

INFORMACIONES RELATIVAS AL ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Invitación a presentar observaciones de conformidad con el artículo 1, apartado 2, de la Parte I del Protocolo 3 del Acuerdo entre los Estados de la AELC sobre el establecimiento de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia respecto a la posible ayuda estatal de Noruega a AS Oslo Sporveier y AS Sporveisbussene

(2012/C 197/07)

Mediante la Decisión nº 123/12/COL, de 28 de marzo de 2012, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas que siguen al presente resumen, el Órgano de Vigilancia de la AELC incoó el procedimiento con arreglo al apartado 2 del artículo 1 de la Parte I del Protocolo 3 del Acuerdo entre los Estados de la AELC sobre el establecimiento de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia. Se ha informado a las autoridades noruegas mediante una copia de la Decisión.

Mediante la presente Comunicación, el Órgano de Vigilancia de la AELC invita a los Estados de la AELC, a los Estados miembros de la UE y a los terceros interesados a que presenten sus observaciones sobre la medida en cuestión en el plazo de un mes a partir de la fecha de publicación a:

Órgano de Vigilancia de la AELC
Registro
Rue Belliard/Belliardstraat 35
1040 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Las observaciones se comunicarán a las autoridades noruegas. La identidad de las partes interesadas que presente observaciones podrá preservarse, previa solicitud por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud.

RESUMEN

Contexto

En Noruega, el sector del transporte local en autobús está regulado por la Ley del Transporte Comercial de 2002 (la «LTC») y por el Reglamento del Transporte Comercial de 2003 («el RTC»). Tanto la LTC como el RTC derogaban leyes anteriores que eran básicamente similares. Este marco legislativo establece, entre otras cosas, un sistema de concesiones necesarias para las empresas que desean que se les encomienden servicios de transporte público en autobús, y atribuye a los condados, como el municipio de Oslo, la responsabilidad de compensar a las empresas que cubren rutas no rentables. Dicha compensación puede concederse a fin de cubrir la diferencia entre los ingresos generados por la venta de billetes y el coste de explotación del servicio.

Desde antes de la entrada en vigor del Acuerdo EEE, Oslo concedía una compensación anual a los concesionarios de rutas no rentables de acuerdo con el procedimiento presupuestario de la ciudad. La compensación abonada era un importe a tanto alzado, basada en los gastos realizados en años anteriores, teniendo en cuenta una serie de factores de corrección. Desde 2008, todos los contratos para servicios de autobuses de línea se han adjudicado a las empresas previa licitación pública. Desde entonces, no se ha concedido ninguna compensación como las anteriormente descritas a AS Oslo Sporveier por servicios de autobuses de línea.

A AS Oslo Sporveier y, posteriormente, a su filial AS Sporveibussene se les encomendó la prestación de los servicios de autobuses de línea de Oslo, de conformidad con las anteriores disposiciones brevemente descritas, desde mucho antes de la entrada en vigor del Acuerdo EEE hasta 2008.

AS Oslo Sporveier ha sufrido numerosas reorganizaciones desde 1994. Por ejemplo, la explotación de todos los servicios de autobuses, incluidos los autobuses turísticos además de los autobuses de línea de Oslo, se subcontrató en 1997 a su filial AS Sporveibussene. Como consecuencia de ello, AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene firmaron un denominado Acuerdo de Transporte, a fin de que AS Sporveibussene pudiera ser el beneficiario efectivo del importe de la compensación anual. En virtud del Acuerdo de Transporte, la compensación para los autobuses de línea se abonó en conformidad con las disposiciones anteriormente descritas. Las autoridades noruegas sostienen que durante todo el período objeto de la investigación —de 1994 a 2008— se llevaron cuentas separadas para las actividades de carácter comercial y las de servicio público en el Oslo Sporveier Group y que a las actividades comerciales se les aplicaron siempre los precios de mercado por los servicios prestados en el marco de las actividades de servicio público.

En 2004, el municipio de Oslo, propietario entonces del 98,8 % de las acciones de AS Oslo Sporveier, inyectó 111 760 000 NOK para cubrir el déficit del fondo de pensiones de AS Sporveibussene. Dicho déficit se había acumulado en el período anterior a 1997, afectando a los fondos de pensiones de los trabajadores tanto del servicio público como de la división de autobuses turísticos de AS Oslo Sporveier. AS Oslo Sporveier se vio obligada a cubrir el déficit. En su condición de propietario, el municipio de Oslo eligió para ello la inyección de capital, por ser la medida menos costosa.

Evaluación de la medida

Existencia de ayuda estatal

El Órgano de Vigilancia considera que tanto la inyección de capital como los pagos de la compensación anual constituyen ayudas estatales.

Por lo que se refiere a la inyección de capital destinada a cubrir el déficit del fondo de pensiones de la actividad comercial, el Órgano de Vigilancia no puede actualmente excluir que otorgue una ventaja económica a AS Oslo Sporveier, dado que no ha recibido información alguna que demuestre que se concedió de acuerdo con el principio del inversor en una economía de mercado.

Además, el Órgano de Vigilancia es de la opinión preliminar que tanto la compensación anual como la inyección de capital destinada a cubrir el déficit del fondo de pensiones del servicio público (relacionado con el coste que podría también servir de base para la compensación anual) no se han determinado mediante un procedimiento de contratación pública y no son similares a los costes que hubiera tenido que soportar una empresa, bien gestionada y adecuadamente equipada. Así pues, no se cumple el cuarto criterio de la sentencia Altmark y, por lo tanto, ambas medidas constituyen ayudas estatales a tenor del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

Naturaleza de la ayuda

En la fase actual, el Órgano de Vigilancia no puede concluir si la ayuda se ha concedido en virtud de un régimen de ayudas existente, que se basaría en la LTC y en el RTC, aplicado en Oslo desde antes de la entrada en vigor del Acuerdo EEE. Cabe señalar que, desde 2008, no se ha concedido ninguna otra ayuda de conformidad con las disposiciones anteriormente citadas. Suponiendo que esté en vigor un régimen de ayudas existente desde 1994, el Órgano de Vigilancia no puede actualmente determinar la delimitación exacta del régimen, y si todas las ayudas concedidas se basaban en dicho régimen. Además, no puede excluir que las medidas constituyan, al menos en una pequeña medida, en particular en lo que se refiere a la cobertura de los compromisos por las pensiones relativas a las actividades comerciales, ayuda estatal ilegal e incompatible.

Compatibilidad de la ayuda

En la fase actual, parece que los pagos efectuados hasta la concesión adjudicada directamente terminaron en 2008 y que la inyección de capital de 2004 destinada a compensar el déficit del fondo de pensiones podría, al menos en gran parte, ser compatible con las compensaciones de servicio público contempladas en el artículo 49 del Acuerdo EEE. Por lo tanto, la evaluación de la compatibilidad en la decisión final se centrará, en particular, en si se ha producido una compensación excesiva. Además, la ayuda podría, al menos en parte, ser compatible de conformidad con el artículo 61, apartado 3, letra c).

Conclusión

A la luz de las consideraciones anteriores, el Órgano ha decidido incoar el procedimiento de investigación formal de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Acuerdo EEE. Se invita a las partes interesadas a presentar sus observaciones en el plazo de un mes a partir de la publicación del presente anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
