

DECISIONES

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 2 de mayo de 2013

relativa a la ayuda estatal SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la Société Nationale Corse Méditerranée y la Compagnie Méridionale de Navigation

[notificada con el número C(2013) 1926]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2013/435/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a) ⁽¹⁾,

Visto el Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) ⁽²⁾.

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽³⁾, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) Mediante cartas de 27 de septiembre, 30 de noviembre y 20 de diciembre de 2007, la Comisión recibió una denuncia de la sociedad Corsica Ferries sobre ayudas ilegales e incompatibles de las que la Société Nationale Corse-Méditerranée (en lo sucesivo, «SNCM») y la Compagnie Maritime de Navigation (en lo sucesivo, «CMN») se beneficiarían gracias al Convenio de Delegación de Servicio Público firmado por la Collectivité Territoriale de Corse (en lo sucesivo, «CTC») y el Office des Transports de Corse (en lo sucesivo, «OTC»), por una parte, y la SNCM y la CMN, por otra. Dicho Convenio («en lo sucesivo, el CDSP») se refiere a las conexiones marítimas entre Córcega y Marsella para el período 2007-2013. Mediante cartas de 20 de mayo de 2010, 16 de julio de 2010, 22 de marzo de 2011, 22 de junio de 2011, 15 de diciembre de 2011 y 10 de enero de 2012, el denunciante envió información adicional en apoyo de su denuncia.

(2) Mediante cartas de 17 de marzo de 2008, 12 de noviembre de 2008, 13 de octubre de 2011 y 14 de diciembre de 2011, la Comisión pidió información complementaria a Francia. Las autoridades francesas presentaron sus comentarios y sus respuestas mediante cartas de 3 de junio de 2008, 14 de enero de 2009, 7 de diciembre de 2011 y 20 de enero de 2012, respectivamente.

(3) Mediante carta de 27 de junio de 2012, la Comisión notificó a Francia su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) sobre las posibles ayudas en favor de la SNCM y la CMN contenidas en el CDSP. La decisión de la Comisión (en lo sucesivo, «la Decisión de incoación») se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽⁴⁾ el 5 de octubre de 2012.

(4) Las autoridades francesas presentaron sus observaciones y respuestas a las preguntas recogidas en la Decisión de incoación mediante cartas de 13 de julio de 2012, 7 de septiembre de 2012, 14 de noviembre de 2012 y 16 de enero de 2013.

(5) Las empresas Corsica Ferries, SNCM y CMN presentaron sus observaciones dentro del plazo previsto a tal efecto en la Decisión de incoación. Mediante cartas de 22 de octubre de 2012 y 21 de diciembre de 2012, la Comisión envió estas observaciones a las autoridades francesas. Francia presentó sus comentarios a las observaciones de los terceros interesados mediante cartas de 3 de enero de 2013 y 12 de febrero de 2013.

2. ANTECEDENTES DE HECHO

2.1. EL ENLACE ENTRE CÓRCEGA Y EL CONTINENTE

(6) Como se indica en la Decisión de incoación, la continuidad territorial entre Córcega y el continente se llevó a cabo con una primera concesión por 25 años, firmada en 1976 entre la SNCM y la CMN, por una parte, y el Estado, por otra. A partir del 1 de enero de 2002, solo las líneas que salían de Marsella fueron atendidas por la SNCM y la CMN en el marco de un Contrato de Delegación de Servicio Público firmado con la Corporación Territorial y la OTC por un período de 5 años.

⁽¹⁾ DO L 1 de 3.1.1994, p. 3.

⁽²⁾ DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

⁽³⁾ DO C 301 de 5.10.2012, p. 1.

⁽⁴⁾ DO C 301, p. 1.

- (7) Para las demás líneas, se creó simultáneamente un dispositivo de ayuda social⁽⁵⁾. Este dispositivo, así como su prórroga para el período 2007-2013, ha sido aprobado por la Comisión⁽⁶⁾.
- (8) Desde el 1 de julio de 2007, la SNCM y la CMN realizan el servicio entre Marsella y Córcega en el marco del CDSP, celebrado el 7 de junio de 2007 (véase más abajo la sección 2.5). Este Convenio expirará el 31 de diciembre de 2013.
- (9) Las principales compañías que operan en el mercado del transporte marítimo entre Francia continental y Córcega son la SNCM, la CMN (véanse más abajo las secciones 2.2 y 2.3), y la sociedad Corsica Ferries, que opera desde Tolón y Niza.
- (10) Los servicios marítimos de enlace con Córcega tienen, desde hace muchos años, un carácter marcadamente estacional, ya que la mayor parte del tráfico de pasajeros se lleva a cabo durante los meses de verano. Durante la década de los años 2000, la tendencia dominante del mercado del transporte entre Córcega y la Francia continental fue el desarrollo de la oferta de transporte desde Tolón, que se convirtió en el primer puerto de servicios marítimos hacia Córcega en términos de tráfico. Concretamente, cabe señalar que la tendencia al aumento del tráfico desde Tolón empezó antes de la creación del dispositivo de ayuda social, en 2002, y que se ha mantenido desde entonces⁽⁷⁾. Esta evolución coincide con el aumento de la cuota de mercado de la empresa Corsica Ferries.

2.2. LA SNCM

- (11) Elegida en 1976 por el Gobierno francés para encargarse de la continuidad territorial con Córcega, la SNCM es una compañía marítima cuyo domicilio social está en Marsella. Realiza una conexión completa con Córcega desde Marsella y Niza, uniendo estos dos puertos a los de Ajaccio, Bastia, Calvi, l'Île Rousse, Porto-Vecchio y Propriano.
- (12) La SNCM se encarga asimismo de los enlaces con Cerdeña (Porto Torres) desde Marsella y Córcega (Ajaccio y Propriano). Por último, también enlaza Argelia (Argel, Skikda, Bejaia, Orán) y Túnez con Sète, Marsella y Tolón.
- (13) Hasta mayo de 2006, la SNCM pertenecía en un 80 % a la Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF)⁽⁸⁾ y en un 20 % a la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF). El 26 de enero de 2005, el Gobierno francés inició un proceso de privatización de la SNCM que desembocó en la selección de la candidatura de Butler Capital Partners (38 % de las acciones) asociada al grupo Connex, filial de Veolia (28 % de las acciones). Se cedió a los trabajadores el 9 % de las acciones, mientras que el Estado conserva el 25 % restante a través de la CGMF.
- (14) La privatización preveía una cláusula resolutoria en beneficio de Butler Capital Partners y Veolia, que los inversores podían invocar en los siguientes casos:
- en caso de decisión de la CTC de llevar a cabo una consulta sobre la asignación de un Convenio de Delegación de Servicio Público con entrada en vigor a partir del 1 de enero de 2007, no sustancialmente compatible con las orientaciones adoptadas por la Asamblea Territorial de Córcega para la explotación de las líneas marítimas entre Marsella y Córcega a partir del 1 de enero de 2007⁽⁹⁾;
 - en caso de adjudicación de la delegación a un tercero o a la SNCM en condiciones económicas significativamente degradadas.
- (15) La transferencia al sector privado iba acompañada por un conjunto de medidas de reestructuración que fueron objeto de un procedimiento separado respecto de la legislación sobre ayudas estatales⁽¹⁰⁾.
- (16) El 10 de noviembre de 2008, Butler Capital Partners vendió sus acciones a Veolia Transport. En 2011, Veolia Transport se fusionó con Transdev para formar Veolia

⁽⁵⁾ Este dispositivo, llamado «Régimen de ayudas individuales con carácter social sobre la base del artículo 87, apartado 2 del Tratado», va dirigido a los residentes en la isla pero también a determinadas categorías de personas identificadas socialmente, y se aplica a las líneas que unen Córcega con los puertos de Tolón y Niza. Por cada pasajero con derecho a una tarifa preferente, las compañías de transporte prefinancian una reducción tarifaria unitaria, que se les reembolsa posteriormente.

⁽⁶⁾ Decisión de 2 de julio de 2002 en el asunto N 781/2001 – Francia – Régimen de ayudas individuales de carácter social para el servicio de transporte marítimo de Córcega. y Decisión de 23 de abril de 2007 en el asunto Ayuda Estatal n.º N 13/2007 – Francia – Prórroga del régimen de ayudas individuales de carácter social para el servicio de transporte marítimo de Córcega n.º N 781/2001.

⁽⁷⁾ Véase, por ejemplo, *Autorité de la Concurrence*, dictamen n.º 12-A-05, de 17 de febrero de 2012 relativo al transporte marítimo entre Córcega y el continente, apartado 125.

⁽⁸⁾ De la cual el Estado francés posee el 100 % del capital.

⁽⁹⁾ Estas orientaciones se habían fijado el 24 de marzo de 2006, véase más abajo, sección 2.4.1.

⁽¹⁰⁾ C 58/2002 (ex N 118/02) – Francia – relativa a la ayuda a la reestructuración que Francia tiene previsto ejecutar a favor de la Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM), adoptada el 25 de febrero de 2003, DO L 61 de 7.2.2004, p. 13. El 15 de junio de 2005, en el asunto T-349/03, el Tribunal anuló la Decisión de 2003, debido a una apreciación errónea del carácter mínimo de la ayuda. Tras nuevas medidas de reestructuración, la Comisión amplió el procedimiento C 58/2002 mediante una Decisión de 13 de septiembre de 2006. La Comisión adoptó una nueva Decisión el 8 de julio de 2008, DO L 255 de 27.8.2009, p. 180. Dicha Decisión fue parcialmente anulada por el Tribunal (asunto T-565/08) tras un recurso presentado por la compañía Corsica Ferries France. La SNCM y Francia interpusieron un recurso de casación de esta sentencia ante el Tribunal (asunto C-533/12 P y C-536/12 P).

Transdev⁽¹¹⁾, que tenía entonces el 66 % de las acciones. El 30 de marzo de 2012, Veolia Environnement celebró con la CDC un acuerdo en virtud del cual debía adquirir el 66 % del capital de la SNCM, anteriormente en manos de la empresa conjunta, por el precio de cesión de 1 euro.

- (17) La SNCM opera en la actualidad una flota de 10 buques, de los cuales seis son ferries⁽¹²⁾ y cuatro buques de carga mixtos, el *Jean Nicoli*⁽¹³⁾, el *Pascal Paoli*, el *Paglia Orba* y el *Monte d'oro*.

2.3. LA CMN

- (18) La CMN es una compañía naviera privada fundada en 1931, con sede en Marsella y cuya actividad principal es la conexión marítima con Córcega (carga y pasajeros) y con Cerdeña.
- (19) Antes del 2 de octubre de 2009, la CMN era propiedad en un 53,1 % de la Compagnie Méridionale de Participations (CMP), en un 45 % de la SNCM y en un 1,9 % de sus empleados. La CMP era propiedad en un 55 % de la Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), filial del grupo STEF-TFE, y en un 45 % de la Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH), filial al 100 % de la SNCM. Desde esa fecha, las acciones que la SNCM poseía directa e indirectamente en la CMN fueron compradas por el grupo STEF. El grupo STEF posee ahora el 97,9 % del capital de la CMN, junto con los trabajadores que poseen el 2,1 % de las acciones.
- (20) La CMN realiza una parte del servicio en tres líneas entre Córcega y Marsella (Marsella-Ajaccio, Marsella-Bastia, y Marsella-Propriano) en el marco del CDSP (véase más abajo la sección 2.5). La compañía realiza al mismo tiempo, fuera de la Delegación de Servicio Público, un enlace con Cerdeña (Porto Torres). Para llevar a cabo su programa de actividades en el marco de la Delegación de Servicio Público, la Méridionale dispone de tres buques de carga mixtos, el *Girolata*, el *Piana* (que sustituye al *Scandola*) y el *Kalliste*.

2.4. EL CONTRATO DE CONVENIO DE DELEGACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO 2007-2013

2.4.1. PROCEDIMIENTO DE CELEBRACIÓN DEL CDSP

- (21) Aquí la Comisión solo proporciona un breve resumen del procedimiento de adjudicación del CDSP, que fue objeto de una descripción *in extenso* en la Decisión de incoación.

⁽¹¹⁾ En 2011, Veolia Transdev era, a partes iguales, propiedad de Veolia Environnement y de la caja de Depósitos y Consignaciones (CDC).

⁽¹²⁾ Entre ellos, solo el *Napoléon Bonaparte* y el *Danielle Casanova* fueron utilizados con regularidad para realizar los servicios de la DSP desde 2007. Los otros cuatro ferries operados por la SNCM en 2013 son el *Méditerranée*, el *Corse*, el *Ile de Beauté* y el *Excelsior*.

⁽¹³⁾ El *Jean Nicoli* sustituyó al *Monte Cinto* para la explotación de los servicios de la DSP en 2009.

- (22) El 24 de marzo de 2006, la Asamblea de Córcega aprobó, mediante la resolución nº 06/22, el principio de la renovación de la Delegación de Servicio Público relativa a la conexión marítima de los puertos de Bastia, Ajaccio, la Balagne (Ile-Rousse y Calvi), Porto-Vecchio y Propriano, desde el puerto de Marsella a partir del 1 de enero de 2007.

- (23) Una convocatoria de propuestas se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (DO) el 27 de mayo de 2006 y en el periódico *Les Echos* de 9 de junio de 2006. Se presentaron cuatro ofertas⁽¹⁴⁾. Tras la decisión de 11 de diciembre de 2006 del Consejo de la Competencia⁽¹⁵⁾ y la sentencia del Consejo de Estado de 15 de diciembre de 2006⁽¹⁶⁾, se anuló en su totalidad el procedimiento de adjudicación de la Delegación de Servicio Público para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de licitación.

- (24) Mediante la resolución nº 06/263 AC, de 22 de diciembre de 2006, la Asamblea de Córcega decidió reanudar el procedimiento de adjudicación de la Delegación de Servicio Público y prolongar la Delegación en curso hasta el 30 de abril de 2007.

- (25) A continuación, se publicó un nuevo anuncio de licitación el 30 de diciembre de 2006 en el DO, el 4 de enero de 2007 en *Les Échos* y el 5 de enero de 2007 en el *Journal de la Marine Marchande*. Dos candidatos presentaron ofertas, el consorcio compuesto por la SNCM y la CMN⁽¹⁷⁾ por una parte, y la empresa Corsica Ferries⁽¹⁸⁾, por otra.

- (26) Los parámetros económicos propuestos por el consorcio SNCM/CMN en su oferta global se presentaron en la Decisión de incoación⁽¹⁹⁾. El 28 de marzo de 2007, el consorcio SNCM/CMN transmitió a la OTC una versión modificada de su oferta, en la que destaca especialmente una disminución significativa de la subvención solicitada en contrapartida de la oferta global. Esto desembocó en una modificación del nivel previsto del tráfico, del valor de mercado de determinados buques del consorcio, de la fecha de fletamento de nuevos buques o del nivel de ahorro de costes entre la oferta global y las ofertas línea por línea.

⁽¹⁴⁾ Una oferta global e indivisible de la SNCM sobre la totalidad de las líneas; una oferta de la compañía Corsica Ferries con distintas opciones; una oferta de la CMN con seis propuestas individuales distintas; una oferta de un consorcio temporal de empresas constituido por la compañía Corsica Ferries y la CMN con dos opciones.

⁽¹⁵⁾ Véase el considerando 24 de la Decisión de incoación.

⁽¹⁶⁾ Véase el considerando 25 de la Decisión de incoación.

⁽¹⁷⁾ Una oferta concernía cada una de las cinco líneas marítimas de servicio público, la otra tenía un carácter global e indivisible y concernía el conjunto de las cinco líneas marítimas.

⁽¹⁸⁾ La compañía Corsica Ferries presentó ofertas para las líneas Marsella-Ajaccio, Marsella-Porto-Vecchio y Marsella-Propriano, así como una oferta global para estas tres líneas.

⁽¹⁹⁾ Véase el considerando 30 de la Decisión de incoación.

(27) Tras el aplazamiento al 1 de julio de 2007 por la Asamblea de Córcega de la fecha de puesta en servicio de la nueva delegación y otro procedimiento de negociación, la OTC propuso rechazar la oferta de Corsica Ferries ⁽²⁰⁾.

(28) Mediante la resolución n° 07/108, con fecha 7 de junio de 2007, la Asamblea de Córcega adjudicó al consorcio SNCM/CMN la Delegación de Servicio Público relativa a la conexión marítima entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega, y mediante decisión del mismo día, el Presidente del Consejo Ejecutivo de la Colectividad de Córcega fue autorizado a firmar el CDSP (en lo sucesivo, «las dos decisiones del 7 de junio de 2007»).

2.4.2. EL CUESTIONAMIENTO DE LA VALIDEZ DE LAS DOS DECISIONES DEL 7 DE JUNIO DE 2007

(29) El Tribunal Administrativo de Bastia rechazó el 24 de enero de 2008 la solicitud presentada por Corsica Ferries de anulación de las dos decisiones del 7 de junio de 2007. Posteriormente, el Tribunal Administrativo de Apelación de Marsella anuló, el 7 de noviembre de 2011, la sentencia del Tribunal Administrativo de Bastia, de 24 de enero de 2008, así como las dos decisiones del 7 de junio de 2007.

(30) En su sentencia, el Tribunal Administrativo de Apelación puso de manifiesto la infracción del Reglamento n° 3577/92 sobre cabotaje marítimo ⁽²¹⁾ (en lo sucesivo, «el Reglamento sobre cabotaje»), así como el carácter de Ayuda estatal ilegal del CDSP. La sentencia alega a este respecto que las disposiciones del apartado 1 del artículo 7 del CDSP hacen que este último no sea conforme al tercer criterio de la jurisprudencia Altmark ⁽²²⁾. Por lo tanto, el Tribunal de Justicia exigió a la Colectividad Territorial de Córcega que resolviera de forma amistosa el CDSP antes del 1 de septiembre de 2012 ⁽²³⁾.

⁽²⁰⁾ La OTC consideró que la compañía Corsica Ferries no estaba en condiciones de fijar de manera firme y definitiva la fecha en que podría explotar la delegación y que, por otra parte, no cumplía el requisito de edad mínima de los buques fijada por el reglamento específico de licitación.

⁽²¹⁾ Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

⁽²²⁾ Sentencia del tribunal de 24 de julio de 2003, asunto C-280/00, Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Rec. 2003, p. 7747.

⁽²³⁾ CAA de Marsella, 7 de noviembre de 2011, Société Corsica Ferries/Collectivité Territoriale de Corse, n° 08MA01604. Véase el considerando 40 de la Decisión de incoación.

(31) Tras el recurso de casación de la SNCM y la CMN, el Consejo de Estado anuló el 13 de julio de 2012 la sentencia de 7 de noviembre de 2011 ⁽²⁴⁾ del Tribunal Administrativo de Apelación, y remitió el caso ante el Tribunal Administrativo de Apelación de Marsella.

2.5. RECORDATORIO DE LAS PRINCIPALES DISPOSICIONES DEL CDSP

(32) El CDSP fue firmado por el período comprendido entre el 1 de julio de 2007 y el 31 de diciembre de 2013. Su artículo 1 define el objeto del CDSP como la prestación de servicios marítimos regulares en el conjunto de las líneas de la Delegación de Servicio Público (en lo sucesivo, «DSP») entre el puerto de Marsella y los puertos siguientes: Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano y Balagne.

(33) El Pliego de Condiciones que figura en el anexo 1 del CDSP define la naturaleza de dichos servicios. En particular, este último distingue:

- i) el servicio permanente de «pasajeros y mercancías ⁽²⁵⁾» que el consorcio SNCM-CMN debe prestar durante todo el año (en lo sucesivo, «el servicio básico») y

⁽²⁴⁾ El Consejo de Estado consideró, por una parte, que el Reglamento n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos en el interior de los Estados miembros no es óbice para que la necesidad real de servicio público se evalúe globalmente para cada línea o trayecto durante todo el período de ejecución del contrato o durante los períodos que distingue, sin necesidad de investigar si esta necesidad está justificada de forma permanente durante este período o períodos; que, en consecuencia, al declarar incompatible con este Reglamento las estipulaciones del Pliego de Condiciones por el hecho de que el servicio auxiliar exigido del consorcio concesionario en las líneas Marsella-Ajaccio, Marsella-Bastia, y Marsella-Propriano, destinado a reforzar durante los períodos de máxima afluencia el servicio permanente efectuado en estas líneas durante todo el año, debía responder a una necesidad real de servicio público distinto de la necesidad a la que este servicio permanente responde, el Tribunal Administrativo de Apelación de Marsella ha cometido un error de Derecho. Por otra parte, el Consejo de Estado consideró que el hecho de que el artículo 7, apartado 1 del Convenio (véase más abajo el considerando 38) pueda dar lugar a una toma de Decisión por la persona pública cuya intervención estuviera sujeta a una notificación previa a la Comisión Europea, no permite, por sí sola, que se considere esta cláusula una ayuda a tenor del artículo 107 del Tratado; que, al estimar lo contrario, el Tribunal ha cometido, en consecuencia, un error de cualificación jurídica de los hechos.

⁽²⁵⁾ En las líneas Marsella-Bastia, Marsella-Ajaccio y Marsella-Porto Vecchio, los concesionarios deben proponer en cada dirección una capacidad mínima, para el transporte de pasajeros, de al menos 450 plazas tumbadas en, como mínimo, 140 cabinas; al menos 50 plazas en instalaciones comunes asignadas; al menos 150 plazas para automóviles. La línea Marsella-Propriano debe proponer, como mínimo, 200 plazas tumbadas en, como mínimo, 55 cabinas; al menos 55 plazas para automóviles. La línea Marsella-Balagne debe proponer, como mínimo, 220 plazas tumbadas en, como mínimo, 70 cabinas; al menos 70 plazas para automóviles. En cuanto al transporte de mercancías, la línea Marsella-Bastia debe proponer una capacidad de, al menos, 1 800 metros lineales; la línea Marsella-Ajaccio, al menos 1 200 metros lineales; la línea Marsella-Porto Vecchio, al menos 1 000 metros lineales; las líneas Marsella-Propriano y Marsella-Balagne, al menos 600 metros lineales.

- ii) el servicio adicional de pasajeros ⁽²⁶⁾ que deben prestar en los picos de tráfico, unas 37 semanas en las líneas Marsella-Ajaccio y Marsella-Bastia, así como en el período comprendido entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre para la línea Marsella-Propriano (en lo sucesivo, «el servicio adicional»).
- (34) El artículo 2 del CDSP precisa las compensaciones financieras de referencia en las que los concesionarios se comprometen durante el período de la Delegación. Los importes de dichas compensaciones financieras de referencia están resumidos en el cuadro n° 4 de la Decisión de incoación.
- (35) El artículo 3 del CDSP precisa que la DSP no da lugar a la exclusiva en las líneas consideradas, sino que permite a otras compañías efectuar un servicio regular sin compensación financiera. No obstante, un posible nuevo entrante se vería sometido a obligaciones que están detalladas en la Decisión de incoación ⁽²⁷⁾. Además, el artículo 3 establece que las solicitudes de compensación financiera de los concesionarios fueron fijadas en función del dispositivo de ayuda de carácter social ⁽²⁸⁾.
- (36) De conformidad con el artículo 5, apartado 2, tercer párrafo del CDSP, la compensación financiera final de cada concesionario por cada año se limitará al déficit de explotación derivado de las obligaciones del Pliego de Condiciones, teniendo en cuenta un rendimiento del 15 % del valor convencional de la flota en proporción al número de jornadas de su utilización efectiva para las travesías correspondientes a dichas obligaciones. El valor convencional se especifica en el anexo III del CDSP ⁽²⁹⁾.
- (37) El artículo 7 del CDSP (en lo sucesivo «la cláusula de salvaguardia») permite modificar los importes globales anuales de las compensaciones financieras abonadas a los coconcesionarios, de conformidad con sus compromisos, fijados por la duración del CDSP en su artículo 2.
- (38) El artículo 7, apartado 1, estipula que las partes se reunirán, en caso de modificaciones importantes de las condiciones técnicas, reglamentarias o económicas del contrato, para tomar medidas que restablezcan el equilibrio financiero inicial, «ante todo en cuanto a las tarifas máximas y a la adaptación de los servicios».
- (39) El artículo 7, apartado 2, del CDSP señala que los importes de la compensación financiera se establecerán en función de las previsiones de ingresos por pasajeros y tráfico. Cada año, en el supuesto de que el valor absoluto de la diferencia entre ingresos previstos ⁽³⁰⁾ e ingresos reales sea superior al 2 % de los ingresos previstos ⁽³¹⁾, un ajuste de la compensación financiera, al alza o a la baja, está previsto para cada categoría de ingresos, y para cada concesionario ⁽³²⁾.
- (40) Está previsto en el CDSP ⁽³³⁾ que se fije un tope a los ajustes de la compensación en virtud de esta cláusula, mediante acuerdo entre las Partes en el transcurso del tercer año de ejecución de la Delegación.
- (41) Los ingresos previstos para los dos tipos de tráfico y los dos concesionarios se presentan en el cuadro n° 5 de la Decisión de incoación.
- (42) En aplicación de la cláusula de ajuste, el Convenio de Delegación de Servicio Público fue modificado mediante una cláusula adicional el 28 de diciembre de 2009. Esta modificación ha llevado a suprimir 108 travesías al año entre Marsella y Córcega. El número de plazas ofrecidas bajó entonces de 9 000 a 8 000 durante las vacaciones de Navidad, de 3 500 a 2 300 durante el período «primavera-otoño» y de 85 000 a 71 000 durante el período «verano» en el enlace Marsella-Ajaccio. La capacidad del servicio adicional disminuyó en 7 000 plazas en el enlace Marsella-Propriano.
- (43) La OTC también redefinió los períodos de tráfico, distinguiendo el período de temporada alta -11 semanas de verano, entre la última semana de junio y principios de septiembre- y el período de temporada media -22 semanas de abril a junio y de principios de septiembre a finales de octubre, exceptuando las vacaciones escolares de Primavera y de Todos los Santos.
- (44) Las tarifas y la compensación financiera también fueron objeto de una modificación. En cuanto a las compensaciones financieras de referencia, la corrección (valor año 2007) a partir de 2010 y hasta 2013 produce una reducción de los importes anuales de 6,5 millones EUR para los dos concesionarios. Los importes revisados de compensación y de ingresos previstos se encuentran en los cuadros 7 y 8 de la Decisión de incoación.
- (45) Según el CDSP ⁽³⁴⁾, el 95 % de los importes previstos de compensación indizados se abonan mediante anticipos mensuales en los 7 días siguientes a la transmisión de un informe resumido de ejecución de los servicios. El remanente de las compensaciones, aumentado o reducido por los ajustes, se abonará anualmente en un plazo de quince días a partir de la transmisión del informe final de ejecución de los servicios.
- (46) El total de las compensaciones previstas era de 659 millones EUR en 2007. Habida cuenta de las cláusulas de indización (inflación) y de ajuste (diferencia entre ingresos reales y previstos, evolución del precio del combustible, sanciones), el importe de las compensaciones efectivamente abonadas hasta 2011 es el siguiente:
- (26) La consistencia del servicio adicional queda definida en los puntos I a) 2) (Marsella-Ajaccio), I b) 2) (Marsella-Bastia) y I d) 1.4) (Marsella-Propriano) del Pliego de Condiciones del CDSP.
- (27) Véase el considerando 44 de la Decisión de incoación.
- (28) Véase el considerando 45 de la Decisión de incoación.
- (29) Véase el considerando 46 de la Decisión de incoación.
- (30) Los ingresos previstos son los ingresos brutos de referencia reevaluados en función del índice previsto del precio del PIB del año en cuestión.
- (31) El artículo 7, apartado 2, dispone una «franquicia» del 2 % de los ingresos previstos.
- (32) Véase el considerando 49 de la Decisión de incoación.
- (33) El artículo 7, apartado 2, del CDSP estipula que esta cláusula de ajuste en concepto de los ingresos reales se aplicará hasta que entre en vigor la cláusula de adaptación prevista en el artículo 8.
- (34) Artículo 5, apartados 1 y 2 precisan las condiciones de abono de las compensaciones financieras.

En miles de EUR	2007	2008	2009	2010	2011	Total
SNCM total	34,242	77,779	82,672	78,577	87,275	360,545
<i>de ello: básico</i>	20,453	39,343	41,818	39,423	46,123	187,160
<i>de ello: adicional</i>	13,764	38,415	40,738	39,018	40,839	172,774
CMN	12,525	28,067	29,270	29,184	33,853	132,899
Total	46,766	105,846	111,942	107,761	121,128	493,443

(47) Las compensaciones abonadas a la SNCM, fijadas de manera global en el artículo 2 del CDSP, se repartirán entre el servicio básico (operado por los buques de carga mixtos) y el servicio adicional (operado por los paquebotes) según un conjunto de normas de asignación que prevé principalmente un reparto proporcional al resultado -negativo⁽³⁵⁾- antes de cualquier compensación financiera de cada uno de los tipos de servicios, tal como figuraba en las cuentas de resultados de la oferta del consorcio SNCM-CMN⁽³⁶⁾.

3. RAZONES POR LAS QUE SE INCOÓ EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

(48) En primer lugar, la Comisión expresó sus dudas sobre la necesidad y la proporcionalidad de la obligación de servicio público establecida, en particular en la medida en que incluye a la vez el servicio básico y el servicio adicional. La Comisión consideró que la inclusión en la DSP del servicio adicional podía constituir una violación del Reglamento 3577/92 citado anteriormente, que llevaría al incumplimiento del primer criterio de la sentencia *Altmark* (*obligaciones de servicio público claramente definidas*). En efecto, La Comisión señaló que las autoridades francesas no habían demostrado una necesidad real de servicio público respecto al servicio adicional y que este no parecía indispensable para la buena ejecución del servicio básico.

(49) En segundo lugar, la Comisión expresó sus dudas con respecto a los parámetros de la compensación por servicio público previstos en el artículo 7 del Convenio de Delegación de Servicio Público (véanse los considerandos 86 a 94 de la Decisión de incoación) y la conformidad de los mismos con el segundo criterio de la sentencia *Altmark* (*parámetros establecidos previamente a efectos de determinar el importe de la compensación*). Además, la Comisión consideró, de forma preliminar, que las variaciones del importe de los ingresos previstos entre las diferentes ofertas presentadas por los concesionarios podrían haber

tenido como consecuencia que los parámetros del mecanismo de compensación no fueran transparentes. Por último, algunos datos indican que habrían podido otorgarse compensaciones financieras a los concesionarios fuera del marco del CDSP.

(50) En tercer lugar, la Comisión expresó sus dudas sobre el cumplimiento del tercer criterio de la sentencia *Altmark* (*compensación justa de los costes ocasionados por las obligaciones de servicio público*). La Comisión indicó que no disponía de la información necesaria para afirmar que los coconcesionarios no se han beneficiado de ninguna compensación excesiva, en particular por lo que se refiere a la evaluación del beneficio razonable. La Comisión se preguntó, en particular, si lo estipulado en el artículo 5, apartado 2 del CDSP (véanse los considerandos 95 a 102 de la Decisión de incoación) bastaba para evitar cualquier compensación excesiva de los costes de los proveedores.

(51) Por último, la Comisión expresó dudas sobre la realidad y la apertura de la competencia en el procedimiento de adjudicación, que solo habría permitido seleccionar al candidato capaz de prestar los servicios en cuestión al menor coste para la colectividad, de conformidad con los requisitos del cuarto criterio *Altmark* (*selección del proveedor de servicios*). Además, la Comisión no excluye la posibilidad de que los requisitos del Pliego de Condiciones, en particular los relativos a la edad máxima de la flota y a la posibilidad de presentar una oferta global sobre el conjunto de las líneas cubiertas, hayan podido impedir una competencia efectiva para la atribución del CDSP.

(52) Por consiguiente, en su Decisión de incoación la Comisión expresó serias dudas sobre el hecho de que el CDSP hubiera cumplido la totalidad de los criterios de la sentencia *Altmark*. La Comisión no podía, por tanto, excluir la posibilidad de que la SNCM y la CMN se hubieran beneficiado de una ventaja selectiva concedida mediante el CDSP. Además, teniendo en cuenta que las dos empresas operan en un mercado totalmente liberalizado desde el 1 de enero de 1993⁽³⁷⁾, la Comisión constata también que esta ventaja selectiva pudo haber creado distorsiones de la competencia en el mercado interior y haber afectado al comercio entre los Estados miembros.

⁽³⁵⁾ El resultado anterior a cualquier subvención es, efectivamente, negativo para los dos servicios (básico y complementario) para cada año entre 2007 y 2011.

⁽³⁶⁾ Esta regla de asignación se aplica a las compensaciones contractuales indizadas. Los ajustes en concepto de ingresos reales se reparten proporcionalmente a la diferencia anual observada para cada uno de los dos servicios, y los complementos en concepto de mercancías particulares se imputan al servicio básico. Por último, los ajustes «combustibles» y las retenciones por servicios no prestados se asignan directamente al servicio afectado.

⁽³⁷⁾ Reglamento (CEE) n° 3577/92, antes mencionado.

- (53) La Comisión concluye pues que no podía descartarse que las compensaciones recibidas por la SNCM y la CMN en el marco del CDSP constituyeran ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. La Comisión también consideró en su Decisión de incoación que, siempre que esté en condiciones de concluir que las obligaciones de servicio público han sido definidas correctamente, podrían aplicarse las normas específicas relativas a la aplicación del artículo 106, apartado 2, del TFUE. Más concretamente, la Comisión ya había identificado el Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público ⁽³⁸⁾ de 2011 (en lo sucesivo, «el Marco SIEG», como base jurídica aplicable, sin perjuicio de cualquier otra base de posible compatibilidad, que incumbía a Francia alegar.

4. OBSERVACIONES DE FRANCIA

- (54) Las autoridades francesas observan, en primer lugar, que los servicios -sin la DSP- disponen de contabilidad analítica distinta de las conexiones efectuadas en el marco de la delegación.
- (55) Subrayan a continuación que el Protocolo de privatización incluye una cláusula resolutoria única. Esta cláusula podía, en particular, aplicarse en caso de decisión de la CTC de realizar una consulta sobre la adjudicación de un Convenio de Delegación de Servicio Público con efecto a partir del 1 de enero de 2007, en el supuesto en que esta Delegación de Servicio Público no fuera sustancialmente compatible con las orientaciones adoptadas por la Asamblea territorial de Córcega ⁽³⁹⁾. Las autoridades francesas precisan que dicha cláusula puede también aplicarse en caso de adjudicación de la delegación a un tercero, o a la SNCM en condiciones económicas significativamente degradadas.
- (56) Las autoridades francesas señalan también que la SNCM ya no dispone de participación indirecta en la CMN desde el 2 de octubre de 2009; así quedó eliminado cualquier vínculo de capital entre los dos coconcesionarios.
- (57) Mencionan además, que la evolución de los parámetros de la oferta del consorcio SNCM/CMN entre febrero de 2007 y el 28 de marzo de 2007 es el resultado de tener en cuenta de modificaciones relativas al nivel de previsiones de tráfico y de los costes de explotación. La evaluación del valor de mercado, por su parte, se debe a una sociedad de corretaje internacional independiente, que habría procedido a una revisión de su estimación en el período comprendido entre las dos ofertas de la SNCM.

⁽³⁸⁾ DO C 8 de 11.1.2012, p. 15-22.

⁽³⁹⁾ Francia se refiere a las orientaciones para la explotación de las líneas marítimas entre Marsella y Córcega a partir del 1 de enero de 2007, definidas por la Asamblea Territorial de Córcega el 24 de marzo de 2006 (véase el considerando 22 más arriba).

4.1. SOBRE LA CALIFICACIÓN DE AYUDA

- (58) Francia ha presentado los siguientes comentarios en cuanto a la evaluación preliminar del cumplimiento de los criterios de la sentencia *Altmark*, efectuada por la Comisión en la Decisión de incoación.
- (59) En relación con la posible existencia de elementos de ayuda estatal en el CDSP, las autoridades francesas remiten en primer lugar a la sentencia dictada por el Consejo de Estado el 13 de julio de 2012 ⁽⁴⁰⁾ en la que se consideró que la cláusula para la adopción de medidas de recuperación del equilibrio financiero inicial no constituye, por sí sola, una ayuda en el sentido del artículo 107 del TFUE.

4.1.1. SOBRE EL ÁMBITO DEL SERVICIO PÚBLICO Y EL PRIMER CRITERIO DE LA SENTENCIA ALTMARK

- (60) Las autoridades francesas no aceptan la diferencia que hace la Comisión entre «servicio básico» y «servicio adicional». Consideran, por el contrario, que el CDSP define dos temporadas-programa a las que corresponden ofertas de tamaños diferentes como consecuencia de las temporadas altas. El conjunto correspondería a un servicio permanente más las capacidades mínimas adicionales, teniendo en cuenta la evolución del tráfico.
- (61) Sobre el cumplimiento de la primera condición establecida por el Tribunal en la sentencia *Altmark*, las autoridades francesas recuerdan el amplio poder de apreciación de los Estados miembros en cuanto a la determinación del ámbito de un SIEG (Servicio de Interés Económico General). Señalan que el control de la Comisión se limita al que permite la apreciación del error manifiesto.
- (62) Añaden que el servicio permanente es indisoluble del servicio adicional. Las autoridades francesas remiten a la sentencia del Consejo de Estado, citada anteriormente, y concluyen que el Reglamento n° 3577/92 no impide que la necesidad real de servicio público se aprecie globalmente, sin necesidad de saber si esta necesidad está justificada de forma permanente. Las autoridades francesas destacan, a este respecto, la importancia de no limitar el ámbito del servicio público a las actividades no rentables a fin de garantizar una compensación. Precisan, en defensa de su posición, que el Pliego de Condiciones del CDSP no requiere la utilización de buques distintos para el servicio permanente y el servicio adicional.

⁽⁴⁰⁾ CE, 13 de julio de 2012, *Compagnie Méridionale de Navigation, Société Nationale Corse Méditerranée*, req. n° 355616.

(63) En cuanto a la capacidad de los operadores del mercado para llevar a cabo el servicio de transporte marítimo, las autoridades francesas consideran que la evolución del tráfico de la conexión Marsella-Córcega, comparada con la de la conexión Tolón-Córcega, no permite, por sí sola, señalar un error manifiesto en la definición del ámbito del SIEG. Recuerdan que, en una Decisión de 11 de diciembre de 2006 ⁽⁴¹⁾, el Consejo de la Competencia declaró que los mercados de las distintas conexiones con Córcega no eran intercambiables. Las autoridades francesas consideran pues que las conexiones marítimas a partir de Marsella son un mercado pertinente.

(64) Las autoridades francesas estiman, por otra parte, que la tendencia a la baja del tráfico a partir de Marsella en 2004 y 2005 se debe a la interrupción del servicio durante más de un mes a causa de movimientos sociales en la SNCM. Por el contrario, el aumento del tráfico desde Tolón se debería en parte a un efecto de «vasos comunicantes» con las salidas procedentes de Italia.

(65) Sostienen por último que la CTC no hizo ninguna evaluación excesiva de la oferta. El nivel de la capacidad resultaría en particular de la exigencia de continuidad del servicio público, así como, de forma más general, de las disposiciones del CDSP, que imponen obligaciones tarifarias y de calidad del servicio.

4.1.2. SOBRE LOS DEMÁS CRITERIOS DE LA SENTENCIA ALTMARK

(66) En cuanto al cumplimiento del segundo y del tercer criterio de la sentencia Altmarm, mencionada anteriormente, las autoridades francesas alegan, en un primer momento, que el artículo 7, apartado 1 del CDSP, que autoriza a las partes a reunirse para determinar las medidas de recuperación del equilibrio financiero inicial, no tiene por que determinar previamente la fórmula de dicha adaptación. Esta libertad sería una condición necesaria para la flexibilidad del servicio en función de su entorno. Las autoridades francesas destacan, a continuación, que estas modificaciones del CDSP pueden contribuir tanto a aumentar como a reducir la compensación financiera abonada y también que conciernen de forma prioritaria las obligaciones a cargo de los concesionarios o los precios pagados por los usuarios. Para las autoridades francesas, en el supuesto de que se hubiera debido decidir un aumento de la compensación abonada por la CTC, esa medida hubiera podido ser evaluada según los criterios de la sentencia Altmarm, mencionada anteriormente, y no según el artículo 7, apartado 1, del propio CDSP.

(67) En cuanto al cumplimiento del cuarto criterio de la sentencia Altmarm, mencionada anteriormente, las autoridades francesas consideran suficiente el grado de competencia garantizado por el procedimiento de adjudicación.

También señalan que este procedimiento ha dado lugar a varias candidaturas y ofertas, que no se registró ninguna solicitud o petición en contra de las condiciones impuestas por el Pliego de Condiciones, que todas las ofertas se han negociado activamente, (el Presidente de la CTC eligió entre varias ofertas) y sus diferencias en términos de calidad no permiten apoyar la tesis de una falta de competencia efectiva, y que la sucesión de contenciosos relativos a la DSP en cuestión demuestra, por sí misma, la realidad de la competencia existente.

(68) Las autoridades francesas destacan, además, la independencia entre el procedimiento de privatización de la SNCM y el procedimiento de Delegación de Servicio Público, así como la total y exclusiva responsabilidad de la CTC en materia de conexión marítima con Córcega.

(69) En respuesta a las dudas de la Comisión a las que se hace referencia en el considerando 51 de este documento, las autoridades francesas destacan, por último, que los Estados miembros pueden legítimamente ⁽⁴²⁾, en la definición de un contrato de servicio público en el sector del transporte marítimo, imponer obligaciones que vayan más allá de condiciones relativas a 1) los puertos de llegada, 2) la regularidad, 3) la continuidad, 4) la frecuencia, 5) la capacidad de prestación del servicio, 6) las tarifas y 7) la tripulación del buque.

4.2. COMPATIBILIDAD CON EL MERCADO INTERIOR

(70) Subsidiariamente, las autoridades francesas consideran que se cumplen en el presente caso todas las condiciones del Marco SIEG, ya se trate de la definición del SIEG, de la precisión del mandato, su duración no excesiva, de la conformidad con la Directiva 2006/111/CE sobre transparencia financiera ⁽⁴³⁾ o de la inexistencia de una compensación excesiva.

5. OBSERVACIONES DE TERCEROS INTERESADOS

5.1. OBSERVACIONES DE LA COMPAÑÍA CORSICA FERRIES

(71) Corsica Ferries recuerda, en primer lugar, la importancia económica del transporte marítimo hacia Córcega para los agentes del mercado, subrayando, en particular, que la

⁽⁴¹⁾ Decisión n° 06-MC-03 de 11 de diciembre de 2006 relativa a solicitudes de medidas conservatorias en el sector del transporte marítimo entre Córcega y el continente.

⁽⁴²⁾ Las autoridades francesas hacen referencia a la Comunicación COM (2003) 595 final de 22 de diciembre de 2003 relativa a la interpretación del Reglamento 3577/92 citado anteriormente.

⁽⁴³⁾ 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, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas, DO L 318 de 17.11.2006, pp. 17-25.

explotación de las líneas consideradas corresponde en general a una parte del resultado neto de los operadores superior a la cuota de su volumen de negocios procedente de esta actividad ⁽⁴⁴⁾.

5.1.1. SOBRE LA CALIFICACIÓN DE AYUDA ESTATAL PARA EL CDSP

- (72) Corsica Ferries comenta primero la calificación de la medida como ayuda estatal. Considera que los criterios del artículo 107, apartado 1, del TFUE se cumplen en este caso y, en particular, que la ayuda abonada por la OTC constituye una ventaja selectiva concedida a sus beneficiarios y puede falsear la competencia entre Estados miembros. Por lo que se refiere a los cuatro criterios de la sentencia *Altmark*, formula los siguientes comentarios.

5.1.1.1. Sobre el primer criterio de la sentencia *Altmark*

- (73) En cuanto al carácter dissociable del servicio básico y del servicio adicional, Corsica Ferries considera que el hecho de que estas actividades se puedan separar procede tanto del CDSP como de la aplicación del mismo. En general, subraya que las obligaciones de servicio público requeridas serían más vinculantes respecto al servicio básico, según un conjunto de criterios detallados a continuación:

Comparación de los requisitos técnicos para el servicio básico y el servicio adicional en los enlaces de Marsella a Ajaccio y Bastia

	Servicio básico Mercancías y pasajeros	Servicio adicional Pasajeros
Periodo de tiempo	Todos los días durante la vigencia del CDSP	Navidad/febrero 22 semanas en primavera 11 semanas en verano
Horarios	Salida entre 18h y 20h Llegada entre 6h y 8h	Según criterio de los concesionarios
Frecuencia	365 días al año	Según criterio de los concesionarios
Capacidad vehículos	Estable durante el CDSP y determinada según trayecto	Variable según los períodos y libre según trayecto
Cabinas	Estable durante el CDSP y determinada según trayecto	Variable según los períodos y libre según trayecto
Acogida y restauración	Único punto de venta restauración	Un mínimo de dos tipos de restauración
Trayecto	Sin escalas	Posibles escalas

⁽⁴⁴⁾ En otras palabras, el margen neto de la actividad de transporte marítimo con Córcega sería superior al margen neto medio de las empresas en cuestión.

- (74) Más específicamente, Corsica Ferries niega que el servicio adicional pueda considerarse técnicamente indispensable para el servicio básico. Destaca que los buques del servicio adicional (transbordadores de vehículos) no pueden utilizarse para la explotación del servicio básico (cargueros mixtos), que el personal empleado para la explotación de estas actividades es distinto y que el Pliego de Condiciones solo encarga la explotación del servicio adicional a la SNCM. Observa, además, que el Pliego de Condiciones, según lo previsto para el período posterior a 2013, establece que el concesionario solo se encargará del servicio básico.

- (75) Respecto a la ausencia de iniciativa privada, Corsica Ferries precisa que las autoridades francesas no han demostrado que la oferta de servicio tal como existiría en situación de libre competencia no cumpliría las necesidades de servicio público definidas.

- (76) Considera, en primer lugar, que solo el servicio básico, como resultado de las obligaciones que lo acompañan, correspondería a una necesidad real de servicio público. Por el contrario, el servicio adicional se aparta de ello, ya que afecta solo al transporte de pasajeros, durante determinados períodos del año, en solo tres de los seis puertos de Córcega. Para Corsica Ferries, esta apreciación se vería confirmada por la ampliación, en un 40 %, de los límites máximos de las tarifas durante la temporada de verano y por el hecho de que los pasajeros del servicio adicional son principalmente turistas para los que es indiferente viajar a Córcega desde el puerto de Marsella o el de Tolón. Por el contrario, los pasajeros del servicio básico son esencialmente residentes corsos o del sur de Francia, más interesados en la proximidad del puerto de partida a su domicilio.

- (77) Según Corsica Ferries, la evolución del tráfico entre 2002 y 2005, que se caracteriza por un ligero aumento del tráfico en el servicio básico ⁽⁴⁵⁾, una reducción significativa del tráfico en el servicio adicional ⁽⁴⁶⁾ y un aumento del tráfico entre Tolón y Córcega ⁽⁴⁷⁾, pone de manifiesto la competencia directa entre la oferta de servicio adicional y su propia oferta desde Tolón. Esta competencia confirma el carácter comercial y competitivo del servicio adicional que, por consiguiente, no responde a una necesidad real de servicio público.

- (78) En segundo lugar, Corsica Ferries considera que el servicio adicional tal como lo define el CDSP no es proporcionado según la sentencia *Analir* ⁽⁴⁸⁾, por estar claramente sobredimensionado respecto al tráfico de las líneas marítimas entre Marsella y Córcega.

⁽⁴⁵⁾ Incremento de 44 242 pasajeros.

⁽⁴⁶⁾ Pérdida de 208 213 pasajeros.

⁽⁴⁷⁾ Incremento de 324 466 pasajeros.

⁽⁴⁸⁾ Sentencia de 20 de febrero de 2001 en el asunto C-205/99 *Analir* ea/España, Rec. 2001, I-1295.

- (79) En último lugar, Corsica Ferries recuerda que, en la fecha de la resolución de la Asamblea de Córcega, el 24 de marzo de 2006, no podía considerarse que el servicio adicional respondía a una carencia de la iniciativa privada. Destaca también que si el nivel de su propuesta ha aumentado en un 455 % desde Tolón entre 2000 y 2007, limita voluntariamente esta propuesta debido a la existencia de un servicio adicional subvencionado. Precisa, asimismo, que las capacidades que propone para los períodos de verano y primavera-otoño, unidas a las correspondientes al servicio básico prestado por el concesionario, serían suficientes para responder a la demanda. Señala, de este modo, que el índice de ocupación de los buques del concesionario asignados al servicio adicional en la DSP 2007-2013, en un principio no habría superado el 30 % ⁽⁴⁹⁾. Corsica Ferries deduce de ello que la carencia de la iniciativa privada no podía evaluarse de la misma manera en el momento de la adopción del Pliego de Condiciones de la DSP 2007-2013 y en el período anterior a la DSP.
- (80) A título complementario, Corsica Ferries considera que su argumentación es parcialmente aplicable al tráfico de mercancías. Precisa que el desarrollo del mercado del transporte de mercancías desde Tolón no tuvo efecto negativo en los volúmenes transportados en el ámbito de la DSP, destacando así la creación de un servicio que respetaría los requisitos de continuidad y calidad del servicio, y que respondería a una necesidad por cubrir.
- (81) Corsica Ferries considera que, de lo que precede, se desprende que el primer criterio de la sentencia Altmark no se cumple en el presente caso.
- 5.1.1.2. Sobre el segundo criterio de la sentencia Altmark**
- (82) En cuanto al importe de la compensación, Corsica Ferries considera que debe valorarse a la luz de la normativa aplicable que elimine toda posibilidad de competir con los coconcesionarios.
- (83) Corsica Ferries considera, en primer lugar, que la compensación por servicio público no se ajusta a los requisitos de precisión, objetividad y transparencia. Considera que la referencia al alza «anormal, imprevisible y ajena a la voluntad de las compañías» que pueda justificar la evolución de los máximos tarifarios es poco precisa. De manera general, la compensación financiera aumenta más rápidamente de lo que los ingresos reales disminuyen y viceversa.
- (84) Añade que la revisión al alza de los ingresos previstos entre la oferta de diciembre de 2006, y la oferta de marzo de 2007 tenía como objetivo, en aplicación de la cláusula de salvaguardia de ingresos (artículo 7 del CDSP), dar lugar al pago de una compensación suplementaria a la subvención de explotación. Considera, además, que la base que sirve de referencia a la determinación del valor de los buques de la SNCM no es ni objetiva ni transparente, ya que esta base evolucionó sustancialmente entre las diferentes ofertas presentadas por la compañía.
- (85) Corsica Ferries considera además que no se han fijado los parámetros de cálculo para la compensación vinculada a la aplicación de la cláusula de salvaguardia. Esta indeterminación se refleja en financiaciones adicionales concedidas a los coconcesionarios. Considera que se calculó la compensación parcial de la diferencia entre ingresos previstos e ingresos reales partiendo de la base de un tráfico previsto sobrevalorado.
- 5.1.1.3. Sobre el tercer criterio de la sentencia Altmark**
- (86) Corsica Ferries considera, por una parte, que un coeficiente de rendimiento del capital invertido del 15 % sería excesivo con arreglo a las normas del transporte marítimo. Considera que este efecto se vio acrecentado por la evaluación que la SNCM hizo del valor comercial de sus buques.
- (87) Considera, por otra parte, que no se ha creado ningún mecanismo de control efectivo para garantizar la ausencia de compensación excesiva.
- 5.1.1.4. Sobre el cuarto criterio de la sentencia Altmark**
- (88) Corsica Ferries afirma que el procedimiento de adjudicación de la DSP no ha permitido garantizar una competencia lo suficientemente real y abierta. Considera que el resultado de este proceso se ha visto afectado por las consecuencias económicas que la aplicación de la cláusula resolutoria habría causado en caso de no renovación de la DSP. Considera, por otra parte, que las condiciones impuestas por el Pliego de Condiciones no han garantizado una competencia efectiva. Menciona la cláusula cuya finalidad es no deteriorar las condiciones económicas de la autoridad delegada ⁽⁵⁰⁾, el alcance de las obligaciones de servicio público impuestas, la ausencia de compensación financiera en beneficio de las compañías que compiten con los coconcesionarios, el poder discrecional de la OTC respecto de las excepciones al Reglamento

⁽⁴⁹⁾ Corsica Ferries se basa en particular en estadísticas incluidas en la Resolución de la Asamblea de Córcega de 26 de noviembre de 2009.

⁽⁵⁰⁾ Artículo 3 de la CDSP, véase el considerando 35 más arriba.

específico del concurso (RPAO, en sus siglas en francés) y al Pliego de Condiciones, la obligación de explotar buques puestos en servicio después del 1 de enero de 1987, las dimensiones excesivas del servicio público de la conexión marítima, la falta de división en lotes entre el servicio básico y el servicio adicional y la interpretación del RPAO en cuanto a la presentación de una oferta que incluye buques no designados.

(89) De manera complementaria, Corsica Ferries subraya que el procedimiento de adjudicación de la DSP no ha dado lugar a seleccionar la oferta más económica. La oferta del consorcio SNCM/CMN ha dado lugar al pago de una subvención superior en 15 millones EUR al año a la que habría implicado una combinación con la oferta de Corsica Ferries.

(90) En consecuencia, Corsica Ferries subraya que el nivel de la compensación debería haberse fijado tomando como referencia una empresa media, bien dirigida y adecuadamente equipada con los medios necesarios. Considerando que ella podía ser esta referencia, estima además que podía haber operado en los puertos de Ajaccio, Propriano y Porto-Vecchio con un coste inferior en más de la mitad al que propuso el consorcio SNCM/CMN.

5.1.2. NOTAS SOBRE EL DISPOSITIVO DE AYUDA SOCIAL

(91) Corsica Ferries subraya que el sistema de ayuda social tendría la ventaja de proceder solo al reembolso de los trayectos efectivamente realizados por los pasajeros con derecho a descuento, a diferencia de la DSP que financia una capacidad de transporte. Este dispositivo de ayuda social permitiría financiar las obligaciones de servicio público con un coste sustancialmente inferior al que implica el régimen de DSP.

5.2. OBSERVACIONES DE LA SNCM Y DE LA CMN

5.2.1. SOBRE EL ÁMBITO DEL SERVICIO PÚBLICO Y EL PRIMER CRITERIO DE LA SENTENCIA *ALTMARK*

(92) La SNCM y la CMN consideran, en primer lugar, que el CDSP no distingue entre el servicio básico y el servicio adicional. De la misma manera que las autoridades francesas, consideran que el CDSP define dos temporadas-programa a las que corresponden volúmenes de ofertas diferentes, como consecuencia de las temporadas altas. Según la SNCM, no es cuestionable que la colectividad asuma los costes fijos impuestos a los concesionarios durante todo el año para responder a las necesidades específicas de la delegación.

(93) La SNCM recuerda, en este contexto, que los Estados miembros disponen de un amplio poder de apreciación del ámbito de los SIEG que solo puede ser cuestionado por la Comisión en el caso de un error manifiesto de apreciación. Considera, a este respecto, que sería excesivo, en términos de carga de la prueba, exigir al Estado miembro interesado que demuestre que los servicios regulares de transporte, tal y como se desarrollan en una situación de libre competencia no responden a las necesidades definidas como servicio público.

(94) La SNCM considera también que no se desprende del artículo 4 del Reglamento n° 3577/92 que el criterio de la necesidad real de servicio público unido a la carencia de iniciativa privada sea una norma general aplicable a este caso. Considera que la interpretación realizada por el Tribunal de Justicia en la sentencia *Anadir* ⁽⁵¹⁾ no condiciona de manera general a este criterio la capacidad de los Estados miembros para definir el alcance de las misiones de servicio público.

(95) La SNCM y la CMN consideran también, de acuerdo con la posición de las autoridades francesas, que si la Comisión no adoptara esta interpretación, la necesidad de servicio público, unida a la carencia de la iniciativa privada debería considerarse globalmente para el conjunto del período de ejecución del contrato. Esa valoración global permitiría reducir la carga del servicio público por compensación con los ingresos de temporada alta. Por tanto, sería fundamental evaluar si el operador privado está capacitado para responder a las exigencias de regularidad, continuidad y frecuencia del servicio durante todo el año. La CMN considera también que el servicio básico es indisociable del servicio adicional.

(96) La SNCM observa, en este contexto, que el Pliego de Condiciones de la DSP no exige el uso de buques diferentes para el servicio permanente y el servicio adicional.

(97) Considera además que la comparación del tráfico en las conexiones Marsella-Córcega y Tolón-Córcega no es suficiente para establecer un error manifiesto de apreciación a la hora de evaluar la capacidad de la oferta privada para responder a la necesidad tal como queda definida por las OSP. Por otra parte, la disminución del tráfico global realizado por los coconcesionarios en los años 2004-2005 estaría vinculada, tal como piensan las autoridades francesas, a la interrupción de servicio de la SNCM a causa de movimientos sociales. Al contrario, el crecimiento del tráfico desde Tolón dependería de un efecto de vasos comunicantes con las salidas procedentes de Italia.

⁽⁵¹⁾ Asunto C-205/99 citado anteriormente.

(98) Sobre la posibilidad de una valoración excesiva de la oferta de servicio del CDSP, la SNCM considera que el período de referencia no puede incluir los años 2004 y 2005, por los movimientos sociales mencionados anteriormente. Los transbordadores, por tanto, serían necesarios para absorber el tráfico de temporada alta. La CMN precisa también que el tamaño de la oferta se debería al entorno económico, las perturbaciones del servicio o la direccionalidad del tráfico en temporada alta con travesías con pocos pasajeros.

(99) La SNCM y la CMN observan además que las prestaciones que propone Corsica Ferries desde Tolón no están sujetas a las mismas obligaciones que las impuestas a los coconcesionarios en virtud del CDSP. En el ámbito del transporte de mercancías, la SNCM y la CMN destacan las obligaciones de horarios, de capacidad de transporte y de tarifas a las que están sujetas. En el ámbito del transporte de pasajeros, la SNCM considera que las obligaciones horarias limitan el número de rotaciones, que las obligaciones tarifarias menos importantes de Corsica Ferries podrían garantizarle una mayor libertad comercial y que las obligaciones de calidad del servicio producirían un encarecimiento de los costes soportados por los coconcesionarios. Del mismo modo, la SNCM menciona la especificidad de los destinos departamentales incluidos en el Pliego de Condiciones, así como sus obligaciones de rotaciones diarias, como recuerda Corsica Ferries.

(100) A título subsidiario, la SNCM subraya que las subvenciones de las que se habrían beneficiado los otros operadores en el mercado, y en particular la ayuda social, pudieron desempeñar un papel en la evolución del tráfico. Por lo tanto, esto no demuestra una menor capacidad de los concesionarios para responder a las obligaciones que les corresponden.

(101) Por último, la SNCM observa que su oferta de servicio se determinó en 2007. De este modo, la reducción de las exigencias de la OTC en 2009 se debería ante todo al contexto de crisis económica, así como a las inversiones realizadas por la compañía Corsica Ferries.

5.2.2. SOBRE EL SEGUNDO CRITERIO DE LA SENTENCIA ALTMARK

(102) De conformidad con la posición de las autoridades francesas (véase el considerando 66 más arriba), la SNCM considera que el artículo 7, apartado 1, del CDSP bastaría para determinar los parámetros para el cálculo de la compensación. Por otra parte, solo el acto adoptado en virtud de esta disposición podría ser objeto de un control, excluyendo el mismo artículo 7, apartado 1.

(103) La SNCM y la CMN consideran, por otra parte, que el razonamiento desarrollado por Francia en el considerando mencionado anteriormente se aplica también a la

cuestión del ajuste de la compensación en función de los ingresos reales previstos por el CDSP. La aplicación de esta cláusula es automática y no da lugar a ninguna posibilidad de interpretación subjetiva. La cláusula de salvaguardia «combustible», por su parte, está justificada por la imposibilidad de prever la evolución de los mercados y el impacto de la evolución de la normativa. La CMN señala finalmente que la cláusula de salvaguardia de los ingresos se aplica en caso de reducción pero también de aumento de estos últimos.

(104) La SNCM considera que la variación del importe de los ingresos previstos entre las diferentes ofertas presentadas por los coconcesionarios no puede poner en cuestión la transparencia de los parámetros del mecanismo de compensación.

(105) La compañía SNCM precisa también que no se ha abonado ninguna compensación financiera fuera del marco previsto por la DSP. Subraya que el CDSP contempla, en determinados casos de perturbaciones del servicio, que los gastos efectuados por el concesionario para la aplicación de medios alternativos o en concepto de indemnización de los clientes se deducirán de la sanción contractual facturada por la OTC a los concesionarios. No obstante, si la solicitud presentada por la SNCM a la OTC por este concepto asciende efectivamente a 600 000 EUR, no se abonó, y solo correspondería a una provisión teniendo en cuenta las indemnizaciones pagadas por la SNCM a causa del movimiento social de 2010.

5.2.3. SOBRE LOS DEMÁS CRITERIOS DE LA SENTENCIA ALTMARK

(106) Respecto al nivel de compensación de los costes ocasionados por las obligaciones de servicio público, la SNCM y la CMN consideran no haberse beneficiado de ninguna compensación excesiva. Vistos los requisitos aplicables en materia de remuneración del capital, la SNCM subraya, por el contrario, que los costes ocasionados por las obligaciones de servicio público no se habrían compensado convenientemente, lo que la llevó a tener un resultado negativo después de la carga de capital.

(107) En cuanto al procedimiento de selección del proveedor del servicio, la SNCM recuerda que el Protocolo de privatización incluía una cláusula resolutoria única. Debería analizarse en los mismos términos que los presentados por las autoridades francesas y que se recogen en el anterior considerando 55. Considera además que, como el proceso de privatización de la SNCM no podía comprometer a la CTC, no ha tenido ninguna influencia en el proceso de adjudicación de la DSP.

(108) La SNCM y la CMN consideran además que los requisitos del Pliego de Condiciones no cuestionan el carácter competitivo del procedimiento de adjudicación de la delegación. Consideran que el control del cumplimiento del

cuarto criterio de la sentencia *Altmark* no se refiere a la idoneidad de las obligaciones de servicio público impuestas a los operadores terceros en la DSP.

- (109) La SNCM y la CMN subrayan además que las limitaciones impuestas al contenido de los contratos de servicio público por el Reglamento (CEE) n^o 3577/92 no impiden que los Estados miembros añadan otros requisitos.
- (110) Basándose en todos los argumentos presentados por las autoridades francesas y enunciados en el anterior considerando 67, la SNCM considera, además, que el procedimiento de elección de la autoridad delegada no ha tenido carácter discriminatorio. Para la SNCM, el hecho de que Corsica Ferries ponga en tela de juicio la imparcialidad del Tribunal Administrativo de Bastia y de la CTC confirma este hecho.
- (111) A título subsidiario, la SNCM y la CMN consideran que, suponiendo que los criterios de la sentencia *Altmark* no se hayan cumplido, las compensaciones percibidas deberían considerarse ayudas compatibles con el mercado interior a la luz del Marco SIEG. A este respecto, consideran que la duración de la delegación es razonable, que las conexiones fuera de la DSP disponen de una contabilidad analítica distinta de las conexiones efectuadas en régimen de delegación y que, de este modo, se cumplen los requisitos de la Directiva 2006/111/CE relativa a la transparencia financiera.

6. COMENTARIOS DE FRANCIA SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LOS TERCEROS INTERESADOS

6.1. SOBRE EL ÁMBITO DEL SERVICIO PÚBLICO Y EL PRIMER CRITERIO DE LA SENTENCIA ALTMARK

- (112) Respecto a las observaciones de Corsica Ferries sobre el cumplimiento del primer criterio de la sentencia *Altmark*, mencionada anteriormente, las autoridades francesas recuerdan primero su posición sobre el carácter indisociable del servicio básico y del servicio adicional. Consideran que el empleo de personal interino para la explotación del servicio adicional no constituye una prueba en contra.
- (113) Cuestionan luego la afirmación de Corsica Ferries según la cual el criterio de la capacidad es el único requerido para el servicio adicional. Recuerdan que el criterio de calidad fijado por el Pliego de Condiciones se aplica por igual.
- (114) Además, el Pliego de Condiciones de la DSP no requiere la utilización de buques distintos para el servicio permanente y el servicio adicional.

- (115) Tampoco estiman adecuado limitar la evaluación de una posible carencia de la iniciativa privada a los períodos de servicio adicional. Consideran que negar la calificación de servicio público al servicio adicional por dedicarse principalmente al transporte de turistas, carece de fundamento ya que su objetivo es garantizar la continuidad territorial con el fin de reducir los problemas derivados del carácter insular de Córcega.
- (116) Las autoridades francesas no comparten el análisis de Corsica Ferries en cuanto a la oportunidad del nivel de la oferta seleccionada por el CDSF que corresponde al servicio adicional. Consideran que el período de referencia en materia de tráfico de pasajeros debería limitarse al período posterior a 2006, ya que los años 2002 a 2005 se han caracterizado por una perturbación del servicio debido a movimientos sociales. Atribuyen por otra parte la evaluación excesiva global de la oferta durante el período 2010-2013 a la botadura del buque *Smeralda* por Corsica Ferries.
- (117) Las autoridades francesas señalan, por último, que Corsica Ferries es el principal beneficiario del dispositivo de ayuda social, en la medida en que su importe depende del número de pasajeros transportados. Por otra parte, Corsica Ferries solo tiene en cuenta la capacidad de transporte sin referencia a otros criterios, como la calidad del servicio.

6.2. SOBRE LOS DEMÁS CRITERIOS DE LA SENTENCIA ALTMARK

- (118) En cuanto a las observaciones de Corsica Ferries sobre el cumplimiento de los criterios dos y tres de la sentencia *Altmark*, mencionada anteriormente, las autoridades francesas precisan que la modificación mediante una cláusula adicional de la DSP, que se produjo el 28 de diciembre de 2009, es el resultado de la diferencia entre unas previsiones de tráfico basadas en ambiciosos objetivos de desarrollo económico y la realidad resultante del contexto de ralentización de la actividad económica y del aumento de la oferta de transporte marítimo. Subrayan que el control del dispositivo de compensación realizado por los órganos jurisdiccionales financieros no se refiere a su adecuación al Derecho aplicable en materia de ayudas estatales sino a la regularidad, eficiencia y eficacia de la gestión de la que es objeto. Las autoridades francesas destacan, además, que las observaciones realizadas se referían también el sistema de ayuda social del que Corsica Ferries se beneficiaría en primer lugar, ya que las cantidades que se le destinan pasaron de 13,8 millones EUR a 20,8 millones EUR entre 2002 y 2009, según las autoridades francesas.
- (119) A propósito de las observaciones de Corsica Ferries sobre el cumplimiento del cuarto criterio de la sentencia *Altmark*, las autoridades francesas precisan que la sentencia dictada por el Tribunal General de la Unión Europea el 11 de septiembre de 2012, en el asunto T-565/08, no

tiene ninguna relación con la adjudicación de la DSP. De este modo, contestan la interpretación de dicha sentencia por Corsica Ferries y consideran a este respecto que la rescisión del contrato solo podrá ejercerse en la hipótesis de la adopción, por la Comisión, de una decisión que califique las medidas en cuestión como ayudas estatales incompatibles con el mercado interior o en caso de no adjudicación a la SNCM del Contrato de Delegación de Servicio Público.

- (120) Las autoridades francesas consideran, por último, que basarse en una declaración del Presidente de la Asamblea Territorial para valorar el grado de competencia efectiva no se ajusta al Derecho aplicable, puesto que dicha autoridad no tiene competencia para adoptar, por sí sola, el Pliego de Condiciones de la DSP. Al mismo tiempo, señalan que el análisis de las ofertas ha llevado a considerar que Corsica Ferries no cumplía las condiciones de dicho Pliego de Condiciones, no proporcionaba los elementos de valoración de su endeudamiento financiero, ni garantizaba la pertinencia de su cuenta de resultados previstos.

7. EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS

7.1. EXISTENCIA DE AYUDA EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 107, APARTADO 1, DEL TFUE

- (121) De conformidad con el artículo 107, apartado 1, del TFUE, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.
- (122) La calificación de una medida nacional como ayuda estatal supone, pues, que se cumplan las siguientes condiciones acumulativas: 1) que el beneficiario o beneficiarios sean empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, 2) que la medida en cuestión se otorgue mediante recursos estatales y sea imputable al Estado, 3) que la medida conceda una ventaja selectiva a su beneficiario o beneficiarios y 4) que la medida en cuestión falsee o amenace falsear la competencia y pueda afectar los intercambios comerciales entre Estados miembros ⁽⁵²⁾.

7.1.1. NOCIONES DE EMPRESA Y DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

- (123) Como subraya la Decisión de incoación (considerando 62), la SNCM y la CMN son dos operadores que intervienen en la prestación de servicios de transporte marítimo y, como tales, ejercen actividades económicas.

7.1.2. RECURSOS DE ESTADO E IMPUTABILIDAD AL ESTADO

- (124) Tal como se afirma en la Decisión de incoación (considerandos 63 a 65), la decisión de concluir el CDSP fue

votada por la Asamblea de Córcega, y los recursos de la OTC, autoridad pública, son recursos públicos, procedentes en particular de la dotación de continuidad territorial, pagada por el Estado. Las compensaciones abonadas en virtud de la DSP son, por tanto, constitutivas de una transferencia de recursos estatales imputables al Estado.

7.1.3. VENTAJA SELECTIVA PARA LOS COCONCESIONARIOS

- (125) Para decidir si una medida estatal constituye una ayuda a una empresa, conviene determinar si la empresa en cuestión se beneficia de una ventaja económica que le evite soportar costes que, normalmente, debieran gravar sus recursos financieros propios o si se beneficia de una ventaja de la que no se hubiera beneficiado en las condiciones normales del mercado ⁽⁵³⁾.
- (126) En este contexto, la Comisión considera que, contrariamente a lo que afirma la CMN, el aumento de las cuotas de mercado de los operadores competidores no demuestra en modo alguno la ausencia de ventaja para los coconcesionarios. En efecto, de no contar con la intervención pública, los coconcesionarios no se habrían beneficiado de la compensación de sus costes operativos, tal y como estaba previsto en el CDSP.
- (127) Francia se refiere, en particular, a la sentencia del Consejo de Estado, de 13 de julio de 2012, citada anteriormente, para concluir que no existen elementos de ayuda estatal en el CDSP en su conjunto. La Comisión observa, no obstante que, en su sentencia, el órgano jurisdiccional nacional se limitó a dictaminar que la cláusula de salvaguardia recogida en el artículo 7, apartado 1 del CDSP ⁽⁵⁴⁾, considerada aisladamente, no podía ser calificada como ayuda estatal ⁽⁵⁵⁾. Dado que la Comisión no examina la cláusula de salvaguardia de forma aislada, sino que toma en cuenta el CDSP en su conjunto, considera que los motivos de esta sentencia, en cuanto a la cláusula mencionada anteriormente, no son pertinentes a la hora de determinar si el CDSP incluye, en su conjunto, elementos de ayuda estatal. Estudiará el fondo de los argumentos presentados por esta sentencia en el contexto de su examen de la definición de las obligaciones de servicio público que abarca el CDSP (véase el apartado 7.1.3.1 más abajo).
- (128) En la medida en que Francia expone que estas compensaciones no implicarían una ventaja selectiva para sus beneficiarios en aplicación de la jurisprudencia *Altmark* antes citada, la Comisión debe examinar si, como sostienen las autoridades francesas y los coconcesionarios, se cumplen la totalidad de los criterios de la sentencia *Altmark* mediante las compensaciones concedidas en virtud del CDSP.

⁽⁵²⁾ Véase, por ejemplo la sentencia del Tribunal de 10 de enero de 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Rec. p. I-289, apartado 129).

⁽⁵³⁾ Véase, en particular, la sentencia del Tribunal de 14 de febrero de 1990, asunto C-301/87, Francia/Comisión, Rec. 1990, p. I-307, apartado 41.

⁽⁵⁴⁾ Véase el considerando 38 supra.

⁽⁵⁵⁾ Véase la nota 24 anterior.

- (129) A este respecto, conviene recordar que el Tribunal de Justicia dictaminó en esta sentencia ⁽⁵⁶⁾ que las compensaciones concedidas por la prestación de obligaciones de servicio público no constituyen ayudas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE si se cumplen cuatro criterios de manera acumulativa:
- la empresa beneficiaria fue efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y dichas obligaciones han sido claramente definidas (criterio 1);
 - los parámetros sobre cuya base se calculará la compensación se establecieron previamente de manera objetiva y transparente (criterio 2);
 - la compensación no sobrepasa lo necesario para cubrir total o parcialmente los costes ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable para la ejecución de dichas obligaciones (criterio 3);
 - cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público no se ha realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública, que el nivel de la compensación necesaria se ha calculado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien dirigida y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de las mismas (criterio 4).
- (130) En su Comunicación relativa a la aplicación de las normas en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (SIEG) ⁽⁵⁷⁾ (en lo sucesivo, «la Comunicación SIEG»), la Comisión proporcionó directrices para aclarar los requisitos relativos a la compensación por servicios de interés económico general. Dicha Comunicación aborda los distintos requisitos fijados por la jurisprudencia *Altmark*, a saber, la noción de servicio de interés económico general en el sentido del artículo 106 del TFUE, la necesidad de un mandato, la obligación de definir los parámetros de la compensación, los principios relativos a la necesidad de evitar cualquier compensación excesiva y los principios relativos a la selección del proveedor.
- (131) En el presente asunto, la Comisión considera oportuno proceder al análisis del primero y del cuarto criterio de la sentencia *Altmark*.
- 7.1.3.1. Definición del servicio de interés económico general (criterio 1)**
- Marco analítico**
- (132) Conviene recordar que la competencia de la Comisión, por lo que se refiere a la definición de un SIEG, se limita a comprobar si el Estado miembro en cuestión ha incurrido en error manifiesto de apreciación al definir el servicio como SIEG ⁽⁵⁸⁾.
- (133) Además, cuando existen normas específicas de la Unión, son vinculantes para el poder de valoración de los Estados miembros, sin perjuicio de la valoración realizada por la Comisión a fin de determinar si el SIEG ha sido definido correctamente a efectos del control de las ayudas estatales ⁽⁵⁹⁾. A este respecto, en la Decisión de incoación, la Comisión consideró, en sustancia, que el ámbito del servicio público debe, para ser aceptable desde el punto de vista del control de las ayudas estatales, conformarse al Reglamento (CEE) n.º 3577/92, tal como ha sido interpretado por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ⁽⁶⁰⁾. En consecuencia, la Comisión indicó que estudiaría si el ámbito del servicio público, tal como queda definido por el CDSP, era necesario y proporcionado con respecto a una necesidad real de servicio público, demostrada por la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en una situación de competencia
- (134) De este modo, en el presente asunto, en caso de no conformidad con los criterios sustanciales del Reglamento 3577/92 según la interpretación de la jurisprudencia, las compensaciones en cuestión no podrían ser declaradas compatibles en virtud del artículo 106, apartado 2, del TFUE. El cumplimiento del Reglamento n.º 3577/92 es, por tanto, una condición necesaria para la aplicabilidad del Marco SIEG en el presente asunto ⁽⁶¹⁾.
- (135) A este respecto, la Comisión constata que el CDSP constituye claramente un «contrato de servicio público» en el sentido del Reglamento n.º 3577/92 ⁽⁶²⁾. Considera, en este contexto, que las condiciones establecidas en la sentencia *Análir*, antes citada, son especialmente pertinentes para el análisis de este contrato de servicio público. En efecto, la compensación de obligaciones específicas en el

⁽⁵⁶⁾ Citada anteriormente, véase nota n.º 22.

⁽⁵⁷⁾ Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general, adoptada por la Comisión el 20.12.2011 y publicada en el DO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

⁽⁵⁸⁾ Véase la Comunicación SIEG citada anteriormente, apartado 46.

⁽⁵⁹⁾ Véase la Comunicación SIEG citada anteriormente, apartado 46.

⁽⁶⁰⁾ En particular en la sentencia *Análir*, citada anteriormente.

⁽⁶¹⁾ Véase el Marco SIEG, apartados 8 y 13.

⁽⁶²⁾ Véanse los artículos 2 y 4 del Reglamento n.º 3577/92, mencionado anteriormente.

marco de un contrato de servicio público, subvencionando una oferta de servicios, constituye claramente un obstáculo a la libre circulación de servicios⁽⁶³⁾. Dicho obstáculo solo puede justificarse con arreglo a condiciones restrictivas que establezcan la necesidad y la proporcionalidad de la definición de todos los servicios excluidos del ámbito de la libre competencia con respecto a una necesidad real de transporte, a la que no se puede responder en situación de libre competencia.

- (136) Por consiguiente, la Comisión considera, por analogía con la sentencia *Analir* antes citada, que el ámbito del servicio público definido por un contrato de servicio público deberá ser necesario y proporcionado respecto a una necesidad real de servicio público, demostrado por la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en condiciones normales de mercado.

Análisis por separado del servicio básico y del servicio adicional

- (137) Las autoridades francesas hacen valer, con carácter preliminar, que el servicio básico y el servicio adicional, tal como quedan definidos en la Decisión de incoación, y anteriormente mencionados, no constituyen servicios distintos. A este respecto, la Comisión considera, no obstante, que la distinción entre los servicios de transporte que se deben prestar a lo largo de todo el año en el marco del servicio básico y la capacidad adicional que deberá prestarse en los períodos de máxima afluencia se refleja claramente en el Pliego de Condiciones de la DSP⁽⁶⁴⁾.
- (138) Las autoridades francesas alegan también que el ámbito de servicio público se ha de evaluar de forma global para los dos servicios. Remiten a tal fin a la sentencia del Consejo de Estado, de 13 de julio de 2012, citada anteriormente, en la que el órgano jurisdiccional nacional dictaminó que el Reglamento n° 3577/92 no impedía que la necesidad real de servicio público se evaluara globalmente para cada línea, sin necesidad de investigar si esta necesidad se justifica en todo momento. El Consejo de Estado dedujo de ahí que el Reglamento n° 3577/92 no imponía que el servicio adicional respondiera a una necesidad real de servicio público distinta de la necesidad a la que responde el servicio básico.

⁽⁶³⁾ Véase, en particular, las sentencias de 25 de julio de 1991, *Säger*, C-76/90, Rec. p. I-4221, apartado 12; de 9 de agosto de 1994, *Vander Elst*, C-43/93, Rec. p. I-3803, apartado 14; de 28 de marzo de 1996, *Guiot*, C-272/94, Rec. p. I-1905, apartado 10; de 18 de junio de 1998, *Corsica Ferries France*, C-266/96, Rec. p. I-3949, apartado 56, y de 23 de noviembre de 1999, *Arblade* y otros, asuntos acumulados C-369/96 y C-376/96, Rec. p. I-8453, apartado 33.

⁽⁶⁴⁾ La consistencia de cada uno de esos servicios queda recogida en el considerando 33 y en las notas 25 y 26. En particular, los puntos I a) 2) (Marsella-Ajaccio), I b) 2) (Marsella-Bastia) y I d) 1.4) (Marsella-Propriano) del Pliego de Condiciones del CDSP presentan la consistencia del servicio adicional.

- (139) A este respecto, la Comisión considera, con arreglo a su práctica decisoria⁽⁶⁵⁾, que, a fin de evitar un «descremado del mercado»⁽⁶⁶⁾ perjudicial tanto para la eficacia económica de la ejecución de los servicios como para su calidad y viabilidad económica, que puede ser legítimo, en circunstancias en que la demanda de transporte presente un marcado carácter estacional, incluir en el área del servicio público unos servicios que se presten a la vez en temporada alta y en temporada baja. En el caso que nos ocupa, la Comisión considera que solo sería legítimo considerar que el servicio adicional puede justificarse por la necesidad real de servicio público al que se ajusta el servicio básico si se demuestra que su explotación es, como sostienen las autoridades francesas, indispensable para la del servicio básico, sobre la base de un conjunto de consideraciones técnicas y económicas.

- (140) Ahora bien, en contra de lo que alegan las autoridades francesas, la SNCM y la CMN, la explotación del servicio adicional no parece ser indispensable para la del servicio básico.

- (141) La Comisión recuerda que una ampliación del ámbito del servicio público, en determinadas condiciones, puede justificarse si se dan complementariedades técnicas o criterios de eficacia económica (sinergias) claramente establecidos. Ahora bien, en el presente caso, no se ha demostrado ninguna complementariedad técnica entre servicio básico y servicio adicional. En efecto, la Comisión observa que las obligaciones que se les aplican son distintas, en particular en cuanto a horarios y frecuencia. Respecto a los horarios, mientras que la definición del servicio básico imponía un horario de salida mínimo y una franja de llegada estricta⁽⁶⁷⁾, la definición del servicio adicional no estipulaba ningún horario a respetar. En cuanto a la frecuencia, el Pliego de Condiciones del CDSP no impone ninguna obligación por lo que respecta al servicio adicional, ya que la capacidad de transporte se define anualmente a partir de los períodos punta. Además, la explotación de servicios organizados según una distinción similar⁽⁶⁸⁾ se ha efectuado con buques y tripulaciones distintas durante el período 2002-2006.

- (142) En este contexto, cabe señalar que el argumento de las autoridades francesas según el cual el Pliego de Condiciones no impone la utilización de tipos de buques distintos no afecta a esta conclusión en la medida en que la

⁽⁶⁵⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 30 de octubre de 2001 relativas a las ayudas estatales otorgadas por Francia a la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, DO L 50 de 21.2.2002, p.66, considerando 74.

⁽⁶⁶⁾ Se trata de la situación en que las empresas de transporte marítimo competidoras solo operarían en el periodo de mayor tráfico.

⁽⁶⁷⁾ CDSP, anexo I. Esta franja de llegada era de 6h30 a 7h para las líneas Marsella-Ajaccio y Marsella-Bastia, y de 6h30 a 7h30 para la línea Marsella-Propriano, teniendo en cuenta las obligaciones impuestas para el transporte de pasajeros y de mercancías.

⁽⁶⁸⁾ Durante el periodo 2002-2006, se definió un servicio «adicional» según el cual los coconcesionarios ofrecían más plazas para pasajeros en períodos punta. Este servicio estaba realizado por buques. Véase el informe del Tribunal Regional de Cuentas de Córcega, citado anteriormente.

experiencia de la anterior delegación durante el período 2002-2006 establecía que los dos tipos de servicios podían prestarse con buques diferentes⁽⁶⁹⁾.

- (143) Por otra parte, en lo que se refiere al argumento de las autoridades francesas según el cual la inclusión del servicio adicional se justificaría por una compensación financiera con el servicio básico, basta con constatar que la contabilidad analítica de la SNCM muestra con regularidad, para este último servicio, un déficit de explotación⁽⁷⁰⁾. Por lo tanto, debe desestimarse dicha alegación.
- (144) De ello se deduce que, en las circunstancias específicas del presente caso, no cabe considerar que la ejecución del servicio adicional sea indispensable para la buena ejecución del servicio básico y ninguno de los argumentos presentados en este sentido por las autoridades francesas y los concesionarios pueden invalidar esta conclusión. La Comisión considera, por tanto, que la calificación de servicio de interés económico general debe apreciarse de forma distinta para los dos tipos de servicio en cuestión.

Análisis del servicio básico

- (145) Ante todo, la Comisión observa que, de acuerdo con la jurisprudencia⁽⁷¹⁾ y su práctica decisoria en este ámbito⁽⁷²⁾, la política de continuidad territorial realizada por las autoridades francesas está dentro de un interés público legítimo, a saber, garantizar unos servicios de transporte suficientes que permitan satisfacer las necesidades de desarrollo económico y social de Córcega. Todo indica que la prestación de un servicio mínimo de continuidad territorial entre Marsella y los cinco puertos de Córcega en cuestión responde a una necesidad de servicio público claramente definida.
- (146) Sobre la existencia de la carencia de la iniciativa privada en cuanto al servicio básico, los otros operadores del mercado también reconocen que no podían haber prestado ese servicio⁽⁷³⁾.
- (147) En particular, por lo que respecta al período durante el cual se pudo observar dicha carencia, la Comisión considera que la constatación, en cada línea, de una carencia de la iniciativa privada en relación con una necesidad de transporte claramente identificada durante los únicos períodos bajos del año, es suficiente para justificar la inclusión, en el ámbito del servicio público, del servicio básico

para todo el año y para el conjunto de estas líneas. En efecto, consideraciones de eficacia técnica y económica evidentes justifican el carácter permanente del servicio básico, sin que por ello sea necesario identificar una carencia de los servicios de transporte durante todo el año. A este respecto, la redistribución de algunos buques a lo largo del año habría impuesto una carga económica suplementaria a los concesionarios, privándoles al mismo tiempo de importantes ingresos en los períodos de máxima demanda.

- (148) Por último, como señaló la Comisión en su Comunicación interpretativa⁽⁷⁴⁾ sobre el Reglamento n° 3577/92, la reagrupación de enlaces en un único servicio no es, en sí, contraria a dicho Reglamento. Por el contrario, en el presente caso, la reagrupación de los cinco enlaces permite una mutualización de los medios náuticos que permite a mejorar la calidad del servicio en cuestión⁽⁷⁵⁾ y reducir su coste, en la medida en que los requisitos técnicos impuestos a las líneas con destino a los cinco puertos de Córcega en el marco del servicio básico, son comparables en cuanto a horarios, duración del viaje y reparto de capacidad entre transporte de mercancías y pasajeros⁽⁷⁶⁾. De hecho, el CDSP⁽⁷⁷⁾ dispone a la vez que se utilicen determinados buques en varias líneas distintas del servicio básico y que se utilicen varios buques distintos en una misma línea⁽⁷⁸⁾.
- (149) Por último, de conformidad con el artículo 4 del Reglamento n° 3577/92, el CDSP y sus anexos establecen normas precisas de continuidad, regularidad, capacidad y fijación de precios que los concesionarios deben respetar para garantizar el servicio básico (véase la sección 2.5).
- (150) De ello se deduce que la inclusión del servicio básico en el ámbito del CDSP es necesaria y proporcional a la necesidad real de servicio público.

Análisis del servicio adicional

- (151) La Comisión considera que, por lo que respecta al servicio adicional, la inclusión de este servicio en el ámbito del servicio público infringe la obligación de necesidad y proporcionalidad de la definición del ámbito del servicio público teniendo en cuenta la necesidad real de servicio público (véase la sección 8.1.1 a continuación).

⁽⁶⁹⁾ El servicio básico fue realizado desde 2002 por cargueros mixtos, mientras que el servicio adicional lo fue por ferries (o paquebotes). Como ya observara, entre otros, el Tribunal Regional de Cuentas de Córcega (*Rapport d'observations définitives sur l'Office des Transports de Corse*, p. 80 a 82), el CDSP «se parece, en su formulación y organización general, al anterior Convenio», y «en cuanto a las OSP, sus modalidades evolucionan muy ligeramente».

⁽⁷⁰⁾ Véase el considerando 47 anterior y la nota 35.

⁽⁷¹⁾ Véase la sentencia *Anilir* anteriormente citada, apartado 27.

⁽⁷²⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 30 de octubre de 2001 relativa a las ayudas estatales otorgadas por Francia a la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, DO L 50 de 21.2.2002.

⁽⁷³⁾ Véase el considerando 79 de la Decisión de incoación.

⁽⁷⁴⁾ COM (2003) 595 final - no publicado en el DO, sección 5.5.3.

⁽⁷⁵⁾ En particular, reduciendo al mínimo el impacto de indisponibilidad operativa de ciertos buques.

⁽⁷⁶⁾ CDSP, anexo I.

⁽⁷⁷⁾ Anexo 2, asignación de principio de buques por línea.

⁽⁷⁸⁾ De hecho, el *Pascal Paoli* estaba asignado principalmente a la línea Marsella-Bastia y, ocasionalmente, a la línea Marsella-Balagne. Asimismo, el servicio básico a Propriano debía repartirse entre los tres buques de la CMN, *Girolata*, *Kalliste* y *Scandola*.

(152) A este respecto, la Comisión constata que la explotación de las tres líneas del servicio adicional, Marsella-Ajaccio, Marsella-Bastia, y Marsella-Propriano, se llevó a cabo de forma indisociable por la SNCM, mediante el uso de dos paquebotes, el *Danielle Casanova* y el *Napoléon Bonaparte*, para la prestación de servicios en las tres líneas⁽⁷⁹⁾. La Comisión observa además que el bajo nivel de las exigencias impuestas para la prestación del servicio adicional en el presente caso⁽⁸⁰⁾ hacía de hecho la mutualización de los medios náuticos mucho más pertinente para la realización del servicio, favoreciendo una complementariedad técnica y económica para la operación de servicios en las tres líneas en cuestión. La Comisión considera, por tanto, que la validez de la inclusión del servicio adicional en el ámbito del CDSP debe apreciarse globalmente.

(153) Además, el examen de la necesidad y de la proporcionalidad del ámbito de la DSP debe tener en cuenta la presencia de obligaciones de servicio público en el conjunto de los enlaces entre la Francia continental y Córcega. Por otra parte, en las circunstancias del presente caso y a la vista de los argumentos de las Partes⁽⁸¹⁾, este examen también debe incluir la presencia de una oferta de iniciativa privada desde Tolón, significativamente sustituible a las líneas con origen en Marsella que son objeto de la DSP.

Posibilidad de intercambiar los servicios de transporte de pasajeros con origen en Marsella y Tolón

(154) En su decisión de apertura, la Comisión recordó la existencia de un conjunto de indicios que permitían plantearse la posibilidad de intercambiar los servicios a partir de Marsella y de Tolón. En efecto, la evolución del tráfico en los servicios entre la Francia continental y Córcega demuestra el rápido desarrollo de una oferta competitiva a la de los dos coconcesionarios. Así, el tráfico de la conexión marítima entre la Francia continental y Córcega aumentó, entre 2002 y 2009, en un 31,6 % en lo que se refiere al transporte de pasajeros⁽⁸²⁾. A este respecto, el reparto del tráfico entre los puertos conectados demuestra un crecimiento muy fuerte del tráfico desde Tolón (+ 150 % entre 2002 y 2009), y una disminución concomitante del tráfico con origen en Marsella (- 1,7 %). De ello se desprende que el crecimiento del tráfico global ha sido ampliamente absorbido por los prestadores de servicios que operan desde Tolón, en detrimento de la oferta de los coconcesionarios que operan a partir de Marsella.

(155) Contrariamente a las alegaciones de las autoridades francesas, por lo demás presentadas sin argumentación cuantitativa, esta evolución no parece poder imputarse a un

efecto de vasos comunicantes con Italia. Todo indica, en efecto, que la cuota del tráfico corso⁽⁸³⁾ imputable a las conexiones entre la Francia continental y Córcega aumentó constantemente entre 2002 y 2009, pasando, en detrimento de las conexiones entre Córcega e Italia, del 60,9 % en 2002 al 66,2 % en 2009⁽⁸⁴⁾.

(156) En cuanto al argumento de las autoridades francesas según el cual el Consejo de la Competencia habría reconocido, en su Decisión de 2006, que no podía excluirse que el mercado del transporte de pasajeros con origen en Marsella constituyera un mercado pertinente, la Comisión constata que el Consejo de la Competencia se limitó a señalar, para apoyar sus argumentos que establecen la presencia de una posición dominante de la SNCM en el marco de su respuesta a la convocatoria de propuestas de la OTC⁽⁸⁵⁾, que existía un mercado pertinente constituido por los enlaces con origen en Marsella⁽⁸⁶⁾. No obstante, esta posición no impidió que el Consejo de la Competencia considerase que, «en el mercado de los pasajeros que viajan en los períodos de máxima afluencia entre el continente y Córcega (Francia continental e Italia), no puede excluirse que los puertos de Niza, Tolón, Marsella, Livorno, Savona y Génova ejerzan entre sí una cierta presión competitiva»⁽⁸⁷⁾.

(157) De hecho, la evolución del tráfico entre la Francia continental y Córcega en beneficio de los enlaces desde Tolón es mucho más evidente para el servicio adicional. Entre 2002 y 2005, el tráfico real registrado en el servicio adicional disminuyó en 208 213 pasajeros en el enlace Marsella-Córcega, mientras que el tráfico aumentó en 324 466 pasajeros en el enlace Tolón-Córcega durante el mismo período. La disminución de la cuota del tráfico realizado por el servicio adicional a favor de otros operadores de mercado, en un contexto de aumento global del tráfico desde 2002, indica un alto grado de intercambiabilidad entre estos dos servicios.

(158) De forma más cualitativa, la escasa distancia entre Marsella y Tolón, del orden de 50 Km., puede efectivamente dar lugar a una intercambiabilidad entre servicios con destino a un mismo puerto corso. Además, el tiempo de trayecto de Marsella a Tolón, del orden de 35 a 45 minutos, es muy inferior al tiempo de trayecto en el mar⁽⁸⁸⁾, y por tanto, no puede constituir un obstáculo

⁽⁷⁹⁾ Véase el Anexo 2 del CDSP.

⁽⁸⁰⁾ Dichas obligaciones se limitan esencialmente a la necesidad de prestar una capacidad de transporte mínima durante todos los períodos de mayor actividad, véase el considerando 141 anterior.

⁽⁸¹⁾ Véase la sección 5.1.1 anterior.

⁽⁸²⁾ Rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes de Corse, *Continuité territoriale*, 2010, p 65.

⁽⁸³⁾ Aquí la Comisión se refiere al tráfico marítimo de pasajeros procedentes o con destino a la totalidad de los puertos corsos.

⁽⁸⁴⁾ Fuente: Observatoire Régional des Transports de la Corse.

⁽⁸⁵⁾ Véase la sección 2.4.

⁽⁸⁶⁾ Véase la Decisión n 06-MC-03 de 11 de diciembre de 2006, apartado 97.

⁽⁸⁷⁾ Véase la Decisión n 06-MC-03 de 11 de diciembre de 2006, apartado 80.

⁽⁸⁸⁾ El tiempo de trayecto en el mar se extiende de 5h45 desde Tolón hasta unas 10h desde Marsella por cargo mixto (trayecto nocturno).

para la competencia entre los dos servicios por el destinatario final. Además, el puerto de Tolón está unos 50 Km. más cerca de Córcega, lo que permite a los buques con salida desde Tolón efectuar la travesía en un tiempo reducido, comparado con las travesías desde Marsella, lo que refuerza la intercambiabilidad de los servicios con origen en Marsella por los que salen de Tolón⁽⁸⁹⁾.

- (159) Un alto grado de intercambiabilidad de los servicios⁽⁹⁰⁾ prestados desde los puertos de Marsella y Tolón podía destacarse cuantitativamente ya en 2006, sobre la base de los desplazamientos del tráfico hacia Tolón que se observaron durante las huelgas que perturbaron gravemente los servicios a partir de Marsella, a finales de 2005⁽⁹¹⁾. De este modo, incluso teniendo en cuenta el impacto de la tendencia al aumento del tráfico desde Tolón⁽⁹²⁾, los niveles de transferencia del tráfico de Marsella hacia Tolón⁽⁹³⁾ observados en las líneas con destino a Ajaccio eran de alrededor del 89 %⁽⁹⁴⁾ para septiembre-octubre de 2005.
- (160) Sobre la base de todos estos elementos, la Comisión considera que, en las circunstancias del presente asunto, el servicio adicional era ampliamente sustituible desde el punto de vista de la demanda de pasajeros, a los servicios con salida desde Tolón y con destino a Bastia y Ajaccio, en el momento de otorgar el CDSP.

Carencia de la iniciativa privada

- (161) La Comisión considera asimismo que las autoridades francesas no han aportado ninguna prueba de la carencia de la iniciativa privada en cuanto a este servicio adicional.

⁽⁸⁹⁾ Véase asimismo el Dictamen n.º 12-A-05 de 17 de febrero de 2012 citado anteriormente, sección C 2) y, en particular, el apartado 131 que apunta una cierta intercambiabilidad entre los servicios entre los puertos corsos, por una parte, y Marsella y Tolón, por otra, incluido en los períodos de poco tráfico. Ningún elemento recogido en el marco del procedimiento indica que los factores que afectan a la intercambiabilidad de la demanda de transporte desde Marsella y Tolón hayan evolucionado mucho entre 2006 y 2012.

⁽⁹⁰⁾ Los servicios de los que se hablan aquí son los servicios de transporte de viajeros con destino a Bastia y Ajaccio, únicos puertos operados desde Tolón.

⁽⁹¹⁾ Un conflicto social importante tuvo lugar en Marsella durante los meses de septiembre-octubre de 2005 en el marco de la privatización de la SNCM.

⁽⁹²⁾ La Comisión tuvo en cuenta este impacto y corrigió el traslado del tráfico real de los deslizamientos anuales observados en los meses anteriores a la huelga. Si bien es concebible que los datos de tráfico de los meses inmediatamente posteriores a una perturbación importante sufran también el impacto de las anulaciones de las reservas, las cifras de los meses anteriores proporcionan, al contrario, una referencia que refleja más fielmente las evoluciones a largo plazo de los mercados en cuestión.

⁽⁹³⁾ Al contrario, los traslados del tráfico hacia Niza, aunque no son insignificantes, eran claramente inferiores. Fuente: Observatoire Régional des Transports de la Corse.

⁽⁹⁴⁾ Teniendo en cuenta los ajustes tendenciales descritos anteriormente, el descenso de la afluencia con salida desde Marsella llega a los 22 600 pasajeros, mientras que el aumento ajustado de afluencia en Tolón es de 20 056 pasajeros. No se observa ningún traslado ajustado en Niza.

Si dichas autoridades contestan la distinción entre servicio básico y servicio adicional, se limitan a recordar el amplio poder de apreciación de los Estados miembros en la determinación del ámbito de un SIEG. No obstante, no justifican la inclusión del servicio adicional con una carencia de la iniciativa privada frente a una necesidad de servicio específica. Las autoridades francesas justifican, en efecto, el carácter global del CDSP por la voluntad de no limitar el ámbito del servicio público a las actividades no rentables a fin de garantizar una compensación financiera (véanse los considerandos 61 y 62). Ahora bien, se ha estimado anteriormente que este argumento no podía aceptarse (véase el considerando 143).

- (162) En este contexto, la Comisión comparó el tráfico real de pasajeros con destino a cada uno de los puertos del servicio adicional con la oferta de transporte propuesta por Corsica Ferries desde Tolón, y por el servicio básico de la DSP. De ello se deriva que, para los puertos de Bastia y Ajaccio, que representan un 90 % de las capacidades exigidas por el servicio adicional, la combinación de las capacidades ofrecidas por el servicio básico de la DSP, con origen en Marsella, y del servicio de iniciativa privada existente entre 2004 y 2006, desde Tolón, era suficiente para responder a la demanda efectivamente constatada, tanto para el período primavera-otoño como para el período de verano, para cada uno de los dos puertos y para cada año entre 2004 y 2006.

- (163) Globalmente, Francia no ha cuestionado esta conclusión. Las autoridades francesas se limitan a referirse a las circunstancias excepcionales de los años 2004 y 2005⁽⁹⁵⁾, que explicarían, en su opinión, la disminución del número de pasajeros del servicio adicional. No obstante, la Comisión considera que el alcance de este argumento referente a los años 2004 y 2005, se ve limitado, en gran medida, por los considerables desplazamientos del tráfico observados en los servicios con salida desde Tolón⁽⁹⁶⁾. Además, la Comisión destaca a este respecto que la suficiencia de los servicios de transporte también podía observarse en el año 2006, inmediatamente anterior a la entrada en vigor de la DSP⁽⁹⁷⁾ y cuya situación competitiva tenía, por tanto, una importancia particular.

- (164) La Comisión considera, por lo tanto, que la integración del servicio adicional en el ámbito de la DSP no era ni necesaria ni proporcionada a la respuesta a una demanda de transporte constatada para las líneas Marsella-Bastia, y Marsella-Ajaccio. Respecto a la línea Marsella-Propriano, aunque ningún otro servicio ha operado en este puerto de forma regular en 2006, la Comisión considera que la

⁽⁹⁵⁾ Véase el considerando 159 anterior y su nota 93.

⁽⁹⁶⁾ El impacto de las perturbaciones de los servicios desde Marsella sobre el tráfico total efectivamente constatado se ve minorado por el aumento concomitante del número de pasajeros transportados en las líneas con salida desde Tolón, véase el considerando 159.

⁽⁹⁷⁾ Además, el año 2006 se caracterizó por una fuerte progresión del número de pasajeros transportados globalmente con destino a Córcega, del orden del 8,5 % según el ORTC.

escasa proporción del tráfico en esta línea ⁽⁹⁸⁾ no permite considerar que la carencia de la iniciativa privada en esta única línea pueda invalidar la conclusión sobre la totalidad del servicio adicional.

(165) A este respecto, es importante destacar que el servicio prestado por Corsica Ferries respondía a las normas de las OSP aplicables a cualquier conexión entre la Francia continental y Córcega, y no presentaba diferencias cualitativas con el servicio prestado en el marco del servicio adicional. En efecto, como se recuerda en el anterior considerando 141, las obligaciones cualitativas inherentes al servicio adicional eran considerablemente más leves que las inherentes al servicio básico.

(166) La Comisión considera, a este respecto, que los Estados miembros no pueden añadir obligaciones específicas de servicio público a unos servicios ya prestados o que pudieran serlo de forma satisfactoria y en unas condiciones (precios, características de calidad objetivas, continuidad y acceso al servicio) compatibles con el interés general, tal como lo define el Estado, por unas empresas que ejerzan su actividad en condiciones normales de mercado ⁽⁹⁹⁾. En este contexto, la Comisión considera que los elementos anteriormente mencionados demuestran que la compensación de los costes soportados por la SNCM para la prestación del servicio adicional va también en contra de la práctica de la Comisión en la materia. En efecto, habida cuenta de la presencia de las OSP y del dispositivo de ayuda social ⁽¹⁰⁰⁾ en el conjunto de las líneas entre la Francia continental y Córcega, podía considerarse que los competidores de la SNCM en el transporte de pasajeros que operan desde Tolón ejercían sus actividades en condiciones normales de mercado.

(167) En conclusión, la Comisión considera que la inclusión del servicio adicional en el ámbito del servicio público no corresponde a una necesidad real de servicio público y que, por lo tanto, a la luz de las normas específicas aplicables, Francia ha cometido en el presente caso un error manifiesto de apreciación al calificar como SIEG el servicio adicional previsto por el CDSP. Luego, el primer criterio de la jurisprudencia *Altmark* no se cumple por lo que respecta a las compensaciones otorgadas en el marco del servicio adicional.

7.1.3.2. Selección del proveedor de servicios (criterio 4)

(168) De conformidad con el cuarto criterio *Altmark*, la compensación ofrecida debe bien resultar de un procedi-

miento de contratación pública que permita seleccionar al candidato más apto para prestar los servicios en cuestión originando el menor coste para la colectividad, bien establecerse tomando como referencia una empresa media, bien dirigida y adecuadamente equipada con los medios necesarios ⁽¹⁰¹⁾.

Respecto al primer subcriterio

(169) La adjudicación de la delegación para la conexión marítima entre la Francia continental y Córcega se hizo tras un procedimiento negociado precedido por la publicación de un anuncio de licitación en el DO, de conformidad con las disposiciones del artículo L.1411-1 del CGCT ⁽¹⁰²⁾. No obstante, un procedimiento de contratación pública solo excluye la existencia de una ayuda si permite seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios «originando el menor coste para la colectividad» ⁽¹⁰³⁾. En la Decisión de incoación, la Comisión había expresado dudas sobre el hecho de que el procedimiento de adjudicación hubiera podido dar lugar a una competencia real y lo suficientemente abierta.

(170) El procedimiento utilizado en el presente asunto y previsto en Derecho francés para la adjudicación de la delegación del servicio público es un procedimiento negociado con publicación previa según el Derecho europeo de la contratación pública. Cabe recordar, en primer lugar que dicho procedimiento solo puede garantizar una competencia efectiva si se da una valoración caso por caso ⁽¹⁰⁴⁾. En efecto, otorga un amplio margen de apreciación a la entidad adjudicadora y puede restringir la participación de los operadores interesados.

(171) En el presente caso, la Comisión considera que las condiciones de la licitación no permitieron garantizar esta competencia efectiva.

(172) En efecto, la única oferta competidora con la de los co concesionarias no se evaluó con arreglo a sus méritos propios (criterios de adjudicación) sino sobre la base de un criterio de selección, en este caso la capacidad del candidato para hacerse cargo del trabajo a partir del 1 de julio de 2007. El procedimiento no permitió, por tanto, a la OTC comparar varias ofertas para seleccionar la más ventajosa económicamente.

⁽⁹⁸⁾ Tanto desde el punto de vista de las capacidades puestas en línea en la DSP 2007-2013 como de la demanda efectivamente constatada, la línea Marsella-Propriano representaba alrededor del 10 % de la actividad del servicio adicional. Fuente: ORTC y *Rapport d'exécution des services de la SNCM 2010*.

⁽⁹⁹⁾ Véase el punto 48 de la Comunicación SIEG.

⁽¹⁰⁰⁾ Véase el considerando 7 y la nota 5.

⁽¹⁰¹⁾ Véase el punto 62 de la Comunicación SIEG.

⁽¹⁰²⁾ Código General de las Colectividades Territoriales.

⁽¹⁰³⁾ Véase los puntos 65 y 66 de la Comunicación SIEG.

⁽¹⁰⁴⁾ Véase la Comunicación SIEG, apartado 67.

- (173) A este respecto, en contra de lo que sostienen las autoridades francesas, la Comisión considera que el hecho de que dos ofertas hayan sido efectivamente presentadas no es suficiente para hablar de una competencia efectiva, en la medida en que la oferta competidora no podía constituir una alternativa creíble. En efecto, en el presente caso, la oferta de Corsica Ferries fijaba con fecha de inicio de los servicios el 12 de noviembre de 2007, mientras que el Pliego de Condiciones imponía la prestación de servicios a partir del 1 de julio de 2007 ⁽¹⁰⁵⁾. Por otra parte, en contra del argumento de las autoridades francesas, la Comisión no considera la multiplicidad de los recursos contenciosos como un elemento para probar la eficacia de la competencia en el marco del procedimiento de adjudicación del CDSP.
- (174) Un conjunto de elementos relacionados con la situación del mercado y las condiciones del procedimiento de licitación confirman lo que se acaba de exponer.
- (175) En primer lugar, conviene subrayar que el consorcio SNCM-CMN tenía una ventaja competitiva importante, que apuntó, en particular, el Consejo de la Competencia ⁽¹⁰⁶⁾, como operador histórico que ya disponía de una herramienta naval adaptada a las especificaciones del Pliego de Condiciones del CDSP.
- (176) Además, el escaso plazo establecido entre la fecha prevista para la concesión del CDSP (finalmente concedido el 7 de junio de 2007) y la fecha de comienzo de los servicios (1 de julio de 2007) podía constituir una barrera a la entrada importante para nuevos entrantes. Junto con los requisitos técnicos relacionados con las características específicas de los puertos en cuestión ⁽¹⁰⁷⁾, a la condición relativa a la edad de la flota ⁽¹⁰⁸⁾ y a las capacidades unitarias exigidas por el Pliego de Condiciones del CDSP, este período muy breve pudo limitar la participación en el concurso. En efecto, la Comisión considera que un plazo de tres semanas es insuficiente para permitir la redistribución de una flota de buques en las circunstancias del caso de autos, o la adquisición o arrendamiento de un conjunto de buques correspondientes a las condiciones del Pliego de Condiciones ⁽¹⁰⁹⁾.
- (177) Por último, la existencia de numerosas cláusulas de encuentro ⁽¹¹⁰⁾ asociada a la libertad de la OTC para decidir sobre excepciones a las normas aplicables ⁽¹¹¹⁾ también pudo contribuir a desalentar la participación en el procedimiento de licitación, al provocar dudas sobre determinados parámetros técnicos y económicos cruciales para la elaboración de una oferta. A este respecto, la Comisión considera que, como subrayaron las autoridades francesas, la imposición de condiciones adicionales a las mencionadas en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento n° 3577/92 no va en contra de dicho Reglamento en el marco de un contrato de servicio público. No obstante, incumbe a las autoridades nacionales comprobar en este caso si, en particular, debido a estas condiciones adicionales susceptibles de restringir la participación en el procedimiento de licitación, la competencia efectiva para la atribución del CDSP era tal que permitía cumplir el cuarto criterio de la sentencia *Altmark* y, en su defecto, extraer de ello las consecuencias jurídicas necesarias.
- (178) Sobre la base de todos estos elementos, la Comisión considera que las condiciones del procedimiento seguido no han permitido en este caso garantizar una competencia efectiva para la adjudicación de la DSP y, por consiguiente, la selección de la oferta que permita prestar el servicio al menor coste para la colectividad ⁽¹¹²⁾.

Respecto al segundo subcriterio

- (179) Correspondía, por tanto, a las autoridades francesas demostrar que la compensación se evaluó tomando como referencia una empresa media, bien dirigida y adecuadamente equipada con los medios necesarios ⁽¹¹³⁾.
- (180) Francia no ha aportado semejantes elementos de información. Además, como se indica en la sección 2.5 anterior, la compensación no ha sido definida por referencia a una base de costes establecida *a priori*, o en comparación con la estructura de costes de otras empresas marítimas comparables, sino respecto a unas previsiones de ingresos y coste del combustible que solo incluyen una parte de los ingresos y gastos del servicio.
- (181) Por otra parte, como subrayó el informe del Tribunal Regional de Cuentas de Córcega ⁽¹¹⁴⁾, la Comisión constata que las compensaciones previstas en la DSP 2007-2013 eran considerablemente superiores a las previstas para el período 2002-2006, con obligaciones similares, e incluso ligeramente inferiores en términos de capacidad propuesta.

⁽¹⁰⁵⁾ Rapport de la commission de délégation de service public.

⁽¹⁰⁶⁾ Véase la Decisión n° 06-MC-03 de 11 de diciembre de 2006 relativa a solicitudes de medidas conservatorias en el sector del transporte marítimo entre Córcega y el continente, en particular, el apartado 106. *La situación de las salidas desde Marsella se considera, por tanto, a pesar de la ausencia de exclusividad jurídica, como una exclusividad de hecho a favor de los dos concesionarios que, además, disponen, por el hecho de su posición de operadores históricos en estos enlaces, de los buques más adaptados para realizar el transporte de mercancías y de pasajeros desde Marsella.*

⁽¹⁰⁷⁾ Por ejemplo, el puerto de Bastia no permitía, en 2007, la entrada de buques de más de 180 metros de largo.

⁽¹⁰⁸⁾ La imposibilidad de utilizar buques de más de 20 años llevaba a limitar el conjunto de los buques susceptibles de ser utilizados por competidores a los operadores históricos.

⁽¹⁰⁹⁾ A este respecto, cabe apuntar que el elevado coste de un buque susceptible de cumplir los requisitos del Pliego de Condiciones del CDSP, incluso de segunda mano, constituía una barrera más a la entrada. De hecho, el cargo mixto *Jean Nicoli* fue adquirido por la SNCM por 75 millones de euros en 2009.

⁽¹¹⁰⁾ Véase la sección 2.5 más arriba.

⁽¹¹¹⁾ En particular, en cuestiones de edad de la flota o de adaptación de los servicios. (véase el CDSP, anexo I).

⁽¹¹²⁾ Obviamente, la celebración de una cláusula adicional mediante negociación directa entre la entidad adjudicadora y el consorcio concesionario no puede cuestionar esta conclusión respecto al período 2010-2013.

⁽¹¹³⁾ Véase el punto 61 de la Comunicación SIEG.

⁽¹¹⁴⁾ Véase el *Rapport d'observations définitives sur l'Office des Transports de Corse*, p. 80.

(182) Aunque la situación económica haya cambiado entre 2001 y 2007, una comparación con los costes en que incurre una empresa bien dirigida era tanto más necesaria cuanto que algunos elementos permitían suponer que la SNCM, que salía por aquel entonces de un período de intensa reestructuración ⁽¹¹⁵⁾, no era este tipo de empresa.

(183) Teniendo en cuenta lo anterior, la Comisión considera que el cuarto criterio de la sentencia *Altmark* no se cumple en el presente caso.

7.1.3.3. Conclusión sobre la existencia de una ventaja selectiva

(184) Los criterios de la sentencia *Altmark* son acumulativos, por lo que el incumplimiento del criterio 1 por el servicio adicional, y, en cualquier caso, del 4 por el CDSP en su conjunto, son suficientes para determinar la presencia de una ventaja económica selectiva concedida a los concesionarios.

7.1.4. SOBRE LAS CONDICIONES DE ALTERACIÓN DE LOS INTERCAMBIOS ENTRE ESTADOS MIEMBROS Y DE FALSEAMIENTO DE LA COMPETENCIA

(185) Según se indica en la Decisión de incoación, la SNCM y la CMN operan en las líneas entre la Francia continental y Córcega, en competencia directa con operadores como Corsica Ferries, Moby Lines y Saremar. Por consiguiente, la Comisión constata que las compensaciones públicas en cuestión pueden reforzar la posición de la SNCM y la CMN en relación con las empresas de transporte marítimo competidoras en la UE y, de este modo, pueden falsear la competencia y afectar al comercio entre los Estados miembros.

7.1.5. CONCLUSIÓN SOBRE LA PRESENCIA DE AYUDA ESTATAL EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 107, APARTADO 1, DEL TFUE.

(186) Sobre la base de estos elementos, la Comisión considera que el conjunto de las compensaciones recibidas por la SNCM y la CMN en el marco del CDSP constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(187) Estas ayudas, en la medida en que fueron concedidas sin notificación previa a la Comisión, son ilegales.

8. COMPATIBILIDAD CON EL MERCADO INTERIOR

8.1. ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 106, APARTADO 2, DEL TFUE

(188) Como ya se expuso en la Decisión de incoación ⁽¹¹⁶⁾, el tráfico de pasajeros de la DSP supera los 300 000 pasajeros anuales y las compensaciones previstas por el CDSP

superan los 30 millones de euros anuales. Las decisiones SIEG de 2005 ⁽¹¹⁷⁾ y 2011 ⁽¹¹⁸⁾ no son, pues, aplicables al CDSP en virtud de sus artículos 2, apartado 1, letra c) y 2, apartado 1, letra d), respectivamente.

(189) La Comisión considera por ello, a falta de alegación por Francia de cualquier otra base de compatibilidad, que la compatibilidad ⁽¹¹⁹⁾ con el mercado interior de las compensaciones concedidas en virtud del CDSP debe evaluarse a la luz del Marco SIEG. No obstante, cabe recordar que, de conformidad con el punto 69 del Marco SIEG, los principios establecidos en los apartados 14, 19, 20, 24, 39 y 60 de dicho Marco no se aplican a las ayudas ilegales concedidas antes del 31 de enero de 2012.

(190) De conformidad con el punto 11 del Marco SIEG, las ayudas estatales que no entren en el ámbito de aplicación de la Decisión de 2011 podrán considerarse compatibles con el artículo 106, apartado 2, del TFUE, si son necesarias para el funcionamiento de los servicios de interés económico general y no afectan al desarrollo de los intercambios en una medida contraria al interés de la Unión. Tal equilibrio solo es posible cuando se cumplen las condiciones establecidas en las secciones 2.2 a 2.10 del Marco.

(191) En primer lugar, debe examinarse la definición del servicio de interés general alegada en el presente caso.

8.1.1. VERDADERO SERVICIO DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL

(192) En la medida en que la calificación de SIEG del servicio adicional adolece de un error manifiesto de apreciación (véanse los considerandos 151 a 167 anteriores), las compensaciones abonadas en el marco de este servicio no pueden ser declaradas compatibles con el artículo 106, apartado 2, del TFUE.

(193) Por el contrario, la Comisión determinó, de acuerdo con el análisis que figura en los considerandos 145 a 150, que el servicio básico correspondía a un SIEG bien definido.

⁽¹¹⁵⁾ Véase el considerando 15 y la nota 10.

⁽¹¹⁶⁾ Véanse los considerandos 118 a 120 de la Decisión de incoación.

⁽¹¹⁷⁾ Decisión de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general DO L 312 de 29.11.2005, p. 67.

⁽¹¹⁸⁾ Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general. DO L 7 de 11.1.2012, p. 3.

⁽¹¹⁹⁾ Véase la sentencia del Tribunal de 28 de abril de 1993, C-364/90, Italia c. Comisión, Rec. [1993], p. I-02097, apartado 20.

8.1.2. OTRAS CONDICIONES DEL MARCO SIEG

- (194) Procede examinar si las demás condiciones del Marco SIEG se cumplen respecto al servicio básico solo, que es el único que corresponde a un SIEG bien definido.

8.1.2.1. *Mandato*

- (195) Sobre la necesidad de un **mandato** que concrete las obligaciones de servicio público y los métodos de cálculo de la compensación, el CDSP precisa las obligaciones en cuestión, así como los parámetros para la compensación.

- (196) A este respecto, conviene precisar, en primer lugar, que la mera existencia de la cláusula de salvaguardia⁽¹²⁰⁾, aplicable en caso de modificación importante de las condiciones técnicas, reglamentarias o económicas del contrato, no cuestiona el carácter previo de la definición de los parámetros para la compensación.

- (197) En efecto, permite ante todo que las partes celebren cláusulas adicionales en caso de evolución significativa de las condiciones de explotación de los servicios tales que pudieran poner en entredicho los objetivos del CDSP. Se asimila a una cláusula de una cláusula adicional de derecho común, cuya eventual aplicación debería, sin embargo, ser objeto de un análisis con respecto al derecho de las ayudas. Esta cláusula tiene por objeto un «restablecimiento del equilibrio financiero inicial», efectuado modulando prioritariamente las tarifas máximas y la naturaleza de los servicios. La posibilidad de modificación de la compensación, no explícitamente formulada en el texto, solo puede entenderse, por tanto, en la perspectiva de la modificación de los servicios prestados. Como ya mencionara la sentencia del Consejo de Estado citada anteriormente, esta cláusula de salvaguardia no puede por sí misma abrir la puerta a una compensación excesiva de los servicios prestados.

- (198) No sería este el caso si, contrariamente a las circunstancias del asunto que nos ocupa, las situaciones de aplicación y renegociación fueran manifiestamente demasiado amplias, o si la cláusula estipulara la posibilidad de una compensación adicional en relación con servicios ya prestados en el momento de la alegación de la cláusula de encuentro sin, por ello, precisar los parámetros de dicha compensación adicional. La presencia de la cláusula de ajuste⁽¹²¹⁾ tampoco cuestiona esta conclusión, en la medida en que su aplicación preveía, por una parte, la conservación de la economía general del CDSP, limitándose así a adaptaciones y ajustes de poca cuantía y, por otra, la disminución paralela de las compensaciones y servicios. Incluso considerando que la cláusula adicional

de 28 de diciembre de 2009 hubiera modificado sustancialmente los parámetros de compensación y la consistencia de los servicios, no sería menos cierto que estos parámetros se han definido previamente a la ejecución de los servicios para el período 2010-2013, al que se aplican.

- (199) Por otra parte, las variaciones del importe de los ingresos previstos entre las distintas ofertas presentadas por los coconcesionarios no parecen injustificadas. La Comisión considera que la integración de previsiones de ingresos más optimistas puede corresponder a la revisión de previsiones en función de las perspectivas del mercado. Observa también que las previsiones de tráfico fijadas al término de las negociaciones eran globalmente más bajas que las de la oferta competidora⁽¹²²⁾. Habida cuenta de los ingresos reales y previstos entre 2002 y 2006⁽¹²³⁾, y de la evolución favorable del mercado de los servicios marítimos de y hacia Córcega en 2006, la Comisión considera que los parámetros de referencia elegidos para el cálculo de los ajustes de la compensación previstos por el CDSP son, en cualquier caso, verosímiles en relación con el considerando 23 del Marco SIEG.

- (200) En cuanto a las demás cuestiones planteadas por el denunciante y extraídas de la existencia de un conjunto de cláusulas de ajuste⁽¹²⁴⁾, procede recordar que, según la jurisprudencia del Tribunal, la complejidad de los mecanismos de ajuste de la compensación no es motivo para poner en entredicho el carácter objetivo y transparente del mecanismo de compensación⁽¹²⁵⁾.

- (201) Por último, las dudas de la Comisión se han aclarado en el caso de compensaciones financieras que hubieran correspondido a los concesionarios fuera del marco del CDSP, dado que las autoridades francesas han demostrado que las cantidades mencionadas en la Decisión de incoación eran simples solicitudes de los concesionarios, denegadas finalmente por la OTC.

8.1.2.2. *Duración del mandato*

- (202) La **duración del mandato**, de seis años y medio, se ajusta a las directrices comunitarias pertinentes⁽¹²⁶⁾, que se refieren a un límite de seis años.

⁽¹²²⁾ En cuanto a las líneas Marsella-Ajaccio, Marsella-Propriano y Marsella-Porto-Vecchio, fuente: *Rapport de la commission de délégation de service public*.

⁽¹²³⁾ El total de los ingresos netos de la SNCM en 2005, por sus actividades DSP era, por ejemplo, 80,3 M€, que se pueden comparar con unos ingresos previstos 85,5 M€ en 2008.

⁽¹²⁴⁾ Véanse los considerandos 38 y 39, así como el considerando 53 de la Decisión de incoación.

⁽¹²⁵⁾ Véase la sentencia del Tribunal de 12 de febrero de 2008, asunto T-289/03, BUPA c. Comisión, ECR[2008] II-81, considerando 217.

⁽¹²⁶⁾ Véase la Comunicación C (2004) 43 de la Comisión - Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, sección 9, apartado 3.

⁽¹²⁰⁾ Véanse los considerandos 37 y 38.

⁽¹²¹⁾ Véase la nota 33 y el considerando 54 de la Decisión de incoación.

8.1.2.3. Cumplimiento de la Directiva 2006/111/CE

- (203) Respecto al **cumplimiento de la Directiva 2006/111/CE** sobre transparencia financiera, las empresas concesionarias han creado, efectivamente, una cuenta analítica separada para sus actividades en el ámbito de la DSP. Para la SNCM, esta cuenta establece una distinción suplementaria entre las actividades del servicio básico y las relacionadas con el servicio adicional (véanse los considerandos 46 y 47).

8.1.2.4. Importe de la compensación

- (204) En relación con **la ausencia de compensación excesiva**, el CDSP establecía el máximo del margen bruto (sin amortizaciones, alquileres de fletamento y demás cargas de capital) en un 15 % del valor de mercado de los buques. En la Decisión de incoación, la Comisión señaló que no disponía de información que permitiera *a priori* excluir cualquier compensación excesiva.

- (205) El procedimiento formal de examen permitió, en primer lugar, aclarar que el valor de mercado de los buques fue determinado sin reservas, ya que se consiguieron varias evaluaciones para llegar a los parámetros contractuales. La base de activos utilizada para el límite máximo de la compensación representa, por tanto, el valor de mercado residual de los buques utilizados en el marco de la Delegación de Servicio Público (127).

- (206) Considerando el valor de mercado residual de los buques de la DSP amortizado en 8 años (128), posibilidad prevista por el derecho fiscal francés, la cláusula de limitación ponía efectivamente el tope del coeficiente beneficio neto de activos (ROA) y el beneficio neto del capital económico (ROCE) medio en el 2,5 % (129). El tipo «safe harbour» dado por el Marco SIEG (130) en la fecha de la adjudicación de la DSP ascendía por otra parte a más del 5 % (131), mientras que una parte importante del riesgo

(127) El valor de mercado de cada buque se contabiliza *a prorrata* de su utilización por la DSP.

(128) Esta duración, ciertamente breve respecto a la duración de la vida económica de un buque (que puede sobrepasar los 20 años), se justifica en la medida en que 1) el Pliego de Condiciones imponía una edad máxima de 20 años para los buques, y 2) la edad media de los buques de la CMN era de más de 13 años, la de los buques de la SNCM de 12 años, lo que limitaba *de facto* la duración de su vida económica a falta de inversiones para mantenimiento de fondo.

(129) En efecto, el valor de los buques utilizados por la DSP constituye un límite inferior para los activos de la compañía marítima.

(130) Véase el Marco SIEG, apartado 37, en el que la Comisión indica que un tipo de 100 puntos de base por encima del tipo de swap aplicable (idéntica divisa, idéntica madurez) constituye un beneficio razonable sea cual sea el nivel de riesgo comercial realmente asumido por el proveedor de SIEG.

(131) A falta de tipo de swap disponibles para una madurez de seis años y medio, la Comisión utilizó como indicador el tipo de swap de madurez de 7 años. Los tipos de cierre de este último durante el mes anterior a la adjudicación de la DSP estuvieron comprendidos entre el 4,4 % y el 4,7 % (fuente: Bloomberg).

comercial de los servicios recaía de hecho en los coconcesionarios, SNCM y CMN. Además, se observa en la práctica que el resultado sin las cargas de capital de los concesionarios fue considerablemente inferior a este límite máximo (véase más adelante).

- (207) Las condiciones del CDSP no desembocaban, pues, en una compensación excesiva. La distribución entre compensaciones del servicio básico y del servicio adicional para la SNCM no puede cuestionar esta conclusión en lo que respecta al servicio básico a la luz de las condiciones del reparto analítico de las compensaciones entre ambos servicios (véase el considerando 46). De hecho, se observa sobre la base de las cifras transmitidas por Francia y la SNCM que el resultado sin cargas de capital de la SNCM atribuible al servicio básico siguió siendo considerablemente inferior al límite del 15 % anteriormente mencionado.

Resultado, sin cargas de capital, por compañía y por servicio

	Servicio básico SNCM	Conjunto SNCM	CMN
2007 S2	[...] (*)	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]

(*) Información amparada por el secreto profesional.

- (208) Por último, un control de compensación excesiva con auditoría externa fue realizado para la OTC a los tres años de la delegación (en el ejercicio 2010). Además, una sociedad fiduciaria independiente comprueba cada año las cuentas de explotación de los concesionarios por cuenta de la OTC.

8.1.2.5. Requisitos adicionales que pudieran ser necesarios para garantizar que el desarrollo de los intercambios no se vea afectado de forma contraria al interés de la Unión

- (209) Habida cuenta de los elementos a los que se hace referencia en la sección 8.1.1.3, la Comisión considera que ningún elemento permite suponer que el servicio público

de la continuidad territorial podía efectuarse en condiciones que permitieran reducir las distorsiones de competencia introducidas por un contrato de servicio público. En efecto, los argumentos de Corsica Ferries, que intentan demostrar que el coste medio de los servicios del CDSP es muy superior al de los enlaces que salen de Niza y Tolón para las que es aplicable el dispositivo de ayuda social⁽¹³²⁾, no cuestionan la necesidad y la proporcionalidad de un contrato de servicio público para mantener durante todo el año las conexiones con los puertos de Córcega y, en particular, con los puertos secundarios (Porto-Vecchio, Calvi-Balagne y Propriano). Además, como ya se ha dicho en el apartado 7.1.3.1, la Comisión considera que la reagrupación de los enlaces para el servicio básico responde a exigencias de eficacia técnica y económica indiscutibles.

- (210) La Comisión observa que las autoridades francesas han puesto en marcha un procedimiento de licitación para la selección de un proveedor en condiciones de operar, para el período 2014-2023, las conexiones marítimas de Córcega desde Marsella en condiciones similares a las del servicio básico de la DSP que son objeto de la presente Decisión. Este procedimiento debe finalizar en el verano de 2013.
- (211) En cuanto a las distorsiones de la competencia en el mercado del transporte marítimo, la Comisión observa que la compensación de los costes del servicio básico no puede exceder los costes de los concesionarios, incluido un beneficio razonable (véase la sección anterior). Por lo tanto, no permite que estas empresas produzcan beneficios excesivos que les darían la posibilidad de financiar otros servicios.
- (212) Por lo tanto, la Comisión considera que no es necesario imponer condiciones adicionales para garantizar la compatibilidad de las compensaciones del servicio básico con el mercado interior.
- 9. CONCLUSIÓN**
- (213) A la luz de lo que precede, la Comisión considera que las compensaciones recibidas por la SNCM y la CMN en concepto de servicio básico constituyen ayudas estatales ilegales pero compatibles con el mercado interior en virtud del artículo 106, apartado 2, del TFUE.
- (214) Las compensaciones recibidas por la SNCM en concepto de servicio adicional previsto por el CDSP durante el período comprendido entre el 1 de julio de 2007 y el 31 de diciembre de 2013 constituyen ayudas ilegales e incompatibles con el mercado interior.
- (215) En consecuencia, las autoridades francesas deberán anular, a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, todos los pagos en favor de la SNCM en concepto de compensación del servicio adicional. Esto se aplica, en particular, al saldo anual de la compensación para el año 2012 (si dicho pago no se ha efectuado aún) y los anticipos mensuales para el año 2013 que pudieran pagarse después de esa fecha.
- (216) La Comisión recuerda además que, en aplicación del artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) no 659/1999, toda ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior debe ser recuperada de su beneficiario⁽¹³³⁾.
- (217) En consecuencia, Francia deberá adoptar todas las medidas necesarias para recuperar de la SNCM las compensaciones que esta última ha recibido en concepto de servicio adicional del CDSP desde el 1 de julio de 2007.
- (218) Para determinar el importe de la ayuda a recuperar, excluidos los intereses, la Comisión considera que la contabilidad analítica de la SNCM⁽¹³⁴⁾ constituye una base adecuada para la asignación de las compensaciones entre servicio básico y servicio adicional. Sobre esta base, el importe de la ayuda que debe recuperarse incluye los elementos siguientes:
- a) el importe de las compensaciones abonadas realmente de 2007 a 2011 en concepto de servicio adicional que asciende a 172 744 millones de euros (véase el cuadro del considerando 46);
 - b) los anticipos abonados mensualmente para el año 2012 en concepto de servicio adicional, valorados actualmente en 38 millones de euros⁽¹³⁵⁾, así como el saldo de la compensación, que debe pagarse previo envío del informe final de ejecución de los servicios, si este último ya ha sido abonado.
 - c) los anticipos abonados mensualmente para el año 2013 en concepto de servicio adicional hasta la fecha de la presente Decisión, calculados actualmente en 9,5 millones de euros; se recuerda que Francia deberá cancelar todos los pagos con posterioridad a esta fecha.
- (219) Las autoridades francesas deberán recuperar el importe correspondiente a todos los pagos efectuados en concepto de compensación de servicio adicional, en un plazo de 4 meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión.

⁽¹³³⁾ Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.).

⁽¹³⁴⁾ Véase la sección 2.5.

⁽¹³⁵⁾ Este importe se calcula teniendo en cuenta el reparto analítico entre compensaciones por el servicio básico y por el servicio adicional para 2011, sobre la base de un aumento previsto de la compensación del 0,3 % en 2012 respecto a 2011 para la SNCM. Los anticipos mensuales representan el 95 % de la compensación prevista indizada (véase el considerando 45).

⁽¹³²⁾ Véase el considerando 7 y la nota 5.

(220) A efectos de la recuperación, las autoridades francesas deberán además añadir al importe de la ayuda los intereses de recuperación que empezarán a contar desde la fecha en que la ayuda ilegal se puso a disposición de la empresa, es decir, cada fecha efectiva de pago de las compensaciones previstas por el CDSP, hasta su recuperación efectiva ⁽¹³⁶⁾, de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) n° 794/2004 ⁽¹³⁷⁾.

(221) Las autoridades francesas deberán adjuntar al cálculo de los intereses de recuperación que deben proporcionar a la Comisión en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, un cuadro que indique las fechas y los importes exactos de los pagos mensuales, así como los ajustes anuales realizados desde la entrada en vigor del Convenio hasta la fecha de adopción de la Decisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las compensaciones abonadas a la SNCM y la CMN en el marco del Convenio de Delegación de Servicio Público, de 7 de junio de 2007, constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Estas ayudas estatales fueron concedidas incumpliendo las obligaciones establecidas en el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

Artículo 2

1. Las compensaciones abonadas a la SNCM respecto de la puesta en marcha de las capacidades adicionales previstas en los puntos I a) 2), I b) 2) y I d) 1.4) del Pliego de Condiciones del Convenio de Delegación de Servicio Público mencionado anteriormente, son incompatibles con el mercado interior.

2. Las compensaciones abonadas a la SNCM y la CMN para operar en los otros servicios previstos en el Convenio de Delegación de Servicio Público son compatibles con el mercado interior.

Artículo 3

1. Francia deberá obtener del beneficiario el reintegro de las ayudas contempladas en el artículo 2, apartado 1.

2. Las cantidades pendientes de recuperación devengarán intereses desde la fecha en que se pusieron a disposición del beneficiario hasta la de su recuperación efectiva.

3. Los intereses se calcularán sobre una base compuesta de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) n° 794/2004 ⁽¹³⁸⁾ y el Reglamento (CE) n° 271/2008 que modifica el Reglamento (CE) n° 794/2004 ⁽¹³⁹⁾.

4. Francia cancelará todos los pagos de las ayudas contempladas en el artículo 2, apartado 1, que podrían tener lugar a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión.

Artículo 4

1. La recuperación de la ayuda mencionada en el artículo 2, apartado 1, será inmediata y efectiva.

2. Francia se encargará de que la presente Decisión se aplique en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de su notificación.

Artículo 5

1. En el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, Francia comunicará la siguiente información a la Comisión:

- el importe total (principal e intereses) que debe recuperarse del beneficiario;
- una descripción detallada de las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión;
- los documentos que prueban que se ha ordenado al beneficiario que reembolse la ayuda;
- la fecha y el importe exacto de los pagos mensuales y los ajustes anuales realizados desde la entrada en vigor del Convenio hasta la fecha de adopción de la presente Decisión.

2. Francia mantendrá informada a la Comisión del avance de las medidas nacionales adoptadas en aplicación de la presente Decisión hasta que la recuperación de la ayuda mencionada en el artículo 2, apartado 1, haya concluido. Presentará inmediatamente, a petición de la Comisión, cualquier información relacionada con las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión. También proporcionará información detallada sobre los importes de la ayuda y los intereses ya recuperados del beneficiario.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 2 de mayo de 2013.

Por la Comisión
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

⁽¹³⁶⁾ Véase el artículo 14, apartado 2, del Reglamento n° 659/99, citado anteriormente.

⁽¹³⁷⁾ DO L 140 de 30.4.2004, p. 1.

⁽¹³⁸⁾ DO L 140 de 30.4.2004, p. 1.

⁽¹³⁹⁾ DO L 82 de 25.3.2008, p. 1.