

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 276



Edición
en lengua española

Legislación

56° año

17 de octubre de 2013

Sumario

II Actos no legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) n° 994/2013 de la Comisión, de 16 de octubre de 2013, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 952/2006, (CE) n° 967/2006, (CE) n° 555/2008, y (CE) n° 1249/2008 en lo que atañe a las obligaciones de comunicación y notificación dentro de la organización común de mercados agrícolas** 1

Reglamento de Ejecución (UE) n° 995/2013 de la Comisión, de 16 de octubre de 2013, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas 3

DECISIONES

2013/506/UE:

- ★ **Decisión de Ejecución de la Comisión, de 1 de octubre de 2013, sobre la contribución financiera de la Unión Europea a los programas nacionales de nueve Estados miembros (Bélgica, Estonia, Irlanda, Grecia, Francia, Chipre, Países Bajos, Polonia y Portugal) en 2013 para la recopilación, gestión y uso de datos en el sector pesquero [notificada con el número C(2013) 6255]** 5

Precio: 3 EUR

(continúa al dorso)

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

III Otros actos

ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

★ Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC nº 519/12/COL, de 19 de diciembre de 2012, por la que se cierra el procedimiento de investigación formal sobre la posible ayuda a AS Oslo Sporveier y AS Sporveisbussene (Noruega)	8
---	---

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 994/2013 DE LA COMISIÓN

de 16 de octubre de 2013

por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 952/2006, (CE) n° 967/2006, (CE) n° 555/2008, y (CE) n° 1249/2008 en lo que atañe a las obligaciones de comunicación y notificación dentro de la organización común de mercados agrícolas

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 192, apartado 2, leído en relación con su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 792/2009 de la Comisión ⁽²⁾ establece disposiciones comunes para la notificación a la Comisión por los Estados miembros de la información y de los documentos. Estas normas abarcan, en particular, la obligación que tienen los Estados miembros de utilizar los sistemas de información puestos a su disposición por la Comisión y la validación de los derechos de acceso de las autoridades o personas facultadas para remitir notificaciones. El Reglamento (CE) n° 792/2009 insta, además, principios comunes aplicables a los sistemas de información, de manera que quede garantizada la autenticidad, integridad y legibilidad con el paso del tiempo de los documentos, y prevé la protección de los datos personales. La obligación de utilizar estos sistemas de información debe contemplarse en cada Reglamento que establezca una obligación de notificación específica.
- (2) La Comisión ha puesto a punto un sistema de información que facilita la gestión electrónica de documentos y trámites en sus procedimientos de trabajo internos y en sus relaciones con las autoridades que participan en la política agrícola común.

- (3) Varias obligaciones en materia de comunicación y notificación pueden cumplirse a través de dicho sistema, en particular las previstas en los Reglamentos (CE) n° 952/2006 ⁽³⁾, (CE) n° 967/2006 ⁽⁴⁾, (CE) n° 555/2008 ⁽⁵⁾ y (CE) n° 1249/2008 ⁽⁶⁾ de la Comisión.
- (4) En aras de una administración eficaz y teniendo en cuenta la experiencia adquirida, procede simplificar, concretar o suprimir algunas comunicaciones y notificaciones.
- (5) El artículo 100, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 555/2008 prevé una notificación simplificada cuando solo deban comunicarse valores nulos. Dado que el sistema de información incluye un procedimiento simplificado para el envío de estas notificaciones, el procedimiento de notificación de este artículo ha dejado de ser necesario.
- (6) En el Reglamento (CE) n° 1249/2008 debe establecerse una notificación adicional sobre el sacrificio de ganado vacuno con el fin de calcular el coeficiente de peso contemplado en su artículo 18.
- (7) Procede, por tanto, modificar los Reglamentos (CE) n° 952/2006, (CE) n° 967/2006, (CE) n° 555/2008 y (CE) n° 1249/2008 en consecuencia.

⁽³⁾ Reglamento (CE) n° 952/2006 de la Comisión, de 29 de junio de 2006, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 318/2006 del Consejo en lo referente a la gestión del mercado interior del azúcar y al régimen de cuotas (DO L 178 de 1.7.2006, p. 39).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n° 967/2006 de la Comisión, de 29 de junio de 2006, por el que se fijan las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 318/2006 del Consejo en lo que se refiere a la producción obtenida al margen de cuotas en el sector del azúcar (DO L 176 de 30.6.2006, p. 22).

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n° 555/2008 de la Comisión, de 27 de junio de 2008, por el que se establecen normas de desarrollo del Reglamento (CE) n° 479/2008 del Consejo, por el que se establece la organización común del mercado vitivinícola, en lo relativo a los programas de apoyo, el comercio con terceros países, el potencial productivo y los controles en el sector vitivinícola (DO L 170 de 30.6.2008, p. 1).

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n° 1249/2008 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2008, por el que se establecen disposiciones de aplicación relativas a los modelos comunitarios de clasificación de las canales de vacuno, porcino y ovino y a la comunicación de sus precios (DO L 337 de 16.12.2008, p. 3).

⁽¹⁾ DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 792/2009 de la Comisión, de 31 de agosto de 2009, que establece las disposiciones de aplicación de la notificación a la Comisión por los Estados miembros de la información y los documentos relacionados con la ejecución de la organización común de mercados, el régimen de pagos directos, la promoción de los productos agrícolas y los regímenes aplicables a las regiones ultraperiféricas y a las islas menores del Mar Egeo (DO L 228 de 1.9.2009, p. 3).

- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Gestión de la Organización Común de Mercados Agrícolas.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El artículo 58 del Reglamento (CE) n° 952/2006 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 58

Comunicaciones y notificaciones

Las comunicaciones y notificaciones contempladas en el artículo 5, apartado 3, y en los artículos 12, 21 y 22, se efectuarán de conformidad con el Reglamento (CE) n° 792/2009 de la Comisión (*).

(*) DO L 228 de 1.9.2009, p. 3.»

Artículo 2

En el artículo 21 del Reglamento (CE) n° 967/2006, se añade el apartado 5 siguiente:

«5. Las comunicaciones contempladas en el artículo 4, apartado 3, en los artículos 10 y 17, y en el presente artículo se efectuarán de conformidad con el Reglamento (CE) n° 792/2009 de la Comisión (*).

(*) DO L 228 de 1.9.2009, p. 3.»

Artículo 3

El artículo 100 del Reglamento (CE) n° 555/2008 se modifica como sigue:

- 1) El título «Comunicaciones» se sustituye por «Comunicaciones y notificaciones».

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 16 de octubre de 2013.

- 2) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las comunicaciones y notificaciones a la Comisión contempladas en el presente Reglamento se realizarán de conformidad con el Reglamento (CE) n° 792/2009 de la Comisión (*).

(*) DO L 228 de 1.9.2009, p. 3.»

- 3) Se suprime el apartado 2.

Artículo 4

El Reglamento (CE) n° 1249/2008 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 19, se añade la letra d) siguiente:

«d) el número total de bovinos pesados sacrificados en el año civil anterior desglosados por categoría, clases de conformación y estado de engrasamiento.»

- 2) Se añade el artículo 39 bis siguiente:

«Artículo 39 bis

Comunicaciones y notificaciones

Las comunicaciones y notificaciones a la Comisión contempladas en el presente Reglamento, con excepción de las contempladas en el artículo 36, se realizarán de conformidad con el Reglamento (CE) n° 792/2009 de la Comisión (*).

(*) DO L 228 de 1.9.2009, p. 3.»

Artículo 5

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2014.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 995/2013 DE LA COMISIÓN**de 16 de octubre de 2013****por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) ⁽¹⁾,Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 de la Comisión, de 7 de junio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo en los sectores de las frutas y hortalizas y de las frutas y hortalizas transformadas ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 136, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los crite-

rios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XVI, parte A, de dicho Reglamento.

- (2) De acuerdo con el artículo 136, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011, el valor de importación a tanto alzado se calcula cada día hábil teniendo en cuenta datos que varían diariamente. Por lo tanto, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 136 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 16 de octubre de 2013.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente*

Jerzy PLEWA
*Director General de Agricultura
y Desarrollo Rural*

⁽¹⁾ DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ DO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código tercer país ⁽¹⁾	Valor de importación a tanto alzado
0702 00 00	MA	53,1
	MK	66,6
	ZZ	59,9
0707 00 05	MK	62,5
	TR	121,6
	ZZ	92,1
0709 93 10	TR	116,3
	ZZ	116,3
0805 50 10	AR	95,1
	CL	118,8
	IL	100,2
	TR	85,3
	ZA	111,0
	ZZ	102,1
0806 10 10	BR	235,6
	TR	143,3
	ZZ	189,5
0808 10 80	CL	94,7
	NZ	120,9
	US	158,5
	ZA	138,5
	ZZ	128,2
0808 30 90	TR	123,6
	US	162,0
	ZZ	142,8

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 1833/2006 de la Comisión (DO L 354 de 14.12.2006, p. 19). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 1 de octubre de 2013

sobre la contribución financiera de la Unión Europea a los programas nacionales de nueve Estados miembros (Bélgica, Estonia, Irlanda, Grecia, Francia, Chipre, Países Bajos, Polonia y Portugal) en 2013 para la recopilación, gestión y uso de datos en el sector pesquero

[notificada con el número C(2013) 6255]

(Los textos en lenguas estonia, francesa, griega, inglesa, neerlandesa, polaca y portuguesa son los únicos auténticos)

(2013/506/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 861/2006 del Consejo, de 22 de mayo de 2006, por el que se establecen medidas financieras comunitarias para la aplicación de la política pesquera común y el Derecho del Mar ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 24, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 861/2006 establece las condiciones en virtud de las cuales los Estados miembros pueden recibir una contribución de la Unión Europea para los gastos ocasionados por sus programas nacionales de recopilación y gestión de datos.
- (2) Estos programas deben elaborarse conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 199/2008 del Consejo, de 25 de febrero de 2008, relativo al establecimiento de un marco comunitario para la recopilación, gestión y uso de los datos del sector pesquero y el apoyo al asesoramiento científico en relación con la política pesquera común ⁽²⁾, y el Reglamento (CE) n° 665/2008 de la Comisión ⁽³⁾.
- (3) Bulgaria, Alemania, Dinamarca, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Rumanía, Eslovenia, Finlandia y Suecia no han modificado sus programas nacionales 2011-2013 para el año 2013. La Comisión fijará la contribución a tales programas nacionales, para el año 2013, mediante Decisión de Ejecución de la Comisión que se encuentra en proceso de adopción.
- (4) Bélgica, Estonia, Irlanda, Grecia, Francia, Chipre, Países Bajos, Polonia y Portugal han presentado los programas nacionales para la recopilación, gestión y uso de datos en el sector pesquero para 2011-2013 contemplados en el artículo 4, apartados 4 y 5, del Reglamento (CE) n°

199/2008. Esos programas se aprobaron en 2011 de conformidad con el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 199/2008.

- (5) Irlanda presentó modificaciones de su programa nacional para el año 2013, de acuerdo con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 199/2008. Estas modificaciones fueron adoptadas por la Comisión en 2013 de conformidad con el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 199/2008.
- (6) Estos Estados miembros han presentado sus previsiones presupuestarias anuales para el año 2013 de conformidad con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1078/2008 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2008, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 861/2006 del Consejo por lo que respecta a los gastos efectuados por los Estados miembros para la recopilación y gestión de los datos básicos sobre pesca ⁽⁴⁾. La Comisión ha evaluado las previsiones presupuestarias anuales de los Estados miembros, con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CE) n° 1078/2008, teniendo en cuenta los programas nacionales aprobados.
- (7) El artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1078/2008 establece que la Comisión debe aprobar las previsiones presupuestarias anuales y decidir acerca de la contribución financiera anual de la Unión a cada uno de los programas nacionales, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 24 del Reglamento (CE) n° 861/2006 y sobre la base del resultado de la evaluación de las previsiones presupuestarias anuales a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 1078/2008.
- (8) El artículo 24, apartado 3, letra b), del Reglamento (CE) n° 861/2006 establece que el porcentaje de la contribución financiera debe fijarse mediante una decisión de la Comisión. El artículo 16 de dicho Reglamento dispone que las medidas financieras de la Unión en el ámbito de la recopilación de datos básicos no pueden ser superiores al 50 % del gasto en que incurran los Estados miembros al ejecutar el programa de recopilación, gestión y uso de datos del sector pesquero.

⁽¹⁾ DO L 160 de 14.6.2006, p. 1.

⁽²⁾ DO L 60 de 5.3.2008, p. 1.

⁽³⁾ DO L 186 de 15.7.2008, p. 3.

⁽⁴⁾ DO L 295 de 4.11.2008, p. 24.

- (9) La presente Decisión constituye la decisión financiera en el sentido del artículo 84, apartado 2, del Reglamento (UE, Euratom) n° 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión ⁽¹⁾.
- (10) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité de Pesca y Acuicultura.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el anexo figuran el importe máximo global de la contribución financiera de la Unión que se concederá en 2013 a cada

Estado miembro para la recopilación, gestión y uso de datos en el sector pesquero y el porcentaje de la contribución financiera de la Unión.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán el Reino de Bélgica, la República de Estonia, Irlanda, la República Helénica, la República Francesa, la República de Chipre, el Reino de los Países Bajos, la República de Polonia y la República Portuguesa.

Hecho en Bruselas, el 1 de octubre de 2013.

Por la Comisión

Maria DAMANAKI

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 298 de 26.10.2012, p. 1.

ANEXO

PROGRAMAS NACIONALES 2011-2013
GASTOS SUBVENCIONABLES Y CONTRIBUCIÓN MÁXIMA DE LA UNIÓN PARA 2013

(EUR)

Estado miembro	Gastos subvencionables	Contribución máxima de la Unión (porcentaje del 50 %)
Bélgica	1 908 116,52	954 058,26
Estonia	419 817,33	209 908,67
Irlanda	6 789 727,28	3 394 863,64
Grecia	3 746 777,00	1 873 388,50
Francia	13 156 764,55	6 578 382,28
Chipre	210 953,08	105 476,54
Países Bajos	5 068 872,00	2 534 436,00
Polonia	835 480,23	417 740,11
Portugal	2 847 270,00	1 423 635,00
Total	34 983 777,99	17 491 888,99

III

(Otros actos)

ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Nº 519/12/COL

de 19 de diciembre de 2012

por la que se cierra el procedimiento de investigación formal sobre la posible ayuda a AS Oslo Sporveier y AS Sporveisbussene (Noruega)

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC (EN LO SUCESIVO DENOMINADO «EL ÓRGANO»)

VISTO el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (en lo sucesivo denominado «el Acuerdo EEE») y, en particular, sus artículos 49 y 61 a 63 y su Protocolo 26,

VISTO el Acuerdo entre los Estados de la AELC sobre la creación de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia (el «Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción») y, en particular, su artículo 24,

VISTO el Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción (en lo sucesivo denominado «el Protocolo 3») y, en particular, el artículo 1, apartado 2, de la parte I y el artículo 7, apartado 2, de la parte II,

DESPUÉS de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con las citadas disposiciones ⁽¹⁾,

Considerando lo siguiente:

I. HECHOS

1. PROCEDIMIENTO

1.1 Procedimiento administrativo que condujo a la Decisión del Órgano de Vigilancia nº 254/10/COL

(1) Mediante carta de 11 de agosto de 2006, el Órgano de Vigilancia recibió una denuncia («la denuncia») de Konkurrenten.no AS («el denunciante») en la que se alegaba que las autoridades noruegas habían concedido ayuda estatal a AS Oslo Sporveier y AS Sporveisbussene. La carta fue registrada por el Órgano de Vigilancia el 16 de agosto de 2006 (Ref. nº 384017). Por carta de 17 de agosto de 2006 al denunciante, el Órgano acusó recibo de la denuncia (Ref. nº 384134).

(2) Por carta de 7 de septiembre de 2006, el Órgano reenvió la denuncia a las autoridades noruegas y las invitó a presentar sus observaciones (Ref. nº 387163). Mediante carta de 11 de octubre de 2006, las autoridades noruegas respondieron a esta solicitud de información. La carta fue registrada por el Órgano de Vigilancia el 19 de octubre de 2006 (Ref. nº 392725).

(3) Por carta de 20 de octubre de 2006, el denunciante presentó nuevas observaciones. La carta fue registrada por el Órgano el 23 de octubre de 2006 (Ref. nº 394520).

(4) Por carta de 29 de noviembre de 2006, el Órgano de Vigilancia pidió información adicional a las autoridades noruegas (Ref. nº 394397). Las autoridades noruegas respondieron mediante carta de 11 de enero de 2007. La carta fue registrada por el Órgano el 12 de enero de 2007 (Ref. nº 406541).

(5) Por carta de 19 de junio de 2007, el Órgano de Vigilancia solicitó información adicional a las autoridades noruegas (Ref. nº 425271). Las autoridades noruegas respondieron mediante carta remitida por correo electrónico el 16 de agosto de 2007 (Ref. nº 434326).

(6) Mediante correo electrónico de 20 de febrero de 2008, el denunciante presentó más información (Ref. nº 466226).

(7) Mediante carta remitida por correo electrónico el 2 de abril de 2008, el Órgano solicitó información adicional a las autoridades noruegas (Ref. nº 471926). Las autoridades noruegas respondieron mediante carta remitida por correo electrónico el 29 de abril de 2008 (Ref. nº 475480).

(8) El denunciante presentó más información mediante diversos correos electrónicos con fechas de 25 de mayo de 2008 (Ref. nº 478132), 2 de junio de 2008 (Ref. nº 479743), 9 de julio de 2008 (Ref. nº 489623 y 489626), 14 de agosto de 2008 (Ref. nº 489591), 15 de agosto de 2008 (Ref. nº 488527), 20 de enero de 2009 (Ref. nº 505210) y 22 de enero de 2009 (Ref. nº 505503).

⁽¹⁾ DO C 204 de 12.7.2012, p. 15, y Suplemento EEE nº 37 de 5.7.2012 p. 26.

(9) A principios de 2010, el Órgano y las autoridades noruegas mantuvieron contactos informales sobre el caso, tanto por teléfono como por correo electrónico. La información recibida por el Órgano en este contexto se plasmó en una carta remitida al Órgano mediante correo electrónico el 21 de abril de 2010 por las autoridades noruegas (Ref. n° 554417).

(10) El 21 de junio de 2010, el Órgano adoptó la Decisión n° 254/10/COL, archivando el asunto por la razón de que la ayuda implicaba ayuda existente que había cesado. Por cartas de 21 de junio de 2010, el Órgano envió copias de la Decisión n° 254/10/COL a las autoridades noruegas (Ref. n° 558824) y al denunciante (Ref. n° 561949).

1.2. Sentencia del Tribunal de la AELC en el asunto E-14/10 Konkurrenten.no AS contra Órgano de Vigilancia de la AELC

(11) Mediante solicitud presentada en el Registro del Tribunal de la AELC el 2 de septiembre de 2010, el denunciante interpuso un recurso de anulación de la Decisión del Órgano de Vigilancia n° 254/10/COL.

(12) El 22 de agosto de 2011, el Tribunal de la AELC dictó sentencia en el asunto E-14/10 Konkurrenten.no AS contra el Órgano de Vigilancia de la AELC, por la que se anulaba la Decisión n° 254/10/COL, en todos sus elementos, por las razones que se exponen a continuación.

(13) En primer lugar, el Tribunal de la AELC consideró que la Decisión no estaba adecuadamente motivada, por cuanto el Órgano no había explicado la razón por la que la renovación de la concesión, a partir del 1 de enero de 2000, podía considerarse parte de un régimen de ayudas existente, o las razones por las que no podía considerarse una modificación pertinente de dicho régimen de ayuda ⁽²⁾.

(14) En segundo lugar, el Tribunal de la AELC declaró que el Órgano había incumplido su obligación de incoar el procedimiento de investigación formal con respecto a la ayuda concedida durante el período 1997-2000. Constató que el Órgano no podía excluir la posibilidad de que AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene hubieran recibido ayuda por importe superior a las pérdidas asociadas a la ejecución de las obligaciones de servicio público, y que el Órgano de Vigilancia consideraba en efecto que estas compensaciones excesivas podrían haber tenido lugar en el pasado. Así pues, el Tribunal de la AELC concluyó que el Órgano debería haber incoado el procedimiento de investigación formal para, en la medida de lo posible, estar plenamente informado de los hechos. La petición del demandante de abordar las mismas cuestiones en relación con el período 2000-2008 también se declaró fundada ⁽³⁾.

(15) En tercer lugar, el Tribunal de la AELC declaró que el Órgano no había podido determinar si la aportación de capital solo se refería a los compromisos en concepto de pensiones no financiados en relación con la ejecución de las obligaciones de servicio público, o también incluía otras actividades. Como el Tribunal de la AELC no pudo revisar la Decisión con respecto a la alegación del solicitante según la cual la aportación de capital no correspondía a un pago por servicios de transporte prestados, esto equivale a una falta de motivación ⁽⁴⁾.

1.3. Reevaluación de la denuncia

(16) El denunciante alegó que las siguientes medidas podrían suponer ayuda estatal ilegal:

1. Las subvenciones cruzadas entre las cuatro empresas AS Oslo Sporveier, AS Sporveibussene, Arctic Express AS y Sporveibussenes Turbiler AS ⁽⁵⁾.

2. Una aportación de capital de 41 499 000 NOK efectuada en 2004 por AS Oslo Sporveier a AS Sporveibussene.

3. Una posición fiscal favorable adquirida en un mercado no competitivo, que permite a AS Sporveibussene evadir el pago de impuestos sobre los beneficios.

4. Las garantías concedidas por AS Sporveibussene en beneficio de sus filiales Arctic Express AS y Sporveibussenes Turbiler AS.

(17) El Órgano de Vigilancia inició una nueva evaluación de la denuncia, y por correo electrónico de 25 de octubre de 2011 a las autoridades noruegas (Ref. n° 613053) solicitó información adicional. Las autoridades noruegas respondieron en una conversación telefónica el 28 de octubre de 2011. Además, facilitaron información adicional en reuniones celebradas en Oslo el 29 de noviembre de 2011, y en Bruselas el 9 de diciembre de 2011 y el 17 de enero de 2012. Mediante correos electrónicos de 13 de diciembre de 2011 (Ref. n° 621639) y 20 de enero de 2012 (Ref. n° 622816), las autoridades noruegas presentaron información adicional.

(18) Por carta de 27 de enero de 2012 (Ref. n° 622888), el Órgano de Vigilancia pidió información adicional a las autoridades noruegas ⁽⁶⁾. Estas respondieron por carta de 22 de febrero de 2012 (Ref. n° 625908, 625916, 625949, 626065 y 626066) y por correos electrónicos de 5 de marzo de 2012 (Ref. n° 627096 y 627097).

⁽⁴⁾ *Ibidem*, apartados 84 a 91.

⁽⁵⁾ Las referencias a «Oslo Sporveier Group» en la presente Decisión se utilizarán para referirse a AS Oslo Sporveier y sus filiales.

⁽⁶⁾ Mediante carta fechada el 8.2.2012 (Ref. n° 624263), el denunciante solicitó al Órgano que incoase el procedimiento de investigación formal con respecto a las medidas que habían sido objeto del procedimiento del Tribunal de la AELC en el asunto E-14/10.

⁽²⁾ Sentencia, apartados 55 a 63.

⁽³⁾ *Ibidem*, apartados 76 a 80.

1.4. Procedimiento de investigación formal

- (19) Mediante la Decisión nº 123/12/COL de 28 de marzo de 2012 («la Decisión de incoación») el Órgano incoó el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 1, apartado 2, de la parte I del Protocolo 3 con respecto a la ayuda potencial a AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene. Por carta de la misma fecha (Ref. nº 627869), el Órgano de Vigilancia informó a las autoridades noruegas de su decisión y les invitó a presentar sus comentarios.
- (20) Por carta de 4 de junio de 2012 (Ref. nº 636738), las autoridades noruegas presentaron sus comentarios a la Decisión de incoación. Por correo electrónico de 28 de junio de 2012 (Ref. nº 639422), el Órgano de Vigilancia solicitó información adicional. Mediante correo electrónico de 7 de septiembre de 2012 (Ref. nº 645982), las autoridades noruegas contestaron. Por correos electrónicos intercambiados entre el 9 y el 23 de noviembre de 2012 (Ref. nº 653229, 653257, 653526, 654300, 654332, 654345 y 654470), el Órgano de Vigilancia solicitó y recibió, de las autoridades noruegas, datos adicionales.
- (21) La decisión de incoación se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y en el Suplemento EEE del mismo ⁽⁷⁾. El Órgano de Vigilancia invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre la decisión de incoación. El Órgano recibió observaciones de dos partes interesadas. Mediante carta de 2 de agosto de 2012 (Ref. nº 643450), el Órgano recibió observaciones del denunciante, Konkurrenten.no AS. Mediante carta de 6 de agosto de 2012 (Ref. nº 643459), el Órgano recibió observaciones de Risdal Touring AS, una filial del denunciante. Por carta de 4 de septiembre de 2012 (Ref. nº 645575), el Órgano de Vigilancia remitió dichas observaciones a las autoridades noruegas. Por carta de 3 de octubre de 2012 (Ref. nº 648581), las autoridades noruegas informaron al Órgano de Vigilancia de que no tenían comentarios a las observaciones de las dos partes interesadas.

2. DECISIÓN DE INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

- (22) Las autoridades noruegas confirmaron que AS Oslo Sporveier no había concedido ninguna garantía ⁽⁸⁾. Por tanto, el Órgano llegó a la conclusión de que la alegación del denunciante en relación con las garantías carecía de objeto ⁽⁹⁾.
- (23) No obstante, el Órgano de Vigilancia albergaba dudas en cuanto a las medidas restantes cubiertas por la denuncia. Por consiguiente, decidió incoar el procedimiento de investigación formal con respecto a las tres medidas de ayuda siguientes:

1. La compensación para los servicios de transporte regular en autobús en Oslo pagados a AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene durante el período comprendido entre el 1 enero de 1994 y el 30 de marzo de 2008 («compensación anual»).
2. La aportación de capital pagada por el municipio de Oslo en 2004 («inyección de capital de 2004»), que cubrió un déficit en el fondo de pensiones relacionado con:
 - a. la prestación de servicios públicos («aportación de capital para el servicio público»), así como
 - b. actividades comerciales («aportación de capital para actividades comerciales»).
3. La aplicación de normas de tributación de grupo («medida de tributación de grupo»).

3. CONTEXTO - LEGISLACIÓN ACTUAL SOBRE EL TRANSPORTE LOCAL REGULAR EN AUTOBÚS

3.1. Ley de Transporte comercial de 2003 y Reglamento de transporte comercial de 2003

- (24) En la actualidad, el sector del transporte local en autobús está regulado por la Ley de Transporte comercial de 2002 («LTC») ⁽¹⁰⁾ y por el Reglamento de transporte comercial de 2003 («RTC») ⁽¹¹⁾. La LTC derogó y sustituyó la Ley de Transporte comercial de 1976 ⁽¹²⁾. El RTC derogó y sustituyó dos Reglamentos ⁽¹³⁾.
- (25) Las autoridades noruegas han confirmado que las disposiciones pertinentes no se han modificado sensiblemente desde la entrada en vigor del Acuerdo EEE en 1994.

3.2. Responsabilidad administrativa de los condados

- (26) En Noruega, la responsabilidad de la prestación de servicios de transporte público local corresponde a los condados. Sin embargo, estos no están obligados a prestar tales servicios.
- (27) Los condados pueden prestar servicios de transporte local en autobús a través de su propia organización o a través de una empresa administrativa ⁽¹⁴⁾ creada por el condado. La LTC establece que cuando el condado establece una empresa administrativa, los fondos destinados a la financiación de los servicios de transporte local en autobús se asignarán a esa empresa. Las empresas administrativas

⁽⁷⁾ DO C 204 de 12.7.2012, p. 15, y Suplemento EEE nº 37 de 5.7.2012, p. 26.

⁽⁸⁾ Véase la Decisión de incoación del procedimiento, apartados 122 a 124.

⁽⁹⁾ Véase la parte dispositiva de la decisión de incoación del procedimiento, artículo 1.

⁽¹⁰⁾ Ley de 21.6.2002 nº 45 (entrada en vigor el 1 de enero de 2003).

⁽¹¹⁾ Reglamento de 26.3.2003 nº 401 (entrada en vigor el 1.4.2003).

⁽¹²⁾ Ley de 4.6.1976 nº 63 (entrada en vigor el 1.7.1977). Derogada y sustituida por la LTC el 1.1.2003.

⁽¹³⁾ Reglamento de 12.8.1986 nº 2170 (entrada en vigor el 1.1.1987 y Reglamento de 4.12.1992 nº 1013 (entrada en vigor el 1 de enero de 1994). Ambos derogados y sustituidos por el RTC de 1.4.2003.

⁽¹⁴⁾ En noruego: *Administrasjonsselskap*.

pueden obtener los servicios de transporte en autobús de un tercero, o prestarlos ellas mismas ⁽¹⁵⁾.

3.3. Cofinanciación de los servicios de transporte local por el Estado y los condados

- (28) Los condados financian en parte los servicios de transporte local con ingresos fiscales. Además, con arreglo a la LTC, los condados perciben financiación estatal en forma de subvenciones en bloque anuales ⁽¹⁶⁾. El importe de las subvenciones se determina en función de la medida en que los condados necesitan contribuciones del Estado. Por tanto, los condados tienen que proporcionar el Ministerio de Transportes presupuestos, cuentas y otra información pertinente necesaria para evaluar la necesidad de las contribuciones ⁽¹⁷⁾. Las autoridades noruegas han declarado que, en caso de que una región reduzca el importe de la subvención en bloque utilizado para la financiación de los costes de transporte local regular, esto tendría consecuencias para las subvenciones futuras.

3.4. Concesiones

3.4.1. Introducción

- (29) En virtud de la LTC, se precisan concesiones para prestar servicios de transporte de pasajeros en autobús a cambio de una remuneración (es decir, mediante pago por los usuarios -pasajeros- de los servicios de transporte) ⁽¹⁸⁾.
- (30) Los operadores de servicios de transporte regular de pasajeros en autobús a cambio de una remuneración necesitan tanto una concesión general como una concesión especial.

3.4.2. Concesión general para el transporte de pasajeros

- (31) Las empresas que prestan servicios de transporte de pasajeros mediante remuneración deben tener una concesión general ⁽¹⁹⁾. Para obtenerla, el solicitante debe: i) presentar un certificado de buena conducta, ii) contar con medios financieros y capacidades satisfactorias, y iii) contar con cualificaciones profesionales satisfactorias ⁽²⁰⁾. Las concesiones generales no están limitadas en el tiempo ⁽²¹⁾.

3.4.3. Concesiones especiales para el transporte regular de pasajeros

- (32) Además de la concesión general, las empresas que deseen prestar servicios de transporte regular de pasajeros a cambio de una remuneración deben tener una concesión especial ⁽²²⁾. Existen dos tipos de concesiones especiales: i) concesiones de zona, y ii) concesiones específicas de ruta. La concesión de zona es de carácter residual, ya que permite a su titular prestar servicios de transporte en autobús en toda el área cubierta, en la medida en que

no se hayan concedido otras concesiones específicas de ruta en la zona. El titular de una concesión específica de ruta es la única entidad habilitada para prestar servicios de transporte regular en autobús en dicha ruta.

- (33) La concesión especial confiere al concesionario tanto el derecho como el deber de prestar el servicio de transporte tal como figura en la concesión ⁽²³⁾. Al solicitar una concesión especial, deberá presentarse una propuesta de cuadro horario y de tarifas de transporte ⁽²⁴⁾. Los horarios y tarifas están sujetos al control de los condados ⁽²⁵⁾. Estos pueden ordenar cambios en los horarios y las tarifas ⁽²⁶⁾.
- (34) Las concesiones especiales pueden ser adjudicadas: i) por medio de procedimientos de licitación (para el período determinado en el procedimiento de licitación ⁽²⁷⁾, que en ningún caso será superior a 10 años ⁽²⁸⁾), o ii) directamente, sin recurrir a una licitación (para un período de diez años) ⁽²⁹⁾.

3.5. Sistemas de expedición de billetes

- (35) Los concesionarios deben establecer sistemas de expedición de billetes aprobados por los condados ⁽³⁰⁾.

⁽²³⁾ Artículo 25 del RTC.

⁽²⁴⁾ Artículos 28 y 29 del RTC. Estos son los requisitos que el Órgano considera más pertinentes a efectos de describir el régimen nacional; no obstante, en el RTC se establece una serie de otros requisitos detallados que deben cumplirse para obtener una concesión especial.

⁽²⁵⁾ El Ministerio de Transportes ha delegado en los condados sus competencias para fijar las tarifas. Sin embargo, algunos descuentos se determinan a nivel nacional. En la práctica, el Ministerio ha requerido a todos los condados que garanticen que los operadores de transporte local regular en autobús que prestan un servicio público ofrezcan una reducción del 50 % del precio para niños, personas mayores y personas con discapacidad.

⁽²⁶⁾ Artículos 28 y 29, apartado 2, del RTC. Sobre la base del artículo 28, apartado 3, del RTC, el Ministerio de Transportes tiene competencia para dar orientaciones sobre el contenido y la publicación de la programación de rutas. La Circular del Ministerio de Transportes N-1/2006 contiene directrices suplementarias sobre la publicación de la programación de rutas. Antes de 2006, el artículo 28 del RTC regulaba determinados aspectos de la publicación de la programación de rutas. Estos aspectos se suprimieron en 2006. En la práctica, la Circular N-1/2006 hace referencia a la antigua disposición (artículo 28 del RTC) como estaba antes de la modificación, y establece que los requisitos contenidos en la antigua disposición, hasta nuevo aviso, se considerarán como una orientación para el contenido de la programación de rutas.

⁽²⁷⁾ Artículo 27, apartado 2, de la LTC.

⁽²⁸⁾ Tal como se recoge en los trabajos preparatorios, capítulo 10.1 de la Prop. 113 L (2009-2010).

⁽²⁹⁾ Artículo 8 de la LTC. La posibilidad de presentar ofertas para las concesiones se introdujo mediante una modificación de la Ley de Transporte de 1976 por Ley de 11.6.1993 n° 85 (entrada en vigor el 1 de enero de 1994).

⁽³⁰⁾ Artículo 30, apartado 1, del RTC. El Ministerio de Transportes tiene competencia para dar orientaciones generales para el uso de sistemas de billetes electrónicos (artículo 30, apartado 2, del RTC). El Ministerio ha dado estas directrices mediante su Circular N-1/2006. En esa Circular, el Ministerio ha decidido que el siguiente documento debe servir como norma para los sistemas de billetes electrónicos - parte 3 del Manual 206 de la Administración noruega de vías públicas (en noruego: *Statens Vegvesen*).

⁽¹⁵⁾ Artículo 23 de la LTC.

⁽¹⁶⁾ Artículo 22, apartado 3, de la LTC.

⁽¹⁷⁾ Artículo 22, apartado 4, de la LTC.

⁽¹⁸⁾ Artículos 4 y 6 de la LTC.

⁽¹⁹⁾ Artículo 4, apartado 1, de la LTC.

⁽²⁰⁾ Artículo 4, apartado 2, de la LTC y capítulo I del RTC.

⁽²¹⁾ Artículo 27, apartado 1, de la LTC.

⁽²²⁾ Artículo 6, apartado 1, de la LTC.

3.6. Contratos

- (36) Para complementar las concesiones, los condados pueden celebrar contratos con los concesionarios sobre la prestación del servicio público. Los condados son libres para determinar la forma de estos contratos ⁽³¹⁾.

3.7. Compensación a los concesionarios

- (37) Los condados son responsables de compensar a los concesionarios ⁽³²⁾. La compensación solo se concede a las empresas que explotan rutas no rentables (es decir, cuando los ingresos generados por la venta de billetes no cubren los gastos de explotación del servicio).
- (38) Según las autoridades noruegas, en virtud del artículo 22 de la LTC, el condado tiene la obligación de indemnizar a los operadores por la prestación de los servicios de transporte en rutas no rentables que desea establecer o mantener en su región ⁽³³⁾. Los condados son libres de decidir la forma en que se compensará a los concesionarios; la LTC y el RTC no tienen disposiciones específicas sobre la forma de aportar la compensación.
- (39) El Órgano de Vigilancia entiende que el artículo 22 de la LTC está formulado de manera que permite que la indemnización cubra el coste del servicio público (incluido un beneficio razonable) menos los ingresos obtenidos por la venta de billetes, y que las compensaciones que superen esto no pueden tener su base en la LTC.

⁽³¹⁾ Artículo 22, apartado 5, de la LTC. El Acuerdo de Transporte de 1997 entre AS Oslo Sporveier y AS Sporveisbussene, mencionados más adelante, es un ejemplo de este tipo de contrato.

⁽³²⁾ Artículo 22, apartado 1, de la LTC.

⁽³³⁾ Las autoridades noruegas, en sus observaciones a la Decisión de incoación, han confirmado esto y han explicado, con referencia a la doctrina (*Norsk Lovkommentar*), que la disposición anterior, el artículo 24 bis de la Ley de Transporte de 1976, se interpretaba de la misma forma. A este respecto, la *Norsk Lovkommentar* sobre la Ley de Transporte de 1976 (disponible en <http://www.rechtsdata.no/> (para acceder se requiere una suscripción de pago), respecto de la cuestión de la compensación, establece lo siguiente en la nota 43 (en noruego): «I rutetransporten vil det dog ofte være aktuelt å pålegge utøver en større rutetjeneste som sammenholdt med de takster som godkjennes, ikke gir et forsvarlig økonomisk grunnlag. I slike tilfeller kan plikten bare opprettholdes dersom det ytes tilskudd, jf. § 24 a». Traducción del Órgano de Vigilancia: Para el transporte regular, no obstante, a menudo será conveniente exigir al operador de transporte que preste un servicio más completo que, a la luz de los precios máximos fijados, no tendría un gran interés financiero. En tales circunstancias, las obligaciones de servicio público solo pueden mantenerse si media una compensación; véase el artículo 24 bis.

4. MÁS ANTECEDENTES: LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR ANTERIOR AL ESTABLECIMIENTO DEL EEE - LEY DE TRANSPORTE DE 1976

4.1. Introducción

- (40) En respuesta a la Decisión de incoación, las autoridades noruegas han facilitado más información sobre los antecedentes del sistema de compensación por servicios de transporte local regular.

4.2. Responsabilidad estatal centralizada para los servicios de transporte local regular

- (41) Las autoridades noruegas han explicado que el Estado (Ministerio de Transportes), en el momento de la entrada en vigor de la Ley de Transporte de 1976 ⁽³⁴⁾, era responsable de los servicios de transporte local regular. Los organismos de transporte estatales gestionaban el transporte local regular en cada condado.

4.3. Proceso de descentralización

4.3.1. Introducción

- (42) Poco después de la entrada en vigor de la Ley de Transporte de 1976, se inició un proceso de descentralización. A partir del 1 de enero de 1979, las competencias del Ministerio de Transportes pudieron delegarse en el condado. Al mismo tiempo, las agencias estatales de transporte se transformaron en organismos administrativos del condado.
- (43) En 1981, con la introducción del artículo 24 bis en la Ley de Transporte de 1976, al facilitar financiación a los condados, el Estado pudo conferir a estos la responsabilidad de la financiación del transporte local regular ⁽³⁵⁾. En Oslo, el artículo 24 bis entró en vigor en 1983, cuando el municipio de Oslo (que también es un condado) ⁽³⁶⁾ recibió esa financiación por primera vez.

4.3.2. El Reglamento de 1980

- (44) Otro elemento importante del proceso de descentralización fue el Reglamento de 19 de diciembre de 1980 sobre la compensación por la prestación de servicios de transporte local regular («el Reglamento de 1980»). El artículo 1 del Reglamento de 1980 establece que el condado es responsable de la financiación del transporte local regular. De conformidad con el artículo 3, el importe de la compensación se decidirá anualmente, en función de la diferencia entre los ingresos estimados según las tarifas y los descuentos decididos, y unos costes razonables.

⁽³⁴⁾ Ley de 4.6.1976, n° 63 (entrada en vigor el 1.7.1977). Derogada y sustituida por la LTC el 1.1.2003.

⁽³⁵⁾ Véanse los trabajos preparatorios a la modificación de la Ley de Transporte de 1976, Ot.prp. nr. 16 (1980–81), página 2.

⁽³⁶⁾ El municipio de Oslo es un condado, además de un municipio. En lo sucesivo, se hará referencia al mismo como municipio de Oslo.

(45) El Reglamento de 1980 contiene también normas relativas al control y acceso a la información y aclara las funciones de, por una parte, el Ministerio de Transportes y, por otra, los condados. El artículo 7 establece la base jurídica para que el Ministerio pueda emitir nuevas normas y directrices para la compensación por la prestación de servicios de transporte local regular.

4.3.3. El Reglamento de 1982 y el acuerdo principal estándar de la KS y la ANEA

(46) El 1 de enero de 1983, el Reglamento de 1980 fue sustituido por la entrada en vigor de un nuevo Reglamento, el Reglamento de 2 de diciembre de 1982 sobre compensación por la prestación de servicios de transporte local regular («el Reglamento de 1982»). El artículo 4 del Reglamento de 1982 obliga a los condados a celebrar acuerdos con los concesionarios relativos a la compensación por la prestación de servicios de transporte público regular. Sobre esta base, la organización KS (la Asociación noruega de autoridades locales y regionales) y la Asociación Noruega de Empresas de Autobuses («la ANEA») ⁽³⁷⁾, celebraron un acuerdo principal estándar («acuerdo principal estándar de KS y ANEA») y un acuerdo sobre compensación anual estándar para ser utilizados en cada condado al celebrar acuerdos de prestación de servicios de transporte regular en autobús. Por lo que se refiere al cálculo de la compensación, el acuerdo estándar se basaba en los mismos principios que el artículo 3 del Reglamento de 1980. El acuerdo principal estándar preveía también una separación de costes entre los servicios de transporte público y otros servicios comerciales.

4.3.4. El Reglamento de 1985

(47) Con la adopción de un nuevo sistema de ingresos para los condados, en 1985 se adoptó un nuevo Reglamento sobre compensación por la prestación de servicios de transporte local («el Reglamento de 1985»). El nuevo sistema de ingresos para los condados (y municipios) suponía que la contribución central al transporte local consistiera en una cantidad fija única. El principal objetivo del Reglamento de 1985 era la relación entre el Ministerio de Transportes y los condados. Este Reglamento fue derogado el 1 de enero de 1987.

5. ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE LOCAL REGULAR EN AUTOBÚS EN OSLO

(48) Como se ha señalado anteriormente, la responsabilidad de la prestación de servicios de transporte público local regular corresponde a los condados.

(49) Antes de 1994, toda la administración del transporte público de Oslo la realizaba AS Oslo Sporveier ⁽³⁸⁾, dado que el municipio de Oslo había delegado en la

compañía la tarea de planificar y administrar el transporte público de Oslo ⁽³⁹⁾. Al mismo tiempo, AS Oslo Sporveier explotaba un departamento interno ⁽⁴⁰⁾ que realizaba la mayoría del transporte regular en autobús de Oslo ⁽⁴¹⁾. Esta actividad se realizaba en virtud de una concesión de zona adjudicada el 16 de noviembre de 1992, que permitía a AS Oslo Sporveier prestar servicios de transporte en autobús en toda la red de Oslo, en la medida en que no se hubieran concedido otras concesiones específicas de ruta.

(50) La concesión se otorgó por un período de diez años, con efecto retroactivo a partir del 1 de enero de 1990.

(51) Además, desde 1994, AS Oslo Sporveier explotaba servicios de autobuses turísticos a pequeña escala al margen de su misión de servicio público.

(52) El 23 de abril de 1997, el departamento de autobuses, incluida la pequeña división de autobuses turísticos, se separó de AS Oslo Sporveier y se transfirió a una nueva empresa, AS Sporveibussene. Desde entonces, AS Sporveibussene realizó el transporte local regular en autobús en conformidad con la concesión adjudicada a AS Oslo Sporveier.

(53) Las empresas celebraron un acuerdo de transporte, firmado el 23 de abril de 1997, con efecto retroactivo desde el 1 de enero de 1997 («el acuerdo de transporte»). El acuerdo de transporte debía expirar en la fecha de expiración de la concesión existente (es decir, el 31 de diciembre de 1999), pero podría prorrogarse automáticamente por un período de un año, siempre que se renovase la concesión de zona de AS Oslo Sporveier. En virtud de este acuerdo de transporte, AS Sporveierbussene asumía las actividades de servicio público de AS Oslo Sporveier y recibía la compensación anual por estos servicios directamente de AS Oslo Sporveier.

(54) La concesión de zona se renovó por otros diez años el 20 de septiembre de 2001, con efecto retroactivo desde el 1 de enero de 2000.

⁽³⁷⁾ En noruego: Norsk Rutebilerforbund.

⁽³⁸⁾ Desde 1934, el municipio de Oslo ha sido prácticamente el único propietario de AS Oslo Sporveier (con un 98,8 %). Las autoridades noruegas han explicado que, en 2002, el municipio de Oslo adquirió las acciones restantes y se convirtió en propietario al 100 % de AS Oslo Sporveier.

⁽³⁹⁾ Según las autoridades noruegas, el municipio de Oslo participó en todas las cuestiones de importancia comercial relativas a la prestación de servicios de transporte colectivo en autobús por AS Oslo Sporveier, incluidos los aspectos financieros de los acuerdos/contratos con filiales (como AS Sporveibussene) u otras terceras partes. El municipio de Oslo participó a través del Consejo de Administración de AS Oslo Sporveier.

⁽⁴⁰⁾ Además, AS Oslo Sporveier tenía otros departamentos que explotaban, entre otras cosas, servicios de metro, tranvía y transbordador.

⁽⁴¹⁾ Otros tres operadores, ING. M.O. Schøyens Bilcentraler A/S, Norgesbuss AS/Oslo, y Follo Busstrafikk A/S también tenían concesiones para la prestación de servicios de transporte regular en autobús en unas pocas rutas especificadas en Oslo. Norgesbuss AS/Oslo adquirió Follo Busstrafikk A/S en 1996 y, con ello, se hizo cargo de sus concesiones.

- (55) En 2001, el municipio de Oslo decidió que todos los servicios de transporte regular en autobús en Oslo debían ser objeto de una licitación. Así pues, los servicios de transporte regular en autobús se sometieron gradualmente a licitación pública en cinco lotes durante el período 2003-2008. Los respectivos contratos entraron en vigor el año siguiente a aquel en que habían sido objeto de licitación. El último lote se licitó en 2007, y el último contrato entró en vigor el 30 de marzo de 2008.
- (56) Debido a su carácter residual, el ámbito de la concesión de zona se reduciría con arreglo a las licitaciones que se harían gradualmente de las rutas que antes estaban cubiertas por la concesión de zona. Así pues, la concesión de zona adjudicada a AS Oslo Sporveier expiró el 30 de marzo de 2008 (cuando todos los servicios de transporte regular en autobús en Oslo habían sido objeto de licitación). Al caducar la concesión, también lo hizo el acuerdo de transporte.
- (57) Como se ha señalado anteriormente, en 1997 AS Sporveibussene se hizo cargo de la pequeña división de autobuses turísticos de AS Oslo Sporveier.
- (58) En 2003, AS Sporveibussene creó una filial, Nexus Trafikk AS, para participar en licitaciones para la explotación de rutas de transporte regular en autobús en Oslo. En 2005, AS Sporveibussene adquirió la empresa Arctic Express AS y su filial Lavprisexpressen.no, dedicadas a la prestación de servicios de transporte exprés al aeropuerto y de servicios de transporte regional en autobús. En 2006, la división de autobuses turísticos se separó de AS Sporveibussene y se integró en una nueva empresa, Sporveibussenes Turbiler AS, propiedad al 100 % de AS Sporveibussene.
- (59) Del 1 de julio de 2006 al 1 de enero de 2007, se reorganizó la administración del transporte público de Oslo. Se creó una nueva empresa con la denominación AS Oslo Sporveier (la «nueva AS Oslo Sporveier»). La antigua AS Oslo Sporveier cambió su nombre por el de Kollektivtransportproduksjon AS («KTP»). Las funciones administrativas de la antigua AS Oslo Sporveier se transfirieron a la nueva AS Oslo Sporveier.
- (60) KTP conservó la parte operativa de AS Oslo Sporveier y la propiedad de AS Sporveibussene. Esta última se convirtió en una sociedad matriz con tres filiales. Las filiales cambiaron de nombre (Nexus Trafikk AS a Unibuss ASS; Sporveibussenes Turbiler AS a Unibuss Tur AS; y Arctic Express AS a Unibuss Ekspress AS).
- (61) AS Sporveibussene se fusionó con Unibuss AS en 2009. Esa empresa mantuvo el nombre de Unibuss AS y se convirtió en la sociedad matriz, conservando la propiedad de Unibuss Tur AS y Unibuss Ekspress AS.

6. COMPENSACIÓN POR LA OBLIGACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO EN OSLO

6.1. Práctica administrativa

- (62) Como se ha señalado anteriormente, el municipio de Oslo es responsable de compensar a los operadores de

los servicios públicos que desee establecer o mantener en su región ⁽⁴²⁾.

- (63) En Oslo, existe un sistema común de expedición de billetes que se aplica a todos los operadores de autobús, tranvía, metro y transbordador. Los operadores de servicio público no son responsables del sistema de expedición de billetes. Este sistema es responsabilidad de KTP (anteriormente AS Oslo Sporveier), y los precios de los billetes están sujetos al control del municipio de Oslo.
- (64) Al concesionario se le permite conservar los ingresos procedentes de la venta de billetes generados por la explotación de servicios de transporte regular en autobús ⁽⁴³⁾. Cuando los ingresos derivados de los billetes no son suficientes para cubrir el coste de las operaciones, el concesionario tiene derecho a recibir compensación por servicio público del municipio de Oslo.
- (65) En Oslo, desde los años ochenta y hasta que los contratos fueron licitados, la compensación concedida en virtud de los contratos adjudicados directamente se determinaba de conformidad con el procedimiento descrito a continuación. En esencia, el municipio de Oslo y el concesionario determinaban un importe global que cubría la diferencia entre los costes estimados de explotación del servicio público en cuestión y los ingresos obtenidos de la venta de billetes ⁽⁴⁴⁾. Esto se realizaba como parte del proceso presupuestario general del municipio de Oslo. Según las autoridades noruegas, el proceso presupuestario puede esbozarse del siguiente modo:

Enero/febrero	El gobierno municipal (<i>Byrådet</i>) decide los límites presupuestarios para el año siguiente.
Marzo	Las empresas y los departamentos municipales son informados de los límites presupuestarios y del plazo de presentación de los proyectos de presupuestos.
Marzo/abril	Las empresas municipales elaboran el presupuesto del año siguiente.
Mayo	Las empresas y los departamentos municipales presentan sus propuestas de presupuesto a partir de los ingresos y gastos de los años anteriores, el nivel de actividad, los límites presupuestarios y las hipótesis sobre la futura evolución de los costes y el incremento de la eficacia.

⁽⁴²⁾ Artículo 22 de la LTC.

⁽⁴³⁾ Todos los ingresos generados por la venta directa de billetes en sus propios autobuses, más una parte de los ingresos de la venta de billetes procedentes de AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk (antecesor de Ruter AS, una empresa de propiedad pública responsable de la gestión de los servicios de transporte local regular en Oslo) y Norges Statsbaner AS (una empresa de propiedad pública responsable del transporte ferroviario en Noruega).

⁽⁴⁴⁾ Desde 1983, sobre la base del artículo 24 bis de la Ley de Transporte de 1976, el Reglamento de 1982 y el acuerdo principal estándar de KS y ANEA. Las autoridades noruegas han explicado que la práctica ha permanecido básicamente sin cambios en virtud del artículo 22 de la LTC después de su entrada en vigor el 1 de enero de 2003.

Junio - agosto	Tiene lugar los debates entre los departamentos/empresas y la unidad administrativa responsable con el fin de aclarar el presupuesto y las actividades cubiertas por el mismo.
Septiembre	El gobierno municipal anuncia la propuesta de presupuesto.
Octubre	Las diferentes comisiones del consejo municipal (<i>Bystyret</i>) tratan las diferentes partes del presupuesto.
Octubre/noviembre	El gobierno municipal propone un presupuesto revisado.
Diciembre	El presupuesto es aprobado por el consejo municipal.

- (66) Basándose en las propuestas presupuestarias (y las posibles modificaciones durante el debate presupuestario en el consejo municipal), la compensación se concedió mediante decisiones presupuestarias en determinados supuestos que se especificaron en cada decisión, a saber, para alcanzar ciertas mejoras de eficiencia y mantener los servicios de transporte público del año anterior. Las decisiones también contenían ciertos objetivos con respecto a, entre otras cosas, el volumen de los servicios de transporte prestados y los costes por viaje.
- (67) La evaluación del importe de la compensación se basaba en los costes de los años anteriores, corregidos por la mejora de la eficiencia, la evolución del índice de precios al consumo de Noruega, los salarios, los impuestos y las disposiciones legislativas y reglamentarias que afectan a los costes.
- (68) Según las autoridades noruegas, se mantuvo una contabilidad separada para las prestaciones de servicio público y las actividades comerciales (es decir, el servicio de autobuses turísticos) realizadas por AS Oslo Sporveier. Asimismo, el coste de las actividades comerciales de AS Oslo Sporveier no se tuvo en cuenta para el cálculo de la compensación anual por los servicios públicos.
- (69) Según las autoridades noruegas, en virtud del acuerdo de transporte celebrado en 1997, que caducó el 30 de marzo de 2008 cuando todos los contratos de servicio público habían sido objeto de una licitación pública y cuando caducó la propia concesión de zona, el cálculo de la compensación se realizaba sobre una base anual, de conformidad con los principios que se acaban de mencionar.
- (70) Por tanto, la compensación de servicio público se determinaba según el mismo procedimiento. El importe se calculaba en función de la diferencia entre costes e ingresos del servicio público y se ajustaba conforme a los mismos factores de corrección durante todo el período objeto de evaluación. Se mantuvo una contabilidad separada para las actividades de servicio público y las actividades comerciales.

6.2. Rentabilidad del servicio público

- (71) Según una visión global de los resultados anuales de las actividades de transporte en autobús de AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene facilitados por las autoridades

noruegas, el beneficio medio anual de las empresas fue del 0,49 % en el período de 1994 a 2008. Esta cifra, sin embargo, incluye los ingresos procedentes de las actividades comerciales a partir de 2005. El rendimiento anual medio para el período de 1994 a 2005, en relación con el cual los datos presentados por las autoridades noruegas se refieren exclusivamente al servicio público, fue del 1,98 % ⁽⁴⁵⁾.

6.3. Introducción de un sistema de bonificación/penalización por la calidad

- (72) Como se ha explicado anteriormente, en 1997 AS Sporveibussene comenzó a prestar servicios de transporte local regular en autobús en Oslo en conformidad con la concesión adjudicada a AS Oslo Sporveier. Por otra parte, se celebró el acuerdo de transporte entre AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene. Las autoridades noruegas han explicado que el acuerdo de transporte introdujo el concepto de un modelo, que debía definir AS Oslo Sporveier, en virtud del cual debía medirse la calidad de los servicios de transporte en autobús. La intención era encontrar un modelo para incentivar a AS Sporveibussene a que ofreciera servicios de transporte en autobús de calidad. El acuerdo de transporte preveía que el sistema debía estar en vigor el 1 de enero de 2008 a más tardar.
- (73) En 2004, se acordó el modelo específico de un sistema de bonificación/penalización ⁽⁴⁶⁾, según el cual, el rendimiento de AS Sporveibussene se evaluaba con arreglo a los siguientes criterios: i) satisfacción total del cliente, ii) puntualidad, iii) nivel de seguridad y comodidad, y iv) la amabilidad del conductor. La satisfacción de los clientes se mide mediante encuestas. La puntualidad se mide sobre la base de datos objetivos.
- (74) AS Oslo Sporveier concedió una bonificación de calidad a AS Sporveibussene de 3,9 millones NOK en 2004. Esta cifra representa el 0,8 % de los ingresos de AS Sporveibussene ese año (483,5 millones NOK). Las autoridades noruegas han explicado que consideran la bonificación de calidad como parte del beneficio razonable. Las autoridades noruegas no han informado al Órgano de Vigilancia de la concesión de ninguna otra bonificación de calidad.
- 6.4. Servicios intragrupo y asignación de costes comunes.**
- (75) Según las autoridades noruegas, los servicios de transporte comercial en autobús prestados por AS Sporveibussene solo han recurrido de manera limitada a los servicios de AS Oslo Sporveier. En la mayoría de los casos, estos servicios intragrupo se han intercambiado entre las filiales del Grupo Oslo Sporveier.
- (76) Desde 1994, los servicios intragrupo se intercambiaban principalmente sobre la base de acuerdos entre las

⁽⁴⁵⁾ Cálculo del Órgano.

⁽⁴⁶⁾ El sistema se describe en el anexo al Protocolo por el que se fijan las compensaciones detalladas correspondientes a la prestación de servicios de transporte en autobús a las que AS Sporveibussene tenía derecho para 2004.

empresas del grupo. Cuando en la prestación de los servicios intervenían empresas externas, los costes de los servicios se basaban en los precios de mercado. Como ejemplos de tales servicios con proveedores externos cabe citar, a título indicativo: compra conjunta de carburante diésel, aceite de motor o anticongelante; subarriendo de autobuses; arrendamiento de inmuebles de empresas privadas, etc. El precio interno de estos servicios incluía, además, una parte proporcional de los costes fijos, así como costes adicionales para cubrir las comisiones de administración, en su caso.

- (77) Por lo que se refiere a los servicios intragrupo prestados por AS Oslo Sporveier a AS Sporveibussene y sus filiales o entre las filiales, las autoridades noruegas han explicado que los precios pagados por estos servicios se basaron en los costes reales (por ejemplo, alquiler de autobuses y conductores en determinadas ocasiones, limpieza de los autobuses) o en el volumen utilizado (por ejemplo, emisión de tarjetas de identificación) o incluso por hora en función de la complejidad de los servicios prestados. El precio real incluía el coste del servicio, es decir, los costes marginales, los efectos externos/de eficiencia, así como una parte proporcional de los costes fijos y beneficios. Las autoridades noruegas han explicado que los precios basados en el coste equivalen a los precios de mercado.
- (78) Como se ha explicado anteriormente, AS Sporveibussene creó una filial en 2003, Nexus Trafikk AS, a fin de participar en las licitaciones para la explotación de servicios de transporte regular en autobús en Oslo. El establecimiento de la filial creó una situación en que las empresas (AS Sporveibussene y Nexus Trafikk AS), debido a que ambas prestaban servicios de transporte en autobús, compartían determinados costes comunes. Las autoridades noruegas explicaron que ello condujo a las empresas a establecer un nuevo sistema de asignación de los (nuevos) costes comunes. El nuevo sistema se aplicó a partir de 2004. De acuerdo con este sistema, los costes comunes, como los de infraestructura de TI y comunicación, costes generales de relaciones públicas, determinado personal de las empresas, servicios de consultoría relativos a los contratos marco, auditoría, pensiones, seguros, contabilidad y salarios, eran cubiertos por todas las empresas del grupo con un determinado porcentaje del volumen de negocios de cada empresa. El método para calcular estos porcentajes de los gastos generales se basa en la identificación de todos los costes comunes a través del proceso presupuestario cada año. A continuación se suma el importe de esos costes y el porcentaje de gastos generales se calcula dividiendo el volumen de negocios total de AS Sporveibussene y sus filiales entre los costes comunes. La suma de los gastos generales presupuestados para cada empresa debe cubrir los costes comunes incluidos en el presupuesto total. El porcentaje fue del [...] ⁽⁴⁷⁾ % para 2004, del [...] ⁽⁴⁸⁾ % para 2005 y 2006, y del [...] ⁽⁴⁹⁾ % para 2007 y 2008.

⁽⁴⁷⁾ La cifra exacta está amparada por la obligación de secreto profesional. Se encuentra entre el 2 % y el 7 %.

⁽⁴⁸⁾ La cifra exacta está amparada por la obligación de secreto profesional. Se encuentra entre el 2 % y el 7 %.

⁽⁴⁹⁾ La cifra exacta está amparada por la obligación de secreto profesional. Se encuentra entre el 2 % y el 7 %.

7. APORTACIÓN DE CAPITAL DE 2 DE ABRIL DE 2004

7.1. La denuncia

- (79) El denunciante indica que AS Oslo Sporveier transfirió 41 499 000 NOK en nuevas acciones a AS Sporveibussene en 2004, y alega que esta transacción puede haber implicado ayuda estatal, ya que ningún inversor privado en una economía de mercado habría aportado capital a una empresa con pérdidas. El denunciante se pregunta asimismo si se ha inyectado capital para financiar nuevas actividades que tienen lugar en un mercado expuesto a la competencia.
- (80) Las autoridades noruegas han confirmado que el municipio de Oslo aportó nuevo capital al Grupo Oslo Sporveier el 2 de abril de 2004, y que esta medida consistió en una única contribución al fondo de pensiones del grupo (Oslo Sporveiers Pensjonskasse) ⁽⁵⁰⁾ para cubrir la escasez de fondos acumulada en las cuentas del fondo de pensiones. El importe de esta aportación de capital asignada a AS Sporveibussene fue de 111 760 000 NOK. Asimismo, las autoridades noruegas han explicado que, al mismo tiempo que se realizó la aportación de capital, AS Sporveibussene modificó los principios contables para el cálculo de los futuros compromisos en concepto de pensiones con el resultado de que, a partir de 2004, estos compromisos fueron reconocidos en sus cuentas ⁽⁵¹⁾.
- (81) A la luz de la información presentada por las autoridades noruegas, el Órgano de Vigilancia solo puede entender que el demandante, al referirse a la transferencia de 41 499 000 NOK en su correspondencia con el Órgano, ha comparado las cuentas de 2003 y 2004 de AS Sporveibussene y ha deducido 39 501 000 NOK (capital total en 2003) de los 81 millones NOK (capital total en 2004). En la presente Decisión, el Órgano de Vigilancia

⁽⁵⁰⁾ Oslo Sporveiers Pensjonskasse era el fondo de pensiones de los empleados del Grupo Oslo Sporveier. La aportación de capital de 2004 cubrió el déficit de fondos correspondiente a las obligaciones de pensiones de Oslo Sporvognsdrift AS (empresa responsable de la explotación de servicios de tranvía en Oslo), Oslo T-banedrift AS (empresa responsable de la explotación de servicios de metro en Oslo), AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene.

⁽⁵¹⁾ Las autoridades noruegas han explicado que, antes de la aportación de capital de 2004, AS Sporveibussene registraba sus obligaciones en materia de pensiones mediante la llamada «solución de pasillos». Utilizando este método contable, la empresa amortizaba ajustes en las obligaciones en materia de pensión de jubilación calculadas a lo largo de un período de diez años. La «solución de pasillos» se basaba en la hipótesis de que todos los años habría desviaciones entre las hipótesis a largo plazo y la realidad, y que, con el tiempo, estas diferencias se compensan. En 2004, las autoridades noruegas decidieron cambiar el método contable utilizado para el registro de las obligaciones en materia de pensiones. Se hicieron ajustes anuales que incluyeron, en las cuentas, todos los costes medios del empleo estimado durante el período. Como consecuencia, AS Sporveibussene registró en 2004 una reducción de capital de 80 934 000 NOK (en la partida «estimatavvik»), que refleja este cambio de método contable. Estos cambios dieron lugar a un aumento de las obligaciones reconocidas en el balance y a la correspondiente reducción del capital social de la empresa. Este cambio de los principios contables no tuvo un impacto en el importe del capital necesario para compensar la escasa financiación del fondo de pensiones, pero explica algunos de los cambios en las cuentas de AS Sporveibussene de 2003 a 2004 a que se refiere la denuncia.

evaluará la aportación real de capital de 111 760 000 NOK, que es el importe asignado para cubrir los compromisos en concepto de pensiones de AS Sporveisbussene (frente a los 41 499 000 NOK mencionados por el denunciante).

- (82) Las autoridades noruegas han presentado explicaciones sobre los fundamentos de su aportación de capital, que se refiere a los compromisos en materia de pensiones de AS Sporveisbussene. Estas explicaciones se resumen a continuación.

7.2. Déficit a mediados de los años 90 en el fondo de pensiones del Grupo AS Oslo Sporveier y aumento de la compensación anual

- (83) Las autoridades locales de Noruega (y las empresas de su propiedad o controladas por ellas) estaban obligadas a conceder a sus empleados una pensión indexada igual al 70 % o el 66 % de su salario final en el momento de la jubilación a la edad de 67 años ⁽⁵²⁾.
- (84) A mediados de los años 90, era evidente que el fondo de pensiones del Grupo Oslo Sporveier estaba infrafinanciado. La infrafinanciación se había acumulado a lo largo de varios años dado que los pagos de las primas al fondo de pensiones no tuvieron suficientemente en cuenta el aumento de los compromisos en concepto de pensiones resultante de factores como el aumento de los salarios de los empleados, la mayor esperanza de vida, los cambios en las tasas de discapacidad previstas, etc. Según la autoridad de supervisión financiera de Noruega (*Kredittilsynet*), el fondo de pensiones de AS Oslo Sporveier solo cubría el 46,9 % a 31 de diciembre de 1995. Los fondos de pensión municipales con cobertura por debajo del 95 % debían aumentarse un mínimo del 1,5 % anual ⁽⁵³⁾. El municipio de Oslo, como propietario, estaba por tanto obligado por ley a cubrir el déficit de capitalización del Grupo Oslo Sporveier ⁽⁵⁴⁾. Así pues, según se resolvió mediante Decisión de 23 de diciembre de 1996, AS Oslo Sporveier debía presentar un plan sobre la manera de compensar el déficit. De esta manera, se estableció un plan de pago para eliminar el déficit antes de 2020. Este plan fue aprobado por la autoridad de supervisión financiera el 9 de julio de 1997.
- (85) De conformidad con el plan de pago, el municipio de Oslo ajustó al alza la compensación anual por servicio público, a fin de cubrir las primas de pensión incrementadas.

⁽⁵²⁾ Dado que la seguridad social noruega proporcionaría una pensión base de entre el 40 % y el 50 %, el empleador aportaba la parte restante a través de fondos de pensiones o de compañías de seguros de vida. El Grupo Oslo Sporveier organizó su fondo de pensiones como fondo de pensiones municipal (Oslo Sporveiers Pensjonskasse), de conformidad con el capítulo 7 de la Ley de seguros n.º 44 de 10.6.2005.

⁽⁵³⁾ Reglamento n.º 117 de 19.2.1993, sección 28 A.

⁽⁵⁴⁾ El incumplimiento de esta obligación podría haber tenido varias consecuencias jurídicas para el Grupo Oslo Sporveier, por ejemplo, podría haber sido declarado en quiebra.

7.3. Aportación de capital a Oslo Sporveiers Pensjonskasse

- (86) Según las autoridades noruegas, el municipio de Oslo decidió en 2003 cubrir el déficit del fondo de pensiones del Grupo Oslo Sporveier con un único pago. En consecuencia, el 2 de abril de 2004, AS Oslo Sporveier aportó 802,5 millones NOK ⁽⁵⁵⁾ a la Oslo Sporveiers Pensjonskasse para cubrir el déficit total existente ⁽⁵⁶⁾. La aportación de capital cubrió la infrafinanciación de los compromisos de pensión relativos a los empleados de Oslo Sporvognsdrift AS, Oslo T-banedrift AS, AS Oslo Sporveier y AS Sporveisbussene.
- (87) Las autoridades noruegas explicaron que, aunque el municipio de Oslo estaba obligado por ley a cubrir el déficit de capitalización del Grupo Oslo Sporveier, no estaba obligado a hacerlo mediante un único pago: optó por hacerlo dado que esta solución sería más rentable que cumplir el plan de amortización existente. El importe amortizado anual para compensar el déficit era superior a los costes financieros necesarios para hacer frente a un préstamo bancario del mismo importe. Además, se consideró que un único pago supondría un ahorro en el presupuesto de funcionamiento de unos 160 millones NOK, y reduciría los costes de pensiones anuales del Grupo en 60 millones NOK.
- (88) De los 802,5 millones NOK, 111 760 000 NOK cubrían los compromisos en concepto de pensiones de AS Sporveisbussene. Según las autoridades noruegas, el importe total se pagó directamente de AS Oslo Sporveier a la Oslo Sporveiers Pensjonskasse y no se aportó como fondos a AS Sporveisbussene. En las cuentas anuales de AS Sporveisbussene de 2004, la contribución de 111 760 000 NOK al régimen de pensiones se registró como una aportación de nuevo capital social.

7.4. Infrafinanciación de los compromisos en concepto de pensiones de los empleados de autobuses turísticos

- (89) Según las autoridades noruegas, una parte del capital que se transfirió a AS Sporveisbussene cubrió los compromisos en concepto de pensiones de los empleados en los servicios de autobuses turísticos durante el período desde 1994 (cuando comenzaron los servicios de autobuses turísticos) hasta el 1 de enero de 1997.
- (90) Las autoridades noruegas han presentado cálculos según los cuales un importe de aproximadamente 430 300 NOK de la aportación de capital total correspondía a la infrafinanciación de los compromisos en concepto de pensiones de la división de autobuses turísticos.

7.5. Cambio de los fondos de pensiones a Vital Forsikring ASA

- (91) El pago de 111 760 000 NOK también permitió a AS Sporveisbussene transferir su fondo de pensiones de la

⁽⁵⁵⁾ De los cuales 800 millones NOK fueron transferidos del municipio de Oslo.

⁽⁵⁶⁾ El importe abonado a la Oslo Sporveiers Pensjonskasse era de 711 980 000 NOK [90 519 282 NOK (el 14,1 % del importe total de 802,5 millones NOK) eran impuestos sobre el empleo].

Oslo Sporveiers Pensjonskasse a Vital Forsikring ASA, una compañía de seguros de vida. El cambio surtió efecto el 1 de junio de 2004. Con arreglo a la legislación noruega aplicable en aquel momento, todas las primas destinadas a cubrir el déficit debían abonarse en su totalidad, antes de que AS Sporveisbussene pudiera transferir sus compromisos en concepto de pensiones de un fondo a otro ⁽⁵⁷⁾.

8. FISCALIDAD DEL GRUPO OSLO SPORVEIER

8.1. Alegaciones del denunciante

- (92) Según el denunciante, la posición fiscal negativa de AS Oslo Sporveier se había utilizado para reducir la presión fiscal sobre AS Sporveisbussene. Las condiciones fiscales favorables del Grupo Oslo Sporveier podrían haberse utilizado para evitar el pago del impuesto sobre los beneficios obtenidos en un mercado total o parcialmente expuesto a la competencia. La base para esta denuncia parece ser que AS Sporveisbussene, en el período 2000-2004, si bien tuvo un beneficio antes de impuestos de aproximadamente 54 796 000 NOK, solamente comunicó unos ingresos imponibles de 2 027 000 NOK.
- (93) Según las autoridades noruegas, y en opinión del Órgano, parece que el denunciante se refiere a las normas fiscales relativas a las contribuciones entre empresas pertenecientes al mismo grupo (contribuciones de grupo). AS Sporveisbussene, al parecer, transfirió parte de sus beneficios, evitando de esta manera el pago del impuesto sobre la renta de la cantidad transferida.

8.2. Las disposiciones pertinentes de la Ley fiscal noruega

- (94) Según la Ley fiscal noruega ⁽⁵⁸⁾, las empresas de un grupo estarán sujetas a impuesto como entidades únicas; no existe, en principio, consolidación de grupos de empresas a efectos fiscales, lo que significa que una empresa solamente puede deducir sus propias pérdidas y debe tributar únicamente por sus propios beneficios.
- (95) Sin embargo, en determinadas condiciones, las normas fiscales permiten a una empresa deducir de su renta imponible una aportación de capital unilateral a otra empresa de su grupo, en calidad de «contribución de grupo».
- (96) Las contribuciones de grupo se permiten ⁽⁵⁹⁾ cuando la empresa que realiza la contribución y la empresa

beneficiaria son sociedades anónimas ⁽⁶⁰⁾ y pertenecen al mismo grupo ⁽⁶¹⁾. Además, la sociedad matriz debe poseer más del 90 % de la filial, y tener una proporción equivalente de los votos ⁽⁶²⁾. Las autoridades noruegas han explicado que estos requisitos deben cumplirse al final del ejercicio financiero pertinente en el que se haya realizado la contribución de grupo.

- (97) Las empresas cedente y beneficiaria deben, como parte de su declaración fiscal anual, declarar las contribuciones a las autoridades fiscales presentando información completa en los formularios correspondientes.
- (98) Una contribución de grupo puede consistir en dinero, capital circulante u otras aportaciones financieras ⁽⁶³⁾.
- (99) Una contribución de grupo es deducible para la empresa cedente en la medida en que la contribución se realiza con su renta imponible ⁽⁶⁴⁾. Cuando una empresa realiza una contribución de grupo superior a su renta imponible, no puede deducir el importe excesivo ⁽⁶⁵⁾. La empresa beneficiaria, por otra parte, debe tributar por la contribución de grupo ⁽⁶⁶⁾, pero el importe excesivo, no

⁽⁶⁰⁾ Según el artículo 10-1 de la Ley fiscal, las normas que rigen las contribuciones de grupo son aplicables a «aksjeselskap, allmennaksjeselskap samt likestilt selskap og sammenslutning».

⁽⁶¹⁾ Conforme a lo dispuesto por la Ley n° 44 de 13.6.1997, artículos 1-3 y 1-4.

⁽⁶²⁾ Artículo 10-4, apartado 1, de la Ley fiscal.

⁽⁶³⁾ No es preciso que el pago efectivo tenga lugar el mismo año en que se hayan obtenido los ingresos, siempre que se realice mediante una transferencia real en una fecha posterior. En consecuencia, basta con que la empresa cedente asuma la obligación incondicional de realizar la contribución.

⁽⁶⁴⁾ Artículo 10-2, apartado 1, de la Ley fiscal.

⁽⁶⁵⁾ Artículo 10-3, apartado 1, de la Ley fiscal. Las autoridades noruegas han explicado que una sociedad matriz puede realizar una contribución a una filial en el mismo año en que la misma filial realiza una contribución de grupo a la matriz. Las dos contribuciones se considerarían transacciones separadas, que deben tratarse por separado a efectos fiscales, véase la Decisión anticipada 22/05 de la Dirección fiscal noruega, que puede consultarse en línea (en noruego): <http://www.skatteetaten.no/Templates/BindendeForhandsuttalelse.aspx?id=28885>. Esto supone que, en determinadas circunstancias, podrían realizarse contribuciones de grupo y podría lograrse la consolidación fiscal sin modificar la participación neta de los cedentes. Este sería el caso si una sociedad matriz ha incurrido en una pérdida fiscal de al menos la misma proporción que los beneficios imponibles de su filial. La filial podría realizar una contribución a su sociedad matriz y solicitar una deducción por ello. La empresa matriz podría compensar la contribución recibida con su propia pérdida fiscal. Al mismo tiempo, la sociedad matriz podría realizar una contribución de grupo a la filial. La filial beneficiaria no deberá tributar por esta última contribución de grupo dado que la sociedad matriz, debido a sus propias pérdidas fiscales, no podría deducirla. En efecto, las dos contribuciones de grupo implicarían que la filial podría eliminar su base fiscal sin menoscabar su participación neta.

⁽⁶⁶⁾ Artículo 10-3, apartado 1, de la Ley fiscal.

⁽⁵⁷⁾ Ley n° 39 de 10.6.1988 (derogada), artículo 8c-11 en relación con el artículo 8c-10, apartados 1 y 3.

⁽⁵⁸⁾ Ley fiscal n° 14, de 26.3.1999, artículo 2-2.

⁽⁵⁹⁾ Artículos 10-2 a 10-4 de la Ley fiscal.

deducible, no constituye una renta imponible para la empresa beneficiaria. La contribución se considera un ingreso para la empresa beneficiaria el mismo año en que la empresa cedente deduzca la contribución en su liquidación fiscal. Siempre que el beneficiario tenga un déficit, la contribución podrá compensarse con las pérdidas, también las obtenidas en años anteriores. Por otra parte, deben cumplirse los requisitos relacionados con el reparto de dividendos de una sociedad anónima ⁽⁶⁷⁾.

- (100) Las autoridades noruegas han explicado que las normas relativas a la contribución de grupo se aplican indiscriminadamente a todas las empresas que están sujetas al impuesto sobre la renta en Noruega. La aplicación de las normas no exige ninguna forma de permiso, licencia o consentimiento similar de una autoridad pública. Las normas se aplican con independencia de quién controle el grupo, si es de origen nacional o extranjero, o de propiedad privada o pública.

8.3. Justificación de las normas relativas a la contribución de grupo

- (101) Las autoridades noruegas han explicado que la finalidad de estas normas es establecer un tratamiento fiscal similar y una neutralidad fiscal entre i) empresas organizadas como una estructura de grupo, y ii) empresas que explotan varios negocios como una sola empresa. Este objetivo se alcanza permitiendo a grupos de empresas compensar las pérdidas de una (o varias) de ellas con los beneficios obtenidos por las otras empresas del mismo grupo, permitiendo así, en efecto, la tributación del grupo sobre la base de sus beneficios netos imponibles consolidados. Las autoridades noruegas han explicado que el objetivo de las normas relativas a la contribución de grupo nunca ha sido beneficiar a determinadas empresas en función de quién sea su propietario o el tipo de actividad a que se dediquen aquellas.

8.4. Aplicación de las normas relativas a la contribución de grupo por el Grupo Oslo Sporveier

- (102) Las autoridades noruegas han explicado que AS Sporveibussene transfirió 4 068 000 NOK en contribuciones de grupo en 2000 y 8 365 000 NOK en 2001 a AS Oslo Sporveier, mientras que en los años 2002 a 2004 no hubo contribuciones por razón de pérdidas fiscales ⁽⁶⁸⁾.

9. COMENTARIOS DE LAS AUTORIDADES NORUEGAS A LA DECISIÓN DE INCOAR EL PROCEDIMIENTO

9.1. Información factual más detallada e informe de Asplan Viak

- (103) En sus observaciones a la Decisión de incoación, las autoridades noruegas facilitaron más información factual

pertinente para la evaluación de las medidas objeto de la investigación formal. Esta información se ha incorporado en las secciones anteriores.

- (104) Además de los hechos, las autoridades noruegas han proporcionado al Órgano de Vigilancia un informe con fecha de 25 de mayo de 2012 sobre la eficiencia de AS Sporveibussene para los años 1999 y 2002, encargado por las autoridades noruegas a una consultora independiente denominada Asplan Viak AS («el informe de Asplan Viak») ⁽⁶⁹⁾. En el informe, Asplan Viak AS comparó los costes de AS Sporveibussene con los costes de otros operadores de servicios de transporte regular en autobús en Noruega. El informe concluye que para los años 1999 y 2002, los costes de AS Sporveibussene estaban al mismo nivel o por debajo de los de un prestador de servicios de transporte regular en autobús en Noruega bien gestionado y equipado adecuadamente ⁽⁷⁰⁾.
- (105) Las autoridades noruegas han proporcionado al Órgano de Vigilancia información sobre la viabilidad financiera de las operaciones de transporte comercial en autobús. A excepción de un pequeño déficit de 29 000 NOK en 1998, las operaciones obtuvieron beneficios desde su inicio, en 1994. Asimismo, las autoridades noruegas han proporcionado al Órgano de Vigilancia un documento de estrategia a partir de 2003 para las operaciones de transporte comercial en autobús explotadas por AS Sporveibussene («el documento de estrategia 2003»), en que el objetivo establecido para 2003 era generar un beneficio bruto de 1,5 millones NOK (antes de los gastos generales) y un volumen de negocios de 14,1 millones NOK.

9.2. Razonamientos jurídicos

9.2.1. El régimen

- (106) Las autoridades noruegas mantienen que la financiación del transporte local regular en autobús en Oslo se ha realizado sobre la base de un régimen de ayudas en virtud de la LTC y el RTC.
- (107) En primer lugar, destacan que la finalidad para la que pueden concederse las subvenciones del artículo 22 de la LTC está claramente definida: la compensación solo puede concederse para cubrir las pérdidas en que se incurra por la explotación de servicios de transporte regular que encarga el condado. A este respecto, las autoridades noruegas sostienen que la medida que nos ocupa difiere de la medida finlandesa evaluada por la Comisión Europea en el asunto *Åland Industrihus* ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁷⁾ Artículo 10-2, apartado 1, de la Ley fiscal.

⁽⁶⁸⁾ Las autoridades noruegas han confirmado que en 2000-2004 no se realizaron contribuciones circulares que afectaran a AS Sporveibussene.

⁽⁶⁹⁾ «Cálculo de costes estándar para los servicios de transporte regular en autobús de AS Sporveibussene», informe de Asplan Viak AS de 25.5.2012, que se adjunta como anexo 13 de la carta de las autoridades noruegas de 4.6.2012 (Ref. nº 636738).

⁽⁷⁰⁾ Cabe señalar que, a pesar de las conclusiones del informe de Asplan Viak, las autoridades noruegas, en sus observaciones a la Decisión de incoación, no cuestionan que la compensación concedida a AS Sporveibussene cumple los criterios Altmark; véase la evaluación que figura a continuación.

⁽⁷¹⁾ Asunto SA.21654 (ex NN-69/2007 y C-6/2008) *Public Commercial Property Åland Industrihus*, DO L 125 de 12.5.2012, p. 33. La Decisión ha sido recurrida ante el Tribunal General (véase el asunto T-212/12).

- (108) En segundo lugar, ponen de relieve que la discrecionalidad del municipio de Oslo para calcular la compensación por servicio público está limitada por las directrices nacionales en virtud del RTC. El argumento de las autoridades noruegas es que esta limitación a la discrecionalidad del condado por parte del Gobierno apoya la conclusión de que la compensación se concede sobre la base de un régimen de ayudas. La compensación procede en gran medida de fondos estatales (frente a los fondos del condado), y el Ministerio de Transportes: i) tiene potestad para dar orientaciones sobre el contenido y la publicación de la programación de las rutas, ii) tiene potestad para aprobar las tarifas, iii) establece las reducciones nacionales, iv) puede ofrecer orientaciones para la utilización de los sistemas de expedición de billetes, y v) tiene poder para aprobar las condiciones generales del transporte regular.
- (109) Por último, sostienen que la práctica administrativa constante en Oslo demuestra que la ayuda se ha desembolsado sobre la base de un régimen de ayudas.

9.2.2. El sistema de bonificación/penalización por la calidad

- (110) Las autoridades noruegas alegan que el sistema de bonificación/penalización por la calidad forma parte de la compensación general por servicio público por la prestación de servicios de transporte local regular en Oslo, y que, por lo tanto, es parte integrante del régimen de ayuda. Añaden que el pago de la bonificación de 2004 ascendió a 3,9 millones NOK, lo que representa un 0,8 % de los ingresos de AS Sporveisbussene ese año (483,5 millones NOK). Asimismo, se alegó que esto, en cualquier caso, representa una parte del beneficio razonable para AS Sporveisbussene.

9.2.3. Asignación de costes comunes y servicios intragrupo

- (111) El Órgano de Vigilancia entiende que, sobre la base de la información proporcionada, las autoridades noruegas alegan que no existe ayuda estatal por lo que se refiere a la asignación de costes comunes y el pago de servicios intragrupo, dado que las transacciones entre las empresas del grupo y, en menor medida, entre empresas del grupo y AS Oslo Sporveier, se basan en principios y condiciones comerciales normales.

9.2.4. Aportación de capital para actividades comerciales

- (112) Las autoridades noruegas alegan que los aproximadamente 430 300 NOK que formaban parte de la aportación de capital de 2004 que se destinó a cubrir los costes en concepto de pensiones relacionados con actividades puramente comerciales ajenas a la misión de servicio público (aportación de capital para actividades comerciales), no representa una ayuda estatal, sino más bien una inversión en condiciones de mercado de acuerdo con el principio del inversor en una economía de mercado («PIEM»). En este contexto, destacan que, contrariamente

a la presentación de los datos en la Decisión de incoación⁽⁷²⁾, el municipio de Oslo se había convertido de hecho en el único propietario de AS Oslo Sporveier en 2002, antes de que se realizase la aportación de capital en 2004. Además, las autoridades noruegas han facilitado al Órgano información sobre la viabilidad financiera de las operaciones de transporte comercial en autobús. A excepción de un pequeño déficit de 29 000 NOK en 1998, las operaciones obtuvieron beneficios desde su inicio, en 1994. Según el documento de estrategia de 2003 para las operaciones de transporte comercial en autobús, el objetivo para 2003 era generar un beneficio bruto de 1,5 millones NOK (antes de los gastos generales) y un volumen de negocios de 14,1 millones NOK. Sobre esta base, y en relación con el criterio del inversor en una economía de mercado establecido por el Órgano en la Decisión de incoación⁽⁷³⁾, las autoridades noruegas argumentan que la aportación de capital para actividades comerciales era globalmente más rentable que liquidar la empresa e invertir el mismo importe en otra parte, dados los altos costes de tal liquidación, que podrían perfectamente superar el coste de la aportación de capital.

- (113) En sus observaciones a la Decisión de incoación, las autoridades noruegas explican asimismo que tanto los trabajadores dedicados a las actividades de servicio público como los dedicados a actividades comerciales estaban empleados en la misma entidad jurídica y estaban suscritos al mismo fondo de pensiones. Además, con arreglo a la legislación noruega, no se permite excluir a determinados miembros de un fondo de pensiones al cubrir el déficit de dicho fondo. Según las autoridades noruegas, esto demuestra que un inversor privado en la misma situación habría tenido que realizar la misma ampliación de capital.

- (114) Además, las autoridades noruegas argumentan que la aportación de capital para las actividades comerciales no constituye ayuda estatal puesto que queda por debajo del umbral de *minimis*.

9.2.5. Fiscalidad del Grupo Oslo Sporveier

- (115) De los comentarios presentados por las autoridades noruegas se desprende que las normas de contribución de grupo excluyen la ayuda estatal, debido a que estas normas se aplican a todas las empresas que tienen su residencia en Noruega y su objetivo es lograr la consolidación fiscal dentro del grupo.

⁽⁷²⁾ La información de que disponía el Órgano en el momento de la Decisión de incoación indicaba que el municipio de Oslo no se convirtió en propietario único de AS Oslo Sporveier hasta julio de 2006 (véase la Decisión de incoación en la nota a pie de página 27). En sus observaciones a la Decisión de incoación, las autoridades noruegas aclararon que el municipio de Oslo efectivamente adquirió las participaciones de los accionistas minoritarios en 2002.

⁽⁷³⁾ Véase la Decisión de incoar el procedimiento, apartados 103 a 108, y en particular el apartado 105.

9.2.6. *Compatibilidad de la ayuda*

- (116) Las autoridades noruegas alegan que la compensación concedida por la prestación del servicio público no ha dado lugar a una compensación excesiva y, por tanto, es compatible en virtud del artículo 49 del Acuerdo EEE.

10. OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

- (117) El Órgano recibió observaciones de dos partes interesadas, el denunciante (Konkurrenten.no AS) y Risdal Touring AS, una filial del denunciante.
- (118) El denunciante hace referencia a una serie de documentos presentados al Órgano y al Tribunal de la AELC en los que explica su posición en el caso que nos ocupa. El denunciante se opone al Órgano: i) basándose casi exclusivamente en información facilitada por las autoridades noruegas, de manera informal; ii) separando las medidas identificadas por el denunciante en dos casos distintos; y iii) rechazando supuestamente el acceso público del denunciante al expediente del caso. El demandante cuestiona la voluntad del Órgano de realizar una investigación exhaustiva e imparcial.
- (119) Risdal Touring AS forma parte del mismo grupo de empresas que el denunciante. Se adhiere a las preocupaciones planteadas por el denunciante. En particular, la empresa manifiesta su pesar por lo que respecta a la supuesta decisión del Órgano de denegar el acceso público al expediente del caso y la duración del procedimiento en el asunto en cuestión. La empresa subraya que estas circunstancias ponen en entredicho la capacidad y la voluntad del Órgano de realizar una investigación exhaustiva e imparcial.

II. EVALUACIÓN

1. PRESENCIA DE AYUDA ESTATAL

- (120) El artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE establece lo siguiente:

«Salvo que el presente Acuerdo disponga otra cosa, serán incompatibles con el funcionamiento del presente Acuerdo, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre las Partes Contratantes, las ayudas otorgadas por los Estados miembros de la CE, por los Estados de la AELC o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen con falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones.»

- (121) En primer lugar, el Órgano de Vigilancia evalúa si la medida de fiscalidad de grupo constituye ayuda estatal.
- (122) En segundo lugar, el Órgano de Vigilancia evalúa la naturaleza de ayuda estatal de la aportación de capital para actividades comerciales. Como ya se ha explicado anteriormente, se trata de una parte de un medida mayor (la

aportación de capital de 2004 destinada a remediar la infrafinanciación de las cuentas de pensiones). Sin embargo, en contraste con el resto de la aportación de capital de 2004, la aportación de capital para actividades comerciales se utilizó para cubrir costes que no son de servicio público, en particular, la infrafinanciación de las cuentas de pensiones de los empleados de la rama comercial de AS Sporveisbussene. A efectos de la evaluación de la naturaleza de ayuda estatal de ambas partes de la aportación de capital de 2004, ha de establecerse una distinción entre ellas, habida cuenta de las diferentes bases jurídicas sobre las que deben evaluarse. Por tanto, mientras que las medidas de compensación por servicio público se evalúan sobre la base de los principios establecidos por el Tribunal de Justicia Europeo («el Tribunal de Justicia») en la sentencia *Altmark* ⁽⁷⁴⁾, la evaluación de las medidas que no constituyen compensaciones por servicio público no se basa en dichos principios.

- (123) En tercer lugar, el Órgano de Vigilancia evalúa si la compensación anual y la aportación de capital por servicio público constituyen ayuda estatal.

1.1. Fiscalidad del grupo Oslo Sporveier

- (124) El denunciante sostiene que la posición fiscal negativa de AS Oslo Sporveier se ha utilizado para reducir la presión fiscal sobre AS Sporveisbussene. En opinión del Órgano, el denunciante hace referencia a las normas fiscales relativas a las contribuciones entre empresas pertenecientes al mismo grupo («contribuciones de grupo»).
- (125) El Órgano de Vigilancia observa que estas normas son aplicables a AS Oslo Sporveier y AS Sporveisbussene, dado que la última es una filial propiedad al cien por cien de la primera. Así pues, AS Oslo Sporveier o cualquiera de sus filiales podría en principio compensar los beneficios imposables mediante la distribución de las contribuciones dentro del grupo.
- (126) El Órgano señala que el denunciante parece haber cuestionado lo que parece ser una aplicación de la legislación general noruega sobre la fiscalidad de las empresas. El Órgano señala que el denunciante no ha alegado ni presentado información alguna que demuestre que las normas fiscales pertinentes están elaboradas de tal manera que podría dar lugar a que se concediera ayuda estatal a determinadas empresas.
- (127) Según jurisprudencia reiterada, para determinar si una medida es selectiva, procede examinar si, en el contexto de un régimen jurídico determinado, la medida confiere una ventaja a determinadas empresas en comparación con otras que se encuentran en una situación de hecho y de derecho comparable ⁽⁷⁵⁾. Por tanto, puede darse el

⁽⁷⁴⁾ Asunto C-280/00 *Altmark*, Rec. 2003, p. I-7747.

⁽⁷⁵⁾ Véase, entre otros, el asunto C-409/00, España/Comisión, Rec. 2003, p. I-1487, apartado 47; asunto C-88/03, Portugal/Comisión, Rec. 2006, p. I-7115, apartado 54.

caso de que un determinado régimen fiscal nacional no implique ayuda estatal aunque no se corresponda con el régimen general del impuesto de sociedades en un Estado del EEE.

- (128) Con respecto a las contribuciones en cuestión, las empresas de un grupo no se encuentran en una situación de hecho y de derecho comparable a la de empresas fuera de un grupo. Cuando una sociedad matriz realiza una contribución a una filial, reduciendo por tanto su renta imponible, esta contribución no pretende maximizar los beneficios de una parte a expensas de la otra, sino que se limita a permitir un tratamiento fiscal similar al de una sola empresa que explota varios negocios, y garantiza la neutralidad fiscal entre las empresas organizadas en un grupo y la empresa única que explota varios negocios.
- (129) Según lo subrayado en la sección 3.1 de las Directrices del Órgano sobre la aplicación de las normas en materia de ayudas estatales a las medidas relacionadas con la fiscalidad directa de las empresas, las normas en materia de ayudas estatales no limitan el poder de los Estados de la AELC para escoger aquella política económica que juzguen más apropiada y, especialmente, para repartir como estimen oportuno la carga fiscal entre los diferentes factores de producción.
- (130) El Órgano está de acuerdo con las autoridades noruegas en que la medida está genuinamente abierta a cualquier empresa residente en Noruega sujeta al impuesto de sociedades, incluidas por tanto las empresas extranjeras que cuenten con filiales en Noruega. El requisito de constituir un capital mínimo para el establecimiento de una sociedad anónima, a saber, 100 000 NOK durante el período de investigación, permitía a una empresa individual crear una segunda empresa en Noruega, y por tanto, un grupo. Como consecuencia de ello, una empresa individual podría haber creado un grupo sin necesidad de importantes recursos financieros. El ámbito de los posibles beneficiarios de un régimen de este tipo es muy amplio, y su objetivo es garantizar un tratamiento fiscal similar independientemente del tamaño o estructura de la empresa.
- (131) En vista de lo anterior, el Órgano considera que la compensación de la base imponible del grupo mediante una contribución no conferiría una ventaja económica a AS Sporveibussene cuando esta, como condición para beneficiarse de la deducción fiscal, se viera obligada a hacer la contribución a otra empresa del grupo y por el mismo importe que la reducción de la base imponible obtenida de este modo. Así pues, este tratamiento fiscal no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

1.2. La aportación de capital para actividades comerciales

1.2.1. Regla de minimis

- (132) Según se ha establecido anteriormente, aproximadamente 430 300 NOK de la aportación de capital de 2004 parecen estar relacionados con la infrafinanciación de los sistemas de pensiones en la división de autobuses turísticos. Dado que esta parte de la aportación de capital no se refiere al coste del servicio público, no se evalúa a la luz de los criterios *Altmark*.
- (133) Por otra parte, el Reglamento (CE) n° 1998/2006 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2006, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado (ahora artículos 107 y 108 del TFUE) a las ayudas *de minimis*, no es aplicable en este caso concreto⁽⁷⁶⁾, por lo que el importe de aproximadamente 430 300 NOK formaba parte del importe global de 111 760 000 NOK que se pagó para cubrir el coste del servicio público y constituye, por tanto, parte integrante del mismo. No puede considerarse, en consecuencia, como una medida individual que cumple las condiciones del Reglamento *de minimis*⁽⁷⁷⁾.
- (134) Por otra parte, según recoge explícitamente el Reglamento en su artículo 2, apartado 2, «cuando un importe global de ayuda concedido con arreglo a una medida de ayuda supere este límite máximo (200 000 EUR o 100 000 EUR en el sector del transporte por carretera), dicho importe de ayuda no podrá acogerse al presente Reglamento ni siquiera para una fracción que no supere el citado límite máximo. En ese caso el presente Reglamento no podrá invocarse para esa medida de ayuda ni en el momento de la concesión de la ayuda ni en cualquier momento posterior.»⁽⁷⁸⁾.

1.2.2. Principio del inversor en una economía de mercado

- (135) Según reiterada jurisprudencia, es necesario que el Órgano determine si la empresa beneficiaria, AS Sporveibussene, recibió una ventaja económica que no habría

⁽⁷⁶⁾ DO L 379 de 28.12.2006, p. 5, incorporado al Acuerdo EEE en el punto 1ea del anexo XV.

⁽⁷⁷⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 21 de septiembre de 2005, relativa a la aplicación de un régimen de ayudas N 192/1997 por Italia —provincia autónoma de Bolzano (DO L 383 de 28.12.2006, p. 1, apartados 129-133); Decisión de la Comisión de 27.7.2011, relativa a la ayuda estatal para financiar la detección de las encefalopatías espongiiformes transmisibles EET en bovinos, ejecutada por Bélgica (DO L 274 de 19.10.2011, p. 36), parte 6, artículo 1, apartado 133.

⁽⁷⁸⁾ A este respecto, hay que señalar que el Reglamento *de minimis* vigente en el momento en que tuvo lugar esta aportación de capital era el Reglamento (CE) n° 69/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado a las ayudas *de minimis*. No obstante, este Reglamento no se aplicaba al sector del transporte. Tal como se recoge en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1998/2006 de la Comisión, «[...] El presente Reglamento será aplicable a las ayudas concedidas antes de su entrada en vigor a las empresas que operan en el sector del transporte [...]».

obtenido en condiciones normales de mercado⁽⁷⁹⁾. Para ello, el Órgano debe aplicar la prueba del inversor privado⁽⁸⁰⁾, que en esencia prevé que existe ayuda estatal siempre que un Estado aporte fondos a una empresa, que en el curso normal de los acontecimientos no serían aportados por un inversor privado que aplique criterios comerciales ordinarios, abstracción hecha de consideraciones de orden social, político o filantrópico⁽⁸¹⁾.

(136) Debe recordarse que el plan de amortización inicial surgió por una decisión de la autoridad de supervisión financiera de Noruega que solicitó a AS Oslo Sporveier que compensara la insuficiencia de su fondo de pensiones. Esto significaba que los propietarios de AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene debían solucionar la infrafinanciación de sus actividades o bien correr el riesgo de que la empresa incurriera en insolvencia.

(137) Al evaluar si la aportación de capital se realizó en condiciones que serían aceptables para un inversor privado, el Órgano señala que un inversor privado en la misma situación, es decir, con la opción de bien a) inyectar nuevo capital en la empresa, o b) liquidar la empresa e invertir ese mismo importe en otros lugares, optaría por la primera estrategia únicamente si esta fuera globalmente más rentable que la segunda. Ello significa que no basta con elegir la solución más «barata» para cumplir el objetivo del inversor en una economía de mercado, sino que es necesario demostrar un nivel aceptable de rentabilidad futura por el precio de esta «solución más barata».

(138) En la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, el Órgano expresó dudas en cuanto a la

⁽⁷⁹⁾ Asunto C-39/94 SFEI/La Poste, Rec. 1996, p. I-3547, apartado 60.

⁽⁸⁰⁾ Este principio se ha explicado en las Directrices del Órgano, parte VI, normas sobre participaciones del sector público y ayudas estatales a empresas públicas, Aplicación de las disposiciones sobre ayudas estatales a las empresas públicas del sector manufacturero.

⁽⁸¹⁾ Véase, por ejemplo, el dictamen del Abogado General Jacobs, los asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92, España/Comisión, Rec. 1994, p. I-4103, apartado 28. Véase también el asunto C 40/85 Bélgica contra Comisión (Boch), Rec. 1986, p. 2321, apartado 13; asunto C-301/87 Francia contra Comisión (Boussac), Rec. 1990, p. I-307, apartados 39 a 40; asunto C-303/88, Italia contra Comisión (Lanerossij), Rec. 1991, p. I-1433, apartado 24. Véanse también las Directrices del Órgano sobre la aplicación de las normas en materia de ayudas estatales a los servicios públicos de radiodifusión, en cuyo punto 93 se declara lo siguiente: «Cuando realicen actividades comerciales, los organismos públicos de radiodifusión deberán respetar los principios de mercado, y cuando actúen a través de filiales comerciales, deberán mantener unas relaciones normales de competencia con estas filiales. Los Estados de la AELC velarán por que los organismos públicos de radiodifusión cumplan el principio de respeto de las condiciones normales de competencia, realicen sus inversiones comerciales conforme al principio del inversor en una economía de mercado y no apliquen a sus competidores prácticas anticompetitivas basándose en su financiación pública».

aplicabilidad de la prueba del inversor en una economía de mercado, debido a la falta de información adecuada, como previsiones relativas a la rentabilidad que habría efectuado un inversor privado⁽⁸²⁾.

(139) En respuesta a dicha solicitud, las autoridades noruegas han explicado que en 2004, cuando se procedió a la aportación de capital, las operaciones de autobuses turísticos de AS Sporveibussene habían sido rentables desde su inicio en 1994, con la única excepción de 1998 en que sufrieron una pérdida muy pequeña de 29 000 NOK. Del documento de estrategia de 2003 para los autobuses turísticos para los ejercicios 2003 a 2006 también se desprende claramente que el objetivo era mantener los autobuses turísticos en funcionamiento y generar un volumen de negocios de 14,1 millones NOK y un beneficio de 1,5 millones NOK en 2003 (antes de gastos generales). La liquidación de AS Sporveibussene, o la separación de las operaciones de autobuses turísticos y la liquidación de esta parte, no podían considerarse una alternativa razonable para el municipio de Oslo dados los elevados costes que supondría, que podrían superar perfectamente el coste de cubrir la infrafinanciación de las pensiones asignadas a la división de autobuses turísticos. Dado el tamaño relativamente pequeño de la aportación de capital, el hecho de que las operaciones de autobuses turísticos de AS Sporveibussene fueran generalmente rentables y también se previeran rentables aparentemente en los próximos años, y teniendo debidamente en cuenta los mayores costes de tal liquidación, un hipotético inversor privado también habría optado por la alternativa de la aportación de capital.

(140) Por tanto, el Órgano opina que la aportación de capital de aproximadamente 430 300 NOK debe considerarse conforme con el principio del inversor en una economía de mercado. El Órgano concluye que no habría obtenido en condiciones normales de mercado. Por consiguiente, no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

1.3. Compensación anual y aportación de capital para el servicio público

1.3.1. Introducción

(141) Por lo que respecta a la denuncia de que se habían realizado subvenciones cruzadas entre las actividades de servicio público y las actividades comerciales de AS Oslo Sporveier, AS Sporveibussene, Arctic Express AS y Sporveibussenes Turbiler AS, el Órgano entiende que la alegación consiste en que la compensación anual para la

⁽⁸²⁾ Apartados 105 a 108.

prestación de servicios de transporte local regular y la aportación de capital para las actividades de servicio público han subvencionado las actividades comerciales realizadas por el Grupo Oslo Sporveier.

- (142) Es evidente que las subvenciones cruzadas (a efectos de control de las ayudas estatales) solo pueden realizarse si la empresa que realiza las subvenciones cruzadas recibe ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE. Así pues, con respecto a esta parte de la denuncia, el Órgano debe evaluar en primer lugar si las medidas de financiación, es decir, i) la compensación anual, y ii) la aportación de capital para el servicio público, implican ayuda estatal.

1.3.2. Presencia de recursos estatales

- (143) Para constituir ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE, la ayuda debe ser concedida por el Estado o mediante fondos estatales.
- (144) Como observación preliminar, las autoridades locales y regionales se consideran equivalentes al Estado⁽⁸³⁾, por lo que el municipio de Oslo equivale al Estado a efectos de las normas sobre ayudas estatales del EEE.
- (145) En el caso que nos ocupa, es evidente que el Estado, en su condición de municipio de Oslo, con la compensación anual aportó fondos a AS Oslo Sporveier para la prestación de servicios de transporte regular en autobús hasta 1997. Durante el período comprendido entre 1997 y 2008, es indiscutible que AS Oslo Sporveier transfirió la compensación anual a AS Sporveibussene, con arreglo a las condiciones del acuerdo sobre transporte, que parece haber formalizado básicamente la anterior práctica administrativa no escrita de calcular la compensación anual⁽⁸⁴⁾.
- (146) Por lo que se refiere a la aportación de capital para el servicio público a AS Sporveibussene para cubrir la infrafinanciación del fondo de pensiones, es indiscutible que el Estado, en su condición de municipio de Oslo, aportó 111 760 000 NOK a AS Sporveibussene.

⁽⁸³⁾ Artículo 2 de la Directiva 2006/111/CE de la Comisión, de 16 de noviembre de 2006, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas (DO L 318 de 17.11.2006, p. 17), incorporado en el punto 1a del anexo XV del Acuerdo EEE.

⁽⁸⁴⁾ Por lo que se refiere a la bonificación de calidad de AS Oslo Sporveier a AS Sporveibussene de 3,9 millones NOK, el Órgano entiende que los fondos proceden de recursos estatales, o que el pago es imputable al Estado. Dado que el municipio de Oslo participa en todas las cuestiones de importancia comercial relativas a la prestación de servicios de transporte regular en autobús en la región de Oslo, y AS Oslo Sporveier es una empresa de propiedad pública, el Órgano concluye que la transacción debe considerarse imputable al Estado y que representa, por tanto, recursos estatales en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

- (147) Por lo tanto, el Órgano ha llegado a la conclusión de que la compensación anual y la aportación de capital para el servicio público fueron concedidas por el Estado y financiadas mediante recursos estatales.

1.3.3. Empresa

- (148) Solo aquellas ventajas que favorecen a «empresas» son constitutivas de ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE. Una empresa es cualquier entidad dedicada a una actividad económica, con independencia del estatuto jurídico de dicha entidad y de su modo de financiación⁽⁸⁵⁾. Además, cualquier actividad consistente en ofrecer bienes o servicios en un determinado mercado constituye una actividad económica⁽⁸⁶⁾.
- (149) En el período de referencia (1994-2008), AS Oslo Sporveier y posteriormente AS Sporveibussene prestaron servicios de transporte regular en autobús, así como servicios de autobuses turísticos en el mercado noruego. Sobre esta base, el Órgano concluye que tanto AS Oslo Sporveier como AS Sporveibussene, en el período de referencia, eran empresas.

1.3.4. Ventaja económica

- (150) Para constituir ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE, la medida debe conferir una ventaja económica a una empresa, por ejemplo al dispensarla de gastos que, por regla general, gravan su presupuesto.
- (151) Tal como se ha mencionado anteriormente, la compensación anual a AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene por la prestación de servicios de transporte en autobús en Oslo constituye, a primera vista, una compensación por los costes generados por la prestación de un servicio público. La compensación por servicio público no implica una ventaja económica si se cumplen los criterios establecidos por la jurisprudencia *Altmark* del Tribunal de Justicia⁽⁸⁷⁾.
- (152) Además, por lo que respecta a la aportación de capital para el servicio público, el Órgano considera que AS Sporveibussene recibió la aportación de capital para cubrir la infrafinanciación de los compromisos en concepto de pensiones que se habían devengado con anterioridad a 1997. Parece que la totalidad de la aportación de capital se utilizó con este fin. También cabe señalar que, aunque determinados cambios en la situación de capital de AS Sporveibussene se registraron en la contabilidad, el importe total se pagó directamente de AS Oslo Sporveier al fondo de pensiones y no se aportó como efectivo a AS Sporveibussene.

⁽⁸⁵⁾ Asunto E-5/07, *Private Barnehagers Landsforbund* contra Órgano de Vigilancia de la AELC, Rec. AELC 2008 p. 62, apartado 78.

⁽⁸⁶⁾ Asunto C-35/96, *Comisión* contra Italia, Rec. 1998, p. I-3851, apartado 36.

⁽⁸⁷⁾ Asunto C-280/00, *Altmark*, Rec. 2003, p. I-7747. Véase también el asunto T-289/03, *BUPA*, Rec. 2008, p. II-81.

- (153) La aportación de capital para el servicio público no se refiere a costes nuevos, sino a costes devengados en el pasado que técnicamente no se habían reflejado en la contabilidad general de la empresa. Sin embargo, estos compromisos ya existían en el momento de realizarse la aportación de capital, que fue abonada para compensar el déficit de los fondos de pensiones. Por tanto, puede considerarse que la aportación de capital para el servicio público forma parte de los costes que el municipio de Oslo tuvo que soportar a cambio de que AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene (a través de AS Oslo Sporveier) prestaran el servicio público. En lugar de aportar este capital, el municipio de Oslo podría haber pagado una compensación anual mayor por el servicio público. De esta manera, la aportación de capital para el servicio público constituyó una parte integrante de la compensación por servicio público concedida a AS Sporveibussene, como había sido desde mediados de los años noventa hasta que se realizó la aportación de capital (y como habría sido si se hubiera realizado de conformidad con el plan de amortización hasta 2020).
- (154) En la sentencia *Altmark*, el Tribunal de Justicia mantiene que una compensación por servicio público no constituye ayuda estatal cuando se cumplen cuatro criterios acumulativos.
- En primer lugar, la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y estas deben estar claramente definidas.
 - En segundo lugar, los parámetros para el cálculo de la compensación deben haberse establecido previamente de forma objetiva y transparente.
 - En tercer lugar, la compensación no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones.
 - En cuarto y último lugar, cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios al menor coste, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada, habría soportado⁽⁸⁸⁾.
- (155) El Órgano de Vigilancia examinará primero el cuarto criterio, a saber, si la compensación se basó en un procedimiento de contratación pública o en los costes que habría soportado una empresa eficiente y bien gestionada.
- (156) Desde antes de 1994, el municipio de Oslo pagaba una compensación anual a AS Oslo Sporveier por la prestación de servicios de transporte regular en autobús, que a partir de 1997 se transfirió a AS Sporveibussene. Sin embargo, por lo que se refiere a las rutas explotadas en virtud de la concesión de zona, ni AS Oslo Sporveier ni AS Sporveibussene fueron seleccionadas mediante un procedimiento de contratación pública. Por tanto, ni la compensación del municipio de Oslo a AS Oslo Sporveier ni la compensación posteriormente transferida de AS Oslo Sporveier a AS Sporveibussene se basaron en precios resultantes de licitaciones públicas.
- (157) Además, las autoridades noruegas no han presentado al Órgano información suficientemente detallada que permita verificar si los costes contraídos por AS Oslo Sporveier o AS Sporveibussene correspondían a los costes de una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada, ni, como se ha indicado más arriba, han alegado que se cumple este criterio. El informe Asplan Viak, facilitado por las autoridades noruegas, se limita a cubrir la compensación concedida por dos años de operaciones (1999 y 2002) de los 15 años en que se concedió una compensación a las empresas (1994-2008). El Órgano considera que la segunda alternativa del cuarto criterio *Altmark* exige que se justifique que la compensación en cuestión se determinó sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada, habría soportado en todo el período. Incluso si el informe Asplan Viak pudiera aceptarse para demostrar que AS Sporveibussene, para los dos años, cumplió este requisito, aún deja trece años sin justificar. Por tanto, en opinión del Órgano, no se cumple el cuarto criterio *Altmark*.
- (158) Sobre la base de lo anterior, el Órgano considera que los servicios de transporte regular en autobús realizados en virtud de la concesión de zona en Oslo, tanto en el caso de AS Oslo Sporveier como de AS Sporveibussene, no se han realizado de conformidad con el cuarto criterio de la sentencia *Altmark*. Por consiguiente, como los criterios *Altmark* deben cumplirse de forma acumulativa para que la compensación por servicio público no constituya ayuda estatal⁽⁸⁹⁾, el Órgano de Vigilancia concluye que la compensación anual, incluida la aportación de capital para el servicio público, otorga una ventaja económica a AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene.

⁽⁸⁸⁾ Asunto C-280/00, *Altmark*, Rec. 2003, p. I- 7747, apartados 89 a 93.

⁽⁸⁹⁾ Asunto C-280/00, *Altmark*, Rec. 2003, p. I- 7747, apartados 94 a 95.

1.3.5. Favorecer a determinadas empresas o la producción de determinados bienes

- (159) Para constituir ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE, la medida de ayuda debe ser selectiva favoreciendo a determinadas empresas o a la producción de determinados bienes.
- (160) El Tribunal de Justicia ha sostenido que, para determinar si una medida es selectiva, es preciso determinar si la empresa o empresas en cuestión están en una situación de hecho y de derecho comparable a otras empresas a la luz del objetivo perseguido por la medida ⁽⁹⁰⁾.
- (161) En el presente caso, la compensación anual y la aportación de capital para el servicio público favorecieron a AS Oslo Sporveier y a AS Sporveibussene con exclusión de otras empresas de transporte en autobús. Estos otros operadores prestaban servicios de transporte regular en autobús en Noruega o en otro lugar del EEE y, por tanto, se encontraban en una situación de hecho y de derecho similar en comparación con AS Oslo Sporveier y AS Sporveibussene. Por estos motivos, el Órgano concluye que estas dos medidas son selectivas.

1.3.6. Falseamiento de la competencia y efecto en el comercio entre las Partes Contratantes

- (162) Para constituir ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE, la medida de ayuda debe falsear o amenazar con falsear la competencia y afectar al comercio entre las Partes contratantes. Con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de la AELC, esto exige que el Órgano examine si tal ayuda puede afectar a los intercambios y falsear la competencia ⁽⁹¹⁾.
- (163) Antes de la entrada en vigor del Acuerdo EEE en Noruega, varias empresas han prestado servicios de transporte regular en autobús en Oslo. El Órgano concluye, por tanto, que la compensación anual y la aportación de capital para el servicio público son susceptibles de falsear la competencia desde entonces ⁽⁹²⁾.
- (164) En lo que se refiere al efecto en el comercio y al hecho de que el presente asunto se refiere a un mercado local de transporte de autobús en Oslo, el Órgano recuerda que en la sentencia *Altmark*, que también se refería a servicios de transporte regional en autobús, el Tribunal de Justicia dictaminó que:

⁽⁹⁰⁾ Asunto C-143/99, *Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, Rec. 2001, p. I-8365, apartado 41.

⁽⁹¹⁾ Asuntos acumulados E-5/04, E-6/04 y E-7/04, *Fesil y Finn fjord* y otros contra Órgano de Vigilancia de la AELC, Informe del Tribunal de la AELC 2005 n° 117, apartado 93.

⁽⁹²⁾ Por otra parte, el Tribunal de Justicia observó en la sentencia *Altmark* que, desde 1995, varios Estados miembros de la UE habían abierto voluntariamente determinados mercados de transporte urbano, suburbano o regional a la competencia de empresas establecidas en otros Estados miembros de la UE. El riesgo para el comercio entre Estados miembros, por tanto, no era hipotético sino real, ya que el mercado estaba abierto a la competencia (apartados 69 y 79).

«en modo alguno cabe excluir que una subvención pública concedida a una empresa que presta únicamente servicios de transporte local o regional y que no presta servicios de transporte fuera de su Estado de origen pueda, a pesar de ello, tener una incidencia en los intercambios entre los Estados miembros [...] Por tanto, el segundo requisito para la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado, según el cual la ayuda debe poder afectar a los intercambios entre Estados miembros, no depende del carácter local o regional de los servicios de transporte prestados ni de la importancia del ámbito de actividad de que se trate.» ⁽⁹³⁾

- (165) Esto significa que incluso si, como en el presente caso, solo se ve afectado el mercado del transporte local en autobús (Oslo), la financiación pública aportada a un operador en tal mercado local puede afectar al comercio entre las Partes contratantes ⁽⁹⁴⁾. Por consiguiente, el Órgano considera que la compensación anual y la aportación de capital para el servicio público pueden afectar al comercio entre las Partes contratantes.

1.3.7. Conclusión sobre la compensación anual y la aportación de capital para el servicio público

- (166) Sobre la base de la evaluación anterior, el Órgano concluye que la compensación anual a AS Oslo Sporveier y (posteriormente) a AS Sporveibussene, y la aportación de capital para el servicio público destinada a cubrir la infrafinanciación del fondo de pensiones, constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 61 del Acuerdo EEE.

2. CLASIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE AYUDA ESTATAL COMO AYUDA EXISTENTE O AYUDA NUEVA — LA COMPENSACIÓN ANUAL Y LA APORTACIÓN DE CAPITAL PARA EL SERVICIO PÚBLICO

2.1. Introducción — la sentencia del Tribunal de la AELC en el asunto E-14/10

- (167) De conformidad con el artículo 1, letra b), inciso i), de la parte II del Protocolo 3 al Acuerdo, por «ayuda existente» se entenderá:

«toda la existente antes de la entrada en vigor del Acuerdo EEE en los respectivos Estados de la AELC, es decir, los sistemas de ayudas y las ayudas individuales ejecutadas anteriormente a la entrada en vigor del Acuerdo EEE y todavía aplicables con posterioridad.»

- (168) El Órgano de Vigilancia señala que AS Oslo Sporveier, en el momento de la entrada en vigor del Acuerdo EEE en Noruega (1 de enero de 1994), fue compensada por la

⁽⁹³⁾ Apartados 77 y 82 de la sentencia *Altmark*.

⁽⁹⁴⁾ Véase también el asunto 102/87, *Francia contra Comisión*, Rec. 1988, p. 4067, apartado 19; asunto C 305/89 *Italia contra Comisión*, Rec. 1991, p. I-1603, apartado 26.

prestación de servicios de transporte regular en autobús en Oslo de conformidad con las disposiciones de la legislación sobre transporte y la práctica administrativa establecida, cuyo origen es anterior al Acuerdo EEE, según se ha explicado ya.

- (169) En su sentencia en el asunto E-14/10 que anula la Decisión n° 254/10/COL del Órgano, el Tribunal de la AELC declaró lo siguiente:

«El que la ayuda concedida [...] constituya "ayuda existente" [...] depende de la interpretación de las disposiciones del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción [...].

[...] para constituir "medida de ayuda existente" con arreglo a las normas sobre ayudas estatales del EEE, debe formar parte de un régimen de ayudas vigente antes de la entrada en vigor del Acuerdo EEE.»⁽⁹⁵⁾

2.2. Definición de un régimen de ayudas

- (170) Según el artículo 1, letra d), de la parte II del Protocolo 3, el «régimen de ayudas»:

«se define como el dispositivo con arreglo al cual se pueden conceder ayudas individuales a las empresas definidas en el mismo de forma genérica y abstracta, sin necesidad de medidas de aplicación adicionales. También abarca todo dispositivo con arreglo al cual pueda concederse ayuda, no vinculada a un proyecto específico, a una o varias empresas por un período indefinido o por un importe ilimitado;»

- (171) Según el artículo 1, letra e), de la parte II del Protocolo 3, «ayuda individual»:

«significa la que no se concede sobre la base de un régimen de ayudas ni de concesiones de ayuda notifiables sobre la base de un régimen de ayudas;»

- (172) Esta distinción reviste especial importancia en el contexto de la ayuda existente, ya que el Protocolo 3 confiere al Órgano la competencia para examinar permanentemente los regímenes de ayudas existentes⁽⁹⁶⁾. Asimismo, la sección V de la parte II del Protocolo 3 se aplica únicamente a los regímenes de ayudas existentes⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁵⁾ Apartados 50 y 53.

⁽⁹⁶⁾ Véase el artículo 1.1 de la parte I del Protocolo 3.

⁽⁹⁷⁾ En opinión del Órgano, los términos «regímenes de ayuda» y «sistemas de ayudas» deben tratarse como sinónimos. Véase Sinnaeve/Slot, *El nuevo Reglamento sobre procedimientos de ayudas estatales*, *Common Market Law Review* 36/1999, p. 1153, nota a pie de página 28.

- (173) El Órgano de Vigilancia señala que esta definición se incorporó al Acuerdo EEE en 2001, con la inserción de la parte II del Protocolo 3. Antes de 2001, cuando dicho Protocolo 3 se armonizó con el Reglamento de procedimiento⁽⁹⁸⁾, no existía ninguna definición tan precisa en el Derecho del EEE que determinase lo que era un régimen de ayudas. Por otra parte, en opinión del Órgano, debe tenerse en cuenta el fundamento del concepto de ayuda existente (en principio, la aportación a los Estados del EEE y a los beneficiarios de las ayudas estatales de una cierta seguridad jurídica en lo que concierne a las disposiciones ya existentes antes de la entrada en vigor del control de las ayudas estatales en su sistema jurídico, al tiempo que se proporciona al Órgano la posibilidad de armonizar tales sistemas con la legislación del EEE).

- (174) Además, el Órgano de Vigilancia observa que la jurisprudencia de los tribunales europeos no proporciona orientaciones detalladas por lo que se refiere a la interpretación de esta definición. El Órgano ha revisado su propia práctica decisoria y la de la Comisión Europea y ha llegado a la conclusión de que se considera que los «regímenes de ayuda» existentes abarcan el Derecho consuetudinario no escrito⁽⁹⁹⁾ y las prácticas administrativas relativas a la aplicación de las disposiciones legales⁽¹⁰⁰⁾ y del Derecho no escrito⁽¹⁰¹⁾. En un caso, la Comisión

⁽⁹⁸⁾ Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 83 de 27.3.1999, p. 1).

⁽⁹⁹⁾ Véase la Decisión del Órgano n° 405/08/COL HFF (DO L 79 de 25.3.2010, p. 40 y Suplemento EEE n° 14 de 25.3.2010, p. 20), capítulo II.2.3.1, p. 23: «La garantía del Estado de que disfrutaban todas las entidades públicas en relación con la totalidad de sus obligaciones resulta de normas generales no escritas del Derecho público islandés que son anteriores a la entrada en vigor del Acuerdo EEE. Esta garantía es aplicable a todas las entidades públicas, independientemente de su fecha de constitución, la naturaleza de sus actividades o los cambios habidos en esas actividades. Esta posible medida de ayuda debe considerarse un régimen de ayuda a efectos de lo dispuesto en el Protocolo 3, parte II, artículo 1, letra d), del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción».

⁽¹⁰⁰⁾ Véase la Decisión de la Comisión en el asunto E-45/2000 (Países Bajos), Exención fiscal en favor del Grupo Schiphol (DO C 37 de 11.2.2004, p. 13).

⁽¹⁰¹⁾ De la Decisión n° 491/09/COL Grupo Norsk Film (DO C 174 1.7.2010 p. 3), capítulo II.2 p. 8: «the yearly payments made by the Norwegian State since the 1970s to Norsk FilmStudio AS/Filmparken AS for the production of feature films and to maintain an infrastructure necessary for the production of films were based on an existing system of aid. The Authority considers that in this case, where regular payments were consistently made over a very long period of time, the practice shows that state support was an essential element in the financing of the company. The Authority considers on that basis that the annual grants were made under an existing system of state aid within the meaning of Article 62 EEA.» En ese caso, el Órgano de Vigilancia incoó el procedimiento de investigación formal relativo a un pago de 36 millones NOK que se había realizado además de los pagos regulares, y una presunta medida fiscal preferencial. Con la Decisión n° 204/11/COL (DO L 287 de 18.10.2012, p. 14 y Suplemento EEE n° 58 de 18.10.2012, p. 1) el Órgano archivó el procedimiento por el motivo de que el pago de 36 millones NOK se hizo sobre la base del régimen de ayudas existente y que la medida fiscal en cuestión no constituía ayuda estatal.

Europea constató que un régimen de ayudas relativo a *Anstaltslast y Gewährträgerhaftung* se basó en la combinación de un antiguo principio jurídico no escrito combinado con una práctica generalizada en Alemania ⁽¹⁰²⁾.

2.3. Medidas investigadas

- (175) El Órgano recuerda que la legislación noruega de transporte establece en esencia, los siguientes parámetros principales, que son pertinentes para las ayudas que nos ocupan: i) un sistema de cofinanciación de servicios de transporte regular en autobús (del Estado y del condado); ii) que los condados son responsables de la gestión de los servicios de transporte regular en autobús, el control de las concesiones, las rutas, los horarios y los precios de los billetes; y iii) un sistema de concesión.
- (176) Por otra parte, según las autoridades noruegas, el artículo 22 de la LTC implica que el municipio de Oslo está obligado a compensar a los operadores por la prestación de servicios de transporte en rutas no rentables, en que los ingresos derivados de la venta de billetes no cubren los gastos de explotación del servicio. El artículo 22 de la LTC permite conceder una compensación para cubrir los gastos del servicio público deduciendo los ingresos procedentes de la venta de billetes.
- (177) Antes de la entrada en vigor del Acuerdo EEE, el municipio de Oslo decidió facilitar servicios de transporte regular en autobús de conformidad con las disposiciones de la LTC y el RTC, compensando las rutas no rentables de conformidad con la práctica administrativa descrita anteriormente. Esto se mantuvo sin interrupción hasta que la última concesión adjudicada directamente expiró el 30 de marzo de 2008.
- (178) Para llegar a una conclusión sobre la existencia de un régimen de ayudas, es necesario examinar si el marco jurídico para la financiación de servicios de transporte regular en autobús en Oslo puede considerarse un «dispositivo con arreglo al cual se pueden conceder ayudas individuales a las empresas definidas en el mismo de forma genérica y abstracta, sin necesidad de medidas de aplicación adicionales» ⁽¹⁰³⁾. Esta definición incluye tres criterios: i) un dispositivo con arreglo al cual puedan concederse ayudas; ii) un dispositivo que no requiera medidas de aplicación adicionales; y iii) que el dispositivo defina a los posibles beneficiarios de la ayuda de forma genérica y abstracta.

- (179) Por lo que se refiere al primer criterio, el Órgano de Vigilancia señala que la LTC y el RTC son dispositivos con arreglo a los cuales el municipio de Oslo concedió la indemnización.
- (180) Por lo que se refiere al *segundo* criterio, cabe señalar que la administración de cualquier régimen de ayuda exige un determinado proceso decisorio que permite conceder ayudas individuales sin la adopción de medidas de aplicación adicionales.
- (181) Una mera «aplicación técnica», como se ha indicado anteriormente, de las disposiciones que prevén el régimen, por tanto, no sería una medida de aplicación ⁽¹⁰⁴⁾. Por otra parte, el mero hecho de que una decisión por la que se concede la ayuda en el marco de un régimen de ayudas tenga implicaciones para el presupuesto de la autoridad que gestiona este régimen no puede, en opinión del Órgano, significar que tales decisiones deban considerarse medidas de aplicación ⁽¹⁰⁵⁾.
- (182) De modo similar, teniendo en cuenta los actos de atribución, como la adjudicación de una concesión, esta, como toda atribución, especifica una empresa determinada y no puede, por definición, referirse a un grupo de empresas «definidas de forma genérica y abstracta» (compárese con el tercer criterio).
- (183) El Órgano de Vigilancia opina que debe entenderse que las «medidas de aplicación» implican un cierto grado de discrecionalidad, que influiría en gran medida en el importe, características o condiciones en que se concede la ayuda. En particular, parece que cada régimen determina el objetivo para el que puede concederse la ayuda. Así pues, cuando un organismo público, por ejemplo, está facultado para utilizar diferentes instrumentos para promover la economía local y realiza varias aportaciones de capital, esto implica el uso de una gran discrecionalidad

⁽¹⁰²⁾ Véase la Decisión de la Comisión en el asunto E-10/2000, (Alemania), Garantías del Estado a entidades públicas de crédito en Alemania (DO C 150 de 22.6.2002, p. 6).

⁽¹⁰³⁾ Artículo 1, letra d), de la parte II del Protocolo 3.

⁽¹⁰⁴⁾ Véase la Decisión de la Comisión en el asunto E-4/2007 (Francia), *Charges aéroportuaires*, apartado 56 (DO C 83 de 7.4.2009, p. 16).

⁽¹⁰⁵⁾ Véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de la AELC en el asunto E-14/10 *Konkurrenten*, apartados 74-75, en que el Tribunal de la AELC manifiesta lo siguiente:

«En el caso que nos ocupa, la Ciudad de Oslo tenía derecho, con arreglo a las disposiciones de la Ley de Transporte de 1976 y los Reglamentos de aplicación, a prestar ayuda financiera para permitir la explotación de los servicios de transporte regular en autobús no rentables. El hecho de que el nivel de la compensación se «negociara» no implica, como tal, que los pagos no cubrieran las pérdidas registradas en la explotación de estos servicios y que no estuvieran per se cubiertos por el régimen, por lo que el Tribunal considera que, en la medida en que los pagos de compensación se utilizaron para financiar el funcionamiento de los servicios de transporte regular en autobús no rentables, el demandado puede haber clasificado correctamente dichos pagos como ayuda existente.

El argumento de que la ayuda debe considerarse como nueva ayuda, ya que se concedió anualmente y sobre una base discrecional con cargo al presupuesto municipal, debe rechazarse (...).»

en cuanto a la cantidad, características o condiciones y finalidad de la ayuda y, por tanto, no debe considerarse un régimen de ayudas ⁽¹⁰⁶⁾.

- (184) En el caso que nos ocupa, está claro que no es preciso adoptar más medidas legislativas para los pagos de la compensación a AS Oslo Sporveier y AS Sporveisbusse- ne. Por tanto, el Órgano considera que la LTC y el RTC limitaron la discrecionalidad del municipio de Oslo, y la práctica administrativa del municipio parece haber sido acorde con esto.
- (185) Por otra parte, la compensación no se basaba en asignaciones presupuestarias discrecionales. El municipio de Oslo, tras optar por mantener el servicio público, no era libre para decidir cubrir la pérdida de AS Oslo Sporveier y AS Sporveisbussene. Se vio obligado a hacerlo todos los años hasta 2008. También es evidente que la compensación se concedió y solo podía concederse para financiar los servicios de transporte regular en autobús en Oslo. El municipio no podría haber adjudicado ayudas destinadas a diferentes fines sobre la base de las disposiciones mencionadas anteriormente.
- (186) El Estado y el Ministerio de Transportes son responsables de la coordinación y el desarrollo del transporte público en Noruega y ejercen esta prerrogativa de forma que restringe los poderes de los condados. El importe de la compensación concedida está limitado, tal como se ha mencionado anteriormente, por las directrices nacionales en virtud del RTC, y la práctica administrativa relativa al método de cálculo se ha mantenido sin cambios desde principios de los años ochenta.
- (187) En cuanto al tercer criterio, el sistema de compensación en Oslo se aplica a todos los concesionarios a los que se haya encomendado la prestación de servicios de autobús en rutas no rentables.
- (188) En vista de lo anterior, el Órgano de Vigilancia concluye que el régimen de ayuda estaba en vigor en Oslo. Las disposiciones que preveían dicho régimen de ayuda eran la LTC, el RTC y la práctica administrativa de Oslo.

2.4. Definición de ayuda existente

- (189) De conformidad con el Protocolo 3, parte II, artículo 1, letras b) e i), se considera ayuda existente toda ayuda que existiese antes de la entrada en vigor del Acuerdo EEE en el Estado de la AELC respectivo, es decir, los regímenes de ayuda que fueran aplicables y las ayudas individuales que se hayan llevado a efecto con anterioridad a la entrada en vigor del Acuerdo EEE y que sigan siendo aplicables con posterioridad a la misma.
- (190) Como ya se ha señalado, las disposiciones que establecen el régimen están vigentes desde antes de la entrada en

vigor del Acuerdo EEE en Noruega el 1 de enero de 1994. Dado que parece que el mercado del transporte local en autobús ya estaba expuesto a una cierta competencia en esa fecha, el Órgano opina que la medida constituye un régimen de ayudas existente que existía antes de enero de 1994 y que siguió siendo aplicable con posterioridad.

- (191) Además, el artículo 1, letra c), de la parte II del Protocolo 3 establece que «nueva ayuda» es:

«toda ayuda, es decir, los regímenes de ayudas y ayudas individuales, que no sea ayuda existente, incluidas las modificaciones de ayudas existentes.»

- (192) En la sentencia *Namur*, el Tribunal de Justicia declaró lo siguiente:

«[...] el establecimiento de una nueva ayuda o la modificación de una ayuda existente no pueden apreciarse cuando la ayuda haya sido prevista por disposiciones legales anteriores que no se hayan modificado, según su importancia o, en particular, según su importe económico en cada momento de la vida de la empresa. Una ayuda sólo puede ser calificada de novedad o de modificación conforme a las disposiciones que la establecen, sus modalidades y sus límites.» ⁽¹⁰⁷⁾

- (193) Por otra parte, como señaló el Abogado General Trabucchi en sus conclusiones en el asunto *Van der Hulst*, las modificaciones son sustanciales si se han modificado los principales elementos del sistema, como la naturaleza de la ventaja, el objetivo perseguido con la medida, la base jurídica, los beneficiarios o la fuente de financiación ⁽¹⁰⁸⁾.

- (194) Tal como se indica en la descripción de los hechos del caso anterior, existen una serie de acontecimientos que podría considerarse que alteran el régimen y lo convierten en nueva ayuda. Estos acontecimientos se evalúan a continuación.

2.4.1. Reorganización interna de 1997

- (195) En 1997, una reorganización interna llevó a que la recientemente creada entidad AS Sporveisbussene asumiese la responsabilidad de prestar los servicios de transporte regular en autobús prestados anteriormente por AS Oslo Sporveier.
- (196) Los cambios puramente formales o administrativos a un régimen de ayudas no dan lugar a la reclasificación de las ayudas existentes como nuevas ayudas ⁽¹⁰⁹⁾. La cuestión es si esta reorganización trajo consigo un cambio en el régimen de ayudas existente que supusiese nueva ayuda.

⁽¹⁰⁶⁾ Véase el asunto SA.21654 (ex NN-69/2007 y C-6/2008) *Public Commercial Property Åland Industrihus* (DO L 125, de 12.5.2012, p. 33), apartados 107 a 109 en particular.

⁽¹⁰⁷⁾ Asunto C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit*, Rec. 1994, p. I-3829, apartado 28.

⁽¹⁰⁸⁾ Conclusiones del Abogado General Trabucchi en el asunto 51/74 *Van der Hulst*, Rec. 1975, p. 79.

⁽¹⁰⁹⁾ Véase el artículo 4, apartado 1, de la versión consolidada de la Decisión n° 195/04/COL del Órgano de Vigilancia, de 14.7.2004, sobre las disposiciones de aplicación contempladas en el artículo 27 de la parte II del Protocolo 3 (disponible en: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Véanse también las conclusiones del Abogado General Lenz en la sentencia *Namur*.

(197) Las autoridades noruegas explicaron que, en esencia, el cambio de AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene como prestador del servicio fue un cambio de carácter formal. Al crear AS Sporveisbussene, AS Oslo Sporveier creó una filial para la explotación de servicios públicos de transporte en autobús que anteriormente explotaba ella misma. AS Oslo Sporveier, en su posición de empresa matriz, siguió siendo, a pesar de todo, el principal beneficiario de la compensación y titular de la concesión, y simplemente fue objeto de una reorganización interna que condujo a que AS Sporveisbussene se encargara de la prestación de los servicios con arreglo a la concesión. Para ello, recibió una compensación de su empresa matriz. La práctica administrativa relativa a la financiación del servicio de transporte permaneció prácticamente sin cambios en virtud del Acuerdo de Transporte celebrado en 1997. Además, la reorganización no implicó modificaciones de la LRC ni del RTC.

(198) En un asunto relativo a la transferencia de préstamos garantizados entre empresas, la Comisión declaró lo siguiente:

«Las garantías constituidas en relación con préstamos contraídos con anterioridad al 1 de mayo de 2004 (adhesión de Hungría a la Unión Europea) se concedieron antes de la adhesión y se notificaron a la Comisión de conformidad con el anexo IV, apartado 3, del Tratado de Adhesión. Si bien se han transferido a una nueva empresa, la Comisión considera que esto se trató de un acto puramente administrativo dado que los préstamos existentes cubiertos por garantías ya aprobadas se transfirieron a una nueva empresa. La transferencia era consecuencia de una mera reorganización de MÁV Zrt. sin ningún cambio de las actividades en cuestión ni del contenido de las medidas de ayuda. Por tanto, la Comisión llega a la conclusión de que, a pesar de la transferencia, las garantías siguen considerándose ayudas existentes»⁽¹¹⁰⁾.

(199) Sobre la base de lo anterior, el Órgano estima que no se puede considerar que la reorganización de 1997 haya supuesto una modificación sustantiva del régimen de ayudas. Por consiguiente, el régimen siguió siendo, en opinión del Órgano, un régimen de ayudas existente después de la reorganización.

2.4.2. Renovación de la concesión

(200) Tal como se ha mencionado anteriormente, de las disposiciones legales que establecen el régimen de ayudas se desprende que el proveedor de servicios de transporte regular en autobús necesita tanto una concesión general como una concesión especial. El artículo 27 de la LTC estipula además que las concesiones especiales podrán

concederse por un período de diez años cada vez. Asimismo, como se ha mencionado anteriormente, las disposiciones pertinentes de la LTC y el RTC no se han modificado sustancialmente en comparación con la Ley de Transporte y los reglamentos aplicables en aquel momento. Así pues, las disposiciones legales relativas al régimen, por lo que respecta a las concesiones, no se han modificado de manera sustancial tras la entrada en vigor del Acuerdo EEE.

(201) Las concesiones individuales que se han otorgado conforme a las disposiciones estatutarias mencionadas constituyen mandatos en virtud del régimen de ayuda existente. Los mandatos determinan en esencia la ruta o rutas para las que el concesionario tiene el derecho y la obligación de prestar un servicio de transporte regular a cambio de una compensación por servicio público. Las misiones encomendadas no forman, por tanto, parte de las disposiciones del régimen de ayudas. Así pues, no se considera que el régimen existente de compensación por servicio público quedaría modificado por la adjudicación de una nueva concesión. Más bien, dichas concesiones se limitan a aplicar las disposiciones de un acto jurídico, a saber, la LTC y el RTC, sobre cuya base son adjudicadas.

(202) En un asunto relativo a los pagos compensatorios al ente público de radiodifusión RTP en Portugal, la Comisión declaró lo siguiente:

«Por otra parte, la celebración de nuevos acuerdos de concesión no afecta a la calificación del régimen de financiación anual como ayuda existente, dado que se limitan a aplicar las medidas relativas a la financiación de RTP como ya se ha establecido, incluidas las modificaciones de carácter técnico»⁽¹¹¹⁾.

(203) Con excepción de la prórroga temporal, no se realizó ninguna modificación por lo que se refiere a la misión de servicio público o su remuneración, en la concesión renovada con efectos a partir del 1 de enero de 2000. AS Sporveisbussene se limitó a continuar, en las mismas condiciones, prestando el servicio público por cuenta de AS Oslo Sporveier en virtud de la concesión, lo que constituye simplemente un acto administrativo que aplicaba las disposiciones de la LTC sobre el funcionamiento y la financiación de los servicios de transporte público regular y que no implicaba ningún cambio en la manera en que debían prestarse estos servicios. Así pues, la renovación de la concesión no alteró el régimen de ayuda existente.

2.4.3. Introducción de un sistema de bonificación/penalización por la calidad

(204) AS Oslo Sporveier introdujo un nuevo sistema de bonificación/penalización en 2004. Las autoridades noruegas

⁽¹¹⁰⁾ Ayuda estatal NN 73/2008 (ex N 240/08) — Hungría — *Sharing of loans between MÁV Zrt. and MÁV-TRAKCIÓ Zrt.* (DO C 109 de 13.5.2009, p. 5), apartados 59 y 60.

⁽¹¹¹⁾ Asunto E 14/2005 (Portugal), Pagos compensatorios al ente de radiodifusión pública RTP, apartado 79 (traducción no oficial).

han explicado que este sistema constituye parte de la compensación por servicio público correspondiente a la prestación de servicios de transporte local regular en autobús en Oslo. Su objetivo era aumentar la calidad de los servicios prestados y se introdujo en la LTC el 1 de enero de 2008. Como se ha explicado anteriormente, para el período que va de 1994 a 2005, el rendimiento anual medio del servicio público era del 1,98 %. La introducción de la bonificación aportó además incentivos para una posible maximización de los ingresos anuales en el marco de un beneficio razonable.

- (205) Se concluye, por tanto, que este sistema de bonificación no repercutió en la esencia de la compensación concedida y constituyó parte integrante del régimen de ayuda existente.

2.5. Ayudas concedidas sobre la base de las disposiciones que establecen el régimen

2.5.1. Sentencia en el asunto E-14/10

- (206) En la sentencia del asunto E-14/10, el Tribunal de la AELC declaró lo siguiente respecto de la cuestión de la naturaleza existente o nueva de la ayuda:

«(...) lo que es pertinente es si la ayuda se concedió de conformidad con las disposiciones que la establecen.

(...) en la medida en que los pagos de compensación se utilizaron para financiar el funcionamiento de los servicios de transporte regular en autobús no rentables, el demandado (el Órgano) puede haber clasificado correctamente dichos pagos como ayuda existente.

(...) sin embargo, cualquier ayuda concedida a Oslo Sporveier que supere las pérdidas reales en que haya incurrido en relación con los servicios en cuestión no puede considerarse que constituya, sobre la base de este régimen de ayuda, ayuda existente (...)»⁽¹¹²⁾

- (207) De la sentencia del Tribunal de la AELC se desprende que solo los pagos efectuados sobre la base del régimen de ayudas existente pueden considerarse ayuda existente desembolsada en el marco del mencionado régimen. Los pagos no efectuados sobre la base de las disposiciones que establecen el régimen no pueden ser amparados por el carácter de ayuda existente de dicho régimen⁽¹¹³⁾.
- (208) Por tanto, para determinar si la ayuda concedida es existente o nueva, el Órgano debe evaluar si la ayuda se concedió de conformidad con el régimen que la establece.

- (209) El régimen se basa en la LTC y en el RTC; y existía asimismo una práctica administrativa en Oslo en consonancia con las normas de la LTC y el RTC. El régimen solo preveía la cobertura de los costes (la diferencia entre costes e ingresos) de los servicios de transporte regular en autobús no rentables prestados por los concesionarios.

- (210) A continuación, el Órgano evaluará: i) si la compensación anual, y ii) la aportación de capital para el servicio público se concedieron sobre la base de las disposiciones que prevén el sistema de compensación.

2.5.2. Compensación anual

- (211) Como se ha indicado anteriormente, el artículo 22 de la LTC permite otorgar una compensación destinada a cubrir el coste del servicio público menos los ingresos procedentes de la venta de billetes. Con el fin de garantizar que la compensación se limite a cubrir el coste del servicio público, tal régimen parece presuponer la separación de contabilidades, una asignación adecuada de los costes comunes y unas transacciones intragrupo independientes para las empresas, que además de prestar servicios públicos también realizan actividades comerciales. Así pues, el cumplimiento de estos principios parece necesario para evitar que se conceda ayuda al margen del régimen.

- (212) El Órgano de Vigilancia ha evaluado toda la información facilitada por las autoridades noruegas y ha comprobado que se ha mantenido una contabilidad separada para las actividades de servicio público durante todo el período (1994-2008). Además, el Órgano ha constatado que los beneficios generados por la explotación del servicio público fueron relativamente bajos y no implicaron el pago de una compensación excesiva.

- (213) Antes de 2004, los costes comunes se repartían a través de transacciones intragrupo, cuyos costes se basaban en precios de mercado. El sistema de asignación de costes comunes para los servicios entre AS Sporveibussene y sus filiales cambió en 2003 y a partir de 2004 entró en vigor un nuevo régimen basado en los gastos generales. En el marco de tal régimen, las empresas de transporte en autobús soportaron una cuota proporcional de los costes comunes sobre la base de su volumen de negocios.

- (214) El Órgano de Vigilancia considera que ello garantizaba que no se concediese ayuda fuera del régimen.

- (215) Así pues, sobre la base de la información facilitada por las autoridades noruegas, cabe concluir que los pagos anuales se limitaban a cubrir exclusivamente los costes que podían cubrirse de conformidad con el marco jurídico del régimen.

2.5.3. Aportación de capital para el servicio público

- (216) Ya desde mediados de los años noventa, estaba claro que el fondo de pensiones de AS Oslo Sporveier estaba

⁽¹¹²⁾ Apartados 73, 74 y 76.

⁽¹¹³⁾ La misma lógica se aplica en el caso de los regímenes que han sido aprobados por el Órgano o la Comisión Europea. Véase, por ejemplo, el asunto C-47/91 Italia contra Comisión, Rec. 1994, p. 4635, apartados 25-26.

infrafinanciado. Así pues, se estableció un plan de pagos destinado a remediar el déficit del fondo antes de 2020. De conformidad con dicho plan, el municipio de Oslo aumentó la compensación por servicio público para AS Oslo Sporveier a fin de cubrir el conjunto de los costes generados por la prestación del servicio público.

- (217) En 2004, el déficit restante fue cubierto por la aportación de capital para el servicio público. Aunque no se concedió como parte de la cantidad a tanto alzado anual a AS Sporveibussene, sino que se pagó directamente al fondo de pensiones de AS Oslo Sporveier, el pago se efectuó en virtud del régimen de ayudas existente, por cuanto se destinó a cubrir un gasto soportado con motivo de la prestación del servicio público.
- (218) Como se ha señalado anteriormente, la LTC y el RTC no contienen ninguna disposición específica sobre la manera en que debe compensarse al concesionario por el servicio público. En la práctica, la compensación se ha otorgado anualmente en forma de cantidades a tanto alzado de conformidad con las prácticas administrativas establecidas. El Tribunal de la AELC ha sostenido⁽¹¹⁴⁾ que, cuando un régimen de ayudas existente no contiene disposiciones particulares sobre cómo debe concederse la ayuda, una excepción al procedimiento habitual no puede por sí misma llevar a la conclusión de que la ayuda no se concedió en el marco de ese régimen. El hecho de que la aportación de capital para el servicio público no se realizara de conformidad con el procedimiento de subvención global anual normal, no quiere decir que no se realizara sobre la base del régimen.
- (219) Los costes de las pensiones cubiertos con la aportación de capital para el servicio público estaban vinculados a la prestación del servicio público, que el municipio de Oslo estaba obligado a cubrir en virtud de su obligación de cubrir el coste del servicio público. En lugar de continuar con los pagos anuales hasta 2020, se decidió que la aportación de capital para el servicio público debía cubrir la parte restante de la infrafinanciación, eliminando de este modo la necesidad de realizar más pagos anuales para cubrir la infrafinanciación.
- (220) Sobre esta base, el Órgano de Vigilancia opina que la aportación de capital para el servicio público se realizó de conformidad con las disposiciones por las que se concede la ayuda.

2.5.4. Conclusión

- (221) Sobre la base de la evaluación anterior, el Órgano de Vigilancia concluye que la compensación anual y la aportación de capital para el servicio público se efectuaron sobre la base del régimen de ayudas existente. Así pues,

por lo que respecta a la compensación anual y la aportación de capital para el servicio público, no se efectuaron pagos al margen del régimen de ayudas existente.

2.6. Período posterior al 30 de marzo de 2008

- (222) En los primeros años de la década de los 2000, el municipio de Oslo decidió sacar a concurso todos los contratos de servicios públicos de transporte regular en autobús en la región de Oslo. El 30 de marzo de 2008, el régimen descrito llegó a su fin y la concesión de AS Oslo Sporveier quedó, por tanto, sin objeto, ya que todos los servicios pasaron a prestarse sobre la base de contratos sacados a concurso. Por tanto, a partir del 30 de marzo de 2008, los nuevos concesionarios fueron remunerados sobre la base de contratos sacados a concurso.

2.7. Conclusiones sobre la naturaleza existente o nueva de la ayuda

- (223) Sobre la base de lo anterior, el Órgano ha llegado a la conclusión de que la compensación anual y la aportación de capital para el servicio público en su totalidad se desembolsaron sobre la base de un régimen de ayudas existente no modificado. Estas medidas, por tanto, constituyen en su conjunto ayuda existente.
- (224) Como se ha indicado anteriormente, el Órgano concluye que: i) la aplicación de las normas de fiscalidad de grupo, y ii) la aportación de capital para actividades comerciales no implican ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.
- (225) Además, el Órgano de Vigilancia concluye que las medidas restantes: i) la compensación anual, y ii) la aportación de capital para el servicio público, constituyen ayuda que, en su totalidad, se ha concedido sobre la base de un régimen de ayudas existente. Por lo que se refiere a las dos medidas, no se ha concedido ninguna compensación que supere las pérdidas reales por la ejecución de las obligaciones de servicio público⁽¹¹⁵⁾. A 30 de marzo de 2008, cesaron estas dos últimas medidas de ayuda estatal. Por tanto, no es preciso que el Órgano examine su compatibilidad con el funcionamiento del Acuerdo EEE.

3. CONCLUSIÓN

- (226) En vista de lo anterior, el Órgano ha llegado a la conclusión de que las normas de fiscalidad de grupo no

⁽¹¹⁴⁾ Apartado 87 de la sentencia del Tribunal de la AELC en el asunto E-14/10 *Konkurrenten*.

⁽¹¹⁵⁾ En aras de la claridad, el Órgano de Vigilancia señala que la aportación de capital para actividades comerciales no se concedió en virtud del régimen de ayudas existente. Si hubiera constituido ayuda estatal, tal ayuda habría sido por tanto ayuda nueva. En la evaluación anterior, el Órgano ha llegado no obstante a la conclusión de que esta medida no constituye ayuda estatal, puesto que se realizó de conformidad con el principio del inversor en una economía de mercado.

confieren una ventaja a AS Sporveisbussene y que la aplicación de esas normas no implica que AS Sporveisbussene haya recibido ayuda estatal en el sentido del artículo 61 del Acuerdo EEE.

(227) El Órgano también ha llegado a la conclusión de que la aportación de capital para actividades comerciales no confiere una ventaja a AS Sporveisbussene y que, por consiguiente, no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

(228) El Órgano de Vigilancia ha llegado a la conclusión de que la compensación anual y la aportación de capital para el servicio público constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 61 del Acuerdo EEE. Sin embargo, el Órgano concluye que esta ayuda se ha concedido, en su totalidad, en virtud de un régimen de ayudas existente que ya ha expirado y, por tanto, el Órgano no considera necesaria ninguna actuación ulterior, ni ve fundamento para ello.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La aplicación de las normas de fiscalidad de grupo al Grupo Oslo Sporveier no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE. La investigación formal sobre dicha medida queda por tanto cerrada.

Artículo 2

Las aportación de capital para actividades comerciales no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE. La investigación formal sobre dicha medida queda por tanto cerrada.

Artículo 3

El procedimiento de investigación formal con respecto a la compensación anual no tiene objeto puesto que la medida representa una ayuda existente que ya ha expirado. La investigación formal sobre dicha medida queda por tanto cerrada.

Artículo 4

El procedimiento de investigación formal con respecto a la aportación de capital para el servicio público no tiene objeto puesto que la medida representa una ayuda existente que ya ha expirado. La investigación formal sobre dicha medida queda por tanto cerrada.

Artículo 5

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Noruega.

Artículo 6

El texto en lengua inglesa es el único auténtico.

Hecho en Bruselas, el 19 de diciembre de 2012.

Por el Órgano de Vigilancia de la AELC

Oda Helen SLETNES
Presidente

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON
Miembro del Colegio

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES