

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO de 30 de Outubro de 2001

relativa aos auxílios estatais concedidos pela França à Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[notificada com o número C(2001) 3279]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2002/149/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentar as suas observações ⁽¹⁾ nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE e do n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

1. INTRODUÇÃO

- (1) Os serviços regulares de transporte marítimo entre os portos franceses do continente e da ilha de Córsega são assegurados no âmbito de um serviço público desde 1948. Desde essa data, o Estado francês tem encarregado empresas públicas da gestão do serviço de transportes marítimos de ligação à Córsega.
- (2) A Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) e a Compagnie Méridionale de Navigation (CMN) são os actuais concessionários do serviço em virtude de uma convenção celebrada em 1976 por um período de vinte cinco anos. A autoridade responsável pelo serviço público é, desde 1991, a colectividade territorial da Córsega.
- (3) Além do serviço público («rede concessionada»), a SNCM assegura, igualmente, os serviços regulares de transportes marítimos de ligação à Argélia e à Tunísia, bem como, entre os meses de Abril e Setembro, os serviços sazonais de transporte de ligação à Sardenha (chamada «rede livre»). Desde 1990 e através da sua filial, a empresa Corsica Marittima, a SNCM presta ainda serviços de transporte de passageiros entre a França e a Itália.

⁽¹⁾ JO C 117 de 21.4.2001, p. 9.

⁽²⁾ JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

- (4) Desde 1 de Janeiro de 1999, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) ⁽³⁾, o princípio da livre prestação de serviços regulares de cabotagem nas ilhas do mar Mediterrâneo (com excepção das ilhas gregas) aplica-se a todos os armadores comunitários que operem navios matriculados num Estado-Membro e arvoreem pavilhão desse mesmo Estado-Membro.
- (5) Em 1997, 1998 e 2000, a Comissão recebeu várias denúncias de operadores privados contra as subvenções concedidas à SNCM como contrapartida do custo das obrigações de serviço público. Essas denúncias são basicamente motivadas pelo seguinte:
- eventual utilização de subvenções públicas para prestação de serviços de transporte marítimo fora da rede concessionada, nomeadamente nas ligações marítimas internacionais entre a França e a Itália,
 - eventual sobrecompensação pelos custos incorridos com a prestação do serviço público.
- (6) Para analisar as informações levadas ao seu conhecimento e em conformidade com o disposto no artigo 88.º do Tratado, a Comissão procedeu à abertura de dois procedimentos de análise. A presente decisão final, adoptada na sequência desses procedimentos, dá os processos C 78/98 e C 14/01 por encerrados.

2. QUESTÕES DE ORDEM PROCESSUAL

Processo C 78/98

- (7) Em 5 de Fevereiro de 1997 e 22 de Abril de 1998, a Comissão recebeu várias denúncias contra os auxílios concedidos pelo Estado francês à empresa Corsica Marittima, sucursal da SNCM, pela prestação de serviços de transporte de passageiros entre a França e a Itália, no que se refere às ligações Génova — Bastia e Livorno-Bastia.
- (8) Por carta de 22 de Dezembro de 1998, a Comissão informou a França da sua decisão de dar abertura ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado tendo em vista examinar a compatibilidade desses auxílios com o mercado comum. Por carta de 8 de Março de 1999, as autoridades francesas comunicaram as suas observações sobre a referida decisão.
- (9) A decisão da Comissão foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* ⁽⁴⁾. Na sequência dessa publicação, a Comissão recebeu as observações de vários operadores privados concorrentes das empresas do grupo SNCM. Essas observações foram transmitidas à França, dando-lhe a possibilidade de sobre elas se pronunciar.

Processo C 14/01

- (10) Na sequência da abertura do procedimento supracitado, a Comissão recebeu novas denúncias, desta feita contra o montante excessivo das referidas subvenções relativamente ao custo das obrigações de serviço público preenchidas pela SNCM e ao facto dessa sobrecompensação estar a ser utilizada para financiar as actividades da empresa Corsica Marittima.
- (11) Por carta de 28 de Fevereiro de 2001, a Comissão comunicou à França a sua decisão de dar abertura ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado tendo em vista avaliar as medidas de auxílio relacionadas com a compensação das obrigações de serviço público preenchidas pela SNCM.
- (12) A decisão da Comissão foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* ⁽⁵⁾. A Comissão recebeu as observações de duas partes interessadas, entidades terceiras. As autoridades francesas comunicaram as suas observações sobre a decisão e os comentários tecidos por terceiros por cartas de, respectivamente, 26 de Abril e 17 de Setembro de 2001. Em 1 de Junho de 2001, a França enviou informações complementares de natureza contabilística. Os serviços da Comissão, assistidos por um revisor de contas independente, procederam à verificação dessas informações na sede da SNCM, em 2 de Julho de 2001.

⁽³⁾ JO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

⁽⁴⁾ JO C 62 de 4.3.1999, p. 9.

⁽⁵⁾ JO C 117 de 21.4.2001, p. 9.

3. O MERCADO EM CAUSA

- (13) No que se refere aos transportes aéreos e marítimos, o tráfego global entre a Córsega e o continente atingiu, em 1999, os 5,509 milhões de passageiros: 3,106 milhões no caso dos transportes marítimos e 2,402 milhões de passageiros no caso dos transportes aéreos. O volume de tráfego ascendeu a cerca de 1,626 milhões de passageiros no que se refere ao conjunto das ligações marítimas entre a França continental e a Córsega e a 1,480 milhões de passageiros no que respeita às ligações internacionais regulares. A ilha era servida por nove companhias de navegação, a partir de treze portos continentais — três portos franceses (Marselha, Toulon e Nice) e dez portos italianos. A quota de mercado dos serviços públicos de transportes marítimos de passageiros era de 1,450 milhões de passageiros, dos quais 510 000 com destino a Ajaccio, 584 000 a Bastia, 69 000 a Calvi, 126 000 a Ile Rousse, 59 000 a Porto-Vecchio e 97 000 a Propriano. No total, em 1999, no mercado de transportes de passageiros, as ligações marítimas entre a Córsega e a França continental representaram menos de 30 % do volume de tráfego entre o continente (essencialmente a França continental e a Itália) e a Córsega.
- (14) Os transportes de mercadorias realizados no âmbito da continuidade territorial (com excepção do transporte de cimento e de hidrocarbonetos) são assegurados, em partes quase iguais, pela SNCM (transbordadores e navios de carga mistos) e pela CMN (navios de carga mistos). Em 1999, atingiu-se as 950 000 toneladas líquidas, das quais 799 000 toneladas tiveram por destino a Córsega e 151 000 eram provenientes da ilha. Este tráfego encontrava-se basicamente repartido entre Bastia (504 000 toneladas) e Ajaccio (306 000 toneladas) — Porto-Vecchio não ultrapassando as 70 000 toneladas.

O grupo SNCM

- (15) A SNCM-Ferrytarranéé é uma empresa *holding* propriedade do Estado (80 % do seu capital social pertence à CGMF e 20 % à SNCF) que agrupa várias filiais do sector dos transportes marítimos⁽⁶⁾. As actividades desenvolvidas pela SNCM-Ferrytarranéé, transportes de passageiros e de veículos e mercadorias estão concentradas em torno de duas grandes redes: a rede corsa (ligações entre o continente francês e a Córsega) e a rede internacional (ligações entre o continente francês e o Magrebe). Ao nível do grupo, a SNCM assegura⁽⁷⁾, por um lado, o serviço público de transportes marítimos entre a Córsega e o Sul da França continental e, por outro, os serviços regulares de transportes marítimos entre a Argélia e a Tunísia, com partida dos portos franceses. No que se refere às ligações sazonais, a SNCM serve igualmente a Sardenha. As actividades da Corsica Marittima, filial da SNCM que detém 95 % das suas quotas, estão concentradas nos serviços de transportes de passageiros entre a França e a Itália, nas rotas Génova-Bastia e Livorno-Bastia⁽⁸⁾. A frota da SNCM é composta por seis navios porta-veículos, três navios de alta velocidade (NAV) e quatro navios *ro-ro* mistos.
- (16) No que se refere às ligações entre a Córsega e os portos franceses do continente, em finais de 1999, a SNCM detinha uma quota de mercado de 83 % no segmento do transporte de passageiros e de 77 % no segmento do transporte de mercadorias. De acordo com os dados fornecidos⁽⁹⁾ à Comissão, entre 1994 e 1999 a SNCM teria perdido mais de dez pontos percentuais de quota de mercado (transporte de passageiros e de veículos) na rede corsa:

Total Rede	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Passageiros	1 227	1 091	1 144	1 282	1 463	1 626
Veículos	417	374	395	444	499	553

⁽⁶⁾ O grupo é composto pelas seguintes empresas: CGHT (filial - 100 %), Sudcargos (50 %), Sara (89 %), Sotramat (100 %), Ferrytour (97 %), MCM (100 %), Cofremar (50 %), Corsica Marittima (95 %), SNCM Alemanha (50 %), Navitel (99 %), CMN (40 %), Someca (40 %), Sitec (35 %) e Esterel (13 %) (ver contas sociais do grupo).

⁽⁷⁾ Para efeitos da presente decisão, a designação «SNCM» significa a empresa que exerce essas actividades, enquanto que o termo «SNCM-Ferrytarranéé» significa o grupo, incluindo todas as filiais mencionadas na nota de pé-de-página 6.

⁽⁸⁾ Além das rotas Génova-Bastia e Livorno-Bastia, a Corsica Marittima operava nas rotas seguintes: em 1997, Bastia-Ilha de Elba, Livorno-Porto-Vecchio, Bonifacio-S.Teresa (Sardenha) e Génova-Tunísia e, em 1998, Livorno-Porto-Vecchio e Génova-Tunísia.

⁽⁹⁾ Relatório destinado aos Serviços de Transportes da Córsega (STC), Acompanhamento da dotação fixa de continuidade territorial, Maio-Julho de 2000.

SNCM	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Passageiros	1 145	1 011	1 013	1 096	1 233	1 352
Veículos	383	342	348	378	416	453

(% quota de mercado da SNCM)

Passageiros	93,3	92,7	88,6	85,5	84,3	82,9
Veículos	92,1	91,5	88,2	85,1	83,5	82,0

- (17) A principal particularidade do tráfego marítimo entre a Córsega e o continente reside no desequilíbrio sazonal verificado ao nível do tráfego de passageiros, marcado por grandes flutuações entre a época estival e a época de Inverno. Tradicionalmente, os meses de Julho e Agosto representam cerca de 50 % do tráfego anual ⁽¹⁰⁾. Também se verificam grandes variações no período das férias escolares e em certos fins-de-semana, bem como entre o meio e o final da semana. Além das variações sazonais, existe um desequilíbrio entre os dois sentidos de tráfego. Os volumes variam substancialmente de acordo com o sentido do tráfego (norte-sul e sul-norte), entre o início e o final da semana. Esta concentração de tráfego num período de tempo muito curto levanta a questão da disponibilidade dos meios náuticos a libertar para poder corresponder à procura, bem como do tipo de serviço a prestar nas épocas média e baixa, pouco interessantes.

4. ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

4.1. Enquadramento legal

- (18) Entre 1948 e 1976, os serviços de transporte marítimo de ligação à Córsega eram prestados no âmbito de um sistema parcialmente enquadrado pela legislação francesa, inscrevendo-se no quadro de um monopólio do pavilhão nacional em matéria de cabotagem. As empresas prestadoras do serviço beneficiavam de uma subvenção fixa de compensação concedida pelo Estado como contrapartida do cumprimento dos requisitos do serviço público em termos de portos a escalar, regularidade e frequência das ligações, capacidade de fornecimento do serviço, tarifas praticadas e tripulação do navio.
- (19) Em 1976, a França procedeu à redefinição das condições de prestação do serviço público de transportes marítimos de ligação à Córsega com base no princípio da continuidade territorial. Este princípio visa reduzir as desvantagens decorrentes da insularidade e assegurar os transportes marítimos de ligação à ilha, de acordo com modalidades tão próximas quanto possível das ligações puramente continentais. Para o efeito, criou-se um regime de concessões, com um caderno de encargos que estabelece o âmbito do serviço público, e celebrou-se uma convenção-quadro com a SNCM e a CMN por um período de vinte e cinco anos. Esta convenção chega ao seu termo em 31 de Dezembro de 2001.
- (20) Entre 1976 e 1982, o Governo francês definiu as modalidades de prestação do serviço de transportes a partir da referida convenção-quadro. A lei de 30 de Julho de 1982 ⁽¹¹⁾ transferiu a gestão da continuidade territorial para a Assembleia da Córsega com base num contrato firmado com o Estado francês. Entretanto, a lei de 13 de Maio de 1991 ⁽¹²⁾ relativa ao estatuto da colectividade territorial da Córsega deu plenos poderes àquela assembleia em matéria de serviços de transporte de ligação à ilha. A contar dessa data, a organização dos serviços coube aos Serviços de Transportes da Córsega (STC).
- (21) A partir de 1991, foram celebradas duas convenções quinquenais entre os STC e as duas empresas concessionárias. Essas convenções quinquenais têm por base legal a convenção-quadro para o período de 1976-2001. Essas convenções estabelecem, respectivamente, as modalidades de prestação do serviço público para os períodos de 1991-1996 e 1996-2001. Além disso, definem os princípios que regem a concessão da subvenção fixa proveniente da dotação de continuidade territorial, como contrapartida das obrigações impostas.

⁽¹⁰⁾ A quota de turistas no tráfego marítimo de passageiros eleva-se a cerca de 85 %. O saldo de 15 % reporta-se aos residentes (Fonte: Direcção Regional do Equipamento).

⁽¹¹⁾ Lei de 30 de Julho de 1982 que concede um estatuto especial à Córsega.

⁽¹²⁾ Lei de 13 de Maio de 1991 relativa ao estatuto da colectividade territorial da Córsega.

4.2. Obrigações de serviço público (OSP)

- (22) Os serviços de transporte marítimo de interesse público de ligação entre os portos franceses do continente e da Córsega começaram por ser definidos na convenção de 31 de Março de 1976 (convenção-quadro) e no caderno de encargos anexo. Esses documentos mencionam os portos a escalar e o número de ligações a efectuar de acordo com a estação do ano sem, contudo, dar indicações de ordem quantitativa quanto ao número de passageiros ou à capacidade de carga dos navios que devem assegurar essas ligações. O caderno de encargos inicial estabelecia, todavia, a distinção entre o serviço permanente, a assegurar pela SNCM ao longo de todo o ano, e o serviço complementar, a prestar durante as 13 semanas da época estival.
- (23) A convenção-quadro estabelece ⁽¹³⁾, nomeadamente, que:
- o número de ligações a assegurar e as linhas a servir só poderão ser revistas por decisão dos poderes públicos,
 - as tarifas do serviço público são fixadas pelos poderes públicos com base nas tarifas aplicadas aos passageiros, veículos acompanhados e mercadorias pela Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF),
 - a SNCM deve apresentar os seus projectos de horários para os serviços de ligação, projectos esses que serão susceptíveis de alterações antes da sua aprovação pelos poderes públicos,
 - as decisões relacionadas com a consistência da frota de paquetes e cargueiros afectos ao serviço público são adoptadas pelos poderes públicos. O caderno de encargos anexo à convenção-quadro descreve em pormenor a frota afecta a esse serviço. Nos termos do artigo 4 do referido caderno de encargos, a SNCM está autorizada a utilizar os navios afectos ao serviço público, dentro de limites compatíveis com esse mesmo serviço, para prestação de serviços de transporte não concessionados.
- (24) Conforme já referido, a Lei de 13 de Maio de 1991 deu plenos poderes à Assembleia da Córsega no que se refere à organização dos serviços de transportes de ligação à ilha assegurados pelos STC. As novas convenções quinquenais celebradas entre os STC e a SNCM mencionam de forma mais detalhada, mas de acordo com os princípios da convenção-quadro, as modalidades de execução do serviço público. A convenção actualmente em vigor (para o período de 1996-2001) prevê os seguintes serviços públicos de base [transportes de passageiros e de veículos acompanhados ⁽¹⁴⁾]:
- Durante a época de Inverno:
- três ligações por semana entre Ajaccio e Marselha ou Nice,
 - três ligações por semana entre Bastia e Marselha ou Nice,
 - uma ligação por semana entre Balagne e Marselha ou Nice;
- Nas épocas intermédias (Outono e Primavera):
- seis ligações por semana com partida de Marselha/Toulon, nomeadamente com destino aos portos de Ajaccio e Bastia, algumas das ligações tendo como destino o porto de Propriano,
 - sete ligações por semana com partida de Nice asseguradas por navios rápidos de transporte de passageiros com destino aos portos de Bastia e Balagne,
- Na época estival (13 semanas):
- ligações de base com partida de Marselha/Toulon asseguradas por navios de transbordo: seis ligações por semana a Ajaccio, seis ligações por semana a Bastia e três ligações por semana a Propriano,
 - ligações de base com partida de Nice asseguradas por navios rápidos de transporte de passageiros: vinte e seis ligações semanais em 1996 e 1997, nomeadamente aos portos de Bastia e Balagne e vinte e sete ligações semanais a partir de 1998.

⁽¹³⁾ Trata-se das cláusulas e condições que regulam as convenções quinquenais celebradas pelos STC.

⁽¹⁴⁾ Em certos períodos (férias escolares, fins de semana prolongados), está previsto reforçar o serviço. A convenção prevê um período de experiência dos navios rápidos. Alguns serviços podem ser reforçados com ligações suplementares em função das previsões em matéria de procura.

- (25) A SNCM executa ainda, utilizando navios *ro-ro* e paquetes transbordadores, a parte que lhe incumbe do serviço público global de transportes de mercadorias entre os portos franceses do continente e da Córsega, em conformidade com o ponto III da convenção para o período de 1996-2001. Este serviço de transporte compreende as ligações seguintes:

Nos portos principais:

- seis ligações por semana entre Marselha e Bastia, das quais três são asseguradas pela SNCM ⁽¹⁵⁾,
- seis ligações por semana entre Marselha e Ajaccio, das quais três são asseguradas pela SNCM;

Nos portos departamentais:

- três ligações por semana entre Marselha e Porto-Vecchio,
- cinco ligações por semana entre Marselha e Balagne ou Propriano, das quais duas são asseguradas pela SNCM.

- (26) No que diz respeito à escala de serviço, no seu ponto VIII a convenção prevê a elaboração, pela SNCM, de projectos de horários dos navios de transbordo e, se necessário, dos navios rápidos de transporte de passageiros para as épocas estival e de Inverno, bem como para as estações intermédias (Outono e Primavera) e a sua submissão à aprovação dos STC.
- (27) Partindo dos dados estatísticos disponíveis e tendo, nomeadamente, em atenção a capacidade instalada da frota afecta ao serviço público nos termos das convenções, os quadros abaixo estabelecem uma comparação ⁽¹⁶⁾ entre as obrigações de serviço público previstas nas convenções e os serviços efectivamente prestados pela SNCM no âmbito dessas mesmas convenções:

OSP previstas nas convenções ⁽¹⁾	Convenção 1991-1995	Convenção 1996-2001
N.º de travessias obrigatórias	2 428	3 068
N.º de lugares de passageiros	2 845 000	2 796 000
N.º de lugares para veículos	813 000	788 000
Mercadorias (em metros lineares)	1 398 000	1 703 000

⁽¹⁾ A frota da SNCM foi dimensionada para assegurar essas capacidades de transporte.

Realização em média anual por período ⁽¹⁾	Convenção 1991-1995	Convenção 1996-2001
N.º de travessias efectuadas	2 514	3 232
N.º de passageiros transportados	1 137 000	1 173 000
N.º de veículos transportados	414 000	382 000
Milhares de toneladas (1991-1995) e de metros lineares (a partir de 1996)	822 000	661 000

⁽¹⁾ Estes dados correspondem à procura real verificada no mercado.

- (28) Importa salientar que a frota da SNCM havia sido dimensionada para poder oferecer uma capacidade de resposta suficiente em termos de obrigações de serviço público. Ora, a capacidade instalada excede largamente o número de passageiros, veículos e volumes de mercadorias efectivamente transportados. O coeficiente de ocupação da SNCM para os vários tipos de transporte é, portanto, muito baixo. Esta situação decorre da natureza do serviço público, assente numa lógica de continuidade territorial, lógica essa que pressupõe a disponibilidade, em qualquer período do ano e no que se refere a todos os portos da Córsega, de meios de transporte marítimo em número suficiente, capazes de dar resposta a uma procura muito irregular (ver considerando 17).

⁽¹⁵⁾ As restantes ligações são asseguradas pela Compagnie Méridionale de Navigation.

⁽¹⁶⁾ As convenções não mencionam o número de lugares. Os números constantes deste quadro são o resultado de uma extrapolação que toma em linha de conta o número de travessias impostas e a capacidade dos navios afectos ao serviço público.

4.3. Contribuição financeira do Estado

- (29) Como contrapartida das obrigações de serviço público estabelecidas nas convenções, a SNCM beneficia de uma subvenção estatal anual cujo montante é determinado por cinco anos. Esse montante é revisto anualmente, de acordo com a evolução do produto interno bruto a preços de mercado e das informações e contas analíticas clássicas apresentadas pela SNCM. Os montantes das subvenções anuais de continuidade territorial concedidas à SNCM no período de 1991-1999 foram os seguintes (em milhões de francos franceses correntes) ⁽¹⁷⁾:

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
480	489	501	503	508	515	525	528	553	4 602

- (30) Nos termos do artigo 4.º da convenção de 1976 ⁽¹⁸⁾, o montante da subvenção anual é pago em 12 prestações mensais de igual valor. Para obtenção da liquidação definitiva da subvenção, a SNCM deve apresentar, o mais tardar em 1 de Julho de cada ano, os resultados do exercício anterior, após terem sido visados pelo inspector nomeado pelo Estado. As eventuais transferências a cargo da SNCM são deduzidas das prestações pagas referentes ao exercício em curso. O dispositivo criado para regularização das prestações prevê igualmente o pagamento de eventuais complementos pelo Estado. As convenções que vieram a ser celebradas posteriormente também prevêem penalizações se, no decurso de um exercício, o número de ligações de base não efectuadas pela SNCM exceder em 2 % o número de ligações previstas na convenção. A autoridade que outorgou a concessão pode igualmente notificar à SNCM uma retenção sobre a dotação fixa de continuidade territorial em caso de incidentes graves que impliquem a interrupção do serviço público.

4.4. Propriedade da frota

- (31) No seu anexo II, as convenções de 1991 e de 1996 especificam a composição da frota da SNCM adstrita ao serviço de transportes públicos, ou seja, os navios de transbordo e navios rápidos afectos ao transporte de passageiros e os navios *ro-ro* ⁽¹⁹⁾ afectos ao transporte de mercadorias. No que respeita à intervenção dos poderes públicos em termos de definição da consistência da frota relativamente às capacidades julgadas necessárias, as convenções de 1991 e 1996 estabelecem que a SNCM e os STC devem efectuar um encontro anual, a realizar no Outono para, em função das previsões de tráfego para o ano seguinte e dos resultados apresentados na época anterior, proceder às adaptações necessárias em matéria de serviços de transportes e, se for caso disso, de consistência da frota, tendo em vista a obtenção de uma taxa de ocupação média dos navios entre 55 % e 60 % no que se refere à época estival. O quadro abaixo apresenta a evolução da capacidade instalada da frota de passageiros durante os últimos 20 anos:

Capacidades unitárias de transporte de passageiros

Navios-NAV	1980	1985	1990	1995	2000
Napoléon	1 844	1 844	1 844	1 844	
Cyrnos	1 629	1 629			
Provence	1 288	1 288			
Comte de Nice	1 408				
Corse (antigo)	1 408				
Corse (novo)		2 262	2 262	2 262	2 262
Esterel		2 262	2 262	2 262	
Ile de Beauté			1 660	1 660	1 660

⁽¹⁷⁾ Fonte: contas sociais auditadas da SNCM.

⁽¹⁸⁾ Condições impostas pelo regulamento relativo à contribuição financeira do Estado, retomadas sob o ponto IV da convenção quinquenal celebrada entre a SNCM e os STC para o período de 1996-2001.

⁽¹⁹⁾ Complementarmente, alguns desses navios *ro-ro* podem transportar passageiros.

Navios-NAV	1980	1985	1990	1995	2000
Danielle Casanova			2 772	2 772	2 772
Napoléon Bonaparte					2 680
NGV1					530
NGV2					1 100
Total	7 577	9 285	10 800	10 800	11 004

- (32) O sistema tradicional concebido em 1976, com base nas convenções de 1991 e de 1996, prevê que os navios adquiridos para assegurar o serviço público sejam património da SNCM, não sendo objecto de qualquer cláusula de direito de regresso ao concesso. O regime de concessão, tal como concebido em 1976, não prevê qualquer remuneração específica por parte do concessionário. No entanto, este conserva a propriedade dos seus investimentos.

4.5. Dispositivo de controlo

- (33) De acordo com o dispositivo instaurado em 1976, a SNCM deve apresentar as contas analíticas dos serviços concessionados anualmente. Nos termos do artigo 5.º da convenção-quadro e do ponto VII das convenções quinquenais para os períodos de 1991-1996 e 1996-2001, essa contabilidade deve estabelecer a distinção entre, por um lado, os navios de transbordo e, eventualmente, os navios rápidos de transporte de passageiros e, por outro, os navios *ro-ro* afectos ao transporte de mercadorias. Esse exercício contabilístico deve separar os serviços concessionados dos serviços marítimos e actividades complementares e ser executado de acordo com as modalidades aprovadas pelo inspector nomeado pelo Estado.
- (34) O artigo 6.º do decreto de 16 de Setembro de 1983 estabelece que a SNCM deverá remeter aos STC todos os elementos e documentos contabilísticos relativos aos serviços concessionados nos termos da continuidade territorial, bem como todas as informações necessárias à sua boa compreensão, nomeadamente no que se refere à repercussão dos encargos de estrutura suportados pelas restantes actividades, que não as da rede concessionada. Além disso, as convenções quinquenais para o período de 1991-1996 e de 1996-2001 precisam que a SNCM deverá apresentar aos STC um relatório anual especificando a utilização dada à dotação fixa anual recebida relativamente ao ano anterior, fazendo o ponto da situação dos serviços prestados.
- (35) Desde 1991, os STC encarregaram um consultor, o Sr. Paul Ménestrier, da análise das contas da SNCM e do acompanhamento da dotação fixa de continuidade territorial do exercício anterior. Por último, a SNCM está dependente do controlo económico e financeiro do Estado nas condições estabelecidas para as empresas públicas pelo Decreto n.º 55-733, de 26 de Maio de 1955.

5. MEDIDAS DE AUXÍLIO EM ANÁLISE

5.1. Processo C 78/98

- (36) O processo C 78/98 diz respeito às operações realizadas pelo grupo SNCM-Ferryterranée por intermédio da sua filial, a empresa Corsica Marittima. A empresa Corsica Marittima, que dispõe do seu próprio quadro de efectivos, aluga por algumas horas e em determinados períodos do ano, entre o final de Março e o início de Setembro, os navios disponíveis da SNCM e respectivas tripulações, nomeadamente para realização das ligações entre a Córsega e o continente italiano⁽²⁰⁾. Os alugueres pagos pela Corsica Marittima são creditados à rede concessionada.
- (37) Aquando da abertura do procedimento de exame, a Comissão identificou os eventuais auxílios seguintes, na acepção do artigo 87.º do Tratado:
- financiamento das perdas de exploração da empresa Corsica Marittima pela empresa-mãe, a SNCM, e
 - pagamento de alugueres, a preços baixos, pela Corsica Marittima à SNCM para utilização dos seus navios e das tripulações necessárias.

⁽²⁰⁾ Além das ligações Génova-Bastia e Livorno-Bastia, a Corsica Marittima operava nas rotas seguintes: em 1997, Bastia-Ilha de Elba, Livorno-Porto-Vecchio, Bonifacio-S.Teresa (Sardenha) e Génova-Tunísia e em 1998, Livorno-Porto-Vecchio e Génova-Tunísia.

5.2. Processo C 14/01

- (38) O processo C 14/01 reporta-se a uma eventual sobrecompensação, pelo Estado, do custo das obrigações de serviço público asseguradas pela SNCM, decorrentes do serviço de transporte marítimo de ligação à Córsega. Essa sobrecompensação resultaria do montante excessivo das subvenções atribuídas para prestação do serviço público, nos termos das convenções (ver considerandos 29 e 30) e poderia dar lugar à sua utilização abusiva para financiamento das actividades desenvolvidas pela SNCM no âmbito dos mercados abertos à concorrência.
- (39) Aquando da abertura do procedimento de exame, a Comissão informou igualmente que iria examinar a compensação financeira adicional, num montante de 20 milhões de francos franceses, aprovada em 6 de Novembro de 1998 ⁽²¹⁾ pelas autoridades francesas por um período de três anos, anualmente concedida à SNCM. Esta compensação adicional teria, entretanto, sido executada sob a forma de uma alteração à convenção em vigor para o período de 1996-2001. O montante de 20 milhões de francos franceses teria, assim, sido acrescentado aos 515 milhões de francos franceses por ano (preços de 1996) fixados no ponto IV da referida convenção («dotação fixa de continuidade territorial»).

6. OBSERVAÇÕES DOS INTERESSADOS

6.1. Processo C 78/98

Observações dos operadores privados

- (40) A Comissão recebeu as observações de vários operadores privados, concorrentes das empresas concessionárias que, de uma forma geral, chamavam a atenção para os pontos seguintes:
- a má gestão da SNCM e da Corsica Marittima e o facto de esta última estar a operar num mercado aberto à concorrência beneficiando das subvenções recebidas pela empresa-mãe a título de obrigações de serviço público,
 - a política de preços extremamente agressiva ⁽²²⁾ praticada pela Corsica Marittima no mercado aberto à concorrência, apesar das suas elevadas perdas de exploração. Os operadores turísticos italianos teriam beneficiado das importantes reduções oferecidas pela Corsica Marittima sobre as tarifas oficialmente publicadas,
 - o facto de os relatórios do Sr. Ménestrier apontarem para um défice de exploração da «rede livre» da SNCM e de a análise financeira revelar que a SNCM financia o défice de exploração da sua sucursal Corsica Marittima com o orçamento da «rede de serviço público de continuidade territorial», este alimentado pelas subvenções do Estado francês.

Observações da França

- (41) Por carta de 8 de Março de 1999, as autoridades francesas apresentaram as suas observações sobre a abertura do procedimento. Em primeiro lugar, as autoridades contestam a existência de quaisquer auxílios estatais em matéria de financiamento da Corsica Marittima pela SNCM. As autoridades francesas recordam que a convenção celebrada entre a SNCM e os STC especifica ⁽²³⁾ as regras aplicáveis aos custos de colocação do material náutico à disposição da rede concessionada, ao mesmo tempo que autoriza e incentiva o concessionário a utilizar noutras redes os navios afectos à frota de continuidade territorial, que não estejam a operar na rede concessionada.
- (42) De acordo com as autoridades francesas, ao proceder ao aluguer de navios à sua filial Corsica Marittima para, a custos baixos, melhor satisfazer a procura de transportes entre o continente e a ilha de Córsega, a SNCM exerceu uma opção economicamente racional. Os alugueres pagos pela Corsica Marittima cobriam largamente o custo marginal de utilização dos navios que, de outra forma, permaneceriam parados. Ora, a paragem desses navios privaria a SNCM das receitas provenientes dos alugueres. Tratar-se-iam, por conseguinte, de entradas de receitas geradas por uma actividade aberta à concorrência em proveito da rede concessionada.

⁽²¹⁾ Deliberação n.º 4/98, de 6 de Novembro de 1998, do Conselho de Administração dos Serviços de Transportes da Córsega (STC).

⁽²²⁾ A Comissão teve acesso a um dossier sobre as «reduções de tarifas praticadas clandestinamente pela Corsica Marittima».

⁽²³⁾ Convenção para o período de 1991-1995, p. 20.

- (43) No que se refere aos prejuízos apresentados pela Corsica Marittima desde a sua fundação, as autoridades francesas chamam a atenção para o facto de a decisão adoptada pela SNCM no sentido de renovar a experiência adquirida não contrariar os princípios de uma economia de mercado. Para além das razões de carácter estratégico que poderão justificar a existência de perdas durante alguns anos (enquanto investimentos comerciais), os operadores raciocinam de forma consolidada. As perdas apresentadas pela Corsica Marittima ter-se-iam essencialmente verificado nos dois primeiros anos (45 % das perdas correspondentes ao período de 1990-1997 ocorreram em 1990 e 1991). Os resultados apresentados pela Corsica Marittima em 1997 foram, pela primeira vez, positivos.
- (44) Em conclusão, de acordo com as autoridades francesas, ao recorrer ao aluguer dos seus navios à sua filial Corsica Marittima num período de baixa procura, partindo de uma tarifa que não cobre a totalidade dos custos, a SNCM ter-se-ia comportado em empresário avisado, que procura otimizar a utilização da sua frota ao longo de todo o ano.
- (45) Por último, as autoridades francesas forneceram elementos relativos à contabilidade analítica da SNCM, demonstrativos de que o resultado das actividades desenvolvidas no âmbito da rede livre terá permitido cobrir as perdas apresentadas pela Corsica Marittima, sobretudo a partir da forte baixa verificada nos tráfegos em 1995.

Observações da SNCM

- (46) Por carta de 2 de Abril de 1999, a SNCM produziu extractos da sua contabilidade analítica referente aos anos de 1990 e 1995, bem como extractos do relatório do Sr. Ménestrier relativo ao ano de 1995. Tomando esses documentos como suporte, a SNCM apresentou os seus comentários e contestou as análises e pareceres do Sr. Ménestrier no que se refere às contas analíticas da empresa.
- (47) A SNCM chamou igualmente a atenção para o facto de um dos autores da denúncia deter uma posição dominante no mercado dos serviços de transportes marítimos de passageiros entre a Córsega e a Itália, mercado em que igualmente opera a Corsica Marittima. As tarifas gerais aplicadas pela Corsica Marittima aos particulares e às agências de viagem, no que se refere aos serviços prestados nesse mercado, aproximar-se-iam bastante das tarifas praticadas pelo próprio autor da denúncia. As tarifas oferecidas aos operadores turísticos italianos inscrever-se-iam igualmente nos valores médios praticados no mercado.

6.2. Processo C 14/01

Observações dos operadores privados

- (48) A Comissão recebeu as observações de dois operadores privados concorrentes da SNCM no mercado de transportes de ligação à Córsega. Essas observações chamam a atenção, nomeadamente, para as considerações que nortearam as denúncias inicialmente dirigidas à Comissão:
- o sistema de continuidade territorial instituído pela França constituiria um obstáculo à criação de uma rede de trocas comerciais entre a França e a Itália. O sistema teria apresentado como resultado imediato o favorecimento das ligações ao continente francês através de três portos franceses (Marselha, Nice e Toulon), em detrimento das ligações aos portos italianos, muito mais próximos da Córsega,
 - seria a própria SNCM a fixar as suas obrigações de serviço público. Segundo os seus concorrentes, parece pouco provável que as tarifas promocionais sazonais possam efectivamente ser estabelecidas pelos poderes públicos, conforme decorre das convenções. Na realidade, na prática quer a frequência das ligações, quer a escolha dos portos escalados e da capacidade de transporte seriam deixadas ao critério da SNCM,
 - o serviço de transporte marítimo de ligação à Córsega, dito de continuidade territorial, obedeceria essencialmente a uma lógica de frota, uma vez que seria a composição e a capacidade da frota da SNCM a determinar o conteúdo das obrigações de serviço público e não o contrário. Apesar do parecer desfavorável dos STC, autoridade concessora, a SNCM teria adquirido e colocado em serviço navios destinados ao serviço público,

- os auxílios concedidos à SNCM excederiam os montantes necessários ao cumprimento da missão de serviço público, essa sobrecompensação sendo inerente à própria estrutura da dotação global fixa anual de continuidade territorial. Essa sobrecompensação traduzir-se-ia, nomeadamente, na imputação de custos totalmente alheios às obrigações de serviço público aos montantes da compensação,
- por ocasião de uma audição na Assembleia Nacional ⁽²⁴⁾ teriam sido os próprios responsáveis cursos a identificar esses elementos adicionais de custo, tendo nomeadamente feito referência aos custos suplementares impostos à SNCM para construção de navios, decorrentes da opção sistemática por estaleiros navais franceses, bem como o custo dos planos sociais dos trabalhadores marítimos do porto de Marselha, que teriam sido imputados aos montantes concedidos ao abrigo do princípio da continuidade territorial. Os operadores concorrentes acrescentam que os meios humanos afectos ao serviço público seriam em número excessivo e apresentariam custos demasiado elevados em relação às necessidades do serviço,
- por último, as observações recebidas colocam em questão o sistema previsto nas convenções no que se refere à constituição da frota adstrita ao serviço público, denunciando o facto de, no termo do período de concessão, a frota constituída por força da dotação de continuidade territorial escapar totalmente ao serviço de transporte de ligação à Córsega. Do ponto de vista contabilístico, as mais-valias realizadas pela SNCM com navios financiados pela dotação terão sido afectadas ⁽²⁵⁾, não à rede de continuidade territorial, mas à chamada rede livre.

Observações da França

- (49) As autoridades francesas apresentaram as suas observações por carta de 1 de Junho de 2001. Para justificar a necessidade de um serviço público de transportes marítimos de ligação à Córsega, as autoridades francesas informam, em primeiro lugar, que lhes compete manter uma ligação permanente entre o continente e a ilha (política de continuidade territorial). Esta política tende a reduzir as desvantagens decorrentes da insularidade, procurando uma melhor inserção da ilha de Córsega no espaço europeu. As autoridades francesas alegam ainda que a política de continuidade territorial obriga a um nível de prestação de serviços de transporte marítimo que nenhum armador estaria disposto a assumir, na mesma medida ou nas mesmas condições, se atendesse apenas ao seu próprio interesse comercial.
- (50) Mais concretamente, as autoridades francesas chamam a atenção para algumas especificidades do serviço de transportes marítimos de ligação à Córsega, que teriam rapidamente conduzido os poderes públicos a intervir na organização dos transportes e a participar no seu financiamento, tendo em vista assegurar meios náuticos suficientes e regulares e organizar e racionalizar os transportes. Essas especificidades consistem no seguinte:
- a baixa densidade de tráfego marítimo entre a França continental e a Córsega,
 - o desequilíbrio sazonal verificado ao nível do tráfego de passageiros — a elevada capacidade de transporte requerida durante a época estival tornar-se-ia desnecessária durante o resto do ano,
 - a dissimetria dos tráfegos: não haveria equilíbrio ao nível dos sentidos de tráfego — verificar-se-iam grandes variações nos volumes transportados, de acordo com os sentidos de tráfego (norte-sul ou sul-norte), a estação do ano e os dias da semana,
 - o serviço de transportes envolveria um elevado número de portos comparativamente ao tráfego existente. A ligação aos portos secundários, que representa menos de 20 % da tonelagem total, é considerada essencial por razões de ordenamento do território.

⁽²⁴⁾ Audição do Sr. Piazza-Alessandrini, Presidente dos Serviços de Transportes da Córsega, pela Comissão de informação sobre a Córsega da Assembleia Nacional de 21 de Abril de 1997.

⁽²⁵⁾ Ver o relatório do inspector dos STC e as análises efectuadas pelo Sr. Ménestrier, denunciadas pela SNCM (ver considerando 46). As observações recebidas fazem, nomeadamente, referência à revenda do navio Esterel, em 1997, e à indemnização concedida pela seguradora na sequência da perda total do navio Monte Stello, em 1994.

- (51) As autoridades francesas salientam que as empresas que asseguram o serviço público de transportes marítimos de ligação à Córsega nunca beneficiaram de um regime de exclusividade e que os operadores que exploram as linhas com destino a ou proveniência da ilha apenas estarão interessados nas ligações que apresentam um verdadeiro interesse económico, ou seja, nas linhas principais asseguradas durante a época alta. Fora desse período e dessas linhas, verificar-se-ia uma manifesta falta de serviços regulares de transporte em relação às obrigações de serviço público que os poderes públicos devem assegurar.
- (52) Além disso, as autoridades francesas recordam a sua obrigação de velar pela adequação da frota (número e tipo de navio e de tripulação a utilizar) às grandes capacidades necessárias durante um curto período do ano, bem como às fortes variações no tráfego. De acordo com as autoridades francesas, o coeficiente de ocupação médio anual dos navios afectos ao serviço público é de, aproximadamente, 40 % ⁽²⁶⁾. Esta média — fraca — e a grande variabilidade do coeficiente seriam muito penalizantes para uma transportadora que operasse sem compensações financeiras num mercado aberto à concorrência. A manutenção de uma frota capaz de satisfazer as obrigações de serviço público comportaria elevados custos de estrutura, além de se traduzir numa subutilização dos recursos durante grande parte do ano. Acresce que, as características físicas dos portos corsos imporiam restrições à dimensão dos navios, nomeadamente no caso de Bastia ⁽²⁷⁾, o que obrigaria a recorrer a transbordadores especiais e determinaria a composição da frota.
- (53) Por último, as autoridades francesas alegam que, em finais de 2000, a abertura do mercado à concorrência dos operadores marítimos europeus, mediante realização de um concurso para adjudicação do serviço de transporte marítimo de ligação à Córsega, não originou um grande afluxo de candidaturas, nem sequer por parte dos actuais operadores, a partir de França e de Itália. O pouco interesse demonstrado ilustraria a dificuldade de assegurar um serviço de ligação à ilha conforme à vontade dos poderes públicos em condições económicas e financeiras aceitáveis para um operador privado, mesmo contando com a participação de fundos públicos.
- (54) A celebração de um contrato de serviço público teria permitido às autoridades francesas obter serviços de transporte capazes de corresponder a estas especificidades, assegurando simultaneamente:
- uma programação capaz de garantir uma quantidade suficiente de serviços susceptíveis de corresponder às normas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade, a preços e condições predeterminados, nomeadamente para certas categorias de passageiros,
 - uma capacidade de transporte suficiente para garantir o serviço público ao longo de todo o ano, tendo em conta os desequilíbrios sazonais e as dissimetrias do tráfego,
 - uma tarifação moderada, estabelecida de acordo com o princípio da continuidade territorial,
 - o equilíbrio da oferta de serviços de transportes, quer ao nível dos dois portos principais situados no Norte e Sul da ilha, quer dos serviços de ligação aos quatro portos secundários, independentemente da viabilidade económica de cada ligação,
 - a segurança do serviço — o contrato permite dispor dos meios navais necessários para assegurar a continuidade do serviço em caso de paragens técnicas, incidentes de exploração ou más condições atmosféricas.
- (55) Finalmente, as autoridades francesas recordam que, nos termos do n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, os contratos de serviço público em vigor nos Estados-Membros podem continuar a vigorar até ao termo da sua validade.

7. APRECIÇÃO DOS AUXÍLIOS

- (56) De acordo com o n.º 1 do artigo 87.º do Tratado «são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».

⁽²⁶⁾ Podendo atingir os 100 % no sentido Marselha-Ajaccio durante a primeira semana de Agosto.

⁽²⁷⁾ Porto com acesso limitado a navios com menos de 175 m de comprimento.

- (57) Ora a disponibilização de recursos públicos em benefício da SNCM constitui indubitavelmente um auxílio estatal. A SNCM é um operador que presta serviços de transportes marítimos internacionais. Os transportes marítimos entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros encontram-se, desde 31 de Dezembro de 1989, abertos a todos os operadores abrangidos pelo artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros ⁽²⁸⁾, alterado pelo Regulamento (CEE) n.º 3573/90 ⁽²⁹⁾. Desde o dia 31 de Dezembro de 1989, os auxílios concedidos às empresas que realizam transportes de passageiros e de mercadorias entre a França e países terceiros, incluindo a Itália, podem afectar as trocas comerciais entre Estados-Membros e ameaçam falsear a concorrência, o que viria confirmar a presença de um auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado. Ora, será conveniente recordar que o grupo SNCM-Ferryterranée opera nas linhas intracomunitárias em concorrência directa com operadores como a Corsica Ferrys, Moby Lines, Happy Lines, Tris, Lauro ou Saremar, estando igualmente a concorrer com outros operadores europeus no que diz respeito ao tráfego de mercadorias com os países do Norte de África ⁽³⁰⁾.
- (58) Importa ainda relembrar que, de uma forma geral, os financiamentos estatais que têm por objectivo compensar as empresas pelos custos suplementares incorridos com obrigações de serviço público constituem, de acordo com a jurisprudência, medidas abrangidas pelo disposto no artigo 87.º do Tratado ⁽³¹⁾.
- (59) O mesmo acontece com o financiamento das actividades da Corsica Marittima no que se refere às ligações França-Itália caso a rede livre fosse parcialmente financiada pela subvenção paga pelo Estado à SNCM decorrente das obrigações de serviço público da rede concessionada.

Obrigação de notificação

- (60) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 659/1999, qualquer auxílio concedido à SNCM a partir de 1 de Janeiro de 1990, passou a constituir um auxílio novo, abrangido pela obrigação de notificação prévia da Comissão. Não há excepções a esta regra no sector dos transportes marítimos. Esta norma continua a vigorar no caso de a empresa a favor de quem reverte o auxílio ser susceptível de beneficiar da derrogação às regras da concorrência previstas no n.º 2 do artigo 86.º do Tratado ⁽³²⁾.

7.1. Apreciação da compatibilidade do auxílio

- (61) No que se refere à compatibilidade dos auxílios estatais com o mercado comum, salvo nos casos em que possam beneficiar de uma das derrogações específicas previstas no Tratado, os auxílios estatais encontram-se proibidos. Poderá contudo haver lugar a derrogações nos termos do n.ºs 2 e 3 do artigo 87.º e do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado.
- (62) Os auxílios concedidos à SNCM no âmbito da subvenção de continuidade territorial não estão abrangidos por nenhuma das derrogações previstas no n.º 2 do artigo 87.º do Tratado, pois não se tratam de auxílios de natureza social atribuídos a consumidores individuais, nem de auxílios destinados a remediar danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários, nem de auxílios atribuídos à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha.

⁽²⁸⁾ JO L 378 de 31.12.1986, p. 1. As operações realizadas pela SNCM entre a Córsega e o continente francês no âmbito da convenção de 1976 são operações de cabotagem marítima. Os serviços regulares de transporte de passageiros e de transportes por navio de transbordo ao longo da costa francesa estão abertos a todos os operadores desde 1 de Janeiro de 1999, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3577/92.

⁽²⁹⁾ JO L 353 de 17.12.1990, p. 16.

⁽³⁰⁾ Tratando-se da Tunísia e da Argélia, as relações marítimas entre a França e estes dois países foram durante muito tempo reguladas por acordos de repartição de cargas entre as companhias de navegação marítima nacionais. Em 1987, no caso da Argélia, e 1988, no caso da Tunísia, estes acordos foram denunciados para dar lugar à liberalização do tráfego.

⁽³¹⁾ Ver o acórdão do Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias de 27 de Fevereiro de 1997, Federação Francesa das Empresas de Seguros (FFSA) contra Comissão, T-10695 — Colectânea 1997, p. II-229, ponto 165.

⁽³²⁾ Ver, nomeadamente, o acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias de 22 e Junho de 2000, auxílio à Cooperativa de Exportação do Livro Francês (CELF), C-332/98, Colectânea 2000, p. I-4833.

- (63) Estes auxílios também não podem beneficiar das derrogações previstas no n.º 3 do artigo 87.º do Tratado. Com efeito, não se destinam a promover a realização de um projecto importante de interesse comum europeu ou a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro — na acepção do n.º 3, alínea b), do artigo 87.º do Tratado, nem a promover a cultura e a conservação do património — na acepção da alínea d) do mesmo número. Na medida em que não fazem parte de um regime de auxílios plurisectorial aberto à totalidade das empresas dos sectores em causa numa determinada região [ver orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional⁽³³⁾], também não podem ser qualificados de auxílios com finalidade regional — na acepção do n.º 3, alíneas a) ou c) do artigo 87.º. Atendendo a que estes auxílios se destinam a cobrir os custos de exploração de um determinado operador de transportes marítimos e que não constam de um plano global destinado a melhorar a eficiência económica e financeira da empresa beneficiária, sem recurso a novos auxílios, também não podem ser encarados como auxílios destinados a favorecer o desenvolvimento de certas actividades, na acepção da alínea c).
- (64) Nos termos do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado, «as empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral [...] ficam submetidas ao disposto no presente Tratado, designadamente às regras de concorrência, na medida em que a aplicação destas regras não constitua obstáculo ao cumprimento, de direito ou de facto, da missão particular que lhes foi confiada. O desenvolvimento das trocas comerciais não deve ser afectado de maneira que contrarie os interesses da Comunidade».
- (65) De acordo com a jurisprudência, atendendo a que esta disposição enuncia uma regra derogatória, importa interpretá-la de forma restrita⁽³⁴⁾. No caso em apreço, não bastará, por conseguinte, a empresa em causa ter sido investida pelas autoridades públicas da gestão de um serviço de interesse económico geral, sendo igualmente necessário aplicar as regras do Tratado, nomeadamente do seu artigo 87.º, ou seja, desempenhar a missão específica que lhe foi confiada e não afectar o interesse comunitário⁽³⁵⁾.
- (66) A fim de avaliar se as subvenções concedidas à SNCM no âmbito da convenção de 1991 podem beneficiar da derrogação prevista no n.º 2 do artigo 86.º do Tratado, a Comissão deve, sucessivamente:
- verificar se os serviços cuja gestão foi confiada à SNCM estão incluídos na definição de serviço de interesse económico geral. Esta qualificação pressupõe a existência de uma quantidade de serviços regulares de transporte insuficiente no caso de o seu fornecimento ser deixado à livre iniciativa das forças do mercado⁽³⁶⁾ e,
 - verificar se o montante das subvenções concedidas à SNCM no âmbito das obrigações de serviço público decorrentes do serviço de transportes marítimos de ligação à Córsega estará adequado aos custos adicionais suportados pela SNCM para satisfazer as condições de base do contrato de serviço público.
- (67) Além disso, é conveniente recordar que, em 1997, a Comissão definiu as orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos, documento que especifica as condições em que os auxílios estatais concedidos como contrapartida de obrigações de serviço público poderão ser considerados compatíveis com o mercado comum.

7.2. Justificação do serviço público

- (68) As obrigações de serviço público foram definidas pelo n.º 4 do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 como «as obrigações que, atendendo aos seus próprios interesses comerciais, o armador comunitário em questão não assumiria ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições».
- (69) Em conformidade com as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais ao transporte marítimo «as obrigações de serviço público podem ser impostas relativamente a serviços regulares para portos que sirvam regiões periféricas da Comunidade ou a rotas mal servidas consideradas vitais para o desenvolvimento económico das regiões em causa, sempre que o funcionamento das forças do mercado não consiga garantir um nível de serviços suficiente».

⁽³³⁾ JO C 74 de 10.3.1998, p. 9.

⁽³⁴⁾ Ver acórdão «FFSA» supracitado, ponto 173.

⁽³⁵⁾ Ver acórdão «FFSA» supracitado, ponto 173, e acórdão do Tribunal de Justiça de 10 de Dezembro de 1991, *Merci Convenzionali Porto di Genova*, C-179/90, Colectânea 1991, p. I-5889, ponto 26.

⁽³⁶⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 20 de Fevereiro de 2001, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) contra Administración General del Estado*, C — 205/99, Colectânea 2001, p. I-1271, ponto 34.

- (70) Além disso, o Tratado, com a redacção que lhe foi dada pelo Tratado de Amesterdão, toma em consideração, nas condições previstas, a particularidade das regiões insulares, conforme decorre do segundo parágrafo do artigo 158.º Esta particularidade foi igualmente colocada em destaque na declaração n.º 30 relativa às regiões insulares, que se encontra anexada ao Acto Final do Tratado de Amesterdão.
- (71) A Comissão não contesta a chamada política de continuidade territorial levada a cabo pela França desde há vários anos, nem a obrigação que incumbe aos poderes públicos de examinarem e, se for caso disso, assegurarem serviços regulares de transporte marítimos de passageiros e de mercadorias em número suficiente com destino a/proveniência da Córsega, de acordo com as necessidades de desenvolvimento económico e social daquela região insular.
- (72) Além disso, a Comissão constata que, de um ponto de vista histórico, este objectivo, que decorre de um interesse público legítimo⁽³⁷⁾, não foi alcançado com o normal funcionamento das forças do mercado. Com efeito, desde 1976 e até final dos anos 1990, a SNCM viveu uma situação de monopólio de facto sobre a quase totalidade das linhas em causa⁽³⁸⁾. De acordo com as informações de que a Comissão dispõe, o mercado só foi aberto à concorrência a partir de 1996, quando um operador privado, a Corsica Ferrys, começou a prestar serviços de transportes de ligação à ilha a partir de Nice, por meio de navios rápidos, durante os meses de Verão. Este serviço de transportes veio entretanto a ser alargado da seguinte forma:
- Linha Toulon-Bastia
- A partir de 18 de Dezembro de 2000, quatro ligações por semana na época alta e três ligações por semana durante o resto do ano.
- Linha Toulon-Ajaccio
- A partir de 1 de Abril de 2000, quatro ligações por semana na época alta e três ligações por semana durante o resto do ano.
- Linha Nice-Bastia
- Desde 4 de Julho de 1996, sete ligações por semana na época alta e, desde 18 de Março de 1999, uma ligação por semana durante o resto do ano.
- Linha Nice-Calvi
- Desde 4 de Julho de 1996, oito ligações por semana na época alta e, desde 18 de Março de 1999, uma ligação por semana durante o resto do ano.
- Linha Nice-Ajaccio
- Desde 1 de Abril de 2001, uma ligação por semana durante o resto do ano.
- (73) A convenção celebrada entre o Estado e a SNCM em 1976, por um período de vinte e cinco anos, visava precisamente resolver o problema da insuficiência de serviços regulares de transportes marítimos entre a França continental e a Córsega e permitir que os custos inerentes ao défice registado pela empresa para satisfação dessas obrigações fossem compensados. Do quadro normativo e convencional previamente descrito conclui-se que a SNCM foi objecto de uma série de obrigações relacionadas com os portos a escalar, as frequências, os horários de partida e de chegada, a tipologia dos navios e as tarifas a praticar no conjunto das linhas, obrigações essas que a empresa não assumiria ou não assumiria na mesma medida, nem nas mesmas condições, se apenas fosse movida pelo seu interesse comercial.
- (74) Nenhum dos operadores concorrentes correspondia às exigências de regularidade anual e de frequência do serviço previstas no regime da convenção, quer em matéria de transportes de passageiros, quer de mercadorias. A presença, desde 1996, de um operador privado num número restrito de linhas e durante apenas um certo período do ano, não permitiu satisfazer as condições impostas pelo serviço público, consideradas necessárias pelas autoridades públicas francesas. A esse respeito, é conveniente frisar que, no âmbito da aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, a Comissão considera legítimo impor obrigações para um período que abranja simultaneamente as épocas alta e baixa, a fim de evitar o risco de triagem do mercado por armadores que, ao operarem apenas durante o Verão, delegariam no operador responsável pelas obrigações de serviço público o conjunto das linhas não rentáveis. A Comissão chega, por conseguinte, à conclusão de que a ausência de concorrência constatada pelas autoridades francesas em 1991 e 1996, por ocasião da celebração das duas convenções quinquenais, justificava a necessidade do serviço público previsto no âmbito do regime das convenções.

⁽³⁷⁾ Ver acórdão «Analir» supracitado, ponto 27.

⁽³⁸⁾ Das quais cinco com partida de Marselha (com destino a Porto-Vecchio, Propriano, Bastia, Ajaccio e Balagne), três com partida de Toulon (com destino a Propriano, Bastia e Ajaccio) e três com partida de Nice (com destino a Bastia, Calvi e Ajaccio).

- (75) O sistema instaurado pelas autoridades francesas define, ao nível das próprias convenções e dos seus anexos, normas específicas em matéria de continuidade, regularidade, capacidade e tarifação, a respeitar pelo transportador que assegura o serviço público. Tanto assim, que a convenção quinquenal de 1996 determina as ligações de base a efectuar pelo serviço público de transportes marítimos, ressalvando que a escala de serviço para cada um dos períodos previstos deve ser submetida à apreciação prévia dos STC, em tempo útil. Por último, os navios afectos ao serviço público também são formalmente identificados.
- (76) No que diz respeito à compensação financeira adicional aprovada em 6 de Novembro de 1998, a Comissão constata que o aditamento à convenção tomou em consideração uma modificação do serviço público aprovada pelos poderes públicos, incluindo o aumento dos serviços prestados pela SNCM. As disposições constantes desse aditamento obedecem ao disposto na convenção-quadro de 1976 e na convenção quinquenal de 1996 (parte II, n.º 2 do artigo 4.º). Logo, as observações apresentadas por terceiros, de acordo com as quais seria a SNCM a fixar as suas próprias obrigações de serviço público, não são pertinentes.
- (77) Contudo, verifica-se que os serviços de transportes marítimos de ligação à Córsega constituem um mercado que, além de ser objecto da concorrência permanente dos transportes aéreos (que igualmente beneficiam de subvenções), suporta uma importante componente de concorrência do sector marítimo. Esta concorrência é muito forte, nomeadamente a partir de Itália, cujas linhas regulares estabelecem as ligações com a Córsega a partir dos portos de Livorno e Savone.
- (78) No que diz respeito aos serviços de transportes prestados a partir dos portos franceses do continente, a situação do mercado evoluiu significativamente nos últimos anos, a ponto de vir colocar em causa a necessidade das obrigações de serviço público para todas as linhas e durante todo o ano. De acordo com os dados do Observatório Regional dos Transportes da Córsega ⁽³⁹⁾, desde 1995, o crescimento da oferta durante a época estival nas ligações francesas resulta essencialmente da abertura sucessiva das linhas de Nice e Toulon à concorrência, bem como da colocação em serviço de novos meios de transporte marítimo ⁽⁴⁰⁾, o que se veio a traduzir na triplicação do número de travessias propostas e no aumento de 77 % do número de lugares disponíveis.
- (79) No que se refere ao volume de oferta estival verificado em 2001, esta evolução, decorrente da abertura do mercado à concorrência, poderia ter conduzido a uma reestruturação do serviço prestado durante a época estival, bem como a uma nova repartição dos tráfegos entre operadores, em detrimento da SNCM.

Lugares disponíveis — França continental - Córsega

Empresas	2000	2001	Evolução
SNCM	2 238 449	2 364 915	+ 6 %
CMN	63 595	66 633	+ 5 %
Corsica Ferrys	321 500	1 025 600	+ 219 %
Total	2 623 544	3 457 148	+ 32 %

Lugares disponíveis — França continental - Córsega

Mês	2000	2001	Evolução
Mai	333 844	454 052	+ 36 %
Junho	470 932	570 857	+ 21 %
Julho	710 054	894 039	+ 26 %
Agosto	728 358	922 270	+ 27 %
Setembro	380 356	615 930	+ 62 %
Total	2 623 544	3 457 148	+ 32 %

⁽³⁹⁾ Evolução estrutural da oferta «passageiros» nas ligações marítimas francesas, época de 2001 (documento datado do mês de Abril de 2001).

⁽⁴⁰⁾ Nomeadamente os NAV com capacidade até 1 700 lugares.

- (80) Tendo em conta o que precede, a conclusão da Comissão quanto à real necessidade do serviço público resultante do sistema de serviços de transporte previsto na convenção-quadro celebrada entre o Estado e a SNCM em 1976 e, no âmbito desta, das convenções quinquenais celebradas entre os STC e a SNCM em 1991 e 1996, não pode ser extrapolada para além da data limite de 31 de Dezembro de 2001, termo da validade da convenção-quadro. Esta conclusão é confirmada pela intenção expressa pelas autoridades francesas⁽⁴¹⁾ de, a partir dessa data, reduzirem o nível das obrigações de serviço público impostas.

7.3. Adequação das compensações aos custos do serviço público

Não realização de concurso público

- (81) No que se refere aos contratos de serviço público no sector dos transportes marítimos, a Comissão considera que caso se recorra a um concurso público, assente em procedimentos transparentes e não discriminatórios, o reembolso das perdas de exploração directamente resultantes da gestão de serviços de interesse económico geral, na acepção do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado, não compreende qualquer sobrecompensação, mantendo-se compatível com o mercado comum⁽⁴²⁾. No caso em apreço, atendendo a que não foi realizado qualquer concurso, a compensação financeira poderia comportar um apoio à exploração incompatível com o mercado comum.

Carácter não fixo da subvenção

- (82) As autoridades francesas consideram a dotação de continuidade territorial uma dotação fixa que não deve ser associada, nem aos custos de exploração, nem aos encargos com investimentos. No entanto, ainda que a terminologia usada no ponto IV da convenção para definir a «subvenção» consista em «dotação fixa de continuidade territorial», a segunda parte do ponto IV estabelece que, em caso de degradação substancial das condições económicas e, em especial, dos encargos de exploração e níveis de tráfego na base do cálculo da subvenção, a SNCM e os STC deverão reunir para, em conjunto, estudar as medidas a adoptar em matéria de serviços de transporte, tarifas ou adaptação do montante da dotação, com vista a restabelecer o equilíbrio financeiro da empresa.
- (83) A Comissão é do parecer de que a possibilidade de ajustamento da subvenção para saneamento de eventuais desequilíbrios financeiros, nomeadamente ligados às discrepâncias entre os encargos de exploração efectivos e as despesas na base do cálculo da subvenção, confirma o carácter não fixo da mesma.

Compensações financeiras adicionais

- (84) Na parte II da convenção quinquenal de 1996, o n.º 2 do artigo 4.º prevê a possibilidade de alteração, com o acordo dos Serviços de Transportes da Córsega, da repartição dos vários serviços de transporte assegurados pela SNCM enquanto serviço público, de acordo com a procura esperada, sendo que o número de linhas não poderá ser inferior ao número de ligações de base constantes da convenção. A parte I da convenção de 1996 prevê igualmente que os STC possam solicitar descontos ou abatimentos sobre as tarifas praticadas pela SNCM, esses descontos ou abatimentos dando lugar a uma compensação financeira a favor da empresa.
- (85) As autoridades francesas explicaram que o aditamento à convenção de 1996, adoptado em 6 de Novembro de 1998 com o objectivo de conceder uma compensação financeira adicional de 20 milhões de francos franceses à SNCM, surge na sequência de uma alteração das obrigações de serviço público que inclui o aumento do nível de serviços prestados. As disposições constantes deste aditamento estariam conformes ao previsto nas convenções. De acordo com as autoridades francesas, o custo adicional decorrente deste ajustamento resulta dos encargos seguintes:
- colocação em serviço de um navio de socorros adicional (ferry «Ilha de Beleza») durante as épocas baixa e média: 14,7 milhões de francos franceses,
 - aumento da frequência prevista na convenção para os serviços de transportes marítimos de ligação a Ajaccio: 1,1 milhões de francos franceses,
 - redução das tarifas de travessia definidas na convenção: 8,0 milhões de francos franceses.

⁽⁴¹⁾ Ver considerando 120.

⁽⁴²⁾ Ver n.º 3 do ponto 9 das orientações comunitárias sobre os auxílios estatais aos transportes marítimos e as decisões da Comissão, de 19 de Julho de 2000 — Processo C 10/98 — Espanha, Novo Contrato de Serviço Público Marítimo (ainda não publicado em JO) e de 6 de Agosto de 1999 — Processo C 64/99 — Itália, Gruppo Tirrenia di Navigazione (JO C 306 de 23.10.1999, p. 2).

- (86) A colocação à disposição do ferry «Ilha de Beleza» processou-se a pedido dos STC tendo em vista o reforço, enquanto navio de socorros, das ligações asseguradas por NAV com partida de Nice durante as estações da Primavera e Outono. A aplicação de tarifas reduzidas foi decidida pelos STC e pelo conselho executivo da Córsega a partir de 1996, tendo em vista incrementar o tráfego sul-norte no início do verão e norte-sul no final do verão. De qualquer forma, para avaliar da adequação do montante global das subvenções em relação aos custos adicionais das obrigações de serviço público, deverá ser considerado o montante das compensações financeiras adicionais.

Adequação do montante das subvenções aos custos do serviço público

- (87) Conforme acima referido, a Comissão deve examinar a adequação do montante das subvenções aos custos incorridos pela SNCM para satisfação das condições de base do contrato de serviço público. Essas exigências encontram-se estabelecidas, nomeadamente, nos cadernos de encargos anexos às convenções quinquenais de 1991 e 1996, os quais determinam, designadamente, os serviços a prestar, o número de ligações a efectuar, os portos a escalar, o regime de tarifas e os horários a assegurar pela SNCM. Os anexos às convenções determinam ainda as características técnicas e a capacidade e número de navios a afectar às obrigações de serviço público, bem como a evolução esperada da frota até ao termo da convenção.
- (88) A esse propósito, as orientações comunitárias sobre os auxílios estatais aos transportes marítimos referem que, no que diz respeito aos contratos relativos às obrigações de serviço público, os custos suplementares susceptíveis de serem reembolsados pelos Estados-Membros ao operador que presta o serviço devem estar directamente ligados ao défice registado por esse mesmo operador. Esses custos devem ser objecto de uma contabilidade separada por tipo de serviço, com vista a poder avaliar da existência de sobrecompensações ou subvenções cruzadas e evitar que o sistema seja utilizado em apoio a uma má gestão e a maus métodos de exploração.
- (89) Partindo do dispositivo de controlo contabilístico previsto nas convenções, as autoridades francesas informaram que as compensações financeiras em causa haviam sido calculadas com base nas contas de exploração da empresa, de acordo com o custo real do serviço público de transportes marítimos prestado pela SNCM. Além disso, em 27 de Abril de 2000, as autoridades francesas apresentaram um relatório elaborado por um consultor independente sobre a distribuição dos resultados analíticos da SNCM por sectores («rede concessionada» e «outras actividades»). De acordo com a análise efectuada por aquele consultor, a subvenção recebida do Estado seria necessária para compensar os défices de exploração da rede corsa. Os resultados líquidos da rede concessionada manter-se-iam claramente deficitários no que toca aos exercícios abrangidos pela análise.
- (90) Paralelamente, em 7 de Agosto de 2000, os autores da denúncia apresentaram à Comissão um relatório de outro consultor sobre a rentabilidade das linhas francesas de cabotagem de ligação à Córsega⁽⁴³⁾. As conclusões desse relatório são utilizadas para contestar o montante das subvenções recebidas pela SNCM do Estado. Além disso, foi várias vezes chamado a atenção da Comissão para os relatórios de «acompanhamento da dotação fixa de continuidade territorial» elaborados pelo Sr. Paul Ménestrier, enquanto revisor das contas dos STC. Também foram recebidos elementos relativos a um relatório do Tribunal de Contas francês que analisa a gestão da SNCM no período de 1992-1996.
- (91) O exame aprofundado desses documentos e informações, aparentemente contraditórios, conduziu a Comissão a recorrer a um consultor externo para estudar os vários critérios de imputação de custos e detectar as contradições aparentes. O objectivo da auditoria confiada ao consultor consistia em avaliar da eventualidade da existência de sobrecompensações ou subvenções cruzadas ligadas às subvenções concedidas pelo Estado francês à SNCM no período de 1990-1999. O âmbito do estudo solicitado pela Comissão limitava-se à questão dos auxílios estatais na acepção do artigo 87.º do Tratado. Esta análise não tinha por objecto, nem deverá ser utilizada para contestar as conclusões retiradas dos relatórios elaborados pelas diversas instâncias de controlo nacional e/ou regional noutros contextos e para outros fins.
- (92) O perito contratado pela Comissão analisou em primeiro lugar, partindo das contas sociais auditadas da empresa, a contabilidade analítica da SNCM, os relatórios apresentados pela SNCM aos STC, o relatório do Sr. Ménestrier e o relatório elaborado pelo consultor contratado pelas autoridades francesas. Entretanto, antes de emitir o seu parecer, procedeu à identificação dos elementos explicativos dos desvios encontrados nesses relatórios.

⁽⁴³⁾ Relatório PWC intitulado «Analysis of the profitability of some French cabotage lines».

- (93) No que se refere ao relatório elaborado pelo consultor contratado pelos autores da denúncia, o perito da Comissão é de opinião de que o trabalho desenvolvido assenta num modelo bastante teórico, baseado em hipóteses de trabalho e, por conseguinte, afastado do caso específico da SNCM. Nessas circunstâncias, não lhe foi possível estabelecer uma relação entre os dados retidos no modelo e as contas da SNCM. O referido relatório não permite, por conseguinte, concluir da existência de uma sobrecompensação. Com efeito, uma conclusão desse tipo pressupõe a análise das compensações pagas relativamente aos encargos efectivamente suportados pela SNCM num determinado contexto. Ora, esse trabalho não foi realizado. O autor limita-se a demonstrar que, sob certas condições e retendo determinadas hipóteses de trabalho, a empresa responsável pela gestão do serviço público poderia ter registado lucros.
- (94) Quanto ao relatório produzido pelo consultor contratado pelas autoridades francesas, verifica-se que assenta em três exercícios concretos, os exercícios de 1993, 1995 e 1997. Esses exercícios são considerados representativos da variabilidade das condições de exploração observadas na década precedente em matéria de número de passageiros transportados e de acontecimentos políticos e sociais com eventuais impactos significativos nos resultados da empresa. Ora, atendendo a que os dados se circunscrevem apenas a três exercícios, não se pode concluir pela inexistência de uma sobrecompensação a favor da SNCM decorrente das subvenções recebidas ao abrigo das convenções de 1991 e de 1996.
- (95) Finalmente, o perito contratado pela Comissão examinou os critérios de repartição de custos das várias actividades desenvolvidas pela SNCM, nomeadamente as actividades decorrentes do serviço público (ligação à Córsega), as actividades comerciais internacionais (tráfego de passageiros e mercadorias entre a França e o Norte de África) e as actividades exercidas pela sua filial, a empresa Corsica Marittima.
- (96) Neste contexto, importa estabelecer a distinção entre os custos directos que, por força da sua natureza, serão directamente imputáveis a uma das sucursais do grupo SNCM-Ferryterranée e, no caso da SNCM, a cada uma das actividades de exploração (rede corsa ou rede internacional) e os encargos de estrutura comuns a todas as empresas e actividades do grupo. No caso dos custos directos, a contabilidade separada por empresa ⁽⁴⁴⁾ e actividade constitui o garante da transparência da afectação dos custos decorrentes da prestação do serviço público.
- (97) No que diz respeito aos custos de estrutura comuns ao grupo, estes são imputados, de forma fixa, às várias sucursais e ramos de actividade, incluindo o serviço público. Esses custos são em número reduzido e representam, nomeadamente, o conjunto dos custos de funcionamento dos serviços sedentários do grupo. São imputados de acordo com a rede a que estão afectos — corsa ou internacional — da seguinte forma (principais números):
- os custos relacionados com as estruturas de gestão da frota: armamento, abastecimento, despesas técnicas e despesas de hotelaria. A sua afectação aos navios é proporcional à utilização dessas mesmas estruturas,
 - os custos de estrutura da «rede corsa»: Direcção Regional para a Córsega, agências de Nice, Bastia, Ajaccio e gestão dos hangares de Nice, comissões dos agentes de viagens, custo da inspecção comercial, etc. São imputados de acordo com o número de reservas por destino,
 - os custos das «agências do interior» (Paris, Nancy, Lille, Bruxelas), estabelecendo a distinção entre o custo das actividades da agência e o custo da inspecção comercial por rede. São imputados de acordo com o número de reservas por destino,
 - os custos de estrutura da «rede do Magrebe». São directamente imputados à rede em causa,
 - os custos de estrutura da componente «exploração marítima». Os custos das campanhas publicitárias são afectos directamente à rede em causa,
 - os custos de estrutura da «agência portuária de Marselha». São divididos entre passageiros e mercadorias e repartidos pelas várias redes, de acordo com o número de reservas registadas,
 - os custos de estrutura da empresa. As despesas da sede e as despesas da direcção são repartidas na proporção das receitas líquidas (às receitas de exploração subtraem-se os custos comerciais) de cada rede.

⁽⁴⁴⁾ A empresa Corsica Marittima tem sede própria e suporta os custos relativos à mesma. As despesas de consignação e demais despesas marítimas dos navios que opera (ou seja, os custos directos, incluindo as despesas portuárias, combustíveis, etc.) também são suportadas directamente pela Corsica Marittima.

- (98) Com base na informação contabilística e de gestão apresentada pelas autoridades francesas, a opinião do perito contratado pela Comissão é de que o conjunto dos activos, passivo e elementos da conta de resultados apresentados como componentes do custo do serviço público corresponde fielmente a essa actividade. Os restantes custos são imputados à rede internacional. A Comissão pode, por conseguinte, concluir que as subvenções de serviço público não serviram para compensar os custos das actividades concorrenciais da SNCM. Com a separação das contas relativas à prestação do referido serviço ⁽⁴⁵⁾ e as auditorias realizadas pelas instâncias de controlo regionais e nacionais ⁽⁴⁶⁾ foi possível confirmar que as contas anuais referentes à utilização da subvenção de continuidade territorial oferecem uma imagem fiel do custo da prestação do serviço público.

Resultado da avaliação contabilística

- (99) Tendo em conta estas precisões, o parecer do perito contratado pela Comissão é de que, independentemente dos critérios aplicados na divisão da contabilidade analítica, de acordo com as várias apresentações ⁽⁴⁷⁾, os resultados acumulados antes de impostos da actividade «frota corsa», procedentes da informação contabilística e de gestão fornecida pelas autoridades francesas, reflectem razoavelmente os custos do serviço público prestado pela SNCM. Este parecer faz-se acompanhar de observações sobre a imputação dos custos de capital decorrentes da colocação de material náutico à disposição da rede concessionada.

Custos de capital

- (100) De acordo com a convenção quinquenal actualmente em vigor ⁽⁴⁸⁾, os custos de capital convencionais compreendem:
- os encargos financeiros decorrentes do financiamento da aquisição dos navios. Estes encargos são calculados sobre 90 % do investimento e com base numa taxa líquida de 5,5 % sobre a variação do produto interno bruto,
 - a amortização (linear) dos navios, calculada sobre 90 % do investimento, de forma linear, sobre um período de 20 anos para os transbordadores e navios *ro-ro* e de 10 anos para os navios rápidos de transporte de passageiros,
 - os custos de locação financeira e alugueres.

Os custos de capital convencionais (amortizações e juros) mantêm-se durante o período de utilização do navio, independentemente do período fixado para o cálculo das amortizações.

- (101) A este propósito, a Comissão salienta que as orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos prevêem que o montante da subvenção concedida a título de compensação pelas obrigações de serviço público tenha em atenção uma remuneração razoável do capital utilizado, conforme foi o caso nas convenções quinquenais de 1991 e de 1996 ⁽⁴⁹⁾.

As mais-valias realizadas

- (102) No período de 1991-1999, a cedência de três navios gerou as mais-valias seguintes: 7,2 milhões de francos franceses em 1993 [venda do «Aude» ⁽⁵⁰⁾], 95,4 milhões de francos franceses em 1994-1996 [venda do «Monte Stello» ⁽⁵¹⁾] e 79,5 milhões de francos franceses em 1997 [venda do «Estérel» ⁽⁵²⁾] ou seja, um total de 182,1 milhões de francos franceses.

⁽⁴⁵⁾ Em conformidade com o dispositivo legal regulamentar aplicável em França (Lei de 3 de Janeiro de 1985 e decretos de aplicação) e com o diploma de 9 de Dezembro de 1986 decorrente do parecer emitido pelo Conselho Nacional de Contabilidade.

⁽⁴⁶⁾ Ver os relatórios do revisor de contas dos STC, o relatório de auditoria às contas da SNCM e os relatórios do Tribunal de Contas francês. Qualquer utilização da subvenção de continuidade territorial para outros fins que não a prestação de serviços de transportes de ligação à Córsega seria contrária à lei francesa.

⁽⁴⁷⁾ Contas auditadas, contabilidade analítica da SNCM, relatórios da SNCM e dos STC e relatórios apresentados pelo Sr. Ménestrier aos STC.

⁽⁴⁸⁾ A convenção dos STC de 1991 previa a seguinte fórmula: a anuidade retida para cada um dos navios afectos à continuidade territorial foi determinada a partir dos critérios financeiros normalmente aplicados aos contratos de longa duração, sendo estabelecida a partir do preço de venda do navio, em moeda corrente, minorado de um valor residual de 10 % no final do período e inclui, por convenção, uma taxa líquida de juros de 7 % sobre a flutuação do PIB a preços de mercado. A sua duração é de 16 anos no caso dos navios de transbordo e de 14 anos no caso dos navios *ro-ro*.

⁽⁴⁹⁾ Os rendimentos calculados sobre os índices de preços do PIB foram, em média, inferiores aos rendimentos que resultam da aplicação das taxas praticadas no mercado de capitais durante esse período.

⁽⁵⁰⁾ Ver relatório Ménestrier, p. 179 e relatório PWC, p. 19.

⁽⁵¹⁾ Ver relatório Ménestrier, p. 179.

⁽⁵²⁾ Ver relatório Ménestrier, p. 179 e relatório PWC, p. 19.

- (103) Na sua contabilidade analítica, as três mais-valias realizadas com navios afectos à frota corsa haviam sido imputadas pela SNCM à rede livre e às outras actividades. Uma vez que a convenção entre os STC e a SNCM nada prevê a este propósito, esta opção de imputação analítica não constitui uma violação do disposto na mesma. Contudo, ainda que a convenção seja omissa sobre esta matéria, a Comissão é do parecer de que, do ponto de vista económico, será mais indicado imputar as mais-valias resultantes da cessação à actividade que suportou os custos de investimento, ou seja, à rede corsa. Com efeito, os navios em causa, cuja utilização prioritária consistiu na prestação do serviço público⁽⁵³⁾, foram adquiridos e integralmente amortizados durante o período abrangido pela convenção. O financiamento e amortização desses navios ficaram, por conseguinte, totalmente a cargo do serviço público. A conclusão geral da Comissão, com base no parecer do seu perito sobre a questão da sobrecompensação, deverá por conseguinte ter em atenção esta rectificação.

Ausência de sobrecompensação

- (104) O quadro abaixo sintetiza a reconciliação contabilística efectuada pelo perito contratado pela Comissão dos custos imputáveis ao serviço público (o défice de exploração é somado aos custos de capital) e dos custos imputáveis às demais actividades desenvolvidas pela empresa, bem como o seu montante em relação às subvenções concedidas.

Mapa recapitulativo total dos anos de 1991 a 1999⁽¹⁾

(em milhares de francos)

	Total frota corsa (serviço público)	Rede internacional e outras actividades	Total
Margem líquida de exploração	(2 984 913)	340 140	(2 644 773)
Custos de capital	(2 080 916)	(333 799)	(2 414 715)
— Encargos financeiros	(521 914)	(33 792)	(555 705)
— Locação financeira	(18 810)	0	(18 810)
— Amortizações	(1 540 192)	(272 792)	(1 812 984)
— Provisões e outros	(222 800)	(27 215)	(222 800)
Total encargos	(5 065 829)	6 341	(5 059 487)
Subvenções	4 602 486	0	4 602 486
Resultado extraordinário	64 262	202 660	266 925
Resultado antes de impostos	(399 080)	209 001	(190 079)
Correcção mais-valias	182 100	(182 100)	0
Total	(216 980)	26 901	(190 079)

(1) Este quadro corresponde às contas consolidadas do grupo. O perito contratado pela Comissão verificou a concordância destes números com os resultados analíticos, os resultados das contas sociais, as contas apresentadas nos relatórios da SNCM aos STC e as contas retomadas nos relatórios do Sr. Ménestrier aos STC.

(53) Sob reserva do considerando 108.

- (105) Em face do exposto, a Comissão chega à conclusão de que, durante o período em análise (convenções de 1991 e de 1996), as receitas obtidas pela SNCM no âmbito da gestão do serviço público de transportes marítimos de ligação à Córsega, incluindo as subvenções recebidas, não excedem os custos apurados ao nível do serviço público. De acordo com a análise efectuada pelo perito contratado pela Comissão, os resultados apresentados pela frota corsa continuam a ser francamente deficitários (- 399 milhões de francos franceses). Mesmo integrando as mais-valias realizadas com alguns navios, num montante de 182,1 milhões de francos franceses ⁽⁵⁴⁾, os resultados líquidos continuam a ser negativos (- 399,1 + 182,1 = - 217 milhões de francos franceses).
- (106) Nestas circunstâncias, a Comissão não se pronuncia sobre o carácter excessivo ou não do custo das obrigações de serviço público. Conforme recordado pelo Tribunal de Primeira Instância ⁽⁵⁵⁾, na ausência de regulamentação comunitária na matéria, a Comissão não se encontra habilitada a pronunciar-se sobre a organização e extensão das missões de serviço público que incumbem a uma empresa pública, nem sobre a oportunidade das opções políticas adoptadas a esse respeito pelas autoridades competentes nacionais [...]. Dentro dos limites previstos no artigo 86.º do Tratado, incumbe aos Estados-Membros determinar o nível exigido de serviço público, bem como os meios a utilizar para assegurar esse mesmo serviço.

7.4. Actividades da empresa Corsica Marittima

- (107) No decurso dos exercícios de 1991 a 1999, o resultado global das actividades da Corsica Marittima, que se encontra fortemente dependente do nível dos alugueres fixado pela empresa-mãe, redundou em perdas líquidas num montante de cerca de 36 milhões de francos franceses. A reconciliação contabilística efectuada pelo perito contratado pela Comissão revela que foi o resultado das actividades da rede internacional que permitiu a cobertura dessas perdas. Donde se depreende que, na ausência de sobrecompensação dos custos do serviço público, o financiamento das actividades da Corsica Marittima pela SNCM não foi financiado pelas subvenções concedidas ao abrigo das obrigações de serviço público.
- (108) Além disso, o ponto III do anexo 2 da convenção entre a SNCM e os STC estabelece que, caso a sua utilização não seja necessária no âmbito do serviço concessionado, a SNCM deverá envidar os esforços necessários para reduzir os custos incorridos com os navios afectos à continuidade territorial afectando-os, na medida do possível, às ligações externas e procurando, através da adequação da oferta e da procura, a melhor adaptação do custo do serviço público às necessidades de transportes: os resultados obtidos com as viagens efectuadas nestas ligações externas por navios da frota afecta à continuidade territorial serão creditados na conta da rede concessionada. Essas ligações externas são efectuadas por uma sucursal da SNCM e os navios da frota da continuidade territorial remunerados sob a forma de contratos de afretamento por viagem. Os STC autorizam, por conseguinte, a cedência de navios entre redes.
- (109) Desta forma, a SNCM coloca à disposição da sua filial Corsica Marittima navios que, não sendo necessários no âmbito do serviço público, permaneceriam inoperantes (alguns dos navios porta-veículos a meio da semana, os cargueiros entre o meio-dia de sábado e o final da tarde de domingo) ⁽⁵⁶⁾. Conforme informado por ocasião da abertura do procedimento no processo C 78/98 (ver considerando 7), a Comissão examinou a fórmula de cálculo utilizada pela SNCM para fixação das taxas de afretamento facturadas à Corsica Marittima. No âmbito da análise efectuada pela Comissão, conclui-se que, no caso dos NAV, os alugueres facturados à filial abrangem o custo total de afretamento do navio enquanto que, no caso dos navios de carga mistos e porta-veículos, os alugueres são inferiores aos custos totais de afretamento, mas superiores aos custos marginais de exploração ⁽⁵⁷⁾.

⁽⁵⁴⁾ Ver considerando 102.

⁽⁵⁵⁾ Ver acórdão «FFSA» acima referido, ponto 192.

⁽⁵⁶⁾ A sua utilização encontra-se limitada às faixas horárias restritas de disponibilidade dos navios.

⁽⁵⁷⁾ As autoridades francesas justificaram estas diferenças a partir da natureza dos navios locados. Os NAV corresponderiam precisamente ao pedido expresso pela Corsica Marittima. No caso dos transportes de mercadorias, pelo contrário, apenas a parte correspondente aos passageiros (accessória) apresentaria um interesse comercial. De igual modo, a capacidade oferecida a meio da semana pelos navios porta-veículos da SNCM seria muito superior às necessidades pontuais da Corsica Marittima.

- (110) Ora, os preços fixados para os alugueres permitem que a SNCM apresente, ao nível das contas analíticas referentes ao período de 1991-1999, um benefício de aproximadamente 18 milhões de francos franceses respeitante ao aluguer de navios à Corsica Marittima. Ao ter sido incluído nas contas da SNCM, a crédito da rede concessionada, esse benefício permitiu compensar parte dos custos do serviço público. Os referidos alugueres permitiram que despesas já incorridas⁽⁵⁸⁾ pela SNCM fossem compensadas. Logo, ao alugar navios à sua filial Corsica Marittima, a SNCM adoptou uma estratégia economicamente racional. A não utilização desses navios tê-la-ia privado dos recursos provenientes dos alugueres. Ora, um investidor numa economia de mercado teria tirado proveito desses recursos no caso de dispor de activos desse tipo em condições idênticas de utilização.
- (111) No entanto, o facto de o aluguer de navios à sua filial ter permitido que a SNCM compensasse alguns dos custos do serviço público não exclui a possibilidade de esta locação ter oferecido vantagens à Corsica Marittima. Convirá recordar que a SNCM é uma empresa da propriedade do Estado com uma parte substancial da actividade (serviço de transportes de ligação da Córsega ao continente) financiada por subvenções públicas. No seu acórdão SFEI, o Tribunal de Justiça salienta que, se a remuneração recebida como contrapartida for inferior à que seria exigida em condições normais de mercado⁽⁵⁹⁾, o fornecimento, por uma empresa, de assistência logística e comercial às suas filiais que exercem uma actividade aberta à concorrência é susceptível de constituir um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º do Tratado.
- (112) É, por conseguinte, necessário examinar a situação do ponto de vista da filial, no caso vertente a Corsica Marittima, e determinar se o preço dos navios recebidos em regime de aluguer não poderia ter sido obtido em condições normais de mercado. Para verificar se os alugueres em questão satisfazem esta condição, a análise económica deve ter em atenção⁽⁶⁰⁾ todos os factores que uma empresa, actuando em normais condições de mercado, deveria ter tomado em consideração para fixação da remuneração dos serviços prestados⁽⁶¹⁾.
- (113) Assim, a Comissão verificou se os alugueres fixados pela SNCM podiam encontrar correspondência nos preços dos alugueres praticados no mercado dos navios com as mesmas características usados pela sua filial nos últimos anos. Os dados de referência fornecidos à Comissão⁽⁶²⁾ permitem-lhe concluir que a Corsica Marittima poderia ter procedido ao aluguer de navios com as mesmas características em condições mais vantajosas que as oferecidas pela sua empresa-mãe. Esses dados estabelecem a distinção entre os preços do chamado aluguer em regime de «casco nu» e os custos suplementares de armamento e equipamento dos navios em causa. Donde se conclui que a fórmula de cálculo retida pela SNCM para definição das taxas de afretamento incluiu o conjunto dos custos de armamento com pavilhão francês, bem como os custos com seguros e manutenção e as franquias sobre as avarias, para além da parte alíquota dos encargos financeiros e de amortização dos navios em causa. Os peritos consultados pela Comissão sublinham que um operador que actue em condições normais de mercado no mar Mediterrâneo teria podido alugar navios com as mesmas características a preços francamente mais baixos que os fixados pela SNCM, além de poder equipar esses navios com um pavilhão mais económico⁽⁶³⁾. Esses dados confirmam que a contrapartida recebida pela SNCM pelo aluguer dos seus navios é comparável à que teria sido reclamada por um investidor privado a operar em condições semelhantes. Em conclusão, a Comissão observa que os preços da locação dos navios fixados pela SNCM não ofereceram vantagens à sua filial⁽⁶⁴⁾, bem como não contêm elementos de auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado.

⁽⁵⁸⁾ As tripulações dos cargueiros acostados por um dia, durante o fim de semana, na Córsega não são desembarcadas, o mesmo acontecendo com as tripulações dos navios porta-veículos a meio da semana.

⁽⁵⁹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de Julho de 1996, Sindicato francês do Express International (SFEI) contra La Poste, C-39/94 — Colectânea 1996, p. I-3547, ponto 62.

⁽⁶⁰⁾ A análise deve ser efectuada omitindo os vários privilégios, auxílios, etc. de que a empresa que presta o serviço é beneficiária.

⁽⁶¹⁾ Ver acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 14 de Dezembro de 2000, Union française de l'Express (Ufex) contra Comissão, T-613/97 — Colectânea 2000, p. II-4055, ponto 70.

⁽⁶²⁾ Trata-se, por um lado, dos preços da chamada locação «em casco nu» de navios de alta velocidade e de navios porta-veículos, na época alta e por curtos períodos de tempo no mar Mediterrâneo (nomeadamente, na Grécia, Itália, França, Espanha e Tunísia) no decurso dos últimos anos e, por outro, dos custos de equipamento desses navios.

⁽⁶³⁾ No terceiro relatório da Comissão sobre a aplicação do Regulamento n.º 3577/92 relativo à aplicação do princípio de livre circulação de serviços à cabotagem marítima [(1997-1998) (documento COM(2000)99 final de 24.2.2000)] constata-se que os custos de tripulação dos navios franceses se encontram entre os mais elevados da Europa. Verifica-se que os custos salariais e os encargos fiscais suportados pelo SNCM (navios que arvoreem pavilhão francês) são claramente superiores aos custos sociais e fiscais suportados pelos armadores privados que operam de acordo com as condições do mercado e cujos navios arvoram um pavilhão mais económico.

⁽⁶⁴⁾ No caso dos NAV, os preços obtidos no mercado são inferiores ao preço da locação pago pela Corsica Marittima, ascendendo a cerca de 70 % a 80 % deste preço. O desvio é ainda mais marcado no caso dos navios porta-veículos.

- (114) Numa perspectiva mais geral, no que se refere à cobertura das perdas da Corsica Marittima pela SNCM e à oportunidade de manter a actividade de uma filial com resultados globalmente negativos, as autoridades francesas valorizam a questão do posicionamento estratégico, na sequência da liberalização da cabotagem no Mediterrâneo, num mercado que não o mercado tradicional. Esta estratégia teve em consideração as perspectivas de uma concorrência acrescida no tráfego com destino à Córsega e o facto de as futuras convenções de serviço público terem uma duração muito mais limitada. Em termos de investimento comercial, as perdas da Corsica Marittima no período de referência (36 milhões de francos franceses) são relativamente modestas quando comparadas com o volume de negócios da rede internacional do grupo SNCM-Ferrytéraneé durante o mesmo período (3 800 milhões de francos franceses). O montante total dos alugueres pagos pela Corsica Marittima possibilitou a libertação de receitas, embora marginais, pelo grupo a partir de activos que, de outra forma, continuariam a ser subtilizados.
- (115) Em face do exposto, a actividade da Corsica Marittima pode ser integrada numa lógica empresarial de grupo que prossegue uma política estrutural, global ou sectorial, motivada por perspectivas a longo prazo ⁽⁶⁵⁾.
- (116) Finalmente, no que diz respeito à actividade da Corsica Marittima no mercado, a Comissão não detectou práticas anormais. Os autores da denúncia chamam a atenção para a política de preços agressiva da empresa. Tal política pode corresponder à estratégia legítima de uma empresa que tenta penetrar num novo mercado. Verificou-se que, no seguimento da introdução, pela concorrência, de navios rápidos (NAV) no mercado dos transportes marítimos entre a Córsega e a Itália, os preços praticados pela Corsica Marittima passaram a ser superiores à média do mercado. Além disso, deverá salientar-se que, com base nas informações obtidas junto da SNCM, os volumes transportados pela Corsica Marittima durante o período de 1990-1999 foram muito reduzidos. O volume médio de negócios da Corsica Marittima durante esse período foi de 7,75 milhões de francos franceses ⁽⁶⁶⁾ e a sua quota de mercado não ultrapassou os 6,5 %.

7.5. Proporcionalidade do auxílio

- (117) A excepção prevista no n.º 2 do artigo 86.º do Tratado assenta na condição da proporcionalidade do auxílio. O desenvolvimento das trocas comerciais não deve ser afectado de maneira contrária aos interesses da Comunidade. No final da análise efectuada pela Comissão verifica-se que o sistema convencional instaurado em 1976 não conduziu a uma sobrecompensação dos custos do serviço público prestado pela SNCM. No entanto, esta análise aponta para certos efeitos nocivos do sistema convencional, susceptíveis de afectar o desenvolvimento futuro das trocas comerciais.
- (118) A esse respeito, será caso para perguntar se a lógica do serviço público, que obriga a frotas de grande dimensão, as quais são excedentárias durante uma grande parte do ano, não promoverá o desenvolvimento de actividades conexas como, por exemplo, a ligação Córsega-Itália. Poderá, por conseguinte, defender-se que o sistema convencional terá, de certa maneira, tornado possível a actividade da Corsica Marittima, que não teria certamente sido capaz de, pelos seus próprios meios, se dotar de tal instrumento, nem de obter os navios nas condições oferecidas pela SNCM.
- (119) O termo da validade da convenção de 1976 entre o Estado e a SNCM é 31 de Dezembro de 2001. As autoridades francesas preparam actualmente um novo contrato de serviço público que possa garantir a continuidade do serviço. Nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, sempre que um Estado-Membro celebrar contratos de serviço público, fá-lo-á numa base não discriminatória em relação a todos os armadores comunitários.
- (120) A colectividade territorial da Córsega lançou um concurso ⁽⁶⁷⁾ para o novo contrato de delegação de serviço público de transportes marítimos de passageiros entre Marselha e vários portos da ilha de Córsega, no período compreendido entre 1 de Janeiro de 2002 e 31 de Dezembro de 2006. O novo contrato previsto pelas autoridades francesas impõe obrigações de serviço público muito mais limitadas que no passado. Além disso, conforme supracitado ⁽⁶⁸⁾, a Comissão constata que, por força da concorrência, em 2001 a progressão do volume da oferta estival conduziu a uma reestruturação do serviço de transportes durante a época de Verão e a uma nova repartição dos tráfegos entre operadores em detrimento da SNCM.

⁽⁶⁵⁾ Ver acórdão «Ufex» supracitado, ponto 75.

⁽⁶⁶⁾ 13,3 milhões de francos franceses em 1999.

⁽⁶⁷⁾ JO S 236 de 8.12.2000.

⁽⁶⁸⁾ Ver considerando 77.

- (121) De acordo com os autores da denúncia, este mercado poderia ser negativamente afectado em caso de reafecção da frota de continuidade territorial a outras rotas que não a rede corsa. No caso de, no termo da convenção actualmente em vigor, a SNCM não voltar a ser seleccionada para preencher as obrigações de serviço público, esta será provavelmente obrigada a encontrar uma utilização alternativa para uma parte da sua frota tornada excedentária.

Propriedade da frota

- (122) No que se refere à frota actualmente em serviço, os navios da frota de continuidade territorial foram adquiridos em função das necessidades de transporte fixadas pelas autoridades públicas, sob a responsabilidade da SNCM, que assumia todos os riscos. A SNCM assegura o financiamento necessário e mantém-se titular das obrigações de reembolso dos empréstimos contraídos para o efeito.
- (123) Ora, verifica-se que, em 31 de Dezembro de 2001, uma parte substancial dos custos de investimento incorridos deverá permanecer a cargo da SNCM⁽⁶⁹⁾. Esta situação resulta da política de investimentos adoptada nos últimos anos, nomeadamente marcada pela introdução de navios de alta velocidade e pela colocação em serviço do paquete «Napoléon Bonaparte». Da análise das contas efectuada pela Comissão, conclui-se que os meios financeiros libertos pela SNCM no âmbito das convenções de 1991 e de 1996 se revelam francamente insuficientes para fazer face às obrigações financeiras (investimentos e reembolso de empréstimos) que a SNCM deverá continuar a satisfazer após o termo da actual convenção. Verifica-se ainda que, se a SNCM deixasse de beneficiar da subvenção que lhe vem sendo atribuída, deixaria de poder fazer face aos encargos com capital decorrentes dos investimentos realizados para assegurar o serviço público. O sobredimensionamento da frota poderia ainda vir a comprometer a sobrevivência da empresa. Nestas condições, a Comissão constata que o sistema estabelecido pela convenção de 1976 não concede vantagens ilegais à SNCM no que se refere a esta vertente do problema.
- (124) Nestas circunstâncias, para prosseguir com o acompanhamento dos impactos dos auxílios em questão para além do termo do contrato de serviço público actualmente em vigor, a Comissão considera necessário que, antes da data de entrada em vigor do novo regime de delegação de serviço público de ligação à Córsega a estabelecer pela colectividade territorial da Córsega no termo da actual convenção, as autoridades francesas a informem sobre as medidas a adoptar para adaptação da estrutura da SNCM às novas condições de mercado.

8. CONCLUSÕES

- (125) A Comissão constata que, de acordo com os desenvolvimentos que precedem, não subsistem dúvidas quanto à compatibilidade dos auxílios concedidos à SNCM no âmbito das convenções quinquenais de 1991 e de 1996.
- (126) Na medida em que as subvenções concedidas à SNCM não excederam os custos suportados pela empresa para prestação do serviço público de transportes marítimos de ligação à Córsega, conforme estabelecido pelos poderes públicos, conclui-se pela ausência de subvenções cruzadas a favor da sua filial Corsica Marittima. A análise efectuada pela Comissão veio igualmente demonstrar que os alugueres pagos por esta última foram fixados nas condições do mercado.
- (127) A França deverá informar a Comissão sobre as medidas a adoptar no termo da convenção de 1976 no que se refere à adaptação estrutural da SNCM às novas condições de mercado resultantes da aplicação do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92,

⁽⁶⁹⁾ Conforme referido no considerando 100, as subvenções de continuidade territorial permitiram o financiamento da frota, em parte através dos encargos financeiros decorrentes do financiamento dos navios e das amortizações incorporadas incluídas nos encargos com capital convencionais. De acordo com estas regras, as amortizações dos navios são calculadas de forma degressiva, com base nos períodos de vida seguintes: 12 anos para os navios de transbordo/navios ro-ro, 20 anos para o navio «Napoléon Bonaparte» e 10 anos para os navios de alta velocidade.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os auxílios concedidos pela França à Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) no âmbito das convenções quinquenais celebradas com os Serviços de Transportes da Córsega (STC) em 1991 e 1996, a título de compensação pelas obrigações de serviço público, são compatíveis com o mercado comum.

Artigo 2.º

A cobertura dos prejuízos da Corsica Marittima pela SNCM, bem como as condições do aluguer dos seus navios à sua filial, não contiveram elementos de auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado.

Artigo 3.º

A França informará a Comissão, antes da data de entrada em vigor do novo contrato de delegação de serviço público de transportes marítimos de ligação à Córsega, das medidas adoptadas em matéria de adaptação estrutural da SNCM às novas condições de mercado resultantes da aplicação do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92.

Artigo 4.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 30 de Outubro de 2001.

Pela Comissão
Loyola DE PALACIO
Vice-Presidente
