartrové lety sa prevádzkujú z letiska vyhovujúceho zákazníčkovi na jednej strane priamo do vybratej destinácie, čím sa zabráni zbytočnému čakaniu, meškaniu, nákladom a strate energie spôsobených tranzitom medzi rôznymi pravidelnými letmi.
- Chartrová prevádzka je prevádzkou s vysokým rizikom, keďže podmienky rušenia letov nie sú v súlade so správaním zákazníkov pri objednávaní letov. Podnet, ktorým sa znížia riziká, môže podporiť dopravu do relatívne nových (zimných) destinácií (severné Nórsko).
- Príprava a predaj zájazdov do severného Nórska na základe bežných plánovaných liniek v Nórsku vôbec nepripadá do úvahy. Balíky obsahujúce dopravu pravidelnými letmi sú úplne iné produkty a predstavujú vstup do úplne iného trhového segmentu.

(38) Súhrn najdôležitejších pripomienok tretej strany vyjadrujúcej *nesúhlas* v charterovom fonde sa uvádza nižšie ⁽³⁵⁾:

- Nie je pravdou, že v posledných rokoch sa prevádzkovalo len niekoľko neúspešných liniek. Spoločnosť SAS napríklad veľa rokov prevádzkovala chartrové linky z miest Tromsø, Evenes a Bodø do niekoľkých destinácií v Európe s pravidelným ročným nárastom v posledných rokoch. Tieto linky je teda možné prevádzkovať aj komerčne.

⁽³⁵⁾ NHO Luftfart (prípád č. 650733) (neoficiálny preklad z nórciny do angličtiny).

- Je zavádzajúce tvrdiť, že cestovní operátori preberajú v prípade chartrových letov najväčšie riziká. Spoločnosť SAS napríklad ponúka bežnú zmluvu, ktorá umožňuje zrušenie bez mimoriadnych nákladov do 60 dní pred odletom. Zrušenie po tomto termíne je spoplatnené.
- Nórsky systém leteckých liniek vychádza zo zásady uzlov. Letisko Oslo Lufthavn Gardermoen slúži ako prirodzený bod pre všetku dopravu v Nórsku a je základňou rozvoja silného domáceho systému leteckej dopravy. Preto existuje priame konkurenčné prepojenie medzi dnešnými leteckými linkami zo/do severného Nórska a novými chartrovými linkami, ktoré budú dotované z chartrového fondu. Bežnými leteckými linkami cestuje do severného Nórska značný počet medzinárodných pasažierov.
- Schéma bude mať tiež priamy hospodársky vplyv na spoločnosti prevádzkujúce bežné pravidelné lety.
- Schéma bude rozlišovať medzi chartrovými letmi oprávnenými na poskytnutie pomoci a možnými novými bežnými leteckými linkami zo zahraničia priamo do severného Nórska. Štátna pomoc pre chartrové lety zabráni vytváraniu nových bežných liniek a bude porušovať základnú zásadu rovnakých podmienok hospodárskej súťaže.
- Medzikontinentálne lety na dosiahnutie ziskovosti bežne vyžadujú palubnú vyťaženosť vyššiu než 80 %. Na zabezpečenie dobrej ponuky leteckej dopravy do Nórska z európskych destinácií je rozhodujúca poloha letískových základní. Na pritiaženie britských turistov priamo do menších destinácií v severnom Nórsku bude napríklad významnú konkurenčnú výhodu predstavovať základňa v Spojenom kráľovstve. Schéma bude preto v skutočnosti podporovať zahraničných leteckých dopravcov.
- Nórske orgány môžu podľa nariadenia č. 1008/2008 ⁽³⁶⁾ bez akýchkoľvek komplikácií kúpiť linky leteckej dopravy.

4. Pripomienky nórskych orgánov

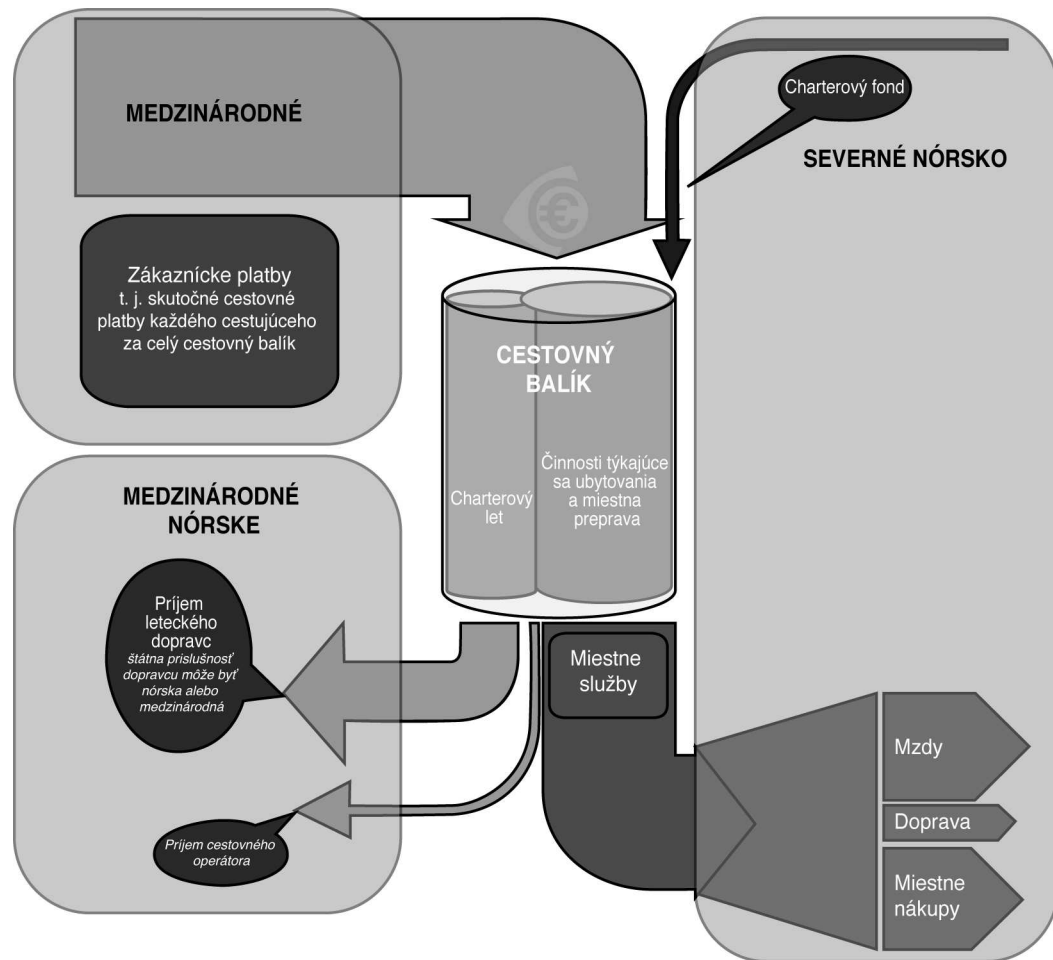
- (39) Nórske orgány predložili svoje pripomienky k rozhodnutiu č. 246/12/COL listom z 27. augusta 2012 ⁽³⁷⁾ a svoje stanoviská k pripomienkam tretích strán listami z 15. novembra 2012 a 23. apríla 2013 ⁽³⁸⁾.
- (40) Väčšina arktických oblastí vrátane severných častí Nórska trpí problémami s nízkou úrovňou diverzifikácie miestnych odvetví, ako aj problémami vyplývajúcimi z odľahlosti, veľkých vnútorných a vonkajších vzdialeností a nepriaznivých poveternostných podmienok. Účelom chartrového fondu je prispievať k diverzifikácii odvetví v oblasti, vytváraní pracovných miest v sektore cestovného ruchu a súvisiacich sektoroch. Kraje sú presvedčené, že chartrový fond bude významným nástrojom, prostredníctvom ktorého sa spomalí vyludňovanie oblasti.
- (41) Udeľovanie pomoci podniku so sídlom mimo príslušnej oblasti je plne v súlade s usmerneniami o regionálnej pomoci, pokiaľ sa zamýšľaný účinok pomoci premietne do regiónu oprávneného na získanie regionálnej pomoci. Chartrový fond má pomôcť trom krajom severného Nórska.
- (42) Usmernenia o regionálnej pomoci a usmernenia o financovaní letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk neobsahujú žiadne obmedzenia, ktoré by sa týkali udeľovania prevádzkovej pomoci na základe sídla príjemcu, za predpokladu, že zamýšľaný účinok sa premietne do príslušného regiónu. Okrem toho, postup Komisie EÚ a dozorného úradu podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ a článku 61 ods. 3 písm. c) EHP týkajúcich sa prevádzkovej pomoci a pomoci na začatie činnosti regionálnych letísk umožňuje poskytovať prevádzkovú pomoc bez obmedzenia z dôvodu sídla príjemcu.
- (43) Vzťah medzi pomocou a cieľovou oblasťou je jednoznačný. Na nasledujúcom obrázku sa zobrazuje, ako chartrový fond plánuje pozitívne ovplyvniť severné Nórsko ⁽³⁹⁾.

⁽³⁶⁾ Nariadenie (ES) č. 1008/2008 z 24.9.2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3). Začlenené do Dohody o EHP v prílohe XIII bode 64a.

⁽³⁷⁾ Prípady č. 644991.

⁽³⁸⁾ Prípady č. 653590/653595 a prípad č. 669821.

⁽³⁹⁾ Údaje pripravil charterový fond na ilustračné účely (prípady č. 644991).



- (44) Vytvorená hospodárska činnosť bude mať niekoľko účinkov. Letecká spoločnosť bude mať príjem od chartrového prevádzkovateľa za použitie lietadla na chartrové lety. Cestovný operátor bude mať príjem z chartrových letov. Hlavným vplyvom je účinok na hospodárstvo severného Nórska, ako to zobrazujú šípky v pravom dolnom rohu na obrázku vyššie. Charterový fond neobsahuje žiadne obmedzenia, ktoré by sa týkali sídla cestovného operátora prenajímajúceho lietadlo na chartrové lety, ale cestovný operátor získa pomoc len vtedy, ak prevádzkuje sériu chartrových letov na regionálne letiská v severnom Nórsku.
- (45) Schéma je potrebná aj správna ⁽⁴⁰⁾.
- (46) Kraje sú presvedčené, že charterový fond je zlučiteľný s usmerneniami o regionálnej pomoci. Ak by dozorný úrad nesúhlasil, kraje tvrdia, že schéma je aj napriek tomu zlučiteľná s Dohodou o EHP, a to buď na základe usmernení o financovaní letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk, alebo priamo na základe článku 61 ods. 3 písm. c) Dohody o EHP.
- (47) Pokiaľ ide o pripomienky tretích strán, nórske orgány osobitne pripomienkovali zistenia organizácie NHO Luftfart ⁽⁴¹⁾. Nórske orgány sa domnievajú, že niektoré z týchto zistení sa opierajú o rozdielnu interpretáciu skutočností.
- Kraje nikdy nediskutovali o existencii chartrových letov zo severného Nórska do dovolenkových destinácií v južnej Európe. Toto je však úplne iný trh. Príslušným trhom v tomto prípade je ponuka a dopyt po chartrových letoch do severného Nórska.
 - Kraje nemajú žiadnu vedomosť o zmluvách, ktoré by ponúkali výhodné rušenie termínov, ako to tvrdí NHO Luftfart. Ostatní operátori a agenti v odvetví uvádzajú, že bežným termínom v zmluvách o chartrových letoch je nenávratná záloha vo výške 5 – 10 % alebo 5 – 10 % poplatok za zrušenie. V každom prípade, 60-dňová lehota na bezplatné zrušenie napriek tomu vystavuje cestovných operátorov veľkému riziku, keďže vo všeobecnosti panuje trend neskorého objednávanía.

⁽⁴⁰⁾ Pozri oddiel 3.3 v časti II nižšie.

⁽⁴¹⁾ List nórskych orgánov z 15. 11. 2012 (prípady č. 653590/653595).

- Kraje si nie sú isté, či je argument NHO Luftfart týkajúci sa vybudovaného systému uzlov v Nórsku relevantný. Zámerom chartrového fondu je podnietiť vytvorenie nových liniek, a nie obmedziť už existujúce linky. Nové medzinárodné linky podpora rozvoj cestovného ruchu, budovanie novej infraštruktúry a udržateľnosť odvetvia cestovného ruchu a zamestnanosti. Kraje sú presvedčené, že sa tým podporí väčší dopyt po pravidelných službách z Osla do severného Nórska. Medzinárodné chartrové lety a domáce lety z Osla predstavujú doplnkové služby. Nárast počtu chartrových letov zo zahraničia neohrozí nórsky systém leteckých liniek. Okrem toho, významný podiel ciest do severného Nórska tvoria pracovné cesty, čo je segment, ktorý táto schéma nemôže žiadnym spôsobom ovplyvniť.
- Vplyv na hospodársku súťaž v oblasti pravidelných letov NHO Luftfart zrejme preceňuje. Iné linky predstavujú iné trhy. Pravidelné a nepravidelné lety okrem toho tiež tvoria rôzne trhy.
- Len ťažko môžeme oznámené opatrenie považovať za diskriminačné. Nové pravidelné linky dostávajú podporu opakovane, a to v objeme, ktorý do veľkej miery presahuje prostriedky rozdeľované prostredníctvom chartrového fondu.
- Neexistuje tu žiadny mechanizmus, ako by mohol charerový fond diskriminovať nórske prepravcov. Nórski pravidelní leteckí prepravcovia nemajú svoje základne len v Nórsku, ako tvrdí NHO Luftfart.
- Pokiaľ ide o možnosť obstarávania leteckých dopravných služieb na neziskových linkách podľa nariadenia č. 1008/2008, kraje túto pripomienku nepovažujú za relevantnú.

II. POSÚDENIE

1. Existencia štátnej pomoci

1.1. Štátna pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP

(48) Článok 61 ods. 1 Dohody o EHP uvádza:

„Ak nie je touto dohodou ustanovené inak, pomoc poskytovaná členskými štátmi ES, štátmi EZVO alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s fungovaním tejto dohody, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi zmluvnými stranami.“

1.2. Existencia štátnych prostriedkov

(49) Opatrenie pomoci musí byť poskytnuté štátom alebo zo štátnych prostriedkov.

(50) Nórske orgány informovali, že chartrový fond bude pravdepodobne financovaný priamo z rozpočtov troch krajov (nemožno vylúčiť, že bude dostávať financie aj priamo od nórskeho štátu).

(51) Na základe toho sa dozorný úrad domnieva, že táto podmienka je splnená, keďže schéma bude financovaná buď z rozpočtov krajov alebo štátu ⁽⁴²⁾.

1.3. Uprednostňovanie niektorých podnikov alebo produkcie niektorých tovarov

(52) Po prvé, opatrenie pomoci musí príjmom poskytovať výhodu, ktorá ich odbremení od poplatkov, ktoré by za normálnych okolností zaťažovali ich rozpočet.

⁽⁴²⁾ Nórske orgány uviedli aj skutočnosť, že charterový fond môže byť niekedy v budúcnosti spolufinancovaný súkromnými podnikmi. Pri posúdení realizovanom dozorným orgánom sa táto možnosť neskúmala, pretože je relatívne neistá.

- (53) Cestovní operátori využívajúci výhody schémy dostanú priamu dotáciu, ktorou sa znížia ich chartrové náklady na danú chartrovú sériu. Poskytovatelia služieb so sídlom v troch krajoch profitujúci zo zvýšenia počtu turistov v regióne budú využívať výhody schémy nepriamo.
- (54) Po druhé, opatrenie pomoci musí byť selektívne v tom, že uprednostní niektoré podniky alebo produkciu niektorých tovarov.
- (55) Priamy prospech zo schémy budú mať len cestovní operátori prevádzkujúci chartrové lety do severného Nórska. Podobne budú nepriamo profitovať zo schémy len operátori (poskytovatelia služieb) so sídlom v troch krajoch.
- (56) Dozorný úrad sa preto domnieva, že opatrenie je selektívne.

1.4. Narušenie hospodárskej súťaže

- (57) Štátnej pomoci sa týka článok 61 ods. 1 Dohody o EHP, a to v súvislosti, ak naruša a hrozí narušením hospodárskej súťaže a ovplyvnením obchodu medzi zmluvnými stranami Dohody o EHP. Na uplatnenie článku 61 ods. 1 Dohody o EHP stačí, ak pomoc hrozí narušením hospodárskej súťaže poskytnutím selektívnej výhody. Pomoc sa považuje za narušajúcu hospodársku súťaž vtedy, keď sa poskytuje podniku, ktorý vykonáva činnosti v konkurencii s inými podnikmi.
- (58) Príjemcami priamej pomoci zo schémy sú cestovní operátori využívajúci chartrové lietadlo na lety do severného Nórska (neplánované lety). Cestovní operátori sú aktívni v niekoľkých krajinách a v sektore, pre ktorý je typická silná hospodárska súťaž. Nepriamymi príjemcami schémy sú poskytovatelia služieb v odvetví cestovného ruchu v severnom Nórsku, ktorí budú využívať výhody pomoci v podobe zvýšenia dopytu zo strany zahraničných turistov. Pomoc môže turistov viesť k tomu, aby si namiesto cesty do dovolenkových destinácií v iných krajinách vybrali cestu do severného Nórska. Narušenie hospodárskej súťaže sa nevyskytuje len na úrovni cestovných operátorov, ale pravdepodobne aj na úrovni poskytovateľov turistických služieb. Okrem toho, letiská súťažia na medzinárodnej úrovni o prítiahnutie nových letov a nových liniek. Pomoc by preto mohla viesť k narušeniu hospodárskej súťaže medzi letiskami.
- (59) Dozorný úrad zastáva názor, že schéma môže posilniť postavenie operátorov priamo alebo nepriamo využívajúcich výhody schémy v porovnaní s konkurentmi, ktorí podobnú výhodu nevyužívajú. Každá pomoc pridelená v rámci schémy sa preto môže považovať za narušajúcu alebo hroziacu narušením hospodárskej súťaže.

1.5. Vplyv na obchod medzi zmluvnými stranami

- (60) Štátna pomoc konkrétnym podnikom sa považuje za pomoc ovplyvňujúcu obchod medzi zmluvnými stranami Dohody o EHP, ak príjemca vykonáva hospodársku činnosť zahŕňajúcu obchod medzi zmluvnými stranami. Pomoc sa bude poskytovať cestovným operátorom ponúkajúcim dovolenkové balíky, ktoré privádzajú turistov zo zahraničia do Nórska. Podľa definície ide o cezhraničnú činnosť. Okrem toho, odvetvie cestovného ruchu v severnom Nórsku, ktoré bude nepriamo zo schémy profitovať, súťaží s odvetvím cestovného ruchu v iných krajinách EHP.
- (61) Štátne financovanie v rámci oznámeného opatrenia preto ovplyvní obchod medzi zmluvnými stranami Dohody o EHP.

1.6. Záver

- (62) Dozorný úrad sa domnieva, že všetky podmienky stanovené v článku 61 ods. 1 Dohody o EHP sú splnené a oznámená schéma preto obsahuje štátnu pomoc. Štátna pomoc je zlučiteľná s fungovaním Dohody o EHP iba vtedy, ak spĺňa podmienky niektorej z odchýlok uvedených v článku 61 ods. 3 Dohody o EHP.

2. Procesné požiadavky

- (63) Opatrenie pomoci predpokladané v schéme sa považuje za prevádzkovú pomoc. V usmerneniach o regionálnej pomoci sa stanovuje, že „schémy prevádzkovej pomoci nepatria do máp regionálnej pomoci a posudzujú sa jednotlivo na základe oznámenia príslušného štátu EZVO podľa článku 1 ods. 3 z časti I protokolu 3 k Dohode o dozore a súde“⁽⁴³⁾.
- (64) Podľa článku 1 ods. 3 časti I protokolu 3 „je dozorný úrad EZVO informovaný v dostatočnom časovom predstihu, ktorý mu umožní predložiť svoje pripomienky k všetkým plánom o poskytnutí alebo zmene pomoci. [...] Príslušný štát nezačne uplatňovať navrhované opatrenia, kým sa v procese nedospeje k záverečnému rozhodnutiu“.
- (65) Predložením oznámenia z 2. mája 2012 týkajúceho sa chartrového fondu⁽⁴⁴⁾ nórske orgány splnili oznamovaciu požiadavku stanovenú v článku 1 ods. 3 časti I protokolu 3.
- (66) Neimplementovaním oznámenej schémy nórske orgány splnili povinnosť pozastavenia výkonu stanovenú v článku 3 časti II protokolu 3.
- (67) Ako sa vyžaduje podľa formálneho postupu, dozorný úrad preskúmal pripomienky nórskeho orgánov a pripomienky tretích strán.

3. Zlučiteľnosť pomoci

3.1. Posúdenie opatrenia pomoci podľa článku 61 ods. 3 Dohody o EHP v spojení s usmerneniami o regionálnej pomoci

- (68) Na základe odchýlky z článku 61 ods. 3 písm. c) Dohody o EHP sa môže za zlučiteľné s fungovaním Dohody o EHP považovať:

„pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom“.

- (69) Z hľadiska posudzovania zlučiteľnosti pomoci, ako už bolo uvedené, táto pomoc predstavuje prevádzkovú pomoc. Prevádzková pomoc oslobodzuje podnik od nákladov, ktoré by musel bežne znášať počas každodenného riadenia alebo bežných činností⁽⁴⁵⁾. Prevádzková pomoc je zvyčajne zakázaná.
- (70) V usmerneniach o regionálnej pomoci sa uvádza, že:

„na základe článku 61 ods. 3 písm. a) a článku 31 ods. 3 písm. c) Dohody o EHP sa môže štátna pomoc na podporu hospodárskeho rozvoja určitých znevýhodnených oblastí v rámci EHP považovať za zlučiteľnú s fungovaním Dohody o EHP. Tento druh štátnej pomoci je známy ako vnútroštátna regionálna pomoc. Vnútroštátna regionálna pomoc pozostáva z pomoci na investovanie poskytovanej veľkým spoločnostiam alebo za určitých obmedzených okolností z prevádzkovej pomoci, za predpokladu, že obe sú zamerané na osobitné regióny s cieľom vyrovnáť regionálne rozdiely“ (pridané zvýraznenie)⁽⁴⁶⁾.

- (71) V usmerneniach sa takisto stanovuje:

„Odchylné od predchádzajúceho odseku môže byť prevádzková pomoc, ktorá nie je progresívne znižovaná ani časovo obmedzená, schválená iba v najmenej obývaných regiónoch, a to za predpokladu, že je zameraná na zabránenie vyludňovaniu alebo zníženie miery pokračujúceho vyludňovania týchto regiónov⁽⁴⁷⁾. Najmenej obývané regióny predstavujú regióny na úrovni NUTS II (alebo k nim patria) v prípade Nórska a na úrovni NUTS IV v prípade Islandu s hustotou obyvateľstva 8 obyvateľov na km² alebo menej a rozširujú sa aj na susedné a priľahlé menšie oblasti spĺňajúce rovnaké kritérium hustoty obyvateľstva“ (pridaný dôraz)⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴³⁾ Usmernenia o regionálnej pomoci v odseku 81.

⁽⁴⁴⁾ Prípady č. 632837 a 322824.

⁽⁴⁵⁾ Pozri vec T-348/04 *SIDE/Komisia*, Zb. 2008, s. II-625, bod 99, vec T-162/06 *Kronoply GmbH/Komisia*, Zb. 2009, s. II-1, bod 75.

⁽⁴⁶⁾ Usmernenia o regionálnej pomoci v odseku 1.

⁽⁴⁷⁾ Dokázať, že navrhovaná pomoc je potrebná a vhodná na zabránenie vyludňovaniu alebo zníženie miery pokračujúceho vyludňovania, je úlohou štátu EZVO (pozri usmernenia o regionálnej pomoci v poznámke pod čiarou č. 65).

⁽⁴⁸⁾ Usmernenia o regionálnej pomoci v odseku 69.

3.2. Pomoc môže byť povolená len v najmenej obývaných regiónoch

3.2.1. Tri kraje patria k najmenej obývaným regiónom

- (72) Ako sa uvádza v usmerneniach o regionálnej pomoci, prevádzková pomoc, ktorá sa progresívne znižuje a je časovo obmedzená, môže byť schválená len v najmenej obývaných regiónoch za predpokladu, že je zameraná na zabránenie vyludňovaniu alebo na zníženie miery pokračujúceho vyludňovania týchto regiónov. Najmenej obývané regióny sú regióny s hustotou obyvateľstva 8 obyvateľov alebo menej na jeden kilometer štvorcový ⁽⁴⁹⁾.
- (73) Tri kraje majú hustotu obyvateľstva 4,2 obyvateľa na kilometer štvorcový. Tým spĺňajú podmienky stanovené v usmerneniach o regionálnej pomoci na využívanie výhod flexibilnejšieho posudzovania zlučiteľnosti opatrenia prevádzkovej pomoci.

3.2.2. Priami príjemcovia schémy nemusia mať sídlo v najmenej obývaných regiónoch – prepojenie medzi opatrením pomoci a regionálnym rozvojom severného Nórska

- (74) Pomoc ako taká sa vyplatí cestovným operátorom, ktorí môžu mať sídlo mimo Nórska/EHP. Priamy príjemca pomoci preto nemusí mať sídlo v najmenej obývaných regiónoch.
- (75) Vo svojom rozhodnutí o otvorení prípadu dozorný úrad vyjadril pochybnosti, či schému udeľujúcu prevádzkovú pomoc príjemcom pomoci, ktorí môžu sídlieť mimo najmenej obývaných regiónov, možno považovať za zlučiteľnú s usmerneniami o regionálnej pomoci. Dozorný úrad vyjadril pochybnosti, či nepriame zameranie schémy na podniky v príslušnom regióne predstavuje dostatočne silné prepojenie na regionálny rozvoj danej oblasti.
- (76) Nórske orgány argumentujú, že prepojenie medzi pomocou cestovnému operátorovi a regionálnym rozvojom severného Nórska je dostatočné z týchto dôvodov:
- schéma sa bude uplatňovať výlučne na chartrové lety do severného Nórska,
 - nárok na pomoc v rámci schémy budú mať len balíky obsahujúce *zabezpečenie pozemného cestovania*,
 - pomoc sa bude vyplácať z chartrového fondu cestovným operátorom po uskutočnení letov do cieľovej oblasti.
- (77) Dozorný úrad poznamenáva, že cestovný operátor dostane pomoc len vtedy, ak prevádzkuje chartrovú sériu na regionálne letisko v severnom Nórsku. Pomoc sa neposkytne za dopravu turistov využívajúcich charerové lety mimo tohto regiónu. Je jednoznačné, že cieľovou oblasťou schémy je severné Nórsko, patriace k najmenej obývaným oblastiam Nórska. Dozorný úrad upozorňuje aj na požiadavku, aby sa schéma uplatňovala iba na balíky obsahujúce *zabezpečenie pozemného cestovania* v tomto regióne. Znamená to, že schéma môže priamo ovplyvňovať región tým, že do neho prepraví turistov, ktorí by inak do tohto regiónu neprišli. *Zabezpečenie pozemného cestovania* má zaistiť, aby turisti počas dovolenky v severnom Nórsku zostali v danom regióne. *Zabezpečenie pozemného cestovania* musí mať podľa schémy hodnotu minimálne 800 NOK na turistu. Pomoc sa z chartrového fondu poskytne až po uskutočnení charterovej série a po preukázaní splnenia kritérií na udelenie pomoci. Jedným z kritérií na udelenie pomoci je aj to, že žiadosť o pomoc musí podporiť cieľový poskytovateľ turistických služieb. Pomoc sa nebude udeľovať pre *balíky zamerané výhradne na letectvo*. Poskytovatelia služieb so sídlom v troch krajoch budú profitovať zo zvýšenia počtu turistov a z následného nárastu dopytu po ich službách, a tak využívať výhody schémy nepriamo. V tabuľkách v oddiele 2.2 v časti I vyššie o útratách turistov v regióne sa zobrazuje, že nárast počtu turistov bude mať priamy hospodársky vplyv na cestovný ruch v regióne. Dozorný úrad považuje za pravdepodobné, že hlavné hospodárske vplyvy schémy sa prejavia v cieľovej oblasti schémy.

⁽⁴⁹⁾ Usmernenia o regionálnej pomoci v odseku 22 písm. a).

- (78) Dozorný úrad takisto poznamenáva, že Komisia EÚ schválila poskytnutie regionálnej pomoci pre príjemcov so sídlom mimo regiónov, ktorí sú oprávnení na regionálnu pomoc. Vo svojom rozhodnutí týkajúcom sa Talianska (Sicílie) napríklad Komisia uvádza, že dotácie pokrývajúce náklady a zamerané na podporu turistickú prepravu chartrovými letmi sú zlučiteľné s článkom 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ. Dotácie boli určené pre cestovných operátorov, ktorí si najímali lietadlo na prepravu turistov na Sicíliu. Za zlučiteľné boli označené aj dotácie na úhradu prepravných nákladov na Sicíliu poskytované talianskym a zahraničným cestovným kanceláriám na prepravu turistov v rámci plných balíkov a na prepravu turistov po železnici alebo po mori ⁽⁵⁰⁾.
- (79) Vzhľadom na to dospel dozorný úrad k záveru, že aj napriek tomu, že priamy príjemca pomoci môže mať sídlo mimo severného Nórska, schéma obsahuje dostatočné prepojenie na región, v ktorom sa majú zamýšľané účinky prejavíť.

3.3. Pomoc musí byť potrebná a vhodná na zabránenie vyludňovaniu alebo zníženie miery pokračujúceho vyludňovania

- (80) Dokázať, že pomoc je potrebná a vhodná na zabránenie vyludňovaniu alebo zníženie miery pokračujúceho vyludňovania, je úlohou štátu EZVO ⁽⁵¹⁾.
- (81) Aby sa oznámené opatrenie považovalo za *potrebné*, nórske orgány musia dokázať, že zásah štátu je na dosiahnutie cieľa zabránenia vyludňovaniu alebo zníženia miery pokračujúceho vyludňovania nevyhnutný.
- (82) Nórske orgány informovali dozorný úrad, že severné Nórsko, jedna z najmenej obývaných oblastí Európy. Bolo vždy mimoriadne riedko obývané a už desaťročia trpí vyludňovaním. Nórske orgány sa preto domnievajú, že je potrebné prijať ďalšie opatrenia na stabilizovanie osídlenia regiónu a na zabránenie ďalšiemu vyludňovaniu. Schéma predstavuje jeden z nástrojov potrebných na dosiahnutie tohto cieľa. Nórske orgány uznávajú, že zriadenie chartrového fondu samé osebe problém vyludňovania nevyrieši, domnievajú sa však, že ako súčasť všeobecnej politiky môže pomôcť zintenzívniť hospodársku činnosť v regióne a uchovať a pomôcť vytvárať nové pracovné miesta. Pracovné príležitosti a očakávaný príjem patria k najdôležitejším faktorom pri rozhodovaní o mieste pobytu jednotlivcov.
- (83) Aby sa schéma považovala za *vhodnú*, nórske orgány musia dokázať, že neexistujú iné opatrenia, ktoré by boli vhodnejšie na dosiahnutie cieľa zabrániť vyludňovaniu alebo znížiť mieru vyludňovania v najmenej obývaných regiónoch ⁽⁵²⁾.
- (84) Nórske orgány argumentujú, že schéma je vhodná, pretože je to najlepšie dostupné opatrenie, pomocou ktorého sa môže zintenzívniť cestovný ruch, vytvoriť pracovné miesta v odvetví cestovného ruchu, a tým prispieť k zníženiu miery vyludňovania v regióne. Podľa ich názoru nie je tradičná investičná pomoc vždy najprimeranejším nástrojom na riešenie osobitných problémov v regióne. Na podporu populačných úrovní sú najdôležitejšie pracovné miesta. Cestovný ruch je rozvíjajúci sa sektor zameraný na pracovnú silu a závislý od miestnej pracovnej sily. K výzvam v rámci rozvoja odvetvia cestovného ruchu v severnom Nórsku patria ziskovosť a sezónny charakter odvetvia cestovného ruchu. Chartrový fond má za úlohu zintenzívniť cestovný ruch mimo sezóny, a tým prispieť k vytváraniu celoročných pracovných miest. Nórske orgány argumentujú, že nástroj pomoci, ktorý by miestnym spoločnostiam v regióne poskytoval iba obmedzenú pomoc, by nepriniesol nárast počtu letov na príslušné letiská (a tým ani nezintenzívnil cestovný ruch v oblasti), ani by nezabránil vyludňovaniu. Podľa ich názoru je chartrový fond nástrojom s najväčšou šancou na úspech a s minimálnymi narušajúcimi účinkami. Na základe toho sa domnievajú, že schéma je vhodná.
- (85) Vo svojom rozhodnutí o otvorení prípadu dozorný úrad vyjadril pochybnosti v súvislosti s oznámeným opatrením, a najmä spochybnil skutočnosť, že stanovené ciele schémy sa nedajú dosiahnuť inými prostriedkami než poskytovaním prevádzkovej pomoci cestovným operátorom ponúkajúcim dovolenkové balíky pomocou chartrových letov (nepravidelných) napríklad pomocou balíkov využívajúcich pravidelné lety).

⁽⁵⁰⁾ Rozhodnutie 1999/99/ES z 3. 6. 1998 týkajúce sa sicílskeho regionálneho zákona č. 25/93 o opatreniach na podporu zamestnanosti (Ú. v. ES L 32, 5.2.1999, s. 18).

⁽⁵¹⁾ Usmernenia o regionálnej pomoci v poznámke pod čiarou č. 65.

⁽⁵²⁾ Pozri napríklad rozhodnutie dozorného úradu č. 228/06/COL z 19.7.2006 o oznámenej schéme týkajúcej sa regionálnych odlišností v príspevkoch na sociálne zabezpečenie: „Na základe informácií poskytnutých nóorskymi orgánmi dospel dozorný úrad k zisteniu, že neexistujú iné opatrenia okrem operačnej pomoci, ktoré by boli vhodnejšie na dosiahnutie cieľa zabrániť vyludňovaniu alebo znížiť mieru vyludňovania v najmenej obývaných regiónoch“ (s. 23).

- (86) Dozorný úrad sa domnieva, že nórske orgány vyvrátili niektoré pochybnosti dozorného úradu v tomto zmysle, a tým dokázali, že štátny zásah a schéma predstavujú potrebný nástroj na zabránenie vyludňovaniu v regióne severného Nórska. Dozorný úrad sa takisto domnieva, že chartrový fond sa môže vnímať ako nástroj, pomocou ktorého je možné zintenzívniť cestovný ruch v regióne, a tým aj zvýšiť zamestnanosť v jednom z najmenej obývaných regiónov Nórska. Toto zistenie podporujú tretie strany z rôznych odvetví cestovného ruchu v regióne, ktoré sa vyjadrili v prospech schémy. Dozorný úrad však pochybuje o vhodnosti a účinkoch schémy v oblasti rozvoja regiónu a zabránenia jeho vyludňovaniu. Nie je jednoznačné, či sa ciele nedajú dosiahnuť inými prostriedkami, napríklad zavádzaním balíkov využívajúcich pravidelné lety.
- (87) Vo svojom posúdení dozorný úrad zohľadnil usmernenia o regionálnom rozvoji, v ktorých sa uvádza, že:
- „ak sa výnimočne predpokladá udelenie individuálnej pomoci ad hoc jednej firme alebo zameranie pomoci na jednu oblasť činnosti, členský štát je povinný dokázať, že projekt prispieva k stratégii súdržného regionálneho rozvoja“ (pridaný dôraz) ⁽⁵³⁾.
- (88) Severné Nórsko sa považuje za prioritu z hľadiska regionálneho rozvoja a cieľom nórskej vlády je zabrániť vyludňovaniu a podporiť osídľovanie tohto regiónu. Podpora odvetvia cestovného ruchu sa vníma ako kľúčový faktor rozvoja regiónu a nórske orgány argumentujú tým, že vytváranie pracovných príležitostí je na dosiahnutie cieľa zabrániť vyludňovaniu alebo znížiť mieru vyludňovania v regióne mimoriadne dôležité.
- (89) Ústav pre ekonomiku dopravy odhadol, že v roku 2007 minuli zahraniční turisti využívajúci leteckú dopravu na predplatené nákupy 7 480 NOK a na nákupy na mieste 6 730 NOK. Odhaduje sa, že v roku 2012 minú návštevníci severného Nórska 9 000 NOK na osobu ⁽⁵⁴⁾.
- (90) Vzhľadom na to sa dozorný úrad domnieva, že odvetvie cestovného ruchu môže zohrávať pri rozvoji regiónu dôležitú úlohu. Možný hospodársky vplyv schémy na severné Nórsko prostredníctvom zintenzívnenia cestovného ruchu do oblasti a jej spropagovanie ako medzinárodnej turistickej destinácie môže prispieť k stabilizácii a možnému zaľudneniu regiónu.
- (91) Napriek tomu, že zatiaľ čo pravidelné lety a nepravidelné lety môžu predstavovať dva rôzne trhy ⁽⁵⁵⁾ a že na účely zintenzívnenia cestovného ruchu v regióne môžu priame pravidelné lety do severného Nórska predstavovať menej životaschopnú alternatívu (najmä mimo sezóny), sa dozorný úrad naďalej domnieva, že nie je úplne jasné, prečo by sa pravidelné domáce lety nemohli využívať ako súčasť cestovných dovolenkových balíkov, napríklad pri zavedení balíkov obsahujúcich spiatocnú cestu operátormi. Dozorný úrad poznamenáva, že Nórsko má vďaka významnej úlohe, ktorú cestovanie lietadlom ako spôsob dopravy zastáva, dobre rozvinutý, decentralizovaný systém letísk, a to najmä do regiónov na periférii EHP, akým je aj severné Nórsko. Nórske orgány skutočne určili množstvo domácich leteckých liniek s nárokom na náhradu za služby poskytované vo verejnom záujme, za ktoré štát kompenzuje vybratú leteckú spoločnosť prevádzkujúcu linky, ktoré by inak neboli komerčne životaschopné. Podľa názoru dozorného úradu nie je úplne jasné, prečo by sa stanovený cieľ schémy (prispieť k rozvoju jedného z najmenej obývaných regiónov v Nórsku prostredníctvom poskytovania pomoci pre chartrové lety zo zahraničia do Nórska s cieľom zvýšiť počet turistov mimo sezóny, a tým prispieť k vytváraniu celoročných pracovných miest) nedal dosiahnuť, aspoň čiastočne, aj prostredníctvom využívania pravidelných letov.
- (92) Vzhľadom na to sa dozorný úrad domnieva, že existujú určité pochybnosti o tom, či je táto schéma najlepším nástrojom na dosiahnutie stanovených cieľov s minimálnymi narušujúcimi účinkami. Najmä sa dozorný úrad domnieva, že schéma môže mať potenciálne narušujúce účinky na trh s pravidelnými letmi.

⁽⁵³⁾ Usmernenia o regionálnej pomoci v odseku 10.

⁽⁵⁴⁾ Pozri odkaz na správu TØI č. 941/2008 v poznámke pod čiarou č. 23 vyššie a oznámenie na s. 11 (prípád č. 632837).

⁽⁵⁵⁾ Komisia EÚ vo svojich rozhodnutiach vo veci koncentrácie uviedla, že pravidelné a nepravidelné lety netvorí ten istý trh. Pozri napríklad vec COMP/M.5141 – KLM/Martinair, v ktorej Komisia považuje dodávku miest v lietadlách cestovným operátorom (teda veľkoobchodný trh) za trh, ktorý je odlišný od trhu poskytovania služieb pravidelnej leteckej dopravy konečným zákazníkom. Komisia poznamenala, že „trh predaja miest cestovným operátorom je trhom, ktorý je na vyššej úrovni ako trh predaja miest jednotlivcom. Z toho vyplýva, že konkurenčné podmienky na tomto trhu sú úplne iné, keďže cestovní operátori majú iné požiadavky než jednotliví zákazníci (napríklad kupovanie veľkých balíkov miest, vyjednávanie zliav, zohľadňovanie potrieb zákazníkov, pokiaľ ide o časy letov atď.)“ (Ú. v. EÚ C 51, 4.3.2009, s. 4).

- (93) Z tohto dôvodu sa dozorný úrad domnieva, že zavedenie schémy je vhodné iba na obmedzený čas, počas ktorého sa môže pomôcť pri vytváraní životaschopného odvetvia cestovného ruchu v najmenej obývanej oblasti Nórska. 10-ročné trvanie schémy, ktoré obhajujú nórske orgány, sa javí na dosiahnutie tohto cieľa ako prehnané. Dozorný úrad sa domnieva, že schéma by mala byť obmedzená na *počiatočné* obdobie troch rokov, ktoré umožní vyhodnotenie jej vhodnosti. Nórske orgány by preto mali po uplynutí tohto obdobia vyhodnotiť účinky schémy a zohľadniť pozitívne účinky schémy, ako aj akékoľvek jej negatívne účinky na hospodársku súťaž.

3.4. Pomoc musí byť primeraná cieľu schémy

- (94) Podľa ustanovení článku 61 ods. 3 písm. c) Dohody o EHP sa môže pomoc na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych oblastí považovať za zlučiteľnú s fungovaním tejto dohody „za predpokladu, že táto pomoc nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.“ Ak má byť schéma zlučiteľná so spoločným trhom, musí byť primeraná svojmu cieľu.
- (95) Nórske orgány zastávajú názor, že schéma je vypracovaná tak, že sa prideliť len nevyhnutá miera pomoci. Maximálna podpora (25 %) z chartrového fondu sa bude vyplácať v prípade palubnej vyťaženia vo výške 60 % alebo menej. Intenzita pomoci bude postupne klesať na nulu, keď palubná vyťaženosť dosiahne priemer 80 % ⁽⁵⁶⁾.
- (96) Nórske orgány tvrdia, že schéma, ktorou sa zníži riziko pre cestovných operátorov, bude pravdepodobne viesť k prekročeniu 60 % palubnej vyťaženia, a preto je nepravdepodobné, že by intenzita pomoci zodpovedala 25 % chartrových nákladov.
- (97) Dozorný úrad sa domnieva, že hlavnou funkciou schémy je poskytnúť záruku cestovným operátorom, aby nerušili lety s nízkou palubnou vyťaženosťou. Maximálna podpora tvorí 25 % chartrových nákladov. Dodatočné náklady, ktoré vzniknú v rámci chartrových letov s palubnou vyťaženosťou pod 60 % sa uhrádzať nebudú. Odhaduje sa, že celková ročná výška udelenej pomoci z chartrového fondu bude do 10 mil. NOK ročne. Dozorný úrad sa domnieva, že táto relatívne nízka suma pomoci je primeraná. Pri takejto nízkej sume je veľmi nepravdepodobný neprímeraný nepriaznivý vplyv na obchod.
- (98) Schému je preto potrebné odlišiť od rozhodnutia Komisie EÚ týkajúceho sa programu prémie pre cestovných operátorov v Grécku ⁽⁵⁷⁾. V rámci tej schémy sa poskytovalo cestovným operátorom 40 EUR na jedného turistu. Podľa toho, ako dozorný úrad túto schému chápe, nebola obmedzená iba na kompenzáciu mimoriadnych prepravných nákladov, ktoré vznikli pri snahe o prepravu turistov do Grécka ⁽⁵⁸⁾. To je rozdiel oproti chartrovému fondu, ktorý sa zameriava na podporu cestovných operátorov pri uzatváraní zmluvných záväzkov pred získaním objednávok od turistov, a to prostriedkami kompenzácie pre prípad, že im nebudú uhradené dopravné náklady na prepravu turistov do severného Nórska.
- (99) Dozorný úrad ďalej poznamenáva, ako už bolo uvedené, že príjemcovia schémy môžu mať sídlo buď v Nórsku alebo v zahraničí a že môžu uzatvárať dohody o chartrových letoch s nóorskymi alebo zahraničnými leteckými prepravcami. V rámci schémy sa rovnaké situácie riešia rovnako. Dozorný úrad preto nepovažuje schému za diskriminačnú.
- (100) Vzhľadom na vyššie uvedené sa dozorný úrad domnieva, že pomoc je primeraná cieľu schémy.

⁽⁵⁶⁾ Pozri opis schémy v oddiele 2.5 v časti I vyššie.

⁽⁵⁷⁾ Rozhodnutie 2003/262/ES z 27.11.2002 o programe prémie pre cestovných operátorov v Grécku (Ú. v. EÚ L 103, 24.4.2003, s. 63).

⁽⁵⁸⁾ V tomto prípade Komisia EÚ dospela aj k záveru, že grécke orgány neposkytli Komisii relevantné informácie na posúdenie vhodnosti pomoci vzhľadom na jej príspevok k regionálnemu rozvoju (pozri odsek 22 rozhodnutia).

4. Trvanie povolenia

- (101) Dozorný úrad vo svojom rozhodnutí č. 246/12/COL z 27. júna 2012 vyjadril pochybnosti týkajúce sa toho, či by schéma mala byť schválená na obdobie dlhšie ako do 31. decembra 2013. Vzhľadom na doručené pripomienky je dlhšie obdobie potrebné na dosiahnutie merateľného vplyvu na rozvoj regiónu. Vzhľadom na pochybnosti vyjadrené dozorným úradom v jeho rozhodnutí č. 246/12/COL týkajúce sa účinku schémy na rozvoj a zabránenie vyľudňovaniu v danom regióne je vhodnejšie obdobie troch (3) rokov. Vo všetkých prípadoch je potrebné pravidelne preskúmať nevyhnutnosť a úroveň prevádzkovej pomoci, aby sa zabezpečila jej dlhodobá relevantnosť pre príslušný región ⁽⁵⁹⁾. Takéto dlhšie obdobie uľahčí hodnotenie trvalých účinkov schémy.
- (102) Po uplynutí obdobia troch (3) rokov preto Nórsko predloží správu, v ktorej sa vyhodnotia účinky schémy na rozvoj cestovného ruchu a na zabránenie vyľudňovaniu v regióne, ako aj jej účinky na hospodársku súťaž, aby mohol dozorný úrad posúdiť nevyhnutnosť a vhodnosť schémy.

5. Záver

- (103) Dozorný úrad sa domnieva, že všetky podmienky stanovené v článku 61 ods. 1 Dohody o EHP sú splnené a že schéma chartrového fondu preto obsahuje štátnu pomoc.
- (104) Na základe vyššie uvedeného posúdenia sa dozorný úrad domnieva, že schéma chartrového fondu je zlučiteľná s Dohodou o EHP podľa odchyľky z článku 61 ods. 3 písm. c) Dohody o EHP.
- (105) Dozorný úrad však pochybuje o vhodnosti a účinkoch schémy v oblasti rozvoja regiónu a zabránenia jeho vyľudňovaniu, najmä pokiaľ ide o to, či sa ciele nedajú dosiahnuť aj inými prostriedkami. Dozorný úrad preto dospel k záveru, že schéma môže byť schválená na obdobie troch rokov od dátumu tohto rozhodnutia. Nórske orgány sa okrem toho zaväzujú pripraviť a realizovať vyhodnotenie schémy, v ktorom zdokumentujú jej účinky na rozvoj cestovného ruchu a na zabránenie vyľudňovaniu v regióne, ako aj jej účinky na hospodársku súťaž. Vyhodnotenie vypracuje nezávislý expert a predloží sa dozornému úradu.
- (106) Nórske orgány sa pripomína povinnosť vyplývajúca z článku 21 časti II protokolu 3 v spojení s článkami 5 a 6 rozhodnutia o vykonávacích ustanoveniach ⁽⁶⁰⁾ predložiť výročné správy o implementácii schémy.
- (107) Nórske orgány sa tiež pripomína, že všetky plány na úpravu tejto schémy musia byť oznámené dozornému úradu.

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Schéma chartrového fondu pre severné Nórsko, ako bola oznámená nóorskymi orgánmi predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP.

Článok 2

Schéma pomoci je zlučiteľná s fungovaním Dohody o EHP podľa článku 61 ods. 3 písm. c) za podmienky, že sa bude implementovať tri (3) roky od dátumu tohto rozhodnutia. Po uplynutí tohto trojročného (3) obdobia Nórsko predloží dozornému úradu správu s vyhodnotením účinkov schémy na rozvoj cestovného ruchu a na zabránenie vyľudňovaniu v regióne, ako aj účinkov na hospodársku súťaž.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Nórskemu kráľovstvu.

⁽⁵⁹⁾ Usmernenia o regionálnej pomoci v odseku 71.

⁽⁶⁰⁾ K dispozícii na stránke: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>.

Článok 4

Iba anglické znenie tohto rozhodnutia je autentické.

V Bruseli 10. júla 2013

Za Dozorný úrad EZVO

Oda Helen SLETNES
predsedníčka

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON
člen kolégia
