DECISÃO DA COMISSÃO

de 8 de Julho de 2008

relativa às medidas C 58/02 (ex N 118/02) executadas pela França em favor da Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[notificada com o número C(2008) 3182]

(O texto em língua francesa é o único que faz fé)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2009/611/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

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

Após ter convidado os interessados a apresentarem as suas observações, em conformidade com os referidos artigos ([1]), e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Em 18 de Fevereiro de 2002, a República Francesa notificou à Comissão um projecto de auxílio à reestruturação da *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (SNCM) ([2]), complementado em 3 de Julho de 2002 ([3]). O auxílio à reestruturação notificado consistia na recapitalização da SNCM por intermédio da *Compagnie Générale Maritime et Financière* (CGMF) ([4]), num montante de 76 milhões EUR.

(2) Por ofício de 19 de Agosto de 2002, a Comissão notificou às autoridades francesas a decisão de iniciar, em conformidade com o n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE, o procedimento formal de investigação previsto no 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 ([5]).

(3) Em 8 de Outubro de 2002 ([6]), as autoridades francesas comunicaram à Comissão as suas observações sobre a decisão de 19 de Agosto de 2002 ([7]).

(4) A pedido das autoridades francesas, efectuaram-se reuniões de trabalho com os serviços da Comissão em 24 de Outubro e 3 de Dezembro de 2002 e em 25 de Fevereiro de 2003.

(5) No quadro da abertura do procedimento, a Comissão recebeu observações de duas empresas, a *Corsica Ferries France* (CFF), a 8 de Janeiro de 2003 ([8]), e o grupo *Stef-TFE*, a 7 de Janeiro de 2003, bem como de diferentes circunscrições territoriais francesas, a 18 de Dezembro de 2002 e 9 e 10 de Janeiro de 2003. A Comissão transmitiu estas observações às autoridades francesas, para comentário, por ofícios com data de 13 e 16 de Janeiro e 5 e 21 de Fevereiro de 2003.

(6) As autoridades francesas comunicaram à Comissão os seus comentários às observações da CFF e *do Stef-TFE* em 13 de Fevereiro de 2003 ([9]) e 27 de Maio de 2003 ([10]).

(7) Em 16 de Janeiro de 2003, os serviços da Comissão enviaram um pedido de informações complementares, ao qual as autoridades francesas responderam em 21 de Fevereiro de 2003.

(8) Em ofício de 10 de Fevereiro de 2003 ([11]), as autoridades francesas expuseram toda uma argumentação tendente a demonstrar que o projecto de auxílio respeitava inteiramente as orientações comunitárias para os auxílios de emergência e à reestruturação das empresas ([12]) (a seguir, «as orientações de 1999»).

(9) Em 25 de Fevereiro de 2003, a pedido da Comissão, as autoridades francesas transmitiram cópia do pacto de accionistas que vincula a SNCM e o grupo *Stef-TFE* ([13]).

(10) Pela Decisão 2004/166/CE, de 9 de Julho de 2003 (a seguir, «a decisão de 2003») ([14]), a Comissão aprovou, sob certas condições, a concessão do auxílio à reestruturação da SNCM, pagável em duas fracções, uma de 66 milhões EUR e a outra de um montante, no máximo de 10 milhões EUR, a determinar em função do produto líquido das cessões de activos efectuadas após a adopção da decisão de 2003.

(11) Em 13 de Outubro de 2003, a CFF introduziu um recurso de anulação da decisão de 2003 junto do Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias (a seguir, «o TPI») (processo T-349/03).

(12) Em 8 de Setembro de 2004, a Comissão decidiu que as alterações solicitadas pelas autoridades francesas em 23 de Junho de 2004, a saber, a permuta do navio *Aliso* pelo navio *Asco* na lista de navios que a SNCM estava autorizada a utilizar na sequência da decisão de 2003 e a venda do *Aliso* em vez do *Asco*, não punham em causa a compatibilidade do auxílio à reestruturação, autorizado pela decisão de 2003, com o mercado comum ([15]).

(13) Por decisão de 16 Março de 2005 (a seguir, «a decisão de 2005»), a Comissão aprovou o pagamento de uma segunda fracção do auxílio à reestruturação, no montante de 3,3 milhões EUR, o que elevou o montante total do auxílio autorizado para 69 292 400 EUR.

(14) Em 15 de Junho de 2005, no quadro do processo T-349/03, o TPI anulou a decisão de 2003 por apreciação errada do carácter mínimo do auxílio. Em consequência deste acórdão, a Comissão viu-se obrigada a voltar à fase do procedimento formal de investigação iniciado pela decisão de 19 de Agosto de 2002 e a declarar a caducidade das decisões de 8 de Setembro 2004 e 16 de Março de 2005, que se baseavam na decisão anulada de 2003.

(15) Em 25 de Outubro de 2005 ([16]), as autoridades francesas transmitiram à Comissão informações relativas à situação financeira da companhia desde a notificação do plano de auxílio à reestruturação em 18 de Fevereiro de 2002.

(16) Em 17 de Novembro de 2005 ([17]), as autoridades francesas forneceram elementos relativos à actualização do plano de reestruturação de 2002 e à reconstituição dos capitais próprios da SNCM ([18]).

(17) Em 15 de Março de 2006, as autoridades francesas transmitiram à Comissão uma nota de síntese sobre o mercado, o plano de negócios (parte receitas) e a conta de resultados previsionais ([19]). Outros documentos foram enviados aos serviços da Comissão em 28 de Março de 2006 e 7 de Abril de 2006 ([20]). Neste último correio, as autoridades francesas instavam a Comissão a considerar, devido à sua natureza de «compensação de serviço público», parte do auxílio à reestruturação de 2002, nomeadamente o montante de 53,48 milhões EUR, não como sendo uma medida tomada no quadro de um plano de reestruturação, mas sim como não sendo um auxílio estatal, à luz da jurisprudência *Altmark* ([21]), ou como uma medida autónoma e independente do plano de reestruturação, a título do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE.

(18) Em 21 de Abril de 2006, foi notificado à Comissão, a título do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho ([22]), um projecto de concentração em virtude do qual as empresas Veolia Transport (VT) ([23]) e Butler Capital Partners (BCP) adquiriam o controlo conjunto da SNCM ([24]). A Comissão adoptou em 29 de Maio de 2006 ([25]) uma decisão que aprova esta operação de concentração.

(19) Em 21 de Junho de 2006 ([26]), as autoridades francesas transmitiram à Comissão a Portaria do Ministério da Economia, Finanças e Indústria, de 26 de Maio de 2006, que aprova operações financeiras realizadas pela CGMF, o Decreto n.º 2006-606, de 26 de Maio de 2006, que privatiza a SNCM e a Portaria de 26 de Maio de 2006 que aprova operações financeiras realizadas pela SNCF.

(20) Em 7 de Junho de 2006 ([27]), foram comunicadas à Comissão informações relativas à delegação de serviço público e aos auxílios de carácter social no âmbito das ligações com a Córsega.

(21) Em 13 de Setembro de 2006, a Comissão decidiu iniciar o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente às novas medidas em favor da SNCM, incluindo o plano de reestruturação notificado em 2002 ([28]) (a seguir, «a decisão de 2006»).

(22) Em 16 de Novembro de 2006, as autoridades francesas transmitiram à Comissão as suas observações sobre a decisão de 2006 ([29]).

(23) Na sequência do pedido de algumas partes interessadas para que fosse prorrogado um mês o prazo para apresentarem as suas observações ([30]), a Comissão decidiu conceder este prazo suplementar a todas as partes interessadas ([31]).

(24) A Comissão recebeu observações da CFF ([32]) e da STIM de Orbigny (STIM) ([33]), que transmitiu às autoridades francesas por ofício de 20 de Fevereiro de 2007. Um terceiro interessado enviou igualmente comentários, também transmitidos às autoridades francesas, que viria a retirar em 28 de Maio de 2008.

(25) As autoridades francesas comunicaram os seus comentários às observações dos terceiros interessados em 30 de Abril de 2007 ([34]).

(26) Em 20 de Dezembro de 2007, a CFF fez uma denúncia contra a SNCM relativamente aos auxílios estatais, em complemento das informações enviadas a 15 de Junho de 2007 e 30 de Novembro de 2007. A denúncia incide no artigo 3.º da nova convenção de delegação de serviço público celebrada em Junho de 2007 pela Collectivité Territoriale de Corse e o agrupamento Compagnie Méridionale de Navigation - SNCM para o período 2007--2013. De acordo com a CFF, a aplicação desta cláusula mobilizaria novos recursos financeiros para a SNCM, da ordem de 10 milhões EUR para o ano de 2007. Além disso, a compensação paga à SNCM pelas obrigações de serviço público constituiria um auxílio estatal, aliás ilegal visto não ter sido notificado à Comissão.

(27) Tendo-lhe sido transmitidas informações já depois de expirado o prazo aplicável, fixado inicialmente em 13 de Fevereiro de 2007 ([35]), a Comissão informou as partes interessadas da sua decisão de prorrogar até 14 de Março de 2008 o prazo de apresentação das observações.

(28) A Comissão transmitiu as observações dos terceiros interessados às autoridades francesas em 26 de Março de 2008, tendo aquelas enviado os seus comentários em 28 de Março e 10 e 28 de Abril de 2008.

2. IDENTIFICAÇÃO DO BENEFICIÁRIO DAS MEDIDAS OBJECTO DA PRESENTE DECISÃO

(29) O beneficiário das medidas objecto da presente decisão é a *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (SNCM), que agrupa várias filiais no sector marítimo e exerce a actividade de transporte marítimo de passageiros, automóveis e pesados entre a França continental e a Córsega, a Itália (Sardenha) e o Magrebe (Argélia e Tunísia).

(30) A SNCM é uma sociedade anónima, nascida em 1969 da fusão da *Compagnie Générale Transatlantique* e da *Compagnie de Navigation Mixte*, ambas criadas em 1850. Chamada na época *Compagnie Générale Transméditerranéenne*, foi rebaptizada *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* em 1976, após a *Société Nationale des Chemins de Fer* (SNCF) ter adquirido uma participação no seu capital. A companhia havia sido escolhida pelo governo francês para pôr em prática o princípio de continuidade territorial com a Córsega, nomeadamente o alinhamento das tarifas de transporte marítimo pelas tarifas da SNCF para o transporte ferroviário, com base numa convenção celebrada em 31 de Março de 1976 por um período de 25 anos. A *Compagnie Générale Transatlantique* já tinha sido encarregada pelo governo francês do serviço da Córsega por uma convenção anterior, celebrada em 23 de Dezembro de 1948.

(31) Quando da notificação da recapitalização em 2002, a SNCF e a CGMF detinham respectivamente 20 % e 80 % do capital da SNCM. Na sequência da abertura do capital da SNCM em 30 de Maio de 2006 (ver ponto 18), a BCP e a VT passaram a deter respectivamente 38 % e 28 % do capital da SNCM, continuando a CGMF a deter 25 % (9 % do capital está reservado aos assalariados).

(32) As principais filiais da SNCM são a *Compagnie Méridionale de Navigation* (CMN) ([36]), a *Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie* (CGTH) ([37]), *Aliso Voyage* ([38]), *Sud-Cargos* ([39]), *Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement* (SARA) ([40]), *Ferrytour* ([41]) e *Comptoirs du Sud* ([42]).

(33) Na sequência da cessão dos navios de alta velocidade *Aliso*, em Setembro de 2004, e *Asco* ([43]), em Maio 2005, a frota da SNCM passou a compor-se de dez navios [cinco *car-ferries* ([44])], quatro navios mistos (carga e passageiros) ([45]) e um navio de alta velocidade (NGV) que opera principalmente à partida de Nice ([46]), sete dos quais são sua propriedade ([47]).

(34) No interesse da exaustividade, convém recordar que os serviços regulares de transporte marítimo entre os portos da França continental e da Córsega são assegurados desde 1948 no quadro de um serviço público, de que a SNCM e a CMN foram concessionários entre 1976 e 2001 em virtude de uma convenção-quadro celebrada inicialmente por um período de 25 anos. Em conformidade com as regras comunitárias em vigor ([48]) e na sequência do concurso europeu ([49]) organizado pela Collectivité Territoriale de Corse ([50]), a SNCM e a CMN ganharam conjuntamente a delegação de serviço público (a seguir, «a DSP»), cujo objecto é o serviço da Córsega à partida de Marselha, com a contrapartida de compensações financeiras, para o período 2002-2006.

(35) Finda a DSP em 2006, o serviço público marítimo atrás referido foi atribuído ao agrupamento SNCM-CMN, por novo concurso a nível europeu ([51]), para o período de 1 de Maio de 2007 a 31 de Dezembro de 2013, com uma subvenção de cerca de 100 milhões EUR por ano.

(36) Em paralelo, são impostas a todos os operadores que servem a ilha à partida de Toulon e Nice obrigações de frequência de serviços. Nestas linhas, os residentes corsos e outras categorias de passageiros beneficiam, desde 2002 e até 2013, de auxílios sociais concedidos ao abrigo das decisões da Comissão de 2 de Julho de 2002 ([52]) e 24 de Abril de 2007 ([53]).

3. CONTEXTO CONCORRENCIAL

(37) A SNCM opera principalmente em dois mercados distintos tanto no tráfego de passageiros como para no tráfego de mercadorias: por um lado, o serviço da Córsega e do Magrebe, a partir da França, e, por outro lado, a título acessório, o serviço da Itália e da Espanha.

3.1. O serviço da Córsega

Transporte de passageiros

(38) O serviço da Córsega para o transporte de passageiros é um mercado caracterizado por uma forte sazonalidade. Regista, com efeito, picos de frequência sazonal que podem atingir dez vezes os do mês com menos movimento, o que exige dos operadores uma frota dimensionada para absorver esses picos. Metade do volume de negócios realiza-se em Julho e Agosto. Existe além disso um desequilíbrio segundo o sentido do trajecto, mesmo em época alta: em Julho, por exemplo, as partidas do continente atingem a lotação completa, enquanto os regressos se fazem quase em vazio. As taxas de ocupação anual média dos navios são, assim, relativamente baixas.

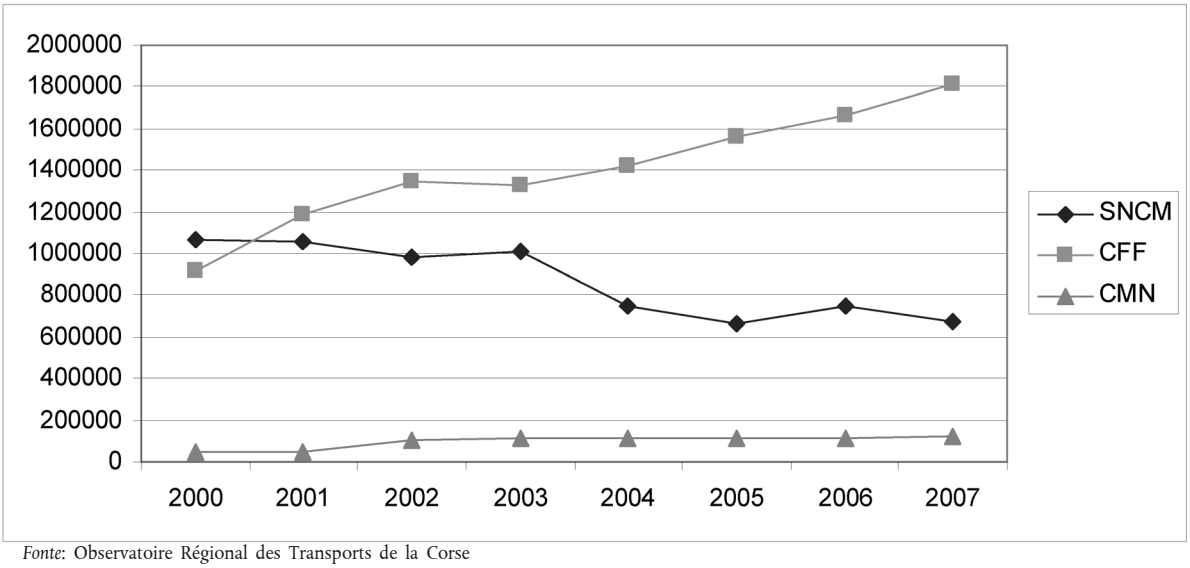
(39) A SNCM é o operador histórico que assegura as ligações entre a Córsega e o continente francês. Esquematicamente, dois terços da sua actividade respeitam às ligações entre Marselha e a Córsega no âmbito de uma delegação de serviço público; o último terço é constituído por ligações com outros pontos de partida ou destino (Nice-Córsega, Toulon-Córsega, ligações internacionais com a Sardenha ou o Magrebe).

(40) A SNCM exerceu muito tempo a sua actividade principal em situação de monopólio. Desde 1996, no entanto, confronta-se com uma concorrência que se desenvolveu muito rapidamente. Assim, a sociedade *Corsica Ferries France* (CFF) é hoje o operador dominante nas ligações marítimas entre o continente e a Córsega e a sua quota de mercado continua a aumentar. Embora só esteja presente neste mercado desde 1996, a CFF viu o seu tráfego de passageiros aumentar […] (*) ao ano entre 2000 e 2005 e este crescimento prossegue. Hoje, perto de […] dos passageiros transportados por mar entre o continente e a Córsega são-no em navios da CFF, enquanto apenas […] utilizam navios da SNCM, transportando a CMN os passageiros restantes, ou seja, […].

(41) A posição ocupada pela CFF no mercado considerado desde há sete anos manifesta-se igualmente em relação ao número de passageiros transportados, por época, entre a Córsega e a França continental. O gráfico *infra* mostra que a quota de mercado da CFF passou de 45 % em 2000 a […]% em 2007 e a da SNCM de 53 % a […]% no mesmo período, com uma diferença superior a um milhão de passageiros.

Gráfico 1

Número de passageiros transportados, por época (Maio-Setembro), entre a França continental e a Córsega – épocas 2000 a 2007



Fonte: Observatoire Régional des Transports de la Corse

(42) Os concorrentes menores da SNCM no serviço da Córsega são a *Compagnie Méridionale de Navigation* (CMN), a *Moby Lines*, a *Happy Lines* e a TRIS.

(43) A oferta da SNCM e a sua quota de mercado nas ligações com a Córsega reduziram-se estes dois últimos anos, com uma quebra de […]% na oferta de lugares (– […]% nas ligações à partida de Nice e – […]% nas ligações à partida de Marselha).

(44) No entanto, a persistência da redução da quota de mercado demonstra que a retoma da confiança dos passageiros, largamente perdida com as greves e as perturbações geradas pelos conflitos sociais de 2004 e 2005, nomeadamente por ocasião da privatização da empresa, é muito lenta. Essa retoma é condição necessária para travar a diminuição da quota de mercado da SNCM registada nestes últimos anos. O crescimento, neste contexto, do volume de negócios em 2007 oferece perspectivas tranquilizadoras quanto à viabilidade da empresa, embora se tenham libertado quotas de mercado consideráveis em proveito do único concorrente, cuja parte de mercado é hoje muito superior.

(45) O mercado do transporte marítimo de passageiros entre o continente e a Córsega cresceu 4 % em média nos últimos quinze anos; este crescimento deverá prosseguir, com uma aceleração de […]% igualmente prevista para 2008 e um ritmo moderado nos anos seguintes. No entanto, não parece haver novos actores interessados neste mercado. Por ocasião do concurso lançado pelo Office des Transports da Córsega para adjudicação da delegação de serviço público nas ligações a certos portos da Córsega no período 2007-2013, nenhuma outra candidatura além das da CFF e da SNCM-CMN foi apresentada, apesar da possibilidade de candidaturas parciais a uma determinada linha.

(46) O principal concorrente da SNCM, a CFF, aumentou fortemente a sua oferta de lugares, de 500 000 para […] milhões entre 1999 e 2007 ([…]% de aumento entre 2006 e 2007), o que lhe permitiu aumentar o tráfego (de […] milhões em 2005 para […] milhões em 2007) e a quota de mercado. Esta política traduziu-se, todavia, em taxas de ocupação estruturalmente menos elevadas para a CFF que para a SNCM, com uma diferença de aproximadamente […] pontos percentuais em 2007. No caso da SNCM, a taxa média de ocupação em 2007 ascendia a […]%, um valor normal tendo em conta a forte sazonalidade do mercado (ver *supra*).

Transporte de mercadorias

(47) No tráfego de mercadorias com a Córsega, a SNCM detinha em 2005 cerca de […]% do mercado Marselha/Toulon - Córsega.

(48) No segmento das mercadorias gerais (não acompanhadas), a SNCM e a CMN dispõem de um quase monopólio de facto. No âmbito do contrato de delegação de serviço público, as duas companhias asseguram serviços frequentes de Marselha para o conjunto dos portos da Córsega.

(49) No segmento dos reboques acompanhados, transportados por *ferry*, que representa globalmente 24 % do tráfego de mercadorias gerais medido em metros lineares, há concorrência entre o conjunto dos operadores do sector de passageiros. A SNCM e a CMN detêm igualmente a maioria deste tráfego acompanhado. Os outros operadores, em especial a CFF, detêm 10 %, ou seja 2 % do mercado global.

(50) No segmento dos veículos a motor acompanhados ([54]), transportados por *ferry* (cerca de 24 % do tráfego de mercadorias gerais em 2003), a SNCM e a CMN detêm igualmente a maior parte do mercado. No entanto, a partir de 2002, a CFF começou a oferecer serviços neste mercado, detendo uma quota de cerca de […]%.

3.2. **Serviço do Magrebe**

(51) A Tunísia e a Argélia constituem um mercado importante, de cerca de 5 milhões de passageiros, dominado pelo transporte aéreo. O transporte marítimo representa cerca de 15 % dos fluxos. Enquanto a Argélia representa um mercado marítimo significativo, da ordem de 560 000 passageiros, a Tunísia fica-se por cerca de 250 000 passageiros.

(52) O mercado do transporte marítimo da França para o Magrebe conheceu um crescimento sustentado nestes últimos anos, de cerca de 13 % entre 2001 e 2005. Tendo em conta as perspectivas de crescimento do turismo para esta região, o transporte marítimo deverá conhecer uma taxa de crescimento anual da ordem de 4 % no horizonte de 2010.

(53) Na Argélia, a SNCM posiciona-se no segundo lugar, atrás da *Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs* (ENTMV), empresa pública argelina. A quota de mercado da SNCM passou de 24 % em 2001 a […]% em 2005.

(54) A SNCM ocupa também o segundo lugar no mercado de transporte marítimo para a Tunísia, atrás da *Compagnie Tunisienne de Navigation* (CTN). Embora a SNCM tenha perdido quota de mercado para a CTN desde 2001, passando de 44 % a […]% em 2004, registou-se uma melhoria em 2005 ([…] %).

4. **DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS OBJECTO DA PRESENTE DECISÃO**

4.1. **A recapitalização da SNCM em 2002**

4.1.1. *Descrição*

(55) Na sequência da decisão da Comissão, de 17 de Julho de 2002, de autorizar um auxílio de emergência à SNCM ([55]), as autoridades francesas notificaram à Comissão, em 18 de Fevereiro de 2002, um projecto de auxílio à reestruturação da SNCM. Esta medida consistia em recapitalizar a SNCM, através da sua sociedade-mãe, a CGMF, com uma injecção de 76 milhões EUR, 46 dos quais a título de despesas de reestruturação ([56]). Esta injecção de capital tinha por objectivo aumentar os capitais próprios da SNCM de 30 milhões para 106 milhões EUR.

(56) Em conformidade com as orientações de 1999, as autoridades francesas apresentaram à Comissão um plano de reestruturação ([57]) para a SNCM que incidia em cinco pontos:

i) redução do número de travessias e redistribuição dos navios pelas diferentes linhas (redução dos serviços para a Córsega e dos serviços para o Magrebe) ([58]);

ii) abate de quatro navios à frota, com um ganho de liquidez de 21 milhões EUR;

iii) cessão de certos activos imobiliários;

iv) redução dos efectivos ([59]) em cerca de 12 %, a qual, combinada com uma política salarial razoável, deveria permitir reduzir as despesas com as tripulações de 61,8 milhões EUR em 2001 para […] milhões EUR em média de 2003 a 2006 e as despesas em terra de 50,3 milhões EUR em 2001 para […] milhões EUR no mesmo período;

v) supressão de duas das suas filiais, a *Compagnie Maritime Toulonnaise* e a *Corsica Maritime*, cujas actividades residuais seriam asseguradas pela SNCM.

(57) Na sequência das observações formuladas pela Comissão na sua decisão de 19 de Agosto de 2002, as autoridades francesas descreveram, no seu ofício de 31 de Janeiro de 2003, as melhorias introduzidas no plano de reestruturação nos aspectos seguintes:

— compromissos e esclarecimentos sobre a política salarial,

— um plano de redução dos custos nas compras de bens intermédios,

— o compromisso de que a SNCM não desencadearia uma guerra tarifária com os seus concorrentes no serviço da Córsega.

(58) Sobre este último ponto, as autoridades francesas precisam que «*a SNCM assume este compromisso sem reservas, por considerar que provocar uma guerra tarifária não seria consentâneo com o seu posicionamento estratégico, nem com os seus interesses (já que conduziria a uma redução das suas receitas), as suas práticas habituais e o seu saber-fazer*».

(59) No seu plano de reestruturação, as autoridades francesas apresentaram à Comissão uma estrutura financeira detalhada para o período 2002-2007 com base em hipóteses medianas relativas a uma série de variáveis ([60]). As projecções financeiras indicam, designadamente, o regresso a resultados correntes positivos a partir de 2003.

Quadro 1

Estrutura financeira para o período 2002-2007

em milhões EUR

	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Realizado	Realizado	Plano	Realizado	Plano	Plano	Plano	Plano	Plano
Volume de negócios	204,9	204,1	178	205,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Subvenções de exploração	85,4	86,7	74,5	77,7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultados correntes	– 14,7	– 5,1	1,2	– 5,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultados líquidos	– 6,2	– 40,4	23	4,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Capitais próprios	67,5	29,7	119	33,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dívidas financeiras líquidas (excepto locação financeira)	135,8	134,5	67,7	144,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rácios financeiros					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultados correntes/VN + subvenções	– 5 %	– 2 %	0 %	– 2 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rácio capitais próprios/capitais alheios	50 %	22 %	176 %	23 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Dados de 2000, 2001 e 2002 extraídos dos relatórios anuais da SNCM de 2001 e 2002

(60) A injecção de capital de 76 milhões EUR e a previsão de restabelecimento da rendibilidade da exploração a partir de 2003 permitiriam, segundo as autoridades francesas, que os capitais próprios passassem de cerca de 30 milhões EUR no final de 2001 a 120 milhões EUR a curto prazo (2003) e a […] milhões EUR no termo do plano (2006-2007). Seria assim possível reduzir o endividamento financeiro de 145 milhões EUR em 2002 a níveis de […] a […] milhões EUR entre 2003 e 2005. Nos últimos anos de vigência do plano, a companhia previa um aumento do endividamento para a renovação de um ou dois navios em propriedade plena.

(61) As autoridades francesas forneceram igualmente um estudo de sensibilidade dos resultados previstos em relação às hipóteses de trabalho relativas ao tráfego nas diferentes linhas. Nesta base, as diferentes simulações mostram que, nos cenários considerados, a SNCM deveria regressar a uma situação de rendibilidade.

4.1.2. *Determinação do montante da recapitalização*

(62) O método utilizado pelas autoridades francesas ([61]) para determinar o montante da recapitalização consiste em calcular as necessidades de financiamento com base no rácio médio capitais próprios/ /capitais alheios de cinco companhias de navegação europeias em 2000. Apesar das disparidades nos balanços destas empresas, a média utilizada pelas autoridades francesas cifra-se em 79 %. As autoridades francesas sustentam que as projecções financeiras relativas ao período 2002-2007 conduzem a um rácio médio capitais próprios/capitais alheios de 77 %, com capitais próprios que ascenderiam a 169 milhões EUR em 2007. Tal nível de capitais próprios seria obtido graças a uma recapitalização de 76 milhões EUR e ao sucesso das acções previstas no plano de reestruturação.

4.2. **Medidas posteriores à recapitalização de 2002**

4.2.1. *Observações preliminares*

(63) A recapitalização e o plano de reestruturação de 2002 não trouxeram os resultados previstos e, a partir de 2004, a situação económica e financeira da SNCM degradou-se fortemente. Para esta degradação contribuíram tanto factores internos (conflitos sociais, realização insuficiente e tardia dos objectivos de produtividade, perda de quota de mercado) como externos à SNCM (menor atracção do destino Córsega, aquisição de quota de mercado pela CFF, erros de gestão por parte do Estado ([62]), bem como a subida do custo dos combustíveis.

(64) O resultado corrente da SNCM cifrou-se assim em -32,6 milhões EUR em 2004 e – 25,8 milhões EUR em 2005. O resultado líquido, por sua vez, foi de – 29,7 milhões EUR em 2004 e – 28,8 milhões EUR em 2005.

(65) A degradação da situação económica e financeira da SNCM levou as autoridades francesas a alienar mais activos do que previam o plano de reestruturação de 2002 e a decisão de 2003 e a procurar parceiros privados.

Quadro 2

Lista dos activos cedidos pela SNCM desde 2002 ([63])

	Produto líquido das cessões	Data
Cessões propostas na notificação de 2002 (em EUR)	25 165 000	
Aliso (em substituição do Asco, em conformidade com a decisão da Comissão de 8 de Setembro de 2004)	[…]	30/9/2004
Napoléon	[…]	6/5/2002
Monte Rotondo	[…]	31/7/2002
Liberté	[…]	27/1/2003
Conjunto imobiliário Schuman	[…]	20/1/2003
Cessões suplementares impostas pela Comissão na sua decisão de 9 de Julho de 2003 (em EUR)	5 022 600	
SCI Espace Schuman	[…]	24/6/2003
Southern Trader	[…]	22/7/2003
Someca	[…]	30/4/2004
Amadeus	[…]	12/10/2004
CCM	[…] ([1])	—

	Produto líquido das cessões	Data
Cessões suplementares efectuadas desde a decisão de Julho de 2003(em milhões EUR)	12,6	
Asco	[…]	24/5/2005
Sud Cargos	[…]	15/9/2005
Venda de apartamentos do parque imobiliário da SNCM (anteriormente ocupados por pessoal da SNCM)	[…]	Setembro 2003 a 2006
Total (em milhões EUR)	42,385	

([1]) […]

4.2.2. *Medidas posteriores à recapitalização de 2002*

(66) Na sequência de um processo de selecção aberto, transparente e não-discriminatório ([64]), o Estado, a BCP e a VT chegaram finalmente a acordo em 13 de Outubro de 2005, num contexto social e financeiro muito difícil. A VT é assim o operador industrial da SNCM (participação de 28 %), enquanto a BCP é o accionista de referência, com uma participação de 38 %. O Estado comprometeu-se, nomeadamente perante os assalariados, a permanecer accionista da companhia, com uma participação de 25 % ([65]). A BCP e a VT estabeleceram um plano de negócios para a SNCM, o qual foi comunicado à Comissão Europeia em 7 de Abril de 2006.

Teor do protocolo de acordo

(67) O protocolo de acordo, nos termos do qual 75 % do capital da SNCM são cedidos a privados, foi assinado pelas partes (BCP, VT e CGMF) em 16 de Maio de 2006.

(68) A secção II do protocolo prevê que a CGMF se comprometa a aprovar, subscrever e realizar integralmente um aumento de capital da SNCM num montante global de 142,5 milhões EUR.

(69) Na sequência do aumento de capital, está previsto que o capital social da SNCM seja reduzido, mediante a extinção de acções, para o mínimo legal estabelecido para as sociedades anónimas que não recorrem à poupança pública.

(70) Em complemento do aumento de capital, a CGMF compromete-se a pôr à disposição da SNCM, na forma de adiantamento em conta corrente, a soma de 38,5 milhões EUR. Este adiantamento, que ficará bloqueado (no banco CIC), destina-se a financiar a fracção de custo dita «da magnanimidade», que complementará as somas devidas em conformidade com as disposições legais e convencionais na eventualidade de os cessionários aplicarem um plano de redução dos efectivos ([66]). O pagamento das compensações adicionais às indemnizações recebidas em conformidade com as disposições legais e convencionais é feito numa base individual e nominativa, correspondendo aos assalariados que deixaram a empresa e cujo contrato de trabalho cessou.

(71) A secção III do protocolo de acordo prevê que, na sequência destas operações, a CGMF ceda aos cessionários privados as suas acções, que representam 75 % das acções que compõem o capital social da empresa e o […] destinado a financiar a parte do plano social que exorbita das obrigações convencionais e legais.

(72) A secção III do protocolo de acordo prevê igualmente a subscrição conjunta e concomitante, pelos cessionários e a CGMF, de acções novas num montante total de 35 milhões EUR e de um adiantamento em conta corrente de 8,75 milhões EUR da BCP/VT, disponibilizado à SNCM em função das suas necessidades de tesouraria. O parágrafo III.2.7 do protocolo prevê que o valor das acções da CGMF seja sempre igual ao seu valor nominal inicial, acrescido de […]% do seu valor nominal realizado, multiplicado por D/365, sendo D o número de dias desde a data de realização, deduzidas as quantias recebidas (e.g. dividendos). Estas modalidades não são aplicáveis em caso de processo de recuperação ou liquidação judicial da sociedade.

(73) O protocolo de acordo (secção III.5) comporta uma cláusula resolutiva da cessão da SNCM, que pode ser exercida concomitantemente pelos cessionários nas situações descritas a seguir, na medida em que estas tenham por efeito pôr em causa a credibilidade do seu plano de negócios e o regresso da sociedade a uma situação de viabilidade:

— não adjudicação do contrato de delegação de serviço público para os serviços marítimos destinados à Córsega no período que se inicia em 1 de Janeiro de 2007 […],

— decisões negativas da Comissão Europeia ou um acórdão do TPI ou do Tribunal de Justiça, designadamente rejeitando a operação ou impondo condições com incidências importantes no valor da sociedade, […].

(74) A secção VII do protocolo de acordo prevê que a CGMF assuma uma parte dos compromissos sociais da SNCM a título dos encargos com as mútuas dos seus reformados, num montante avaliado em 15,5 milhões EUR, a contar do dia da transferência da propriedade da empresa.

(75) As modalidades de governo da empresa são precisadas na secção IV do protocolo de acordo. Está previsto proceder à alteração do modo de gestão da SNCM, que será transformada em sociedade anónima com conselho de direcção e conselho fiscal. Este último será composto primeiramente por 10 e depois por 14 membros. A sua presidência será atribuída transitoriamente a um representante do Estado. Se a DSP for adjudicada à SNCM, o presidente do conselho fiscal será substituído por um representante da BCP. O conselho de direcção terá por função a gestão operacional da SNCM.

(76) Em 26 de Maio de 2006, o governo francês aprovou a cessão da SNCM, assim como as medidas supracitadas.

As medidas

(77) Visto o que precede, o protocolo de acordo contém três tipos de medidas estatais que devem ser examinadas à luz do regime comunitário dos auxílios estatais:

— a cessão de 100 % da SNCM a um preço negativo de 158 milhões EUR (injecção de capital de 142,5 milhões EUR e assunção das despesas com as mútuas num montante de 15,5 milhões EUR);

— o adiantamento em conta corrente pela CGMF, num montante de 38,5 milhões EUR, em favor do pessoal despedido da SNCM;

— o aumento de capital de 8,75 milhões EUR subscrito pela CGMF conjunta e concomitantemente com a injecção de 26,25 milhões EUR por parte da VT e da BCP.

5. ALCANCE DA PRESENTE DECISÃO

(78) A presente decisão final incide nas medidas executadas pela França em favor da SNCM desde 18 de Fevereiro de 2002, ou seja:

— a injecção de capital da CGMF na SNCM, num montante de 76 milhões EUR em 2002 (53,48 milhões dos quais a título de obrigações de serviço público e o saldo a título dos auxílios à reestruturação),

— o preço negativo de venda da SNCM pela CGMF, num montante de 158 milhões EUR,

— a injecção de 8,75 milhões EUR da CGMF,

— a assunção pela CGMF de certas medidas sociais complementares, num montante de 38,5 milhões EUR.

(79) A presente decisão não incide no exame das compensações financeiras recebidas ou a receber pela SNCM a título das obrigações de serviço público no período 2007-2013, as quais são objecto de um procedimento distinto.

6. MOTIVOS QUE CONDUZIRAM À ADOPÇÃO DAS DECISÕES DA COMISSÃO DE 2002 E 2006

6.1. Procedimento formal de investigação de 2002

(80) Na sua decisão de iniciar o procedimento de investigação, de 19 de Agosto de 2002, a Comissão, reconhecendo embora o carácter de empresa em dificuldade da SNCM, exprimiu as suas dúvidas quanto à compatibilidade da medida notificada com os critérios constantes do ponto 3.2.2 das orientações de 1999 em vigor na época.

(81) A Comissão exprimiu um conjunto de dúvidas quanto ao plano de reestruturação, tendo em conta a ausência de uma análise das causas das perdas da empresa. Em especial, a Comissão questionou a relação entre as perdas e as obrigações de serviço público, o impacto da política de aquisição de navios da SNCM nas suas contas de resultados e as medidas previstas para aumentar a produtividade da empresa.

(82) A Comissão assinalou ainda certas lacunas do plano de reestruturação, nomeadamente a falta de medidas concretas para reduzir o montante dos consumos intermédios e a ausência de indicações quanto à futura política tarifária da SNCM.

(83) A Comissão interrogou-se igualmente sobre a pertinência do método de cálculo utilizado pelas autoridades francesas para determinar o montante da recapitalização e sobre algumas das hipóteses utilizadas nas simulações financeiras.

6.2. Alargamento do procedimento formal de investigação de 2006

(84) Mediante a decisão de 13 de Setembro de 2006, a Comissão decidiu alargar às medidas previstas no quadro da cessão da SNCM ao sector privado o procedimento formal de investigação de 2002.

(85) Em primeiro lugar, tendo em conta o pedido das autoridades francesas de 7 de Abril de 2006 (ver ponto 17), de que parte do montante da injecção de capital de 2002 fosse avaliada à luz da jurisprudência *Altmark*, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao respeito das condições (em especial, a segunda e a quarta) colocadas pelo juiz comunitário no referido acórdão ([67]).

(86) Na hipótese de este montante ser qualificado como auxílio compatível nos termos do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE, a Comissão considerou, na sua decisão de 2006, que o novo montante de auxílio a avaliar à luz das orientações relativas aos auxílios à reestruturação seria de 15,81 milhões EUR. Na medida em que o montante de auxílio à reestruturação seria sensivelmente inferior ao notificado em 2002 e aprovado em 2003, a Comissão exprimiu dúvidas quanto à oportunidade de manter o conjunto das contrapartidas impostas à SNCM pela decisão de 2003.

(87) A Comissão exprimiu igualmente as suas dúvidas quanto ao respeito das condições impostas pela decisão de 2003, ou seja, o princípio de *price leadership* e o número de rotações no tráfego com a Córsega.

(88) Relativamente ao preço de cessão negativo da SNCM, a Comissão exprimiu dúvidas a respeito da conformidade da recapitalização pelo Estado, previamente à cessão da SNCM, com o princípio do investidor privado em economia de mercado, e em especial a respeito da validade do cálculo dos custos que o Estado accionista seria obrigado a pagar em caso de liquidação da SNCM.

(89) A Comissão pôs em dúvida o facto de as medidas financeiras se justificarem nos termos das orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação.

(90) Exprimiu ainda as suas dúvidas quanto à segunda recapitalização, de 8,75 milhões EUR, no que toca ao respeito dos princípios de concomitância entre o investimento privado e público e a igualdade das condições de subscrição na acepção da jurisprudência.

(91) Por último, a Comissão exprimiu dúvidas quanto ao facto de as medidas sociais complementares, no montante de 38,5 milhões EUR de auxílios sociais, não constituirem uma vantagem indirecta da empresa. Sublinhou igualmente o risco de contradição existente em considerar as indemnizações complementares por despedimento parte dos riscos que um investidor prudente suportaria.

7. **POSIÇÃO DAS AUTORIDADES FRANCESAS**

7.1. **Quanto à recapitalização de 2002**

7.1.1. *Quanto ao montante de 53,48 milhões EUR face à jurisprudência Altmark*

7.1.1.1. Respeito dos quatro critérios Altmark

(92) Na sua correspondência de 7 de Abril de 2006, bem como nas observações apresentadas na sequência da decisão de 2006, as autoridades francesas convidam a Comissão a constatar que, devido à sua natureza de «compensação de serviço público» para o período de 1991-2001, parte do aumento de capital de 2002, a saber, 53,48 milhões EUR, não constitui auxílio estatal à luz da jurisprudência *Altmark*, considerando que os quatro critérios estabelecidos pela referida jurisprudência estão preenchidas no caso vertente.

(93) No que se refere concretamente ao segundo critério Altmark, as autoridades francesas sublinham que, nos termos do acórdão *Altmark*, só os parâmetros de cálculo devem ser fixados de antemão de maneira objectiva e transparente. Ora, precisam as autoridades francesas que, no caso vertente, o montante de 53,48 milhões EUR foi pago em Novembro de 2003 com base em parâmetros de cálculo fixados de antemão no período em causa (1991-2001) ([68]).

(94) Portanto, de acordo com as autoridades francesas, o facto de o pagamento da diferença decorrente da subcompensação intervir *a posteriori* não põe em causa a sua conclusão de que os parâmetros de cálculo com base nos quais se calculou a compensação de 53,48 milhões EUR estavam claramente estabelecidos de maneira objectiva e transparente, previamente à execução das missões de serviço público.

(95) Quanto ao quarto critério Altmark, as autoridades francesas consideram que este visa as características de uma empresa encarregada de uma missão de serviço público e que corresponde à qualidade de um bom gestor médio, mas não faz, em contrapartida, referência a nenhuma exigência de rendibilidade mínima ou média da empresa em causa.

(96) A este respeito, as autoridades francesas consideram que a SNCM pode beneficiar de uma «presunção de boa gestão» no período de 1991-2001 e que não se poderá formular nenhuma «presunção de má gestão» contra ela apenas por causa das perdas financeiras sofridas durante o período 1991-2001. De acordo com as autoridades francesas, as perdas da SNCM não deveriam imputar-se a má gestão, mas sim à rigidez das convenções celebradas em 1991 e 1996, bem como à perturbação brusca do mercado histórico desta companhia decorrente da passagem de uma situação de monopólio a uma situação de forte concorrência. Por conseguinte, a SNCM ter-se-ia comportado como uma empresa razoavelmente bem gerida.

(97) As autoridades francesas sublinham que o operador público era a única empresa capaz de assumir estas obrigações, em termos de regularidade anual e frequência do serviço, e isto apesar da entrada no mercado, em 1996, de um operador privado, que explorava apenas certas linhas e unicamente durante a época alta. De resto, não existiria *stricto sensu* empresa cujos custos pudessem servir de referência para determinar se o nível da compensação atribuída à SNCM excedia ou não os custos necessariamente causados pela execução das obrigações de serviço público. Seria por conseguinte delicado, de acordo com as autoridades francesas, comparar a estrutura de custos da SNCM com a de outras companhias de navegação, tendo em conta a especificidade da actividade desta empresa e do mercado em que opera.

(98) Apesar da impossibilidade prática de encontrar uma empresa que pudesse servir de referência para este período, as autoridades francesas consideram ter-se esforçado por fornecer, nos contactos com a Comissão em 2005 e 2006, elementos objectivos e justificáveis que permitiriam estabelecer o carácter de «empresa média, bem gerida e adequadamente equipada» da SNCM e constatar que o quarto critério estabelecido pelo acórdão *Altmark* está preenchido ([69]).

(99) As autoridades francesas consideram, além disso, que uma comparação fundada nos elementos disponíveis relativos à estrutura de custos da CFF e da SNCM não contradiria a presunção de boa gestão da SNCM, sobretudo porque tais elementos não permitem que se entre em linha de conta com uma parte não desprezável dos custos da actividade de serviço público, respeitante ao transporte de mercadorias.

(100) Além disso, as autoridades francesas afirmam que, num caso como o presente, é admissível considerar que a jurisprudência que conduziu ao acórdão *Altmark* (nomeadamente o acórdão *Ferring*) se deve entender como uma verificação da simples ausência de sobrecompensação. A esse respeito, as autoridades francesas alegam que as subvenções concedidas não excederam os custos efectivamente suportados pela SNCM devido às obrigações de serviço público a seu cargo, conforme assinalou a Comissão na decisão de 30 de Outubro de 2001 ([70]).

(101) Finalmente, as autoridades francesas afirmam que o facto de a jurisprudência *Altmark* se aplicar à convenção de DSP de 2002-2006 deveria contribuir para eliminar as dúvidas quanto à aplicabilidade desta jurisprudência à compensação de despesas de serviço público relativas ao período 1991-2001. Com efeito, de acordo com as autoridades francesas, as compensações atribuídas entre 1991 e 2001 e entre 2002 e 2006 teriam a mesma natureza, na medida em que os parâmetros da sua definição, a saber, exigências de serviço público onerosas, a presença de uma única empresa em condições de as assumir e um sistema de tomada em consideração dos custos de exploração, são idênticos.

(102) Em conclusão, as autoridades francesas consideram que a existência das obrigações de serviço público, combinada com a ausência de sobrecompensação no período 1991-2001, confirma o respeito dos quatro critérios Altmark.

7.1.1.2. Compatibilidade do montante de 53,48 milhões EUR à luz do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE

(103) Ainda que a Comissão devesse concluir que esta intervenção constitui um auxílio estatal na acepção n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, as autoridades francesas consideram que esta medida autónoma e independente do plano de reestruturação de 2002 é compatível à luz do n.º 2 do artigo 86.º, base de compatibilidade esta não contestada pelo TPI no seu acórdão de 2005.

(104) As autoridades francesas insistem no facto de, neste caso, o montante em causa constituir uma medida de auxílio que não deveria ser apreciada à luz das orientações de 1999 ou 2004 relativas aos auxílios à reestruturação nem tida em consideração para efeitos da apreciação das condições impostas no plano de 2002. Com efeito, de acordo com as autoridades francesas, as orientações de 2004 relativas aos auxílios à reestruturação (ponto 68) não justificariam a integração do montante de 53,48 milhões EUR nos auxílios à reestruturação.

(105) A esse respeito, as autoridades francesas afirmam que o montante de 53,48 milhões EUR, que cobre a compensação pelas despesas incorridas com o serviço público no período 1991-2001, não constitui um auxílio concedido durante a reestruturação, trate-se do plano de reestruturação notificado em 2002 ou da sua actualização, mas uma medida que precede os planos de reestruturação em questão. Além disso, alegam as autoridades francesas que uma medida destinada à compensação pelas despesas suportadas pelas empresas com as obrigações de serviço público de que estão incumbidas não tem a natureza de auxílio à reestruturação, na acepção das orientações.

(106) As autoridades francesas consideram que, embora este montante tenha sido notificado no âmbito de uma injecção financeira global a título de auxílio à reestruturação, as qualificações adoptadas pelos Estados-Membros não vinculam a Comissão, a quem, pelo contrário, compete requalificar uma medida como auxílio estatal (ou não), se for caso disso, ainda que o Estado-Membro não a tenha apresentado nessa qualidade.

7.1.2. *Quanto ao saldo notificado a título dos auxílios à reestruturação*

(107) Visto o que precede, as autoridades francesas consideram que, quer o montante de 53,48 milhões EUR seja declarado isento de elementos de auxílio ou qualificado como auxílio compatível à luz n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE, o montante a considerar auxílio à reestruturação ao abrigo da notificação de 2002 ascenderia, não a 76 milhões EUR, mas a 15,81 milhões EUR.

7.2. **Quanto às medidas posteriores à recapitalização de 2002**

(108) As autoridades francesas recordam, a título preliminar, que a gravidade dos movimentos sociais de 2004/2005 e a deterioração da situação económica e financeira da SNCM levaram o Estado accionista a lançar, em Janeiro de 2005, um processo de selecção de investidores privados e a aplicar medidas de emergência (nomeadamente a alienação do *Asco* e a participação na Sud-Cargos ([71]).

7.2.1. *Quanto ao preço de cessão negativo da SNCM*

(109) Em conformidade com a jurisprudência comunitária na matéria, as autoridades francesas convidam a Comissão a considerar que o preço negativo de cessão da SNCM – 158 milhões EUR – não configura uma medida que se possa qualificar como auxílio na acepção do n.º 1 do 87.º do Tratado CE, na medida em que o Estado francês se teria comportado como um investidor privado em economia de mercado.

(110) A título preliminar, as autoridades francesas assinalam que o preço final de 158 milhões EUR, que é inferior ao preço negativo proposto inicialmente pelos cessionários na sequência da auditoria feita à SNCM, é resultado de uma negociação de transferência de controlo efectuada por processo concorrencial aberto, transparente e não-discriminatório, pelo que constitui efectivamente um preço de mercado.

(111) As autoridades francesas consideram o preço de cessão um preço de mercado, na medida em que, na procura de um parceiro privado para a SNCM, se seguiu um processo concorrencial aberto, transparente e não-discriminatório, que se concluiu com a selecção da melhor proposta.

(112) Segundo as autoridades francesas, a cessão pelo preço negativo de 158 milhões EUR teria tido lugar nas condições mais vantajosas para o Estado, em conformidade com a jurisprudência comunitária e as práticas decisórias da Comissão, e não conteria, por conseguinte, nenhum elemento de auxílio. Consideram, com efeito, que esse preço negativo é inferior ao custo que o Estado teria de suportar em caso de liquidação da empresa.

(113) Esta conclusão impor-se-ia quer aplicando a abordagem decorrente da jurisprudência do Tribunal de Justiça [a jurisprudência *Gröditzer* ([72])] quer aplicando a abordagem assente na análise dos custos efectivos de liquidação da SNCM [decisão ABX ([73])].

(114) No caso do primeiro método, baseado na jurisprudência *Gröditzer*, as autoridades francesas alegam que este acórdão confirmaria a apreciação da Comissão, na sua decisão de 8 de Julho de 1999, de que «*apenas o valor de liquidação dos activos […] deve ser considerado como custo de liquidação*» ([74]).

(115) A esse respeito, os relatórios CGMF ([75]) e Oddo-Hastings ([76]) estimam o valor de liquidação dos activos num mínimo de […] milhões EUR a 30 de Setembro de 2005 ([77]).

(116) Por conseguinte, na medida em que o Estado, enquanto proprietário accionista de uma sociedade, só é responsável pelas dívidas desta até ao valor de liquidação dos seus activos [jurisprudência *Hytasa* ([78])], as autoridades francesas afirmam que o valor de liquidação dos activos da companhia, estimado no mínimo em […] milhões EUR, é claramente superior ao preço negativo de cessão de 158 milhões EUR.

(117) Relativamente ao segundo método, as autoridades francesas assinalam que o mesmo decorre da decisão da Comissão relativa ao auxílio estatal concedido pela Bélgica à ABX Logistics, na qual a Comissão analisou um preço de cessão negativo, que revestia, como no caso vertente, o carácter de preço de mercado, comparando-o com os custos que o Estado accionista teria efectivamente suportado no quadro de uma liquidação amigável ou judicial, avaliados por um terceiro independente. Segundo as autoridades francesas, a Comissão reconhece nessa decisão a validade de um conjunto de custos, resultantes de uma eventual acção para liquidação do passivo intentada pelos credores ou incorridos pelos outros ramos do grupo por força da eventual liquidação da filial deste.

(118) Com base nos relatórios CGMF e Oddo-Hastings supramencionaddos, as autoridades francesas consideram que o conjunto dos custos reais que a República Francesa teria de suportar, enquanto accionista, se cifraria entre […] e […] milhões EUR a 30 de Setembro de 2005.

(119) Este método tem em conta, nomeadamente, o risco de que o Estado francês fosse chamado a liquidar o passivo caso um tribunal o considerasse dirigente de facto da SNCM. As autoridades francesas consideram que não se pode excluir o risco de acção judicial para liquidação do passivo, particularmente à luz do precedente criado pela Cour de Cassation em França ([79]). Assim, em vários ofícios à Comissão, as autoridades francesas argumentaram que a hipótese de um juiz nacional condenar o Estado a liquidar o passivo da empresa que dirige constituía um cenário mais que plausível e teria portanto de ser considerada no cálculo do custo efectivo da liquidação eventual da SNCM.

(120) A 30 de Setembro de 2005, o valor residual dos activos da SNCM ([…] milhões EUR) ascenderia, após pagamento das dívidas privilegiadas, a […] milhões EUR. Os outros elementos de custo tidos em conta numa eventual acção contra o Estado para liquidação do passivo compreendem, nomeadamente, os custos de rescisão dos principais contratos de exploração e dos contratos de locação financeira de navios e o pagamento das dívidas quirografárias, conduzindo a uma insuficiência do activo da ordem de […] milhões EUR. As autoridades francesas consideram que o Estado teria sido condenado a assumir entre […] e […]% deste montante.

(121) As autoridades francesas consideram ainda que, devido à sua relação de dependência com a SNCM, e segundo outra jurisprudência francesa ([80]), a liquidação da empresa teria podido levar o juiz a ordenar a indemnização dos assalariados por perdas e danos. As autoridades francesas consideram altamente provável, à luz da referida jurisprudência, que o juiz fixasse o montante das indemnizações complementares com base nas que teriam sido pagas no quadro de um plano social apresentado anteriormente à liquidação.

(122) Aplicando a jurisprudência *Aspocomp* ao caso em apreço, as autoridades francesas consideram que o Estado seria obrigado a pagar indemnizações complementares por despedimento num montante total entre […] e […] milhões EUR, o que conduziria *in fine* a um custo total de liquidação, a cargo do Estado, compreendido entre […] e […] milhões EUR.

(123) No quadro desta abordagem, a análise dos custos efectivos que ficariam a cargo do Estado accionista demonstra que o custo suportado pelo Estado com a venda da SNCM a um preço negativo de 158 milhões EUR é inferior ao custo efectivo que teria de suportar em caso de liquidação judicial da empresa.

(124) Em conclusão, na opinião das autoridades francesas este montante não poderá ser considerado auxílio estatal.

7.2.2. *Quanto à injecção conjunta de capital pelos accionistas*

(125) As autoridades francesas consideram que, através desta participação, o Estado se comportou como um investidor prudente, já que, por um lado, interveio de forma concomitante e minoritária a par da BCP e da VT e que, por outro lado, essa participação beneficia de uma remuneração à taxa fixa de […]% ao ano, o que liberta o Estado do risco ligado à execução do plano de negócios. Com efeito, a França alega que esta taxa de remuneração é muito satisfatória para um investidor privado ([81]). Precisam, contudo, que nenhuma remuneração seria devida em caso de recuperação ou liquidação judicial da SNCM ou de exercício da cláusula resolutiva pelos cessionários.

7.2.3. *Quanto às medidas sociais complementares (auxílios sociais)*

(126) As autoridades francesas consideram, invocando a prática decisória da Comissão, nomeadamente no *dossier* SFP – *Société Française de Production* ([82]), que este financiamento constitui auxílio social, que não beneficia a empresa. Portanto, a aplicação, graças a fundos públicos, de medidas sociais complementares em benefício das pessoas despedidas, sem que estas medidas exonerem o empregador dos seus encargos normais, inscrever-se-ia no quadro da política social dos Estados-Membros e não constituiria auxílio estatal.

7.2.4. *Conclusão*

(127) Caso a Comissão devesse, ainda assim, considerar auxílio estatal a totalidade ou parte das novas medidas, as autoridades francesas chamam a atenção da Comissão para o facto de que essas medidas, ao assegurarem o regresso da SNCM a uma situação de viabilidade, permitiriam a manutenção do jogo da concorrência nos mercados em causa, nomeadamente o mercado do serviço da Córsega. Este elemento constitui, segundo as autoridades francesas, um dos princípios das orientações no que respeita aos auxílios de emergência a uma empresa em dificuldade, conforme recordaram a Comissão, no presente *dossier* (ponto 283 da decisão anulada), e o TPI, no acórdão de 15 de Junho 2005. Em especial, este último teria recordado que a Comissão podia considerar, no exercício do seu amplo poder de apreciação, que a presença de uma empresa era necessária para evitar a emergência de uma estrutura oligopolística reforçada nos mercados em causa.

(128) No que respeita à determinação das contrapartidas eventuais a impor à SNCM, as autoridades francesas sugerem que a Comissão tenha em conta a estrutura de mercado. Assim, uma redução da capacidade da SNCM tenderia a reforçar a posição agora dominante da CFF no mercado do serviço da Córsega ([83]).

(129) De acordo com as autoridades francesas, o plano de reestruturação, na sua versão actualizada, estaria em conformidade com os critérios de compatibilidade enunciados pela Comissão nas orientações de 1999 e 2004. O conjunto das medidas expostas no contexto da privatização da SNCM permitiria igualmente o restabelecimento, a partir do final de 2009, da viabilidade a longo prazo da SNCM e limitar-se-ia ao mínimo necessário para este regresso à viabilidade.

7.3. **Quanto ao levantamento das restrições impostas pela decisão de 2003 anulada**

(130) As autoridades francesas recordam, por um lado, que as condições impostas pela decisão de 2003 foram todas aplicadas no período 2003-2006 e respeitadas. Consideram, por outro lado, que essas condições deixaram de ser necessárias para prevenir distorções da concorrência e que a sua manutenção seria contrária ao princípio da proporcionalidade, tendo em conta a limitação do montante dos auxílios à reestruturação, agora reduzido a 15,81 milhões EUR. Consideram, em especial, que se deveriam suprimir as condições ainda susceptíveis de se aplicarem, a saber, as relativas à proibição de modernizar a frota da SNCM, ao respeito do princípio de *price leadership* em matéria tarifária e à manutenção de um certo número de frequências.

8. **OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

8.1. **Quanto à decisão de 2002 de iniciar o procedimento formal de investigação**

8.1.1. *Observações da Corsica Ferries (CFF)*

(131) Contestando primeiramente que a SNCM seja uma empresa em dificuldade, na acepção das orientações ([84]), a CFF interroga-se sobre a capacidade da SNCM para se tornar rentável nas suas linhas não subvencionadas. Constata ainda que, contrariamente ao que era anunciado no plano de reestruturação ([85]), Livorno continuava a ser servida.

(132) Sobre a questão da redução dos custos, a CFF lamenta não ter acesso a certos elementos do plano de reestruturação, a respeito do qual os seus representantes emitiram críticas ([86]).

(133) Na opinião da CFF, o cálculo das autoridades francesas que conduziu ao montante de 76 milhões EURé fictício ([87]), enquanto o rácio capitais próprios/capitais alheios de 79 %, estabelecido pelas autoridades francesas, lhe parece exagerado ([88]). No que se refere às participações da SNCM, a CFF nota que algumas das filiais não são úteis às actividades da companhia de navegação ([89]).

(134) Em conclusão, segundo a CFF, o projecto de auxílio destina-se a contornar o regulamento da cabotagem e a esvaziar de sentido o concurso lançado para o serviço da Córsega a partir de Marselha. A CFF insiste em que o auxílio projectado não deveria conduzir a uma oferta comercial mais agressiva por parte da SNCM. Sugere que o auxílio à reestruturação apenas seja concedido em 2007 e só se a SNCM perdesse o concurso em 2006, único cenário, em seu entender, que poria verdadeiramente a companhia de navegação pública em dificuldade.

8.1.2. *Observações do grupo Stef-TFE* ([90])

(135) Na opinião do grupo *Stef-TFE,* as participações da SNCM na CMN devem ser analisadas como activos meramente financeiros. Segundo o grupo, a CMN e a SNCM são independentes e estão em concorrência em linhas distintas das linhas à partida de Marselha, ainda que ambas sejam co-contratantes no âmbito do contrato de delegação de serviço público.

(136) A carta indica que o grupo se comprometeria «a adquirir, no todo ou em parte, e preferivelmente a totalidade, das participações da SNCM na CMN», cujo valor estima situar-se entre 15 e 17 milhões EUR, se a Comissão considerasse, nas condições que viesse a impor na sua decisão final, que «tal cessão é necessária ao bom equilíbrio do plano de reestruturação».

8.1.3. *Observações de representantes locais e regionais*

(137) O presidente da Câmara de Marselha, o presidente do Conselho Geral de *Bouches-du-Rhône* e o presidente do Conselho Regional da *Provence-Alpes-Côte d'Azur* sublinham a importância económica da SNCM na economia regional.

(138) O presidente do Conselho Regional *Provence-Alpes-Côte d'Azur* acrescenta que lhe pareciam reunidas as condições para que o plano de reestruturação da SNCM garanta a viabilidade da empresa.

(139) O presidente do Conselho Executivo da Assembleia da Córsega transmitiu uma deliberação da referida assembleia, de 18 de Dezembro de 2002, que dava «parecer favorável» ao projecto de recapitalização da SNCM.

8.1.4. *Observações do Office des Transports da Córsega*

(140) O *Office des Transports* da Córsega (OTC) ([91]) sublinha que ao concurso lançado para o contrato de delegação de serviço público foi apresentada uma única proposta, a do agrupamento CMN e SNCM. Preocupada em garantir um serviço fiável de qualidade, a Collectivité Territoriale de Corse incluiu, no seu contrato, mecanismos financeiros de compensação ou de correcção em função da eficiência e da fiabilidade dos serviços. Recorda, por último, que a Collectivité Territoriale de Corse teve em conta a evolução da oferta, desde 1996, nos serviços à partida dos portos da França continental, a fim de restringir as obrigações de serviço público exclusivamente aos serviços à partida de Marselha.

(141) O OTC indica igualmente que, sendo a SNCM a única companhia actualmente capaz de assumir as exigências do contrato no que diz respeito ao tráfego de passageiros, o seu desaparecimento «acarretaria imediatamente uma redução importante dos serviços». Recorda, além disso, o peso da SNCM na economia da Córsega.

8.2. **Quanto à decisão de alargamento do procedimento de 2006**

8.2.1. *Observações da Corsica Ferries (CFF)*

(142) A CFF sublinha a importância dos montantes financeiros em questão, a sua desproporção em relação ao volume de negócios da SNCM e o facto de terem sido atribuídos à SNCM antes de a Comissão se pronunciar sobre a sua qualificação a título do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

(143) Chama também a atenção da Comissão para o facto de o apoio do Estado francês à SNCM revestir um carácter estratégico para o desenvolvimento da CFF. Estas medidas não autorizadas permitiriam à SNCM aplicar uma política tarifária muito agressiva nas linhas em que a CFF opera desde há 10 anos e em que, pela primeira vez desde a sua implantação, estaria a perder quota de mercado.

(144) A CFF considera que há vias alternativas à presença da SNCM em todas as linhas em causa, DSP e não-DSP, que teriam numerosas vantagens tanto para a SNCM como para a concorrência em geral. Relativamente à DSP ([92]), a CFF considera que a SNCM deveria reduzir a sua oferta nos serviços operados no âmbito da delegação, a fim de evitar abusos da sua posição dominante neste mercado e novos investimentos e a fim de instaurar um plano social limitado a 120 postos de trabalho sazonais sem ter de suprimir contratos de duração indeterminada, mais onerosos. No que se refere às linhas não-DSP, a CFF sugere o abate de um navio sazonal pela SNCM.

8.2.1.1. Quanto à recapitalização de 2002

(145) Relativamente ao montante de 53,48 milhões EUR, a CFF interroga-se sobre uma eventual dupla contagem no cálculo da compensação de 787 milhões EUR autorizada pela decisão da Comissão de 2001.

(146) A CFF considera que, apesar de a jurisprudência *Altmark* ser posterior à assinatura da DSP, as compensações pagas no âmbito desta devem ser examinadas à luz dos critérios estabelecidos pela referida jurisprudência. Sobre esta questão, a CFF considera que, com excepção do primeiro, os critérios Altmark não estão preenchidos.

(147) No que se refere em especial ao quarto critério Altmark, a CFF compartilha das dúvidas da Comissão quanto a se poder considerar a SNCM uma empresa bem gerida e adequadamente equipada. A esse respeito, a CFF chama a atenção da Comissão para o facto de que quase 50 % das perdas da SNCM teriam ocorrido nos anos 2000 e 2001, o que levaria a pensar que não seriam exclusivamente imputáveis às obrigações de serviço público.

(148) Quanto à possibilidade de apreciar este montante à luz do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE, a CFF considera que o TPI teria convidado a Comissão a uma apreciação que se limitasse à qualificação deste montante como auxílio e não à sua justificação ao abrigo do referido artigo. A Comissão estaria obrigada a verificar se de tal montante não era excessivo em relação aos custos adicionais gerados pelas obrigações de serviço público.

8.2.1.2. Quanto às medidas posteriores à recapitalização de 2002

(149) Relativamente ao processo concorrencial para cessão da companhia, a CFF considera que o mesmo não foi completamente transparente, na medida em que a empresa seleccionada, a BCP, já não dirige as operações da SNCM, tendo cedido o seu lugar ao grupo VT. Além disso, tendo as condições financeiras evoluído num sentido muito mais favorável aos adquirentes, a CFF interroga-se sobre o princípio da igualdade de tratamento dos investidores que deveria ter presidido ao conjunto da operação.

(150) No que respeita ao preço de cessão negativo de 158 milhões EUR, a CFF duvida da aplicação, no caso em apreço, do critério do investidor prudente em economia de mercado. Por um lado, a CFF questiona que se possa considerar ter a operação em causa sido conduzida pelo Estado paralelamente a uma intervenção significativa e concomitante dos operadores privados em condições comparáveis, quando o Estado recapitalizou a companhia antes da recapitalização conjunta dos accionistas e do novo plano de reestruturação. Considera, por outro lado, que, face às graves condições financeiras da SNCM, um investidor prudente teria intervindo mais cedo para não deixar depreciar o seu investimento ([93]).

(151) Na opinião da CFF, a referência ao caso «ABX Logistics» não é pertinente. A CFF assinala que, além de as circunstâncias desse caso não se equipararem às do caso em apreço, houve uma contribuição significativa do beneficiário dos auxílios, o que manifestamente não era o caso da SNCM. Além disso, a decisão de 2006 da Comissão não teria tido em conta os custos associados ao risco de acções judiciais em caso de liquidação da empresa. Sobre esta questão, a CFF considera que a jurisprudência nacional invocada pelas autoridades francesas a fim de justificar os custos associados à eventual liquidação da SNCM não é aplicável no caso vertente ([94]).

(152) A CFF considera que, da aplicação da jurisprudência comunitária «Gröditzer» e «Hytasa» ao caso em apreço, apenas poderia resultar a conclusão de que o Estado não se comportara como um investidor privado, de acordo com a referida jurisprudência, na medida em que a injecção de capital do Estado estava vinculada à venda de 75 % da sua participação na SNCM, diminuindo na mesma proporção as perspectivas de retorno.

(153) Finalmente, a CFF considera que a comparação entre os custos de liquidação e os custos de recapitalização deveria ter em conta o valor dos activos, que, nos dois casos, é transferido para o adquirente. Na estimativa da CFF, o valor dos activos cedidos aos cessionários oscilaria entre 640 milhões EURe 755 milhões EUR ([95]), tendo em conta o valor de mercado da frota utilizada pela SNCM, que a CFF avalia entre 644 e 664 milhões EUR em Agosto de 2006.

(154) Relativamente à apreciação das medidas posteriores à recapitalização de 2002 como auxílios à reestruturação, a CFF considera que, embora no período anterior à primeira recapitalização de 142,5 milhões EUR, a SNCM preenchesse as condições para ser considerada empresa em dificuldade estabelecidas nas orientações de 2004, tal classificação seria bastante questionável no período que precede o segundo aumento de capital de 8,75 milhões EUR, na medida em que os capitais próprios da empresa foram reconstituídos.

(155) No que respeita à viabilidade da empresa, a CFF assinala que a cessão da SNCM é apenas parcial e não é irrevogável, tendo em conta as cláusulas resolutivas negociadas com os cessionários. Estes elementos constituem factores importantes de incerteza quanto à vontade e capacidade dos cessionários de recuperarem a SNCM, hipotecando por conseguinte as perspectivas de viabilidade duradoura da empresa. A CFF indica ainda que, contrariamente ao que exigem as orientações de 2004, as autoridades francesas não consideraram o abandono das actividades que continuariam a ser estruturalmente deficitárias mesmo após a reestruturação ([96]). Mostra-se também céptica quanto ao plano de redução dos custos, na medida em que a frota da SNCM teria crescido ([97]), e ao plano de redução dos efectivos, nomeadamente face ao malogro do plano social de 2002.

(156) A CFF duvida que os novos auxílios se limitem ao mínimo, dado, por um lado, a falta de clareza quanto ao que cobrem os custos sociais e, por outro lado, o teor da acta da Assembleia Geral da SNCM de 28 de Abril de 2006, da qual ressaltaria que parte desses auxílios serviu para cobrir as perdas de exploração da companhia em 2006 e 2007. A CFF considera igualmente que os cessionários da SNCM não contribuem de forma substancial para a reestruturação da empresa.

(157) A fim de prevenir distorções indevidas da concorrência, a CFF considera necessário reconduzir e delimitar as contrapartidas impostas à SNCM em 2003, bem como estabelecer novas contrapartidas que incidam na redução da presença da SNCM no mercado ([98]). Considera ainda que parte das medidas impostas à SNCM pela decisão de 2003 não foi respeitada ([99]).

(158) No que respeita à natureza da segunda recapitalização no valor de 8,75 milhões EUR, a CFF considera que, para além da concomitância do investimento público e privado, a intervenção privada deve ser significativa e realizar-se em condições comparáveis, de modo a validar a intervenção do Estado. No caso vertente, estas duas condições não estariam preenchidas. Por um lado, a participação dos cessionários, estritamente ligada ao primeiro aumento de capital de 142,5 milhões EUR, não seria significativa. Por outro lado, a intervenção dos cessionários não se teria efectuado em condições comparáveis às do Estado, nomeadamente devido às cláusulas resolutivas e à esperada rendibilidade da participação minoritária da CGMF.

(159) Relativamente às medidas sociais no valor de 38,5 milhões EUR, a CFF contesta que este montante se possa classificar de auxílios sociais. Segundo a CFF, se é verdade que beneficiam directamente os trabalhadores da SNCM, estas medidas podem também ter efeitos positivos indirectos na SNCM, nomeadamente em termos de apaziguamento do clima social.

8.2.2. *Observações da STIM d'Orbigny (Grupo Stef-TFE)*

8.2.2.1. Quanto à recapitalização de 2002

(160) A STIM assinala que, com o pagamento de um montante de 53,48 milhões EUR a título de compensações de serviço público, o Estado teria compensado duas vezes a SNCM pelas mesmas obrigações de serviço público. Considera, além disso, que este pagamento não preenche os critérios estabelecidos pela jurisprudência *Altmark*.

(161) Em relação concretamente ao segundo e quarto critérios Altmark, a STIM contesta, por um lado, a existência de parâmetros estabelecidos previamente de maneira objectiva e transparente e, por outro lado, a comparabilidade dos rácios da SNCM e da CMN no período 1991-2001 ([100]), e considera, a este respeito, que os dados fornecidos à Comissão eram manifestamente tendenciosos ([101]).

8.2.2.2. Quanto às medidas posteriores à recapitalização de 2002

(162) Relativamente ao preço de cessão negativo de 158 milhões EUR, a STIM não o considera um preço de mercado resultante de um processo de concurso aberto e não-discriminatória, visto a recapitalização se ter efectuado em condições diferentes das que normalmente nortearia um investidor privado. A STIM considera, com efeito, que o activo líquido contabilístico reavaliado permitiria, na pior das hipóteses, uma liquidação sem custos para o Estado, ou mesmo com uma mais-valia, que o preço de cessão é irrisório face ao valor da empresa (estimado pela STIM em 350 milhões EUR) e que o auxílio é desproporcionado em relação às necessidades da empresa.

(163) A STIM chama igualmente a atenção da Comissão para a exorbitância da cláusula resolutiva da transferência ao sector privado.

(164) Por último, a STIM contesta a justificação da venda a um preço negativo, assente na hipótese de uma liquidação socialmente difícil, que se afigura pouco realista.

(165) No que respeita à segunda recapitalização no valor de 8,75 milhões, a STIM considera que esta injecção de capital não respeita o princípio do investidor privado em economia de mercado, dada a insuficiência das garantias de rendibilidade. A STIM contesta o argumento da concomitância do investimento privado e público esgrimido para retirar a esta injecção a qualidade de auxílio estatal. Mesmo admitindo a validade do argumento, tal concomitância constituiria apenas um indício e não, por si só, um critério de qualificação ([102]). A STIM afirma, por último, que esta injecção de capital constituiria uma garantia, dada aos cessionários pelo governo francês, de que a SNCM seria efectivamente adjudicatária da DSP para o serviço da Córsega.

(166) Relativamente ao montante de 38,5 milhões EUR de auxílios sociais, a STIM considera que se destina na realidade a dar à SNCM os meios necessários para respeitar certos elementos essenciais do plano de recuperação apresentado à Comissão que não foram implementados, nomeadamente a redução dos efectivos.

8.2.2.3. Quanto à compatibilidade com as orientações de 2004

(167) No entender da STIM, os auxílios recebidos pela SNCM não se limitam ao mínimo. A contribuição da SNCM e dos cessionários para o plano de reestruturação seria insuficiente à luz das condições impostas pelas orientações de 2004 e não está provado que a situação da SNCM fosse tão excepcional que justificasse uma contribuição própria menos elevada. Além disso, a STIM sublinha a desproporção dos auxílios concedidos em 2006, que permitiram à SNCM constituir reservas para cobrir perdas futuras. Finalmente, o facto de a SNCM não ter previsto a alienação dos activos não indispensáveis à sobrevivência da empresa contrariaria as exigências formuladas nas orientações de 2004.

(168) A STIM considera que as quantias pagas o foram em violação do princípio de unicidade estabelecido nas orientações de 2004. A degradação da situação financeira da empresa e os conflitos sociais não poderiam ser considerados circunstâncias excepcionais, imprevisíveis e inimputáveis à empresa beneficiária.

(169) A STIM exige, por conseguinte, compensações suplementares correspondentes a metade dos auxílios concedidos, ou seja, 98,25 milhões EUR, através da alienação de um navio suplementar, bem como das participações directas e indirectas da SNCM na CMN. A este respeito, a STIM afirma que tais participações não são estratégicas, de acordo com as orientações relativas aos auxílios à reestruturação, posto que não seriam «indispensáveis à sobrevivência da empresa» nem teriam a natureza de activo inalienável.

(170) A STIM defende igualmente que as alegadas sinergias entre a SNCM e a CMN não existem, na medida em que a SNCM não tem nenhum papel concreto na gestão e desenvolvimento da CMN. Assinala, por último, que o pacto de accionistas que liga as duas empresas já não vigora desde 15 de Março de 2006, data em que foi denunciado pela CMN, conforme constatou a Cour d'Appel de Paris.

8.2.3. *Observações da SNCM*

(171) A SNCM transmitiu à Comissão um *dossier* que faz o ponto da situação económica e concorrencial da empresa, acompanhado de uma consulta jurídica que analisa, no quadro de um processo de liquidação, o risco de acção judicial contra o Estado enquanto gestor de facto da companhia no período que precede a privatização.

(172) A firma […], consultada pela SNCM, concluiu, com base nos documentos societários e na correspondência, intervenções e actas dos órgãos de controlo, que o Estado francês […] ([103]) ([104]) ([105]). O relatório sublinha que […] ([106]) e dá conta de […].

(173) Com base nestes elementos, o perito da SNCM conclui ser muito provável que a qualidade de gestor de facto do Estado francês viesse a ser reconhecida pelo Tribunal de Commerce de Marselha.

(174) Além disso, resultaria dos factos, nomeadamente os estabelecidos em relatórios da Cour des Comptes, que para a insuficiência do activo da SNCM constatada contribuíram erros de gestão imputáveis ao Estado francês ([107]), dirigente de facto da SNCM. O prejuízo resultante dos erros de gestão do Estado ascenderia a […].

(175) Neste contexto, segundo o perito da SNCM, a condenação do Estado francês a assumir a totalidade ou parte da insuficiência do activo, no âmbito de uma acção judicial para liquidação do passivo seria mais que certa, tendo em conta o seu forte envolvimento na gestão da SNCM, os seus erros manifestos de gestão e a magnitude dos seus recursos financeiros.

(176) Com base na jurisprudência relevante, o perito da SNCM conclui que, se a SNCM tivesse sido liquidada, o Estado teria certamente sido condenado a assumir a integralidade das dívidas sociais da SNCM. A cargo do Estado accionista ficaria assim uma parte da insuficiência do activo estimada entre […] e […]% (ou seja, […] a […] milhões EUR). Por conseguinte, ao decidir privatizar a SNCM, reforçando previamente os capitais próprios da empresa num montante de 158 milhões EUR, o Estado francês ter-se-ia comportado como um investidor prudente.

9. COMENTÁRIOS DA FRANÇA ÀS OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

9.1. Comentários às observações das partes interessadas no quadro da decisão de 2002 de dar início ao procedimento formal de investigação

9.1.1. *Observações da Corsica Ferries*

(177) As autoridades francesas indicaram que alguns dos dados apresentados pela CFF relativos à proposta da SNCM são inexactos.

(178) O Estado francês considera, contrariamente às afirmações da CFF, que o plano de reestruturação foi elaborado de forma a permitir o restabelecimento da SNCM o mais rapidamente possível e a criar as condições da sua viabilidade a médio e longo prazo. As autoridades francesas recordam que parte importante do programa de redução dos custos já foi executada ([108]). Além disso, a SNCM constituira em 2001 uma provisão de 21,3 milhões EUR destinada ao financiamento de medidas de reestruturação e em particular do plano de manutenção dos empregos.

(179) No que respeita à determinação do montante do auxílio, as autoridades francesas confirmam que um rácio global capitais próprios/capitais alheios de 0,79 é característico dos balanços da maior parte das companhias marítimas, exceptuando casos particulares ([109]).

9.1.2. *Observações do grupo* Stef-TFE

(180) As autoridades francesas consideram que a descrição que o *Stef-TFE* faz das relações entre a SNCM e a CMN no âmbito da execução do contrato de serviço público não corresponde à realidade.

(181) Segundo as autoridades francesas, a escolha da fórmula de agrupamento de empresas temporária, no qual a SNCM e a CMN são co-delegatários não solidários, não resultou, de forma alguma, do carácter global da consulta, contrariamente ao que alega o *Stef-TFE* nas suas observações. A decisão de formar o agrupamento SNCM-CMN é resultado de uma análise feita pelas duas companhias, segundo a qual a continuação sob esta forma da sua associação histórica e natural lhes conferia os melhores trunfos – nomeadamente em termos de competitividade – no quadro do concurso. A entrada da CMN neste

agrupamento resultou por conseguinte de uma escolha deliberada, fundada na apreciação dos seus próprios interesses, e não de uma obrigação decorrente da forma assumida pelo concurso.

(182) As autoridades francesas precisam que, contrariamente ao que alega o *Stef-TFE* nas suas observações, as duas companhias SNCM e CMN não são independentes, nem estão em concorrência directa. Tal situação contradiria o próprio princípio do contrato único de delegação de serviço público, do qual são co-signatárias.

(183) As autoridades francesas mantêm que a participação da SNCM no capital da CMN não pode ser considerada um activo meramente financeiro, como parece afirmar o *Stef-TFE*, e defendem que essa participação reveste um carácter altamente estratégico. A sua cessão constituiria, em seu entender, não somente um contra-senso, mas igualmente um erro estratégico de vulto.

9.1.3. *Observações de representantes locais e regionais*

(184) Embora subscrevam globalmente o teor da carta do presidente da região *Provence-Alpes-Côte d'Azur*, as autoridades francesas fazem questão de indicar que, contrariamente ao que se afirma no ponto 2 da referida carta ([110]), a proposta referente ao serviço entre a França continental e a Córsega não está «sobredimensionada face à procura» e que a política tarifária da SNCM é conforme com os compromissos que assumiu de não desencadear uma guerra tarifária nem ser «*price leader*».

9.2. **Comentários às observações das partes interessadas no quadro da decisão de 2006**

(185) Em geral, as autoridades francesas fazem notar que bom número das observações da STIM e da CFF assemelha-se às que estas sociedades já haviam formulado em 2003. Assinalam, em particular, que as observações da CFF foram apresentadas ao TPI no âmbito do recurso de anulação da decisão da Comissão de 9 de Julho de 2003, tendo sido rejeitadas, na sua maioria, tanto pela Comissão como pelo tribunal.

(186) Sobre a DSP para as ligações Marselha-Córsega, as autoridades francesas contestam todos os argumentos de irregularidade do processo de adjudicação da DSP. Segundo elas, os recursos interpostos em tribunais nacionais competentes enquanto juiz comunitário de direito comum implicam que não existiria um interesse comunitário que justificasse a Comissão examinar as questões relativas ao processo de adjudicação da DSP.

9.2.1. *Quanto à execução antecipada das medidas previstas no primeiro plano de reestruturação e suas modificações*

(187) À observação geral relativa à execução antecipada, pela França, das medidas qualificáveis como auxílio, as autoridades francesas replicam que ela se justifica pela especificidade do procedimento, ou seja, a anulação, em 2005, da decisão da Comissão de 9 de Julho de 2003, que autorizava o auxílio, e não pela vontade das autoridades francesas de ignorarem as suas obrigações decorrentes do Tratado CE. As autoridades francesas precisam, de resto, que sempre mantiveram a Comissão a par da evolução do dossier e das diferentes medidas adoptadas desde Janeiro de 2005, em virtude do princípio de cooperação leal entre os Estados-Membros e a Comissão.

(188) No que respeita a estas últimas medidas, as autoridades francesas consideram que o n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE não lhes seria aplicável *in fine*, visto nenhuma delas constituir auxílio, e que, portanto, não haveria nenhuma obrigação de suspender a sua execução.

9.2.2. *Quanto à recapitalização de 2002*

(189) Em primeiro lugar, as autoridades francesas esclarecem não ter posto em dúvida a aplicabilidade do acórdão *Altmark*, assinalando contudo certas dificuldades de aplicação do teste previsto neste acórdão, na medida em que o auxílio em causa o precedia e não podia, por conseguinte, ter em conta os novos critérios.

(190) As autoridades francesas precisam ainda que os 53,48 milhões EUR em causa fazem parte do montante de 69,3 milhões EUR considerado compatível pela Comissão em 2003. As dúvidas expressas pela Comissão na sua decisão de 2006 não se referem, portanto, à compatibilidade destas medidas, que não é posta em causa, como parece afirmar a STIM nas suas observações, incidem, sim, na natureza de auxílio deste montante concedido a título de compensação pelas obrigações de serviço público.

(191) De acordo com as autoridades francesas, as observações da CFF e da STIM não põem em causa a aplicabilidade do primeiro e segundo critérios Altmark no caso vertente.

(192) Relativamente ao terceiro critério Altmark, as autoridades francesas refutam o argumento avançado pela CFF e a STIM, segundo o qual o pagamento desta quantia conduziria necessariamente a uma sobrecompensação, já que a Comissão autorizara, na sua decisão de 30 de Outubro de 2001, o pagamento de 787 milhões EUR a título de contrapartida pelas obrigações de serviço público. A este respeito, as autoridades francesas precisam que a Comissão, na sua decisão de 2003, constatara que estas obrigações haviam sido insuficientemente compensadas e que o montante de 53,48 milhões EUR se justificava enquanto compensação de serviço público.

(193) Sobre o quarto critério Altmark, as autoridades francesas sublinham terem-se esforçado, apesar da inexistência de empresa de referência e, por conseguinte, da impossibilidade de fazer uma comparação global entre a SNCM e outras empresas, conforme constatou igualmente a CFF, por fornecer elementos que permitissem uma comparação tão precisa quanto possível com empresas similares, principalmente a CMN. Contestam também o argumento da STIM e da CFF de que as despesas estruturais da SNCM seriam superiores às da CMN. Ainda que fosse esse o caso, as autoridades francesas consideram que os rácios de produtividade da SNCM estão muito próximos dos da CMN. Em conclusão, a SNCM era tão bem gerida como a CMN, sendo que a STIM em nenhum momento qualifica esta última de empresa mal gerida.

(194) As autoridades francesas precisam que as perdas sofridas entre 1991 e 2001 não são imputáveis apenas à DSP, como parece afirmar a CFF, mas que as obrigações de serviço público haviam impedido a SNCM de se adaptar à mudança da paisagem concorrencial. Precisam ainda que estas perdas não se concentraram no período 2000-2001, antes se aceleraram nesse período devido ao aumento das rotações efectuadas pela CFF.

(195) No que respeita à compatibilidade dos 53,48 milhões EUR pagos a título de compensação por obrigações de serviço público, em conformidade com o n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE, as autoridades francesas recordam que, por um lado, a Comissão já havia declarado, na sua decisão de 2003, a compatibilidade deste montante com o referido artigo e que, por outro lado, o Tribunal não a pusera em causa no seu acórdão de 15 de Junho de 2005.

9.2.3. *Quanto às medidas posteriores à recapitalização de 2002*

(196) Relativamente ao processo de cessão, as autoridades francesas precisam que o mesmo previa originalmente critérios de selecção clássicos, baseados principalmente no preço proposto para a valorização dos títulos da SNCM e secundariamente noutros parâmetros (projecto industrial, projecto social, etc.), entre os quais o montante que os candidatos estavam prontos a investir na sociedade a título de recapitalização. As autoridades francesas contestam firmemente o argumento avançado pelos terceiros de que o processo de venda não teria sido transparente e recordam que, no caso vertente, o Estado foi mesmo além das suas obrigações legais e regulamentares, já de si importantes e vinculativas, em caso de cessão de participações públicas. Recordam ainda o contexto financeiro e social muito difícil em que evoluiu a situação no seguimento da proposta da BCP de adquirir 100 % dos títulos da SNCM e assinalam que a associação da VT à proposta da BCP não alterou as condições comerciais e financeiras da operação (excluindo a repartição do capital).

(197) No que diz respeito ao preço negativo de 158 milhões EUR, as autoridades francesas recordam que, tendo em conta a situação financeira da SNCM a 30 de Setembro de 2005, a empresa foi vendida a preço de mercado e que a venda foi economicamente mais vantajosa do que teria sido a liquidação da empresa. A este propósito, as autoridades francesas precisam que a aplicação do critério do investidor privado à cessão de uma empresa à beira da liquidação não deve ser vista à luz da busca da «rendibilidade da intervenção pública», mas à luz da prevenção de perdas mais importantes do que as que sofreria o accionista em resultado da liquidação, mais dispendiosa.

(198) No que se refere ao preço pago, as autoridades francesas contestam o argumento de que a SNCM teria sido cedida a um preço que não corresponde ao seu valor real ([111]).

(199) As autoridades francesas refutam igualmente o argumento da CFF de que teriam subestimado o valor de mercado da frota da SNCM, que a CFF calcula entre 406,5 e 426,5 milhões EUR. Alegam que os navios considerados no cálculo da CFF não correspondem aos que eram propriedade da SNCM a 30 de Setembro de 2005. A não aplicação de uma depreciação ao valor de mercado dos navios não teria em conta o contexto em que se desenrolaria a eventual liquidação judicial destes activos e, por último, a data retida para calcular este valor de marcado, ou seja, Agosto de 2006, não corresponde à data de liquidação potencial da SNCM, a qual deveria servir de referência, e que é 30 de Setembro de 2005. As autoridades francesas assinalam, de resto, que, admitindo o cálculo proposto pela CFF, o preço negativo seria três vezes menos elevado que o valor de liquidação dos activos requerido pela jurisprudência Gröditzer, e por conseguinte mais favorável que as hipóteses que haviam apresentado à Comissão.

(200) Ao argumento avançado pela CFF que põe em causa a aplicação da jurisprudência Gröditzer, com base no facto de a injecção de capital do Estado na SNCM estar associada à venda de 75 % da sua participação, diminuindo na mesma proporção as perspectivas de retorno, as autoridades francesas contrapõem que o preço de cessão negativo de 158 milhões EUR corresponde à cessão da totalidade do capital da SNCM, seguida de um novo investimento de 25 % pelo Estado, que beneficia de uma taxa de remuneração de […]% ao ano. Consideram, portanto, que a rendibilidade do investimento continua a estar garantida, graças à participação do Estado (25 %) no capital da companhia, uma vez que essa participação tem uma taxa de remuneração garantida muito elevada.

(201) As autoridades francesas contestam igualmente o argumento, avançado pela CFF, da inaplicabilidade da abordagem ABX ao caso em apreço, assente nomeadamente na análise dos custos de liquidação efectivos da SNCM e no risco de o Estado ser considerado responsável pelo passivo da empresa no quadro de uma acção para liquidação do passivo, conforme prevista nas regras de processo colectivo francesas e confirmada pela jurisprudência

nacional (acórdão da Cour d'Appel de Rouen, de 22 de Março de 2005). Embora considerem que o seu comportamento, enquanto gestor da SNCM, não poderia ser qualificado de «lesivo» no âmbito de tal acção, as autoridades francesas insistem na existência de um risco muito elevado de o Estado vir a ser condenado por um tribunal nacional pela insuficiência do activo da SNCM, devido aos critérios flexíveis de classificação do erro de gestão na acepção do artigo L-651-2 do Código Comercial e em virtude da jurisprudência supramencionada, que seria aplicável ao caso em apreço.

(202) Relativamente à recapitalização de 8,75 milhões EUR, as autoridades francesas recordam que, contrariamente às afirmações da CFF e da STIM, esta injecção de capital não constitui auxílio estatal, dadas a concomitância deste investimento, a similitude das condições da sua subscrição e a remuneração superior à média obtida pelo Estado através da CGMF.

(203) As autoridades francesas precisam, em particular, que o princípio da igualdade dos investidores não é posto em causa pela existência das cláusulas resolutivas, na medida em que estas últimas foram previstas no quadro da cessão de 100 % da SNCM, e não no quadro da recapitalização de 35 milhões EUR que se lhe seguiu.

(204) Recordam, além disso, que o seu investimento é bem inferior ao dos cessionários, visto que é apenas o montante de 8,75 milhões EUR que se deve comparar com o investimento efectuado por aqueles (26,25 milhões EUR). Com efeito, a apreciação da primeira recapitalização de 142,5 milhões EUR deveria fazer-se exclusivamente no quadro da comparação com o preço de liquidação.

(205) Finalmente, as autoridades francesas contestam o argumento da STIM de que esta injecção de capital constituiria uma garantia, dada aos cessionários, de que a SNCM seria efectivamente adjudicatária da DSP para o serviço da Córsega. Segundo elas, este aumento de capital é judicioso e independente do desempenho da empresa e a atribuição da DSP à SNCM não permitiria melhorar o rendimento esperado deste investimento.

(206) No que respeita aos 38,5 milhões EUR de medidas sociais, as autoridades francesas reiteram o argumento de que estas medidas constituem auxílios sociais e que a sua assunção pelo Estado não pode ser considerada uma vantagem indirecta oferecida à empresa, na medida em que suplementam as obrigações legais e convencionais a cargo da SNCM. Recordam ainda que estas medidas não permitiriam a partida de assalariados, os quais, na sua falta, continuariam a cargo da SNCM.

(207) Contrariamente ao argumento avançado pela CFF, as autoridades francesas precisam que os 38,5 milhões EUR não correspondem à redução de efectivos prevista no plano social de 2003, porque esta redução, apesar do atraso, já foi levada a efeito. O novo plano social complementa, por conseguinte, as primeiras medidas sociais de 2003.

9.2.4. *Quanto à compatibilidade com as orientações*

(208) As autoridades francesas consideram que, face ao que precede, o montante de auxílio a apreciar à luz das orientações é de 15,81 milhões EUR.

(209) Contrariamente às afirmações de CFF, as autoridades francesas consideram que, tendo em conta o ponto 11 das orientações de 2004, a primeira recapitalização, se bem que permitisse à SNCM reconstituir os seus capitais próprios, não a fazia perder o estatuto de empresa em dificuldade, na medida em que tinha por objectivo assegurar a manutenção da actividade da sociedade.

(210) As autoridades francesas refutam as alegações da CFF, segundo as quais não deveriam ter procedido a novas injecções financeiras na empresa já que a SNCM poderia recorrer ao crédito bancário. A este respeito, as autoridades francesas recordam que, em 24 de Agosto de 2005, os bancos tinham recusado a abertura de novas linhas de crédito de tesouraria à SNCM e que, portanto, as únicas alternativas eram a privatização ou a liquidação da empresa.

(211) As autoridades francesas contestam os argumentos avançados pela CFF e a STIM quanto ao malogro do plano de reestruturação de 2002, o qual, apesar de certo atraso, foi levado a efeito e permitiu a realização dos objectivos em 2005. A degradação da situação económica e financeira da SNCM, que se deve a factores exógenos à empresa, teria tornado subsequentemente necessários o prolongamento do plano notificado em 2002 e a introdução de novas medidas.

(212) As autoridades francesas consideram que as perspectivas de recuperação da SNCM são boas e que as medidas previstas pelos novos accionistas, nomeadamente a aplicação do plano social, a reorganização dos serviços e a renovação de certos navios, permitirão o regresso da empresa a uma situação de viabilidade. A este respeito, as autoridades francesas observam que a DSP constitui um elemento essencial da estratégia da empresa e da sua viabilidade, dadas as receitas dela decorrentes (cerca de […] do volume de negócios da SNCM) e tendo em conta a importância dos custos fixos e das dificuldades de reafectação dos seis navios utilizados no serviço Marselha-Córsega.

(213) Relativamente à limitação do auxílio ao mínimo, as autoridades francesas consideram ter limitado ao estrito mínimo os custos necessários para proceder à reestruturação. Recordam que, conforme a Comissão reconheceu na sua decisão de 2003, a própria empresa contribuiu suficientemente para o plano de reestruturação com os seus próprios recursos, graças à cessão de activos num montante de 30,2 milhões EUR. Além disso, tendo em conta outras cessões realizadas pela SNCM, num montante de 12,2 milhões EUR, o total das contribuições próprias da empresa cifrar-se-ia em 42,4 milhões EUR. As autoridades francesas consideram este montante largamente superior ao montante de contribuições próprias necessárias para aprovação dos auxílios à reestruturação, que se cifrariam no cômputo final em 15,81 milhões EUR, atendendo a que as outras medidas não constituíam auxílios estatais.

9.2.5. *Quanto às condições impostas pela decisão da Comissão de 2003 e às eventuais novas contrapartidas*

(214) Contrariamente às alegações da STIM e da CFF, as autoridades francesas afirmam ter respeitado todas as condições impostas pela decisão de 2003, às quais estavam obrigadas até final de 2006, em especial a manutenção da frota em 11 navios e a aplicação de tarifas inferiores às dos seus concorrentes.

(215) As autoridades francesas consideram, de resto, que, no quadro da nova decisão final, se deveria adaptar o nível de contrapartidas a impor à SNCM, na medida em que o montante de auxílio à reestruturação é agora de 15,81 milhões EUR em vez de 69,3.

(216) A este respeito, as autoridades francesas contestam as observações da STIM relativas à possibilidade de a Comissão impor à SNCM, como contrapartida, a cessão da sua participação na CMN. Contestam também o argumento da STIM de que a definição de activos estratégicos teria sido posta em causa nas orientações de 2004 em relação às de 1999.

(217) Relativamente às medidas evocadas pela CFF e destinadas a reduzir a presença da SNCM no mercado, as autoridades francesas recordam que não há sobrecapacidade nos mercados em causa (França-Córsega e Magrebe), como aliás reconhecera a Comissão na sua decisão de 2003 (ponto 87), e que uma reconfiguração das linhas que servem a Córsega, no quadro e fora do quadro da DSP, voltaria a pôr em perigo a viabilidade da empresa.

(218) Quanto ao argumento avançado pela CFF de que a aplicação, em benefício da SNCM, das medidas descritas atrás acarretaria um risco sério de fazer desaparecer do mercado França continental-Córsega a sua principal concorrente, ou seja, a CFF, as autoridades francesas consideram que, tendo em conta a configuração actual deste mercado, no qual a CFF é agora maioritária, a manutenção de uma estrutura concorrencial depende da autorização do plano de reestruturação da SNCM e da presença desta no mercado em causa.

10. **APRECIAÇÃO DAS MEDIDAS**

(219) O n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE prevê que «*salvo disposição em contrário 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*».

(220) Para que uma medida nacional seja considerada auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE devem estar preenchidas as condições cumulativas seguintes: 1) a medida confere uma vantagem económica selectiva; 2) esta vantagem é financiada com recursos do Estado; 3) a vantagem falseia ou ameaça falsear a concorrência; 4) a vantagem afecta as trocas comerciais entre os Estados-Membros ([112]).

(221) A Comissão constata que a SNCM recebeu recursos estatais, num montante total de 274,54 milhões EUR, por intermédio da CGMF, detida a 100 % pelo Estado francês.

(222) Dado que a SNCM opera no sector do transporte marítimo, aberto à concorrência intracomunitária, a vantagem económica potencial que lhe foi conferida é susceptível de falsear a concorrência e de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(223) A circunstância de o mercado da cabotagem com as ilhas do Mediterrâneo ter beneficiado temporariamente, até 1 de Janeiro de 1999, de isenção da aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio de livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) ([113]), não exclui *a priori* que as subvenções aos serviços de cabotagem com as ilhas do Mediterrâneo no quadro da DSP tenham afectado as trocas comerciais entre Estados-Membros e falseado a concorrência.

(224) Em qualquer caso, ainda que as subvenções aos serviços de cabotagem pudessem não afectar as trocas comerciais e não comportar distorções da concorrência antes de 1 de Janeiro de 1999, a situação alterou-se depois dessa data, dado que, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3577/92, as actividades de cabotagem passaram a estar abertas ao conjunto dos operadores comunitários. Além disso, importa sublinhar que a SNCM não exerce unicamente a actividade de cabotagem, opera também no mercado do transporte marítimo internacional, liberalizado pelo 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 de Estados-Membros para países terceiros ([114]).

(225) A Comissão considera, portanto, estarem preenchidas no caso vertente as três últimas condições estabelecidas no n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, enunciadas no ponto 220. As secções seguintes analisam sucessivamente, em relação a cada medida, a existência de uma vantagem económica selectiva e, se for caso disso, a compatibilidade das medidas consideradas auxílio estatal com o mercado comum.

10.1. **A injecção de capital de 53,48 milhões EUR a título de compensação de serviço público**

(226) Embora, na sua decisão de 2003, tenha reconhecido a natureza de compensação de serviço público, para o serviço da Córsega entre 1991 e 2001, de parte do montante de 76 milhões EUR, ou seja, 53,48 milhões EUR, a Comissão apreciara a totalidade da injecção de capital (76 milhões EUR) como auxílios à reestruturação, uma vez que fora notificada pelas autoridades francesas nessa qualidade. No acórdão de 15 de Junho de 2005 que anulou a decisão da Comissão de 2003, o juiz comunitário convidou a Comissão a examinar o montante de 53,48 milhões EUR à luz do acórdão do Tribunal de Justiça, de 24 de Julho de 2003, no processo *Altmark*.

(227) Além disso, as autoridades francesas solicitaram à Comissão que não considerasse auxílio, à luz da jurisprudência *Altmark*, parte do auxílio à reestruturação de 2002, devido à sua natureza de «compensação de serviço público».

(228) Atendendo a que as autoridades francesas invocaram a aplicação ao caso em apreço da jurisprudência *Altmark* e, eventualmente, da derrogação prevista no n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE, a Comissão deve pronunciar-se a esse respeito, até porque estes elementos revestem uma importância essencial na argumentação das autoridades francesas ([115]).

10.1.1. *Observações preliminares*

Da aplicabilidade da jurisprudência Altmark ao caso em apreço

(229) A título preliminar, a Comissão recorda que, embora o acórdão *Altmark* seja posterior à aplicação da medida supramencionada, os critérios estabelecidos pelo juiz comunitário nesse acórdão são aplicáveis ao caso em apreço.

(230) Com efeito, como recentemente recordou o TPI ([116]), o Tribunal de Justiça não limitou temporalmente as conclusões a que chegou no acórdão *Altmark*. Sem essa limitação temporal, essas conclusões, que resultam de uma interpretação do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, são portanto plenamente aplicáveis à situação factual e jurídica do presente caso.

Da determinação do montante da compensação recebida a título de serviço público

(231) Convém em primeiro lugar notar que a SNCM registou entre 1991 e 2001 défices substanciais no conjunto das ligações com a Córsega sujeitas a obrigações de serviço público, apesar das subvenções do Estado autorizadas pela decisão da Comissão de 2001 ([117]). A Comissão constatou com efeito, no ponto 105 dessa decisão, que as perdas acumuladas do serviço da Córsega no período 1991-1999 ([118]), determinadas no relatório do perito mandatado pela Comissão e incluindo as subvenções recebidas, ascendiam, antes de impostos, a 217 milhões de francos franceses, ou seja, 33,08 milhões EUR.

(232) No que se refere aos anos 2000 e 2001 ([119]), a Comissão seguiu a mesma abordagem que o relatório supramencionado e recalculou, a partir das contas de resultados analíticas fornecidas, os resultados antes de impostos, subtraindo as provisões para a reestruturação já contabilizadas nas despesas de reestruturação notificadas. A Comissão pôde ainda verificar, com base nas contas anuais da empresa, que não houve alienação de material naval durante estes dois anos.

(233) Na opinião da Comissão, as perdas registadas em 2002 no serviço Marselha-Córsega não devem ser consideradas, tendo em conta que, a partir de 1 de Janeiro de 2002, as tarifas de exploração do serviço da Córsega à partida de Marselha e os montantes da compensação financeira foram definidos contratualmente pelas autoridades públicas e a SNCM, contrariamente ao que prevaleceu no caso das convenções de 1991 e 1996.

(234) Por conseguinte, em conformidade com a abordagem seguida e a fundamentação da decisão de 2001, a Comissão conclui:

Quadro 3

Conta de resultados analítica do período 1991-2001

Rede Córsega	2001		2000		1991-1999 ([1])		TOTAL 1991-2001	
	Milhões de FRF	Milhões EUR	Milhões de FRF	Milhões EUR	Milhões de FRF	Milhões EUR	Milhões de FRF	Milhões EUR
Resultados antes de impostos	– 302,575	– 46,127	– 40,256	– 6,137	– 216,98	– 33,078	– 559,811	– 85,343
Dotações e provisões/depreciação Liamone ([2])	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Dotações e provisões/plano social	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091

Rede Córsega	2001		2000		1991-1999 (1)		TOTAL 1991-2001	
	Milhões de FRF	Milhões EUR	Milhões de FRF	Milhões EUR	Milhões de FRF	Milhões EUR	Milhões de FRF	Milhões EUR
Correcção das mais-valias (PV) de navios	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Resultados antes de impostos, excluindo PV e despesas de reestruturação	– 93,571	– 14,265	– 40,256	– 6,137	– 216,980	– 33,078	– 350,807	– 53,480

(1) Dados provenientes da Decisão 2002/149/CE.
(2) Em 2001 foi constituída uma provisão de 14,8 milhões EURa título do NGV Liamone. Esta provisão destinava-se a reduzir os encargos anuais com o navio ao nível dos de um navio adaptado aos novos condicionalismos impostos nesta linha e financiado nas mesmas condições. A provisão foi constituída em virtude das regras contabilísticas com base nas quais uma empresa deve corrigir o seu balanço, tendo em conta uma depreciação excepcional, logo que verifique que um dos seus activos tem um valor real ou de mercado inferior ao valor contabilístico.

(235) No total, as perdas acumuladas registadas pela SNCM no serviço Marselha-Córsega, contando com as subvenções do Estado autorizadas pela decisão de 2001 e corrigidas das mais-valias da venda de navios neste período e das despesas de reestruturação, ascendem a 53,48 milhões EUR no período 1991-2001.

(236) Face ao que precede, a Comissão considera que, da injecção total de capital de 76 milhões EUR notificada em 2002 ([120]), 53,48 milhões EUR podem ser avaliados enquanto compensação de serviço público.

10.1.2. *Existência de uma vantagem económica à luz da jurisprudência* Altmark

(237) Segundo o Tribunal de Justiça, na medida em que uma intervenção estatal deva ser considerada uma compensação que representa a contrapartida das prestações efectuadas pela empresa beneficiária para cumprir obrigações de serviço público, de forma que essa empresas não beneficia, na realidade, de uma vantagem financeira e que, portanto, a referida intervenção não tem por efeito colocá-la numa posição concorrencial mais favorável em relação às empresas que lhe fazem concorrência, essa intervenção não cai sob a alçada do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

(238) Contudo, para que tal compensação possa não ser considerada auxílio estatal, devem estar reunidas várias condições cumulativas (ver nota 68).

(239) No que respeita, em especial, ao quarto critério estabelecido pelo Tribunal de Justiça no acórdão *Altmark*, é conveniente assinalar que a SNCM não foi escolhida na sequência de um concurso público que permitisse seleccionar o candidato em condições de prestar os serviços ao menor custo para a colectividade.

(240) Na ausência de concurso público, a Comissão considera que incumbe ao Estado-Membro demonstrar que o nível da compensação paga à SNCM não excede os custos em que incorreria uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada, tendo em conta as receitas correspondentes e um lucro razoável pela execução dessas obrigações, conforme exige a jurisprudência do Tribunal de Justiça.

(241) No caso vertente, as próprias autoridades francesas reconhecem, no seu ofício de 16 de Novembro de 2006, que é na prática impossível encontrar uma empresa que pudesse servir de referência para o período 1991-2001 dadas as obrigações de serviço público que impendiam sobre a SNCM, única empresa capaz de as assumir. Nestas circunstâncias, as autoridades francesas esforçaram-se por fornecer elementos que permitissem uma comparação o mais precisa possível com empresas similares, nomeadamente a CMN, sublinhando contudo que as condições de exploração destas empresas não eram idênticas às impostas à SNCM pelas convenções de serviço público entre 1991 e 2001.

(242) A esse respeito, e perante a argumentação das autoridades francesas, a Comissão considera que estas não demonstraram que as empresas por elas próprias consideradas similares constituíam a referência exigida pela jurisprudência comunitária. Neste contexto, a Comissão assinala que os dados relativos a estas empresas fornecidos pelas autoridades francesas não lhe permitem avaliar o grau de similitude invocado nem analisar o impacto da alegada diferença de condições de exploração na comparação a efectuar para efeitos da aplicação do quarto critério supramencionado.

(243) Nestas circunstâncias, a Comissão considera, com base nas informações e dados transmitidos pelas autoridades francesas no quadro do presente procedimento, que continua por demonstrar o preenchimento do quarto critério Altmark.

(244) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a medida em causa conferiu uma vantagem económica à SNCM. Uma vez que a medida beneficiou apenas a SNCM, esta vantagem económica é selectiva. Por conseguinte, a compensação atribuída à SNCM no âmbito das convenções de 1991 e 1996, num montante de 53,48 milhões EUR, constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

10.1.3. *Compatibilidade da medida em causa com o mercado comum, nos termos do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE*

(245) Uma vez que as autoridades francesas invocaram a derrogação prevista no n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE, a Comissão utilizará a mesma abordagem e a mesma fundamentação da decisão de 2001 para avaliar a medida em causa.

(246) À luz deste artigo, um auxílio estatal poderá não estar abrangido pela proibição estabelecida no artigo 87.º do Tratado CE, desde que se destine apenas a compensar os custos adicionais gerados pelo cumprimento da missão particular que incumbe à empresa responsável pela gestão de um serviço de interesse económico geral e que o auxílio se revele necessário para que a empresa possa cumprir as suas obrigações de serviço público em condições de equilíbrio económico.

(247) Tendo em conta a jurisprudência aplicável ao período 1991-2001 ([121]), a Comissão, à semelhança do que fez na sua decisão de 2001, deve:

— verificar se os serviços cuja gestão foi confiada à SNCM se enquadram na classificação de serviço de interesse económico geral, e

— determinar se o montante das subvenções concedidas à SNCM no âmbito das obrigações de serviço público associadas às ligações marítimas com a Córsega é consentâneo com os custos adicionais incorridos pela SNCM para satisfazer as exigências fundamentais do contrato de serviço público.

Justificação do serviço público

(248) No tocante às compensações pagas no período 1991-2001, e conforme constatou a Comissão na sua decisão de 2001, as obrigações de serviço público impostas à SNCM e à CMN resultam de duas convenções quinquenais, assinadas por estas empresas e pelo Office des Transports da Córsega (OTC). Estas convenções, cuja base jurídica é a convenção-quadro de 1976-2001, precisavam as modalidades de execução do serviço público respectivamente para os períodos 1991-1996 e 1996-2001. Definiam igualmente os princípios do pagamento da subvenção fixa, proveniente da dotação de continuidade territorial, em contrapartida das obrigações impostas.

(249) Quanto à questão de saber se estas obrigações correspondem a uma necessidade real de serviço público, a Comissão constatou, na sua decisão de 2001, que a convenção-quadro e as convenções quinquenais se enquadram no princípio da continuidade territorial, que visa limitar as desvantagens da insularidade e assegurar o serviço da Córsega em moldes tão similares quanto possível às ligações continentais. A Comissão nota igualmente que, historicamente, o simples jogo das forças do mercado não foi suficiente para se realizar este objectivo, que decorre de um interesse público legítimo ([122]).

(250) Por conseguinte, a Comissão considera que o sistema de serviço previsto na convenção-quadro e nas convenções quinquenais corresponde a uma necessidade real de serviço público.

Natureza não fixa da compensação

(251) Conforme constatou a Comissão na sua decisão de 2001, a SNCM recebeu no período 1991-2001, em virtude do quadro legal descrito atrás, uma subvenção anual fixa, cujo montante era fixado por cinco anos e revisto cada ano em função da evolução do produto interno bruto circunscrito aos bens e serviços transaccionáveis, bem como das informações e das contas analíticas clássicas apresentadas pela SNCM.

(252) No ponto 30 da sua decisão de 2001, a Comissão assinala que, nos termos do artigo 4.º da convenção de 1976 ([123]), «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.»

(253) No ponto 82 dessa mesma decisão, a Comissão indica estar estipulado na segunda parte do referido ponto IV que, em caso de degradação substancial das condições económicas e, em especial, dos encargos de exploração e dos níveis de tráfego com base nos quais se calculou a subvenção, a SNCM e o OTC deverão estudar em conjunto as medidas a adoptar a respeito dos serviços de transporte, das tarifas ou da revisão do montante da dotação, com vista a restabelecer o equilíbrio financeiro da empresa.

(254) Face ao que precede, e conforme concluiu na sua decisão de 2001, a Comissão considera que a compensação de 53,48 milhões EUR paga pelo Estado não é fixa, dado o mecanismo que permite compensar o desequilíbrio financeiro resultante da discrepância entre os encargos reais de exploração e os que serviram de base ao cálculo da subvenção.

Adequação das compensações aos custos do serviço público

(255) Como a Comissão constatou na sua decisão de 2001 ([124]), as compensações financeiras recebidas na época em conformidade com as convenções quinquenais de 1991 e 1996 não permitiram que a SNCM compensasse completamente as perdas associadas às obrigações de serviço público. A Comissão estimou esta subcompensação em 53,48 milhões EUR.

(256) A Comissão conclui que o montante de 53,48 milhões EUR pago pelo Estado corresponde à subcompensação observada no período 1991-2001 e é por conseguinte adequado, tendo em conta os custos líquidos gerados pela missão de serviço público da SNCM.

10.1.4. *Conclusão*

(257) Com base no que precede, a Comissão considera que a medida em causa constitui um auxílio estatal compatível com o mercado comum de acordo com o n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE. Dado que a medida foi executada em 14 de Novembro de 2003, a Comissão constata que este auxílio estatal é ilegal.

(258) Neste contexto, o montante a considerar auxílio à reestruturação no quadro da notificação de 2002 ascende a 22,52 milhões EUR ([125]). Este montante virá somar-se às medidas notificadas em 2006, na medida em que estas comportarem auxílios à reestruturação (ver secção 10.5).

10.2. **Cessão da SNCM a um preço de venda negativo de 158 milhões EUR**

(259) No caso vertente, a Comissão deve determinar se a injecção de capital do Estado, no montante de 158 milhões EUR, prévia à cessão da SNCM aos cessionários privados, ou seja, *in fine* o preço de venda negativo da empresa num montante equivalente, não comporta elementos de auxílio estatal.

(260) Um processo de selecção público, aberto, transparente e não-discriminatório, no termo do qual o Estado cede a empresa após uma recapitalização prévia (num montante superior ao preço de venda), não permite necessariamente excluir a existência de auxílio, susceptível de beneficiar simultaneamente a empresa privatizada e o seu adquirente ([126]).

10.2.1. *Quadro jurídico de referência*

(261) A fim de verificar se uma empresa beneficia de uma vantagem económica induzida por uma injecção de capital do Estado, a Comissão aplica, em princípio, o critério do «investidor privado em economia de mercado» (a seguir, «o critério do investidor privado»). Este critério emana do princípio da igualdade de tratamento dos sectores público e privado decorrente do artigo 295.º do Tratado CE. Segundo este princípio, os capitais colocados directa ou indirectamente à disposição de uma empresa pelo Estado, em circunstâncias que correspondam às condições normais do mercado, não constituem auxílios estatais ([127]).

(262) Para esse efeito, a Comissão pode nomeadamente avaliar se a entidade que providenciou os recursos se comportou como um investidor privado que segue uma política estrutural, global ou sectorial e se norteia por perspectivas de rendibilidade a longo prazo dos capitais investidos. A validade desta abordagem foi reconhecida pelo juiz comunitário em vários processos ([128]).

(263) Segundo jurisprudência assente, uma injecção de capital efectuada por um investidor público sem quaisquer perspectivas de lucro, mesmo a longo prazo, constitui um auxílio estatal ([129]).

(264 O juiz comunitário estabeleceu igualmente que um investidor privado que segue uma política estrutural, global ou sectorial norteada por perspectivas de rendibilidade a longo prazo não poderia razoavelmente permitir-se, após anos de perdas ininterruptas, uma injecção de capital que, em termos económicos, não somente se revelasse mais onerosa que uma liquidação dos activos, mas que estivesse também associada à venda da empresa, o que lhe retiraria qualquer perspectiva de lucro, mesmo a prazo ([130]).

(265) Mais precisamente, no seu acórdão *Gröditzer*, o Tribunal de Justiça estabeleceu que, para determinar se a privatização de uma empresa por um preço de venda negativo contém elementos de auxílio estatal, «há que apreciar se, em circunstâncias similares, um investidor privado de dimensão comparável à dos organismos que gerem o sector público poderia ter sido levado a proceder a entradas de capitais dessa importância no quadro da venda da referida empresa ou se teria optado pela sua liquidação» ([131]).

10.2.2. *Aplicação ao caso em apreço*

(266) Face ao que precede, a fim de determinar se a medida em causa constitui auxílio, a Comissão deve «avaliar se a solução escolhida pelo Estado é, em termos absolutos e em relação a qualquer outra solução, nomeadamente a de não intervenção, a menos onerosa. Se tal fosse o caso, poder-se-ia concluir que o Estado tinha agido como um investidor privado» ([132]).

10.2.2.1. Do respeito do princípio do accionista privado em economia de mercado

(267) Convém assinalar, neste contexto, que os grandes grupos de empresas não podem actualmente, quando procedem ao encerramento de unidades ou à liquidação de filiais, alhear-se das consequências sociais que tais encerramentos ou liquidações implicam.

(268) Assim, aplicam geralmente planos sociais que podem incluir medidas de reconversão do pessoal, ajudas à procura de emprego, indemnizações por despedimento, ou mesmo iniciativas relacionadas com o tecido económico local, que vão além do que a lei e as convenções colectivas impõem.

(269) No caso vertente, a Comissão constata que a SNCM é uma sociedade controlada pelo Estado através do grupo CGMF (Compagnie Maritime Générale et Financière).

(270) A Comissão considera que, na hipótese de uma liquidação da SNCM ([133]), teriam sido tomadas, além das decorrentes das obrigações legais, as medidas atrás referidas, com o objectivo de não manchar a imagem de marca da *holding* e do seu accionista ([134]).

(271) A Comissão recorda que o espectro da liquidação da empresa em 2004 deu origem a numerosas, e importantes, perturbações sociais. O conflito social musculado de Setembro de 2004, por exemplo, bloqueou a frota da SNCM durante 16 dias. A Comissão assinala que as autoridades francesas demonstraram, com base em dados concretos, que estes movimentos sociais de 2004, que mancharam a imagem de marca da *holding* junto da clientela, afectaram gravemente o volume de passageiros transportados pela SNCM e, por conseguinte, o volume de negócios da empresa. A Comissão sublinha, além disso, que em consequência do prejuízo causado à situação financeira da SNCM pelo clima social deletério do Verão de 2004, o accionista da empresa instaurou na Primavera de 2005, em concertação com os sindicatos, um plano social, suspenso em Abril de 2005. Com base no que precede, a Comissão considera demonstrado que, na hipótese de liquidação da SNCM, a não assunção, pelo grupo CGMF, das indemnizações complementares por despedimento teria certamente prejudicado a imagem de marca da *holding* e do seu accionista.

(272) A Comissão considera, por conseguinte, que os custos associados a estas medidas devem ser incluídos no cálculo dos custos da liquidação. Estes custos seriam nesse caso imputados ao valor de liquidação da SNCM, se este fosse positivo, e/ou assumidos directamente pela CGMF/ /Estado enquanto accionista. A Comissão considera que qualquer outra solução ignoraria a realidade social com a qual se confrontam hoje os grandes grupos de empresas ([135]).

(273) A fim de quantificar o custo da liquidação para o accionista, a Comissão parte de uma hipótese *a minima* que corresponde apenas às indemnizações complementares por despedimento.

(274) A este respeito, as autoridades francesas consideram, com base no plano social de 2005, que por sua vez se baseia no plano social de 2002, que o valor a reter se situa entre […] e […] EUR por assalariado, ou seja, um montante total entre […] e […] milhões EUR, e precisam que o limite inferior do intervalo reflecte a majoração do custo do plano social de referência decorrente da proporção elevada de assalariados perto da idade da reforma e cuja partida se efectua em condições particularmente vantajosas. Além disso, é igualmente tido em conta o facto de o contexto da liquidação da sociedade e do despedimento do conjunto do pessoal não ser comparável ao de um ajustamento dos efectivos no sentido de permitir o prosseguimento das actividades, como é o caso no plano social de referência.

(275) O perito da Comissão procedeu a uma análise comparativa dos dados relativos aos planos sociais implementados recentemente em França, apresentados pelas autoridades francesas. O plano social da Hewlett Packard custou 214 000 EUR por pessoa em 2003 e entre 50 000 e 40 000 EUR em 2005. Em 2004, o plano social implementado pela Péchiney, após a fusão com a Alcan, custou 12 000 EUR por pessoa. Quando o plano social da Giat Industries foi implementado, em 2004, o custo total por assalariado era de aproximadamente 162 000 EUR, contra 71 000 para a Gemplus em 2002 e 69 000 EUR para a Danone (ramo bolachas e biscoitos) em 2001. Em 2002, a Yves Saint Laurent Haute Couture anunciou um plano social a 115 000 EUR por assalariado. O plano Power 8, anunciado pela Airbus France em Fevereiro de 2007, previa um custo de 68 000 EUR por assalariado ([136]). Em 2008, o custo do plano social da Michelin ascende a 157 400 EUR por assalariado.

(276) Relativamente aos trabalhadores portuários, a Comissão assinala que a Cour des Comptes, no seu relatório temático público de Julho de 2006, intitulado «Les ports français face aux mutations du transport maritime: l'urgence de l'action», recorda o custo total por pessoa do plano social de 2004, a saber, 145 000 EUR por partida, para os portos autónomos, e 209 000 EUR por partida, no porto de Marselha.

(277) A Comissão recorda que a sua decisão de 17 de Julho de 2002, relativa à Société Française de Production, ilustra o custo da magnanimidade num caso de privatização de uma empresa em dificuldade. Assim, a magnanimidade teve um custo para o Estado de 43,1 milhões EUR (151 000 EUR por assalariado, prevendo o plano a partida de 285 assalariados), a somar ao custo de 5,3 milhões EUR das obrigações legais e convencionais (no total, um custo de 169 000 EUR por assalariado).

(278) À luz desta análise comparativa, a Comissão considera que a hipótese de […] EURa pagar a cada trabalhador a título de indemnização complementar por despedimento é coerente com o custo, por trabalhador despedido, de planos sociais implementados por accionistas privados no mesmo período.

(279) Finalmente, a Comissão considera que a hipótese de despedimento do conjunto do pessoal da SNCM, no quadro da liquidação da empresa, é a mais provável, nomeadamente porque a concessão da DSP para o período 2007--2013 não tinha ainda sido objecto de concurso e, logo, de uma decisão definitiva. Além disso, dada a situação financeira preocupante da SNCM, seria improvável que um plano de prosseguimento da actividade fosse elaborado de modo a que a empresa entrasse em processo de recuperação judicial e pudessem evitar-se despedimentos.

(280) Face aos elementos expostos, a Comissão estima em […] milhões EUR o montante total que a CGMF (o Estado) teria de consagrar às indemnizações complementares por despedimento.

(281) Na presente fase da análise, a Comissão deve determinar o valor da liquidação da SNCM sem indemnizações complementares por despedimento. Com efeito, é a diferença entre este valor, conquanto seja positivo, e essas indemnizações que deve ser comparado com o preço negativo resultante da venda, a fim de verificar se o Estado se comportou como um investidor privado em economia de mercado. Para o efeito, a Comissão baseia-se no cálculo do activo líquido reavaliado. Segundo este método, há insuficiência do activo quando o valor económico real dos activos (geralmente superior ao valor líquido contabilístico) não cobre o valor económico das dívidas reais.

(282) A fim de avaliar da insuficiência do activo no caso vertente, a Comissão, por meio do seu perito ([137]), verificou, conforme se explica a seguir, se a 30 de Setembro de 2005 o valor do activo da SNCM não era suficiente para liquidar as dívidas dos credores privilegiados e não-privilegiados (incluindo os assalariados, como credores clássicos).

Escolha da metodologia de avaliação

(283) A Comissão considera que a valorização do activo líquido é um método correntemente utilizado para valorizar sociedades no sector do transporte marítimo. Julga ainda que este método se adapta particularmente bem à situação da SNCM, na medida em que o seu accionista de referência não dispõe de outra alternativa à cessão que não seja declarar-se insolvente, levando à liquidação da sociedade.

(284) Relativamente a outros métodos de valorização, em especial o do *cash-flow* livre operacional actualizado, a Comissão não o considera adequado para o caso em apreço, por pressupor o prosseguimento da actividade da sociedade, o que não é o caso da SNCM.

Data de referência

(285) A Comissão retém a data de 30 de Setembro de 2005 como data de referência para a avaliação da SNCM, visto ser esta a data em que se procedeu efectivamente à escolha entre a aceitação da oferta de aquisição e a liquidação da sociedade, dado a selecção da BCP ter sido decidida em 27 de Setembro de 2005.

Valor do activo da SNCM

(286) A Comissão regista, em especial, que o accionista da SNCM procedeu, em colaboração com a firma Ernst & Young, a uma quantificação do custo da liquidação da empresa (o relatório CGMF supramencionado) a 30 de Setembro de 2005, a qual foi contra-avaliada pela Oddo Corporate Finance e a firma Paul Hastings. A Comissão recorda que o relatório Oddo-Hastings supramencionado valorizou em […] milhões EURo activo da SNCM.

(287) Relativamente à valorização da frota própria ([138]), tendo o valor de mercado bruto dos navios da SNCM sido avaliado pelo corretor especializado BRS em […] milhões EUR a 30 de Setembro de 2005, o relatório Oddo valorizou-a em […] milhões EUR após depreciação ([139]), comissão de corretagem ([140]) e risco judicial ([141]).

Quadro 4

Cenários de valorização do activo da SNCM a 30 de Setembro de 2005

(milhões EUR)

	Valor do activo Relatório Oddo	*Valor do activo Perito da Comissão*
Imobilizações incorpóreas	—	—
Imobilizações corpóreas		
— Frota própria	[…]	[…]
— Edifícios (1)	[…]	[…]
Imobilizações financeiras (2)	[…]	[…]
Activo imobilizado	[…]	[…]
Existências	—	—
Adiantamentos e pagamentos por conta	—	—
Créditos sobre clientes	[…]	[…]
Outros créditos (3)	[…]	[…]
Saldo líquido de tesouraria	[…]	—
Contas de regularização	—	—
Outros activos	[…]	[…]
Total dos activos	[…]	[…]

(1) No que diz respeito aos edifícios (entre os quais a sede social da SNCM), as autoridades francesas precisam que o valor de liquidação considerado decorre da avaliação de um perito imobiliário em Novembro de 2003, corrigida em + […] % a fim de ter em conta a subida dos preços.

(2) As imobilizações financeiras referem-se essencialmente aos títulos de participação da SNCM na Sud-Cargos, Aliso, CGTH, CMN e Ferrytour.

(3) Esta rubrica refere-se essencialmente a créditos sobre o Estado, nomeadamente a compensação pelas obrigações de serviço público do mês de Setembro de 2005 e o reembolso dos encargos sociais patronais pelo fundo de desemprego a título do exercício de 2004.

Fontes: relatório Oddo-Hastings, relatório do perito da Comissão

(288) À leitura do quadro acima, a Comissão constata que a frota constitui o elemento principal da valorização do activo da empresa. A este respeito, o perito da Comissão, após ter efectuado, quando possível, uma análise comparativa, considerou coerentes a depreciação aplicada ao valor de mercado bruto dos navios e o risco judicial, concluindo, nesta base, não ter argumentos para rejeitar a avaliação do valor da frota feita pelo Estado francês.

(289) No tocante à depreciação, a Comissão considera que o seu nível é coerente com as depreciações observadas quando da venda de navios em casos de liquidação judicial. Segundo o perito da Comissão, a Régie des Transports Maritimes, sociedade nacional belga que explora a linha Ostende-Ramsgate, por exemplo, alienou dois *car ferries* em 1997 com depreciações estimadas em 35 % e 45 %. Mais recentemente, a sociedade Festival Cruises alienou três navios de cruzeiro com uma depreciação média de 20 %. As depreciações observadas em casos similares são, por conseguinte, consentâneas com as aplicadas pelas autoridades francesas no caso vertente.

(290) Sobre o risco judicial, e como nenhuma transacção comparável se verificou no mercado, a Comissão considera que os argumentos que justificam a sua aplicação são coerentes com a dimensão do mercado para navios tipificados, projectados para uma utilização específica.

(291) A Comissão nota ainda que o seu perito independente reviu em alta a valorização das imobilizações financeiras, em especial a da participação da SNCM na CMN (entre […] e […] milhões EUR). Tendo em conta a proposta de aquisição desta participação pelo *Stef-TFE* por […] milhões EUR, transmitida à Comissão no âmbito do presente processo, a Comissão considera que a valorização da participação da SNCM na CMN, de […] milhões EUR, é razoável num contexto de liquidação de sociedade.

(292) Relativamente à valorização das outras rubricas do activo, o perito da Comissão não emitiu nenhuma objecção particular. Não reteve, contudo, a rubrica «saldo líquido de tesouraria», visto este ser negativo. A Comissão considera que esta rubrica deve ser transferida para o passivo da SNCM.

(293) Tendo em conta os ajustamentos efectuados, a Comissão valoriza o activo da SNCM em […] milhões EUR a 30 de Setembro de 2005.

Avaliação do passivo da SNCM

(294) A Comissão constata que as autoridades francesas quantificam em […] milhões EUR o montante devido a título dos créditos privilegiados e em […] milhões EUR o montante devido a título dos créditos não privilegiados (sem indemnizações complementares por despedimento).

(295) Relativamente ao passivo social, as autoridades francesas avaliam o custo do plano social convencional em […] milhões EUR. Os custos referentes a este plano foram determinados numa base individual, tendo em conta o tipo de contrato (contrato de duração indeterminada, CDI, e contrato de duração determinada, CDD), os estatutos e as convenções colectivas aplicáveis (pessoal embarcado, oficiais e pessoal sedentário), a antiguidade, a classificação e a remuneração de cada assalariado. Este montante cobre as indemnizações de pré-aviso ([…] milhões EUR), as indemnizações correspondentes ao direito a férias pagas ([…] milhões EUR), as indemnizações convencionais por despedimento ([…] milhões EUR) e a contribuição Delalande ([…] milhões EUR) ([142]).

(296) O custo do plano social extraconvencional é avaliado pelas autoridades francesas em […] milhões EUR. Este plano social agrupa o conjunto das medidas de acompanhamento associadas às obrigações legais e regulamentares da SNCM em matéria de despedimentos ([143]) e dos custos indirectos do plano social convencional ([144]).

(297) O custo da rescisão dos principais contratos de exploração incide essencialmente na exedcução da caução bancária num montante de […] milhões EUR, constituída como garantia da boa execução pela SNCM das suas obrigações de serviço público, à qual se somará a penalidade prevista na referida convenção, igual a […]% da compensação financeira de referência, de um montante de […] milhões EUR para o ano de 2005, ou seja, cerca de […] milhões EUR em caso de falha do delegatário.

(298) No que diz respeito ao passivo líquido associado à alienação dos navios explorados em locação financeira ([145]), as autoridades francesas sublinham que o produto líquido de cessão é avaliado pelo corretor especializado BRS, com base em certas hipóteses ([146]), em […] milhões EUR a 30 de Setembro de 2005, após depreciação, comissão de corretagem e custos de gestão de carteira. Ascendendo as economias de impostos e dívidas bancárias a […] milhões EUR, subsiste um saldo de dívidas bancárias a liquidar, relativas aos navios em locação financeira, de […] milhões EUR.

Quadro 5

Cenários de valorização do passivo da SNCM a 30 de Setembro de 2005

(milhões EUR)

	Valor do passivo Relatório Oddo	*Valor do passivo Perito da Comissão*
Dívidas privilegiadas, das quais:		
— *Dívidas sociais e fiscais*	[…]	[…]
— *Dívidas financeiras garantidas por activos* ([1])	[…]	[…]
Custo do plano social convencional	[…]	[…]
Custo das mútuas dos reformados ([2])	[…]	[…]
Custo do processo de liquidação	[…]	[…]
Prejuízos de exploração intercalares ([3])	[…]	[…]
Liquidação das dívidas dos credores privilegiados	[…]	[…]
Dívidas quirografárias ([4])	[…]	[…]
Custo do plano social extraconvencional	[…]	[…]
Custo de rescisão dos principais contratos de exploração	[…]	[…]

(milhões EUR)

	Valor do passivo Relatório Oddo	*Valor do passivo Perito da Comissão*
Custo adicional associado à alienação dos navios em locação financeira	[…]	[…]
Liquidação das dívidas dos credores não privilegiados	[…]	[…]

([1]) Os navios Napoléon Bonaparte e Paglia Orba garantem o montante dos empréstimos navais que serviram ao seu financiamento.
([2]) Esta rubrica releva do costume, segundo o qual do qual a SNCM se compromete a assumir parte dos custos de mútua complementar em favor dos seus reformados.
([3]) Até ao encerramento da liquidação. Os prejuízos intercalares baseiam-se na hipótese subjacente de pagamento dos salários num só um mês. Incluem igualmente o custo do desarmamento dos navios próprios, não deduzido do valor dos activos. Este custo corresponde ao custo de imobilização dos navios atracados na pendência da sua alienação.
([4]) As dívidas quirografárias repartem-se do seguinte modo: provisões para riscos e encargos ([…] milhões EUR), dívidas/participações ([…] milhões EUR), fornecedores ([…] milhões EUR), representação geral ([…] milhões EUR), dívidas grupo e associados ([…] milhões EUR), conta de regularização do passivo ([…] milhões EUR)
Fontes: Relatório Oddo-Hastings, relatório do perito da Comissão

(299) A Comissão nota que o passivo social constitui o elemento principal do passivo da SNCM. No tocante ao passivo social privilegiado, ou seja, o custo do plano social convencional, o perito da Comissão verificou as fórmulas de cálculo de todas as componentes do plano, com base em sondagens, e não constatou anomalias nem erros. Tendo em conta esta verificação, a Comissão considera razoável o montante de […] milhões EURavançado pelas autoridades francesas a título do plano social convencional.

(300) Relativamente às perdas de exploração intercalares, a Comissão considera a estimativa prudente à luz da legislação, em especial os artigos L.622-10 do Código Comercial e 119-2 do decreto n.º 85-1388 de 27 de Dezembro de 1985, em virtude dos quais a SNCM se poderia ver obrigada pelo Tribunal de Commerce competente a prosseguir a exploração por um período de dois meses renovável a pedido do Ministério Público, devido às suas obrigações de serviço público.

(301) No que se refere às dívidas quirografárias, o perito da Comissão não emitiu nenhuma objecção particular. Contudo, corrigiu no montante de […] milhões EUR procedente da transferência da rubrica «saldo líquido de tesouraria» do activo o montante de […] milhões EUR. A Comissão considera esta transferência consentânea com as modificações efectuadas na valorização do activo da SNCM.

(302) Relativamente ao custo do plano social extraconvencional (sem indemnizações complementares por despedimento), o perito da Comissão considera que o cálculo do custo do contencioso deveria ser de […] milhões EUR em vez dos […] milhões avançados pelas autoridades francesas. Sobre este ponto, embora considere que as organizações sindicais pediriam a reconversão dos contratos CDD em contratos CDI ([147]), a Comissão é de opinião, em contrapartida, que o cálculo se deve referir apenas aos assalariados com CDD, para os quais este risco é quase certo ([…] CDD). Considerando um salário mensal bruto de […] euros, com uma indemnização de nove meses de salário para os […] primeiros CDD e de seis meses para os […] seguintes, o montante cifra-se em […] milhões EUR.

(303) No que diz respeito ao passivo líquido associado à alienação dos navios em locação financeira, a Comissão considera que as hipóteses subjacentes ao cálculo se justificam, nomeadamente devido ao formalismo contratual dos AIE (agrupamento de interesse económico), que impede que terceiros se substituam à SNCM e condiciona os benefícios fiscais à exploração de navios de bandeira francesa. Justifica-se igualmente que o risco judicial não se aplique no caso dos navios explorados em locação financeira, porque estes navios são alienados pelos bancos credores dos AIE. Neste contexto, a Comissão considera justificado que se tenha em conta um custo de gestão de carteira, entre 30 de Setembro de 2005 e a data de alienação efectiva do navio.

(304) Tendo em conta o que precede, a Comissão estima o passivo privilegiado da SNCM em […] milhões EUR e o passivo não privilegiado em […] milhões EUR a 30 de Setembro de 2005.

Constatação da insuficiência do activo

(305) À luz do exposto, a Comissão considera que, a 30 de Setembro de 2005, o valor do activo da SNCM ([…] milhões EUR) não era suficiente para liquidar as dívidas dos credores privilegiados ([…] milhões EUR) e não-privilegiados ([…] milhões EUR).

Conclusão

(306) Em tal contexto, na ausência de acção para liquidação de passivo (ver *infra*), e tendo em conta o ponto 273 e a insuficiência do activo, o custo da liquidação da SNCM pela CGMF limitar-se-ia ao custo das indemnizações complementares por despedimento, ou seja, […] milhões EUR.

(307) Segue-se que a decisão das autoridades francesas de cederem a SNCM a um preço negativo de 158 milhões EUR, a comparar com o custo mínimo de liquidação de […] milhões EUR, pode ser considerada conforme com a decisão que teria tomado um grupo privado de empresas em economia de mercado.

10.2.2.2. Consequências da liquidação judicial da SNCM

(308) A Comissão analisou igualmente o argumento das autoridades francesas de que o Estado, enquanto accionista maioritário, poderia ser chamado a liquidar o passivo em caso de liquidação da empresa (ver *infra*). Nesse caso, segundo as autoridades francesas, o cálculo do custo de liquidação para o Estado accionista deve ter em conta o direito nacional, como a Comissão reconheceu na sua decisão relativa à ABX Logistics ([148]) e deve apreciar-se numa base casuística, tendo em conta as particularidades do sector ([149]) e as circunstâncias específicas.

(309) No caso vertente, a Comissão regista que as autoridades francesas lhe entregaram, em 28 de Março de 2006, documentos que atestam que o accionista da SNCM procurara a solução menos onerosa, analisando em paralelo, e desde início, duas pistas, a liquidação da empresa ou a sua venda a um preço negativo.

(310) Com base nas peritagens supramencionadas transmitidas à Comissão, as autoridades francesas consideram que o conjunto dos custos reais que a República Francesa teria tido de suportar enquanto accionista, através da CGMF, se situaria entre […] e […] milhões EUR a 30 de Setembro de 2005. Esta estimativa tem em conta, nomeadamente, o risco de o Estado francês ter de responder pela liquidação do passivo, caso um tribunal o considerasse dirigente de facto da SNCM, e o de ser condenado a pagar indemnizações complementares por despedimento ao pessoal despedido. As autoridades francesas consideram que estes riscos devem ser incluídos no cálculo do custo efectivo da eventual liquidação da SNCM.

(311) Coloca-se, portanto, a questão da avaliação do conjunto dos custos reais que o Estado francês teria provavelmente de suportar, enquanto accionista, na eventualidade de liquidação judicial da SNCM, a fim de determinar se, perante a possibilidade de ser condenado a suportar estes custos e a importância destes ([150]), um accionista privado prudente teria preferido vender imediatamente a sua filial, a um preço negativo de 158 milhões EUR, a correr esse risco.

a) **De uma possível condenação do Estado a liquidar o passivo**

(312) No direito francês, o liquidatário de uma sociedade em liquidação judicial tem a faculdade de intentar uma acção de responsabilidade civil contra os antigos dirigentes da sociedade, dita «acção para liquidação do passivo», em caso de fracasso de um plano de manutenção ou de recuperação judicial, bem como em caso de liquidação judicial ([151]).

(313) A introdução de uma acção para liquidação do passivo contra os antigos dirigentes da sociedade em falência é motivada pela necessidade de reconstituir o património da sociedade, que é uma das missões confiadas ao liquidatário.

(314) Em vários ofícios à Comissão, as autoridades francesas sustentam que a hipótese de condenação do Estado, por um juiz nacional, a liquidar o passivo da empresa que dirige constituía um cenário mais que plausível, devendo por conseguinte ser incluída no cálculo do custo efectivo da eventual liquidação da SNCM.

(315) Na sua correspondência de 28 de Fevereiro de 2008, a SNCM incluiu um relatório de peritos que avalia as consequências jurídicas de uma acção para liquidação do passivo oponível ao Estado francês. O relatório conclui que o tribunal de comércio que julgasse este caso teria muito provavelmente determinado a responsabilidade do Estado, condenando-o a assumir a integralidade das dívidas sociais da SNCM.

(316) No caso vertente, a Comissão considera que, perante a insuficiência do activo da SNCM constatada (ver *supra)* e tendo em conta a eventual atribuição da responsabilidade ao liquidatário em caso de omissão, sob a égide da lei de 1985 e do direito de acção de que gozam os credores desde 2005, seria muito provável uma acção para liquidação do passivo contra o Estado francês na hipótese de liquidação judicial da SNCM ([152]).

(317) A legislação aplicável prevê que as dívidas sociais da sociedade em liquidação possam ficar a cargo dos seus antigos dirigentes de direito ou de facto, sob reserva do preenchimento cumulativo de quatro condições.

i) *Reconhecimento do Estado enquanto dirigente de direito ou de facto da empresa em liquidação judicial* ([153])

(318) A Comissão nota que o perito da SNCM forneceu uma análise detalhada, que permite concluir que o Estado francês teria muito provavelmente sido considerado gestor de facto da SNCM. Em substância, o relatório de peritagem supramencionado demonstrou, em conformidade com a jurisprudência relevante ([154]), que o Estado cometera, e durante um longo período, actos positivos de gestão e direcção que manifestamente exorbitavam dos controlos administrativos previstos. Em especial, segundo o relatório do perito da SNCM, o Estado teria tomado decisões no quadro de poderes de controlo que ele mesmo instaurara, utilizando os seus poderes de controlo para tomar decisões por conta da empresa e substituindo-se assim aos dirigentes aos quais competia tomar as referidas decisões. Afigura-se, além disso, que os órgãos dirigentes da SNCM não dispunham, na prática, de nenhuma autonomia face ao Estado na gestão da empresa. Finalmente, o Estado ter-se-ia substituído aos órgãos dirigentes da SNCM, ao tomar de moto próprio decisões estratégicas, sem informar os referidos dirigentes.

(319) A Comissão constata que, na sua correspondência de 28 de Março de 2008, as autoridades francesas não emitiram reservas quanto à qualidade de gestor de facto da SNCM do Estado francês. No seu ofício de 20 de Novembro de 2006, as autoridades francesas indicam que o juiz não deixaria de considerar o Estado accionista da SNCM dirigente de facto da empresa. No entanto, é evidente que tal declaração, feita no quadro de um procedimento relativo a auxílios estatais, não é suficiente por si só para estabelecer de forma bastante que um juiz viria a considerar serem as autoridades nacionais dirigentes de facto da empresa beneficiária das medidas em questão, e sobretudo para estabelecer o grau de probabilidade de tal eventualidade.

(320) Nas circunstâncias do caso vertente, não é necessário que a Comissão se alongue sobre a apreciação dos elementos invocados pelas autoridades francesas, tendo em conta a conclusão a que a Comissão chegou na secção 0.

ii) *Existência de um ou vários erros de gestão do Estado francês enquanto dirigente de facto da empresa em liquidação judicial*

(321) A Comissão regista que o relatório do perito da SNCM menciona uma série de elementos, com base numa lista não exaustiva de elementos factuais, a fim de demonstrar que o Estado, enquanto dirigente de facto da SNCM, cometeu erros de gestão.

(322) O relatório indica, em especial, que o Estado francês teria cometido erros de investimento […]. Teria igualmente cometido numerosos erros de gestão no que respeita a […].

(323) A esse respeito, […] ([155]). No seu ofício de 30 de Abril de 2007, as autoridades francesas classificaram de muito elevado o risco de condenação do Estado numa acção de responsabilidade civil, tendo em conta os critérios […] de qualificação do erro de gestão na acepção do artigo L. 651-2 do Código Comercial. É evidente, todavia, que tal declaração, feita no quadro de um procedimento relativo a auxílios estatais, não é suficiente por si só para estabelecer de forma bastante que um juiz viria a considerar que as autoridades nacionais tinham cometido os erros alegados, e sobretudo para estabelecer o grau de probabilidade de tal eventualidade.

iii) *Constatação da insuficiência do activo*

(324) A Comissão constata que, no seu ofício de 16 de Novembro de 2006, as autoridades francesas forneceram uma avaliação da insuficiência do activo da SNCM com base nos relatórios CGMF e Oddo-Hastings supramencionados. A Comissão toma nota de que a análise da SNCM sobre a acção para liquidação do passivo, transmitida à Comissão em Fevereiro de 2008, parte daqueles mesmos relatórios para constatar a insuficiência do activo em caso de liquidação judicial da empresa. O relatório Oddo-Hastings, em particular, assinala uma insuficiência do activo da ordem de […] milhões EUR a 30 de Setembro de 2005, calculada como a diferença entre, por um lado, o valor dos activos da SNCM ([…] milhões EUR) e, por outro lado, o valor do passivo da empresa (dívidas privilegiadas e não-privilegiadas, avaliadas, respectivamente, em […] e […] milhões EUR).

(325) A Comissão regista que, em virtude da legislação francesa supramencionada, se constata a insuficiência do activo quando o liquidatário da sociedade não dispõe de activos suficientes para liquidar das dívidas dos credores, privilegiados ou não. No caso concreto das dívidas sociais da empresa, o passivo social da empresa é *a minima* constituído por dívidas salariais clássicos, isto é, aquelas cuja fonte directa é o contrato de trabalho, a convenção colectiva ou a lei e que são inscritas automaticamente pelo liquidatário no passivo da empresa ([156]).

(326) A Comissão estimou anteriormente a insuficiência do activo da SNCM em […] milhões EUR a 30 de Setembro de 2005.

iv) *Existência de um nexo de causalidade entre os erros e a insuficiência do activo constatada*

(327) Segundo as autoridades francesas, no direito francês, não cabe ao demandante numa acção para liquidação de passivo determinar o agravamento do passivo causado pelo erro de gestão do dirigente. O dirigente de uma pessoa colectiva pode ser declarado responsável, com fundamento no artigo L.624-3 do Código Comercial, mesmo que o erro de gestão que cometeu não seja uma das causas da insuficiência do activo, e pode ser condenado a suportar no todo ou em parte as dívidas sociais, ainda que o seu erro só seja causa de parte delas ([157]).

(328) A Comissão regista que o perito da SNCM considera patente o nexo entre os erros de gestão e a insuficiência do activo constatada. Com base nas estimativas apresentadas pelo referido perito, o prejuízo financeiro resultante da lista não exaustiva dos erros de gestão do Estado referidos no ponto 322 ascenderia a […] milhões EUR ([158]).

(329) As autoridades francesas […] ([159]).

(330) A Comissão constata ainda que as autoridades francesas, nos seus ofícios de 16 de Novembro de 2006, 27 de Abril de 2007 e 28 de Março de 2008, […] ([160]). As autoridades francesas […] ([161]). As próprias autoridades francesas admitem, no seu ofício de 16 de Novembro de 2005, «que o Estado accionista, que o juiz não deixaria de considerar dirigente de facto da SNCM, sociedade de responsabilidade limitada, seria provavelmente condenado, em virtude do artigo L.651-2 do Código Comercial, a suportar a integralidade da insuficiência do activo da SNCM».

(331) Nas circunstâncias do caso vertente, não é necessário que a Comissão se alongue sobre a apreciação dos elementos invocados pelas autoridades francesas, tendo em conta a conclusão a que a Comissão chegou na secção 10.2.2.1.

b) **Da estimativa do custo total de liquidação judicial da SNCM**

Determinação da parte da insuficiência do activo a cargo do dirigente de facto

(332) Face ao que precede, no estado actual do *dossier*, a Comissão não tem de estabelecer o custo económico real da atribuição da responsabilidade ao accionista.

(333) A esse respeito, a Comissão regista que, com base no artigo L.624-3 do Código Comercial, o dirigente de direito ou de facto da sociedade em liquidação é condenado, em tais circunstâncias, a pagar a totalidade ou parte da insuficiência do activo constatada.

(334) A Comissão constata que o referido artigo deixa aos magistrados inteira liberdade para determinarem se o dirigente deve ser condenado a suportar a integralidade ou apenas parte das dívidas sociais. À luz da jurisprudência relevante, afigura-se que os tribunais são sensíveis ao comportamento do dirigente demandado e modulam as condenações em função das constatações que estabelecem.

(335) Como indicado atrás, as autoridades francesas consideram que o Estado francês seria obrigado a suportar uma parte, estimada entre […] e […]%, da insuficiência do activo constatada, ou seja, entre […] e […] milhões EUR.

(336) A Comissão sublinha que, num contexto próximo do da SNCM, o da sociedade Les Mines de Salsignes, subfilial do BRGM (estabelecimento público de natureza industrial e comercial) ([162]), a câmara comercial da Cour de Cassation condenou o BRGM e as suas filiais, na qualidade de dirigente de facto solidário com os outros dirigentes da sociedade Les Mines de Salsignes, ao pagamento da integralidade da insuficiência do activo ([163]). A quota-parte das dívidas sociais a cargo da sociedade Coframines e do BRGM, e logo *in fine* do Estado, ascendeu a 73,6 %. Nos termos desta decisão, o tribunal estabeleceu que o Conselho de Administração se encontrava numa situação de dependência das duas entidades consideradas.

(337) A Comissão considera, todavia, que as autoridades francesas não demonstraram, à luz das regras aplicáveis aos auxílios estatais, que os erros de gestão do Estado supramencionados, prejudiciais à empresa, eram erros que qualquer outro accionista privado em economia de mercado teria podido cometer. A este respeito, importa sublinhar que só tais erros, devidamente estabelecidos, podem ser tidos em conta para determinar se, tendo em conta o risco de condenação a suportar estes custos e a importância destes (i.e. o valor actualizado líquido do risco de uma condenação futura), um operador privado prudente teria preferido pagar imediatamente um preço negativo de 158 milhões EUR a correr esse risco. Com efeito, não se pode considerar que um investidor privado fosse conduzido a cometer erros motivados, não por considerações empresariais, mas por considerações de carácter geral (por exemplo, para fins sociais ou de desenvolvimento regional).

(338) A Comissão não nega que, em certos casos excepcionais, algumas legislações nacionais prevêem a possibilidade de terceiros intentarem uma acção contra os accionistas de uma sociedade liquidada, nomeadamente se estes puderem ser considerados dirigentes de direito ou de facto que cometeram erros de gestão prejudiciais à empresa. No entanto, embora exista tal possibilidade no direito francês, a Comissão considera que as autoridades francesas não esclareceram suficientemente as suas dúvidas relativamente aos argumentos que se prendem com o risco de o Estado francês ser condenado, em caso de liquidação da SNCM, a liquidar o passivo da sociedade. Não é contudo necessário tirar conclusões quanto a este aspecto na presente decisão, tendo em conta a conclusão a que a Comissão chegou na secção 10.2.2.1.

Determinação da assunção eventual das indemnizações complementares por despedimento, na hipótese de liquidação judicial da SNCM

(339) Segundo as autoridades francesas, tendo em conta a jurisprudência na matéria ([164]), além da insuficiência do activo, um juiz teria certamente condenado o Estado francês a assumir as indemnizações complementares por despedimento (entre […] e […] milhões EUR); o conjunto dos custos reais que República Francesa teria de suportar enquanto accionista situar-se-ia entre […] e […] milhões EUR.

(340) As autoridades francesas precisam que, em julgamentos recentes, os tribunais franceses condenaram o dirigente de direito ou de facto a assumir, além da insuficiência do activo, indemnizações complementares por despedimento calculadas com base num plano social estabelecido pela empresa antes da sua liquidação.

(341) As autoridades francesas indicam, em especial, que no processo *Aspocomp* a sociedade francesa Aspocomp SAS, filial a 99 % da sociedade finlandesa Aspocomp Group Oyj, havia assinado em 18 de Janeiro de 2002 um acordo de empresa que estipulava as condições de indemnização no quadro de um plano social relativo a 210 do total de 550 assalariados. O acordo estipulava, nomeadamente, o montante das indemnizações compensatórias e complementares, bem como os subsídios às partidas voluntárias. Ora, na sequência de uma mudança de estratégia do grupo, a sociedade-mãe Aspocomp Group Oyj decidiu, em 21 de Fevereiro de 2002, deixar de financiar a sua filial Aspocomp SAS, provocando assim a declaração de insolvência desta. Esta decisão impediu, de facto, a filial de honrar os compromissos assumidos no âmbito do acordo de empresa e levou-a a despedir todos os outros assalariados.

(342) Neste contexto, o acórdão da Cour d'Appel de Rouen confirmou o julgamento do Conseil de Prud'hommes de Evreux, condenando a sociedade Aspocomp Group Oyj, que controlava a 99 % a gestão da sua filial, a pagar: i) a integralidade das indemnizações compensatórias e complementares previstas no acordo, bem como as indemnizações por despedimento sem causa real e séria, aos assalariados abrangidos pelo acordo de empresa, e ii) indemnizações equivalentes aos assalariados despedidos na sequência da insolvência da Aspocomp, considerando que, não honrando os compromissos assumidos, a sociedade-mãe dera provas de um comportamento desleal e de uma ligeireza repreensível.

(343) No caso vertente, a Comissão observa que ressalta das peças do *dossier* que um plano social negociado, baseado no plano social de 2002 e instaurado na Primavera de 2005, foi suspenso em 25 de Abril de 2005 pelo accionista da SNCM, sem concertação com a direcção da empresa. A Comissão constata ainda que a elaboração deste plano social é anterior à decisão do Estado de vender a SNCM.

(344) A Comissão considera que, na eventualidade de liquidação da SNCM, os assalariados da empresa não teriam deixado de fazer valer perante a justiça as disposições do referido plano social.

(345) Para que tal diligência possa ser relevante num caso como o vertente, a Comissão deverá determinar i) se um juiz teria condenado o Estado-Membro por ter suspendido, sem concertação com a direcção da empresa, o plano social em questão, ii) o montante que o Estado-Membro poderia ser condenado a pagar nessa eventualidade e iii) o grau de probabilidade de tal eventualidade ([165]).

(346) A Comissão nota que um acórdão da câmara comercial da Cour de Cassation, no qual o tribunal indica estar pronto a acolher uma acção de responsabilidade civil contra uma sociedade dominante cujo comportamento lesivo acarretara a ruína da filial, e por conseguinte despedimentos colectivos ([166]), vai no mesmo sentido que a jurisprudência Aspocomp.

(347) A este respeito, a Comissão constata, contudo, que o princípio estabelecido pelo acórdão da Cour d'Appel de Rouen não foi por enquanto confirmado por outros acórdãos da mesma natureza. Por conseguinte, a Comissão considera que as autoridades francesas não esclareceram suficientemente as suas dúvidas quanto à hipótese de que o accionista da SNCM ficaria, com um grau de certeza suficiente, exposto a que lhe fosse atribuída a responsabilidade e ao pagamento de indemnizações complementares por despedimento, com fundamento nesta jurisprudência. Não é contudo necessário tirar conclusões quanto a este aspecto na presente decisão, tendo em conta a conclusão a que a Comissão chegou na secção 10.2.2.1.

10.2.2.3. Conclusão

(348) A Comissão considera, com base no que precede, que a decisão de ceder a SNCM a um preço negativo de 158 milhões EURé conforme com a decisão que teria tomado um grupo privado em economia de mercado, tendo em conta os custos sociais que a liquidação da empresa implicaria.

(349) A Comissão fundou a análise precedente nas únicas hipóteses que lhe pareciam razoáveis e suficientemente motivadas. Estas levam a considerar que a diferença entre o cenário escolhido pelas autoridades francesas e a solução alternativa seria de pelo menos […] milhões EUR, o que compensa largamente um eventual erro nas estimativas estabelecidas após a análise.

(350) A Comissão considera, além disso, que o preço negativo de 158 milhões EUR resulta de uma negociação comercial entre o Estado e os cessionários privados, na sequência de um processo público de selecção aberto, transparente, não-discriminatório e incondicional. No parecer da Comissão, este preço, que é o menos negativo possível, constitui um preço de mercado.

(351) Apesar dos limites mencionados no ponto 284, a Comissão indica que o seu perito verificou cenários de valorização da SNCM com base no método dos *cash-flow* livres operacionais actualizados, procedentes de um relatório do banco HSBC encomendado pelas autoridades francesas. O perito da Comissão considera que os cálculos do HSBC foram efectuados correctamente. Com base nos resultados destas simulações, pode concluir-se que o preço pago pela SNCM é consentâneo com o valor da empresa estimado quando da operação com base no método dos *cash-flow* livres operacionais actualizados.

(352) Resulta do exposto na secção 10.2.2.1, sem que seja necessário tirar conclusões sobre os elementos expostos na secção 10.2.2.2, que a referida medida não confere uma vantagem económica à SNCM, nem aos cessionários privados. Por conseguinte, a injecção de capital do Estado, de 158 milhões EUR, prévia à cessão da empresa aos cessionários privados, ou seja, o preço de venda negativo de 158 milhões EUR, não constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

10.3. **A injecção de capital da CGMF num montante de 8,75 milhões EUR**

10.3.1. *Quadro jurídico de referência*

(353) Se a intervenção dos poderes públicos se efectuar concomitantemente com uma intervenção significativa de operadores privados, efectuada em condições comparáveis, a existência de uma vantagem económica pode ser automaticamente afastada ([167]).

(354) A prática decisória da Comissão, confirmada pelo juiz comunitário, exclui automaticamente a natureza de auxílio de uma injecção de capital do Estado em tais circunstâncias, desde que sejam respeitadas as três condições seguintes:

— a intervenção privada deve emanar de agentes económicos. Não é o esse o caso de uma participação dos assalariados no capital da empresa em causa ([168]),

— a intervenção privada deve ser significativa. Não é esse o caso, por exemplo, de uma intervenção privada que incide apenas em 3,3 % do montante total em jogo ([169]),

— a intervenção privada deve igualmente ser concomitante com a intervenção pública. O Tribunal de Justiça confirmou assim a análise da Comissão, segundo a qual injecções públicas podem constituir auxílio estatal quando investimentos privados na mesma empresa são efectuados posteriormente à injecção de fundos públicos ([170]). A Comissão aceita, contudo, tomar por vezes em consideração uma intervenção privada que tem lugar pouco depois de uma intervenção pública, nomeadamente se à data da intervenção pública o investidor privado já tiver assinado uma carta de intenções ([171]).

10.3.2. *Aplicação ao caso em apreço*

(355) A Comissão constata, primeiramente, que as acções da SNCM são cedidas a agentes económicos, a BCP e a VT. Na sequência da operação de cessão, o Estado devia injectar concomitantemente na empresa um montante de 8,75 milhões EUR, de modo a conservar a sua participação de 25 % na SNCM, em conformidade com os compromissos assumidos, nomeadamente em relação aos assalariados.

(356) Em segundo lugar, a injecção do Estado francês, no montante de 8,75 milhões EUR, deve ser comparada com a injecção dos cessionários privados, ou seja, 26,25 milhões EUR. Esta repartição decorre, como indicado atrás, do compromisso das autoridades francesas de conservarem uma participação de 25 % na empresa. Atendendo a que a intervenção privada incide em 75 % do montante total, a Comissão considera-a significativa. A título supletivo, a Comissão assinala que os parceiros privados têm uma estrutura financeira sólida, que a aquisição da SNCM se integra perfeitamente na sua estratégia empresarial e que o plano de negócios dos cessionários prevê o regresso à rendibilidade em finais de 2009.

(357) Relativamente, por último, à concomitância das duas operações de injecção de capital, o perito da Comissão verificou se os referidos capitais foram injectados por todos os accionistas da SNCM, incluindo a CGMF.

(358) Foi verificado, com efeito, que, em 31 de Maio de 2006, o Conselho de Administração da SNCM constatou a realização de todas as operações supramencionadas. Em especial, o aumento de capital, conjunta e concomitantemente por todos os accionistas, num montante de 35 milhões EUR, efectuou-se em 31 de Maio de 2006. Esta operação desenrolou-se em duas etapas concomitantes: i) um primeiro aumento de capital, de […] acções, foi inteiramente subscrito pelos cessionários, em numerário e pelo valor nominal de ([…] euros), e ii) um segundo aumento de capital, de […] acções (realizadas em 25 %), foi subscrito em parte pelos cessionários ([…] acções, num montante de 26,25 milhões EUR) e pelo Estado francês através da CGMF ([…] acções, num montante de 8,75 milhões EUR), nas mesmas condições, ou seja, subscrição em numerário por um valor nominal total de […] euros.

(359) As injecções de capitais públicos e privados são, portanto, estritamente concomitantes.

(360) Face ao que precede, a Comissão considera que estão preenchidos os critérios estabelecidos pela jurisprudência para excluir automaticamente a natureza de auxílio da medida em causa e que, por conseguinte, a injecção de capital do Estado francês, no montante de 8,75 milhões EUR, não confere uma vantagem económica à SNCM, visto ter sido efectuada paralelamente a uma injecção de capitais privados em condições comparáveis, na acepção da jurisprudência comunitária.

(361) Em qualquer caso, a Comissão considera que a taxa de remuneração do capital injectado pelo Estado, […] % ao ano, constituiria, para um investidor privado, uma rendibilidade a longo prazo adequada dos capitais investidos.

(362) A Comissão constata, com efeito, que o rendimento fixo do investimento em capital do Estado na SNCM liberta este último dos riscos associados à execução do plano de negócios, dado estar totalmente desvinculado do desempenho (para melhor ou para pior) da empresa. Assim, a atribuição da DSP à SNCM não permitirá ao Estado melhorar o rendimento esperado da sua participação.

(363) O perito da Comissão concluiu que, em termos de riscos, a injecção de capital do Estado francês se aparentava mais a uma obrigação de taxa fixa que a um investimento em acções. Donde resulta que se deve comparar a taxa de remuneração de […]% com a taxa de remuneração das obrigações de emitentes privados franceses à data da operação. De acordo com o perito da Comissão, esta taxa era de 4,15 % no final de Maio de 2006.

(364) A Comissão considera, por último, que a existência da cláusula resolutiva da cessão da SNCM não é de molde a pôr em causa o princípio da igualdade de tratamento dos investidores. Esta cláusula incide, com efeito, na cessão total da SNCM aos cessionários privados e não no investimento (35 milhões EUR) concomitante dos cessionários (26,25 milhões EUR) e do Estado (8,75 milhões EUR) na SNCM privatizada.

(365) Face ao que precede, a Comissão constata que a medida em causa não constitui auxílio estatal na acepção do artigo n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

10.4. **As medidas de auxílio social (38,5 milhões EUR)**

10.4.1. *Quadro jurídico de referência*

(366) A fim de apreciar se uma medida confere uma vantagem económica a uma empresa, «há […] que determinar se a empresa beneficiária recebe uma vantagem económica que não teria obtido em condições normais de mercado» ([172]) ou, ao contrário, evita suportar custos que iriam normalmente sobrecarregar os recursos financeiros próprios, impedindo assim a medida que as forças presentes no mercado produzam os seus efeitos normais ([173]).

(367) Segundo jurisprudência assente, um encargo normal é um encargo que uma empresa deve normalmente suportar no quadro da sua gestão corrente ou das suas actividades normais ([174]). Mais precisamente, o Tribunal de Justiça indicou que a redução de encargos sociais constitui auxílio estatal se esta medida se destinar a exonerar parcialmente as empresas de determinado sector industrial dos encargos sociais pecuniários que decorrem da aplicação normal do sistema geral de segurança social, sem que essa exoneração se justifique pela natureza ou a economia desse sistema ([175]). Com este acórdão, o Tribunal indica claramente que a existência de uma vantagem económica deve ser estabelecida em relação ao sistema geral de segurança social, aplicando assim um raciocínio similar ao utilizado nos processos fiscais.

(368) O Tribunal de Justiça confirmou esta abordagem em 20 de Setembro de 2001: «um auxílio consiste num desagravamento dos encargos que normalmente recaem sobre o orçamento das empresas, tendo em conta a natureza ou a economia do sistema de encargos em causa […], enquanto um encargo especial é, pelo contrário, um encargo suplementar em relação a esses encargos normais» ([176]).

(369) Por conseguinte, para identificar o que constitui uma vantagem, na acepção da jurisprudência relativa à noção de auxílio estatal, é imperativo determinar a regra de referência ou o regime comum aplicável, no âmbito de um regime jurídico dado, à luz do qual esta vantagem será comparada ([177]). A esse respeito, o Tribunal de Justiça estabeleceu que a determinação do quadro de referência reveste importância acrescida no caso de medidas fiscais, dado que a existência de uma vantagem só pode ser estabelecida em relação a uma imposição dita «normal», ou seja, a taxa de imposição em vigor na zona geográfica de referência ([178]).

(370) Além disso, segundo jurisprudência assente, «para efeitos de aplicação do artigo 92.º do Tratado, é indiferente que a situação do presumido beneficiário da medida tenha melhorado ou se tenha agravado em relação ao estado do direito anterior ou, pelo contrário, não tenha conhecido evolução no tempo […]. Há unicamente que determinar se, no quadro de um dado regime jurídico, uma medida estatal é susceptível de favorecer «certas empresas ou certas produções» na acepção do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado relativamente a outras empresas que se encontrem numa situação factual e jurídica comparável à luz do objectivo prosseguido pela medida em causa.» ([179])

10.4.2. *Aplicação ao caso em apreço*

(371) Decorre da jurisprudência e da prática decisória ([180]) da Comissão que, para excluir a natureza de auxílio da medida em causa, a Comissão deve verificar se a medida não desagrava a SNCM de encargos decorrentes da sua gestão corrente, isto é, no caso vertente, encargos decorrentes da normal aplicação da legislação social em caso de cessação de contratos de trabalho.

(372) A este respeito, a Comissão constata que, em conformidade com o protocolo de acordo assinado entre as partes, a conta bloqueada só pode ser movimentada para financiar compensações a pessoas cujo contrato de trabalho com a SNCM tenha cessado anteriormente. Assim, estas medidas não têm por objecto, nem por efeito, possibilitar a partida de assalariados que, na falta dessas medidas, teriam podido permanecer a cargo da SNCM.

(373) A Comissão observa igualmente que a concessão destas compensações ao pessoal despedido após a cessão da SNCM foi suportada pelo Estado na sua qualidade de poder público e não pela empresa.

(374) A Comissão nota, ainda, que estas medidas sociais complementares exorbitam das indemnizações previstas pela legislação social e as convenções colectivas aplicáveis. Os custos que decorrem da aplicação destas últimas permanecem assim na sua totalidade a cargo da SNCM.

(375) A Comissão observa, por último, que as medidas sociais complementares serão executadas na eventualidade de os cessionários aplicarem um plano de redução de efectivos uma vez vendida a SNCM. Por outras palavras, as referidas compensações não correspondem à execução dos planos de redução de efectivos previstos no contexto do plano de reestruturação de 2002.

(376) Por conseguinte, a Comissão considera que o custo das indemnizações sociais complementares não coincide com o custo dos planos sociais anteriores à cessão, que foram assumidos pelo Estado, nem com o custo social estimado atrás no quadro da liquidação judicial da SNCM.

(377) Segue-se que as medidas sociais complementares não constituem encargos decorrentes da normal aplicação da legislação social em caso de cessação de contratos de trabalho.

(378) No interesse da exaustividade, a Comissão constata que, mesmo acrescentando o montante de 38,5 milhões EUR à injecção de capital do Estado num montante de 142,5 milhões EUR, o preço de venda negativo ajustado, ou seja, 196,50 milhões EUR, continua a ser largamente inferior ao custo de liquidação judicial da SNCM (ver ponto 3).

(379) À luz do que precede, e em conformidade com a sua prática decisória ([181]), a Comissão considera que a aplicação, graças a fundos públicos, de medidas sociais complementares em favor das pessoas despedidas, sem que tais medidas desagravem o empregador dos seus encargos normais, é do foro da política social dos Estados-Membros e não constitui um auxílio directo, na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE. A Comissão considera ainda que a aplicação dessas medidas também não constitui um auxílio indirecto, na medida em que beneficia apenas o pessoal despedido.

10.5. **O saldo de 22,52 milhões EUR notificado a título dos auxílios à reestruturação**

(380) Com base no que precede, e em conformidade com o ponto 258, o montante da subvenção a apreciar no quadro dos auxílios estatais com exclusão das compensações de serviço público ascende a 22,52 milhões EUR ([182]) e representa uma parte da injecção de capital notificada pelas autoridades francesas em 2002.

(381) A Comissão considera que este montante confere à SNCM uma vantagem económica selectiva e constitui, por conseguinte, um auxílio estatal nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

10.5.1. *Compatibilidade da medida nos termos das orientações comunitárias relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação*

(382) A medida em causa foi notificada em 2002 pelas autoridades francesas ao abrigo das orientações comunitárias relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação, de 1999 ([183]).

(383) As orientações comunitárias sobre os auxílios estatais aos transportes marítimos ([184]) remetem, para efeitos da avaliação dos auxílios à reestruturação de companhias de navegação, para as orientações supramencionadas. Segundo o ponto 19 destas orientações, «a única base de compatibilidade para os auxílios de emergência ou à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade é o n.º 3, alínea c), do artigo 87.º».

(384) Relativamente à compatibilidade de um auxílio estatal à reestruturação com o n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE, decorre da jurisprudência que a decisão da Comissão deve enunciar os motivos pelos quais esta considera que os auxílios se justificam à luz das condições previstas pelas orientações, nomeadamente a existência de um plano de reestruturação, uma demonstração satisfatória da viabilidade a longo prazo e o carácter proporcionado dos auxílios em relação à contribuição do seu beneficiário.

Carácter de empresa em dificuldade

(385) Para ser elegível para um auxílio à reestruturação, a empresa deve poder ser considerada empresa em dificuldade na acepção das orientações de 1999 ([185]).

(386) No caso vertente, a Comissão recorda ter verificado o respeito deste critério, tanto na decisão de 17 de Julho de 2002, relativa ao auxílio de emergência à SNCM ([186]), como na decisão de 19 de Agosto de 2002, que dá início ao procedimento formal de investigação relativamente ao projecto de recapitalização, com base nas contas anuais da SNCM para o ano de 2001.

(387) Para efeitos da presente decisão, a Comissão verificou se a SNCM preenchia esta condição com base nas contas anuais da empresa para o ano de 2002. Assim, os capitais próprios, sem provisões regulamentadas ([187]), continuam a ser negativos – 26,5 milhões EUR em 2002 contra – 30,7 milhões EUR em 2001. Tal nível traduz a perda de mais de metade do capital social da empresa, mais de um quarto do qual foi perdido durante os 12 últimos meses que se seguiram à notificação, verificando-se assim a condição suficiente e não necessária descrita no ponto 5 a) das orientações.

(388) Além da evolução do capital social, a Comissão constata designadamente que:

— entre 2001 e 2002, os resultados correntes antes de impostos passaram de – 5,1 milhões EUR em 2001 para – 5,8 milhões EUR em 2002, só tendo sido possível atenuar as perdas líquidas em 2002 graças à venda de alguns navios,

— a capacidade de autofinanciamento da SNCM, que era de 39,2 milhões EUR no final de 2001, reduziu-se para 35,7 milhões EUR no final de 2002,

— as dívidas financeiras líquidas, excluindo locações financeiras, passaram de 135,8 milhões EUR para 144,8 milhões EUR entre 2000 e 2002,

— os encargos financeiros (juros e encargos equiparados) passaram de 7,0 milhões EUR em 2000 para 9,503 milhões EUR em 2002.

(389) As autoridades francesas confirmaram aliás à Comissão que os bancos recusam agora emprestar à SNCM, devido ao endividamento da empresa, apesar de esta ter proposto oferecer como garantia os seus últimos navios livres de hipotecas ou outras servidões.

(390) Por último, o contrato de DSP não modifica em nada esta análise. Se bem que este contrato deva certamente permitir, em conjunção com o sucesso do plano de reestruturação, que a SNCM obtenha a prazo resultados de exploração positivos, a escassez aguda de capitais próprios, o endividamento crescente e o custo das medidas operacionais do plano de reestruturação não deixarão de levar a companhia à insolvência, num certo lapso de tempo.

(391) Face ao que precede, a Comissão considera que a SNCM preenche simultaneamente as condições previstas, respectivamente, no ponto 5, alínea a), e no ponto 6 das orientações de 1999. Considera, por conseguinte, que em 2002 a SNCM era uma empresa em dificuldade na acepção das referidas orientações.

Restabelecimento da viabilidade (pontos 31 a 34 das orientações)

(392) Em conformidade com as orientações de 1999, a concessão do auxílio está subordinada à aplicação de um plano de reestruturação validado pela Comissão. Como indicado no ponto 79 da decisão de alargamento do procedimento formal de investigação, de 2006, e já que considerou que as medidas posteriores à notificação de 2002 não constituíam auxílios estatais, a Comissão considera que a compatibilidade da injecção de capital, num montante de 22,52 milhões EUR, com as orientações de 1999 deve ser examinada à luz do plano de reestruturação de 2002. «Há que tomar como referência o contexto da época em que as medidas de apoio financeiro foram tomadas a fim de […] não basear a apreciação numa situação posterior» ([188]).

(393) Com base nas informações fornecidas pelas autoridades francesas, a Comissão constata que, apesar de o plano de reestruturação de 2002 prever o regresso à rendibilidade a partir de 2003, graças a acções escalonadas essencialmente nos anos 2002 e 2003, a SNCM só reganha um nível de capitais próprios «suficiente» em 2005-2006. A Comissão fixa, assim, o fim do período de reestruturação em 31 de Dezembro de 2006.

(394) O regresso do serviço Marselha-Córsega à rentabilidade está previsto a breve trecho e a linha do Magrebe é já uma actividade lucrativa. Só os serviços à partida de Nice continuam a ser mais incertos, mas o seu peso está a diminuir e a depreciação antecipada do Liamone em 2001 facilitará o regresso a resultados positivos nesta linha. A Comissão aceita ainda o argumento de que a presença, mesmo diminuta, no serviço à partida de Nice continua a ser necessária para a posição da companhia no conjunto do mercado. A reorientação da actividade para o Magrebe contribuirá para diminuir a dependência da companhia do serviço histórico e deverá igualmente contribuir para o restabelecimento da viabilidade, tendo em conta […].

(395) No que respeita à viabilidade a longo prazo, ou seja, para além do termo do actual contrato de DSP, a Comissão considera que a aplicação do plano permitirá à empresa enfrentar eficazmente a concorrência quando da renovação dos contratos. Nota, por último, que, mesmo com um cenário de perda parcial, de um *car-ferry*, este contrato permitirá que a companhia conserve resultados positivos.

Se a perda deste contrato provocasse uma quebra de 40 % ou mais nos rendimentos da companhia no seu mercado histórico, como igualmente considerado noutro cenário, a Comissão considera que se criaria então uma situação que poucos planos de reestruturação, com ou sem apoio público, seriam capazes de jugular e que é prematuro considerar na presente fase.

(396) Relativamente às «hipóteses realistas quanto às condições de exploração futuras», a Comissão considera que o estudo de mercado é sério e constitui uma boa base para definir os cenários de evolução da empresa.

(397) A Comissão constata que o plano de reestruturação prevê, a fim de assegurar a viabilização da empresa, que a melhoria da viabilidade resulte principalmente de medidas internas, como um melhor controlo dos custos de produção e maior produtividade. Além disso, se a melhoria da situação financeira da SNCM passa por uma reorganização das suas actividades em torno do serviço do Magrebe, tendo em conta as perspectivas de crescimento deste mercado, o plano de reestruturação de 2002 não deixa de comportar igualmente medidas no sentido do abandono de certas actividades, em especial da filial italiana, Corsica Marittima.

(398) A Comissão julga que o efeito das medidas contidas no plano notificado e o seu sucesso não dependem da evolução do mercado, com excepção da progressão no Magrebe, que corresponde sobretudo ao regresso à posição que a SNCM tinha até meados dos anos 1990.

(399) Além disso, a Comissão toma nota de que o plano de reestruturação tem em conta a situação e a evolução previsível da oferta e da procura no mercado dos produtos em causa, com cenários que traduzem hipóteses optimistas, pessimistas e medianas, assim como forças e fraquezas específicas da SNCM.

(400) Finalmente, a Comissão considera que o plano de reestruturação propõe uma mutação da SNCM que vai no sentido de esta poder assumir todos os seus custos, uma vez a reestruturação concluída, incluindo os custos de amortização e os encargos financeiros.

(401) Tendo em conta o que precede, a Comissão constata, com base nas informações disponíveis à época em que as medidas de apoio financeiro foram tomadas, estar preenchido o critério relativo à viabilidade da empresa.

Prevenção de distorções indevidas da concorrência (pontos 35 a 39 das orientações)

(402) Segundo o ponto 35 das orientações, devem ser tomadas medidas para atenuar, tanto quanto possível, as consequências desfavoráveis do auxílio para os concorrentes. Na falta disso, o auxílio deverá ser considerado contrário ao interesse comum e, por conseguinte, incompatível com o mercado comum.

(403) No caso vertente, esta condição deve traduzir-se numa limitação da presença que a empresa pode assumir no seu mercado histórico, ou seja, o serviço da Córsega, que é igualmente aquele em que a empresa enfrenta a concorrência de companhias estabelecidas na Comunidade, o que não é o caso no serviço do Magrebe.

(404) No parecer da Comissão, o mercado dos serviços marítimos para a Córsega não tem excesso de capacidade, tendo em conta a forte sazonalidade e o forte crescimento do tráfego. A Comissão nota igualmente que a taxa de ocupação média dos navios do principal concorrente da SNCM é mais baixa que a da companhia pública. Não havendo excesso de capacidade no mercado, na acepção das orientações, não há que contribuir para o seu saneamento. A venda de navios – e não tanto a sua destruição – representa por conseguinte uma redução de capacidade admissível à luz das orientações.

(405) A limitação ou a redução forçada da presença no ou nos mercados em causa em que a empresa opera representa, com efeito, uma contrapartida para os concorrentes, cuja magnitude deve estar relacionada com os efeitos de distorção que o auxílio à reestruturação causará ou poderá causar.

(406) O plano de reestruturação contribui significativamente para a redução da presença da empresa no mercado, em proveito directo dos seus concorrentes, devido à aplicação dos elementos seguintes:

— o encerramento da filial Corsica Marittima (82 000 passageiros em 2000), que assegurava as ligações entre a Itália e a Córsega, e portanto a retirada do grupo SNCM do mercado dos serviços entre a Itália e a Córsega,

— a quase retirada da SNCM das ligações entre Toulon e a Córsega, mercado que representava, em 2002, 460 000 passageiros,

— a limitação do número total de lugares oferecidos e do número de rotações operadas cada ano, a contar de 2003, pela SNCM, nomeadamente no serviço entre Nice e a Córsega,

— a venda de quatro navios.

(407) No conjunto do Golfo de Génova e Toulon, a SNCM reduz a sua oferta em mais de um milhão de lugares por ano em relação a 2001, ou seja, uma divisão por mais de 2, em benefício imediato dos seus concorrentes, apesar de serem estes os serviços que conhecem um crescimento mais forte.

(408) Embora de amplitude importante, estas medidas foram complementadas com a obrigação, para a SNCM, de não financiar, durante o período de reestruturação, novos investimentos, excepto os custos da reorientação da actividade para o Magrebe integrados no plano de reestruturação.

(409) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera estar preenchido o critério relativo à prevenção de distorções indevidas da concorrência.

Auxílio limitado ao mínimo (pontos 40 e 41 das orientações)

(410) O montante do auxílio deve ser limitado ao mínimo estritamente necessário para permitir a reestruturação em função das disponibilidades financeiras da empresa, dos seus accionistas ou do grupo comercial de que faz parte, sem contudo empenhar as suas possibilidades voltar a ser viável.

(411) Na sua decisão de 19 de Agosto de 2002, a Comissão emitiu dúvidas quanto ao método de cálculo utilizado pelas autoridades francesas para determinar o montante do auxílio. Não obstante as explicações complementares fornecidas, a Comissão efectuou a sua própria avaliação.

(412) No que toca ao método seguido pelas autoridades francesas, a saber, o baseado no rácio capitais próprios/capitais alheios, a Comissão considera que:

— o painel de cinco empresas escolhido pelas autoridades francesas não é suficientemente representativo do sector da cabotagem marítima,

— a taxa de 79 % resultante deste painel para o rácio capitais próprios/capitais alheios não é, de forma alguma, um indicador fiável da boa saúde de uma empresa,

— as autoridades francesas não discriminaram as dívidas financeiras destas cinco companhias, pelo que não podem garantir que esses dados são consentâneos com o endividamento da SNCM considerado no plano de reestruturação,

— as autoridades francesas não demonstraram que a taxa de 79 % resultante do painel de empresas para o rácio capitais próprios/capitais alheios é efectivamente respeitada na estrutura financeira incluída no plano de reestruturação no que se refere ao período 2002-2007.

(413) Relativamente às outras metodologias propostas pela França para demonstrar que a injecção de capital se limitava ao mínimo, a Comissão contesta a sua pertinência ([189]).

(414) A Comissão pensa, com efeito, que a injecção de capital deve ter por finalidade principal, não tanto aumentar os capitais próprios da empresa (simples reestruturação financeira), mas ajudar a empresa a passar da sua situação de monopólio sob o regime da convenção de 1976 a uma situação concorrencial. É por isso que a Comissão está reticente em dimensionar o auxílio com base no método utilizado pelas autoridades francesas, tendo em conta a dificuldade de definir o nível adequado de capitais próprios para a SNCM. A Comissão nota que o rácio capitais próprios/capitais alheios pode variar significativamente se se acrescentarem ou retirarem certas empresas do painel escolhido pelas autoridades francesas.

(415) A Comissão considera que o auxílio à reestruturação pode cobrir os custos das diferentes acções previstas no plano de reestruturação (reestruturação operacional), exigidas pela mudança do contexto jurídico e concorrencial em que opera a companhia. Relativamente aos custos associados às medidas operacionais de reestruturação, a Comissão retém o valor de 46 milhões EUR (ver ponto 55) ([190]).

(416) No que respeita ao cálculo preciso das necessidades de auxílio da SNCM, a Comissão recorda que «há que tomar como referência o contexto da época em que as medidas de apoio financeiro foram tomadas a fim de […] não basear a apreciação numa situação posterior» ([191]).

(417) No caso vertente, a Comissão nota, face ao ponto 40 das orientações, que entre 18 de Fevereiro de 2002, data da notificação do auxílio à reestruturação pelas autoridades francesas, e 9 de Julho de 2003, data em que a Comissão tomou a decisão de autorizar esse auxílio, se efectuaram vendas significativas de activos essencialmente navais, em contrapartida da remissão do valor líquido das dívidas financeiras associadas, no montante de 26,25 milhões EUR ([192]).

(418) Estas vendas não são todavia suficientes para restabelecer a viabilidade da SNCM, cuja situação financeira continua marcada por um passivo importante (19,75 milhões EUR) apesar desta operação. Não estando a SNCM em condições de contrair um empréstimo bancário, mesmo oferecendo como garantia os seus últimos navios livres de hipotecas ou outras servidões, a Comissão considera que a empresa não é capaz de encontrar outros recursos próprios para financiar a sua reestruturação.

(419) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que se justifica um montante de 19,75 milhões EUR para permitir que a empresa encontre a curto prazo a via da viabilidade.

(420) A Comissão considera, por conseguinte, que do saldo inicialmente notificado a título dos auxílios à reestruturação, ou seja, 22,52 milhões EUR, apenas 19,75 milhões EUR se podem justificar com base nas necessidades de liquidez da SNCM e nas vendas de activos efectuadas a 9 de Julho de 2003, sob reserva de se entrar em linha de conta com o produto das cessões (ver *infra)* impostas pela Comissão na sua decisão de 2003, adicionais às previstas no plano de reestruturação.

Respeito do princípio da irrepetibilidade

(421) As orientações ([193]) dispõem que uma companhia que já tenha beneficiado no passado de um auxílio à reestruturação não pode normalmente receber um segundo nos dez anos seguintes ao termo do período de reestruturação. No inventário dos auxílios de que já beneficiou a SNCM não figura nenhum auxílio à reestruturação. Esta é, com efeito, a primeira reestruturação da SNCM desde a sua criação em 1976.

10.5.2. *Manutenção das medidas compensatórias*

(422) Como sugere o TPI no seu acórdão de 2005 e se indica no ponto 137 da decisão de alargamento do procedimento, de 2006, dada a revisão em baixa do montante de auxílio validado ao abrigo das orientações de 1999, coloca-se a questão da manutenção das medidas compensatórias impostas pela Comissão na sua decisão de 2003.

(423) Recorde-se que, na sua decisão de 2003, a Comissão aprovou uma injecção de capital no montante de 76 milhões EUR ao abrigo das orientações de 1999, impondo ao mesmo tempo as condições seguintes ([194]):

i) não aquisição de novos navios e proibição de assinar contratos de construção, encomenda ou afretamento de novos navios, novos ou renovados, até 31 de Dezembro de 2006;

ii) utilização exclusiva, até 31 de Dezembro de 2006, dos onze navios que a SNCM já possuía;

iii) cessão do conjunto das suas participações directas e indirectas na Amadeus France, Compagnie Corse Méditerranée, Société Civile Immobilière (SCI) Schuman, Société Méditerranéenne d'Investissements e de Participations e Someca;

iv) não aplicação, no que respeita às tarifas publicadas, e até 31 de Dezembro de 2006, de toda e qualquer política tarifária que vise oferecer preços inferiores aos dos seus concorrentes para destinos e serviços equivalentes e para datas idênticas;

v) limitação, até 31 de Dezembro de 2006, do número anual de rotações de navios nas diferentes ligações marítimas com a Córsega.

(424) O perito da Comissão verificou a aplicação do conjunto das condições impostas pela decisão da Comissão de 2003.

(425) O perito confirmou o respeito das condições relativas à não aquisição de navios (condição «i» *supra*). A este respeito, importa assinalar que o navio Superfast, rebaptizado *Jean Nicoli*, foi adquirido pela sociedade VT e posto à disposição da SNCM, em regime de locação, a contar do mês de Fevereiro de 2007, ou seja, depois de terminado o período fixado pela decisão de 2003 ([195]).

(426) Relativamente à utilização da frota existente da SNCM (condição «ii» *supra*), o perito da Comissão confirmou que a SNCM conservara a sua frota em 10 navios, ou seja, uma unidade menos que o limite de 11 navios imposto pela decisão de 2003, na sequência da substituição do *Aliso* pelo *Asco* em 2004 ([196]) e da alienação do *Asco* em 24 de Maio de 2005.

(427) No que diz respeito à substituição do *Aliso* pelo *Asco*, a Comissão regista, em primeiro lugar, que estes navios são «sisterships», isto é, navios gémeos, construídos a partir dos mesmos planos pelo mesmo estaleiro naval. Têm exactamente as mesmas dimensões, a mesma forma e a mesma capacidade. A Comissão considera que a permuta dos dois navios não tem por objectivo aumentar a capacidade da SNCM. Recorda, além disso, que a composição da frota autorizada da SNCM só pode ser alterada por razões alheias à vontade da empresa. No caso vertente, a Comissão considera que os problemas com que a SNCM se confrontou para alienar o *Asco* eram alheios à sua vontade e que, embora a SNCM tenha encontrado comprador, não para o *Asco*, mas para o *Aliso*, a venda deste foi equivalente à do *Asco* nos seus efeitos na capacidade da companhia. Considera ainda que o compromisso das autoridades francesas de darem cumprimento ao plano de reestruturação foi satisfeito no que se refere à venda dos quatro navios da frota operacional da SNCM.

(428) O perito constatou ainda, com base nas peças contabilísticas, terem sido efectuadas todas as cessões de activos impostas pela decisão de 2003 (condição «iii» *supra*). O produto líquido das cessões ascende a 5,02 milhões EUR ([197]). A Comissão assinala que, além das previstas no plano de reestruturação de 2002 ou impostas pela decisão de 2003, a SNCM procedeu a outras cessões de activos ([198]), verificadas pelo perito da Comissão, cujo produto líquido se cifrou em 12,6 milhões EUR.

(429) Quanto à condição da ausência de «price leadership» ([199]), o perito da Comissão verificou, por um lado, a existência, na SNCM, de um procedimento destinado a assegurar o seu respeito. Examinou, por outro lado, a aplicação desta condição pela SNCM a nível dos diferentes serviços no período de 16 de Março de 2005 a 31 de Dezembro de 2006 ([200]). Com base nesta verificação, o perito da Comissão concluiu que, em […]% dos casos, os bilhetes emitidos pela SNCM respeitaram a condição «iv». A Comissão nota, com base nas informações fornecidas pelas autoridades francesas, que a SNCM continua a aplicar as condições «iv» e «v», apesar de a decisão de 2003 lhes pôr termo a 31 de Dezembro de 2006.

(430) Sobre a condição «v», o perito constatou que a SNCM respeitara o número de travessias nos exercícios de 2005 e 2006. Teria, em contrapartida, excedido em 2005 e 2006 as normas relativas ao número máximo de lugares oferecidos nas travessias de Marselha, bem como, embora de modo muito limitado, as relativas ao número máximo de metros lineares oferecidos nas travessias de Toulon, em 2005 e 2006, e de Marselha, em 2006.

(431) A Comissão nota, contudo, no que respeita aos lugares, que a noção de exclusividade das cabinas para só uma família complica a estimativa precisa da superação. Dito isto, esta circunstância, por si só, não seria suficiente para se considerar que a SNCM não conseguira satisfazer as condições impostas pela decisão de 2003.

(432) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que a SNCM aplicou as medidas compensatórias impostas pela decisão de 2003.

10.5.3. *Conclusão*

(433) A Comissão observa que as medidas compensatórias impostas pela decisão de 2003 foram respeitadas na sua quase totalidade. Tendo em conta a importante redução do montante de auxílio aprovado ao abrigo das orientações de 1999 em relação ao montante aprovado em 2003, o qual a levara a impor as referidas condições, a Comissão não considera necessário impor condições e obrigações suplementares para que a concorrência não seja falseada numa medida contrária ao interesse comum.

(434) Face ao que precede, e tendo em conta o montante exacto do produto líquido das cessões, determinado quando da adopção da decisão de 2005, a Comissão considera compatível o auxílio estatal na forma de injecção de capital no montante de 15,81 milhões EUR ([201]), à luz do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE.

11. **CONCLUSÃO**

(435) Em conclusão, a Comissão considera que as medidas objecto da presente decisão não constituem auxílios, à luz do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, ou constituem auxílios compatíveis com o mercado comum.

(436) A Comissão convida a França:

— a indicar-lhe, com a maior brevidade, e o mais tardar no décimo quinto dia útil a contar da data de recepção da presente decisão, os elementos que considera deverem ficar abrangidos pelo sigilo profissional, em virtude do artigo 25.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999,

— a informar da presente decisão, com a maior brevidade, o beneficiário do auxílio, se for caso disso ocultando elementos que considere abrangidos pelo sigilo profissional e cuja comunicação ao beneficiário possa prejudicar algumas das partes interessadas, bem como a indicar-lhe se for caso disso, na versão transmitida, os outros elementos abrangidos pelo sigilo profissional e que não ocultou.

(437) A Comissão recorda à França que, em virtude das orientações, não poderá prever um segundo auxílio à reestruturação durante os dez anos que se seguem ao termo do período de reestruturação, ou seja, 31 de Dezembro de 2006, excepto circunstâncias excepcionais, imprevisíveis e não imputáveis à empresa,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O montante de 53,48 milhões EUR atribuído pelo Estado francês à SNCM a título de compensação por obrigações de serviço público no período 1991-2001 constitui um auxílio estatal, ilegal na acepção do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE, mas compatível com o mercado comum à luz do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado.

O preço de venda negativo da SNCM, num montante de 158 milhões EUR, as medidas sociais relativas aos assalariados assumidas pela CGMF, num montante de 38,5 milhões EUR, e a recapitalização conjunta e concomitante da SNCM pela CGMF, num montante de 8,75 milhões EUR, não constituem auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

O auxílio à reestruturação, num montante de 15,81 milhões EUR, executado pela França em favor da Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) constitui um auxílio estatal, ilegal na acepção do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE, mas compatível com o mercado comum à luz do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado.

Artigo 2.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 8 de Julho de 2008.

Pela Comissão

Antonio TAJANI

Vice-Presidente

(1) JO C 308 de 11.12.2002, p. 29.

(2) Este plano de reestruturação dava seguimento à notificação pelas autoridades francesas, em 20 de Dezembro de 2001, de um adiantamento de tesouraria, no montante de 22,5 milhões EUR, concedido pela Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) à SNCM a título de auxílio de emergência. Por decisão de 17 de Julho de 2002 (JO C 148 de 25.6.2003, p.7), a seguir «a decisão de 2002», a Comissão autorizou este auxílio à SNCM no quadro do procedimento preliminar de exame dos auxílios previsto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE. Em 19 de Novembro de 2002, as autoridades francesas transmitiram à Comissão cópia dos convénios de adiantamento de tesouraria entre a SNCM e a CGMF, bem como as provas do reembolso do adiantamento da CGMF à SNCM efectuado por duas transferências com data de 13 de Maio e 14 de Junho de 2002.

(3) Registado com a referência TREN A/61846.

(4) A CGMF é uma *holding* financeira, detida a 100 % pelo Estado francês, que serve de relais a este para todas as operações de transporte marítimo, armamento e afretamento de navios no Mediterrâneo.

(5) JO L 83 de 27.3.1999, p. 1. Como as autoridades francesas solicitaram, em 11 de Setembro de 2002, a correcção de alguns erros factuais na decisão de 19 de Agosto de 2002, a Comissão adoptou em 27 de Novembro de 2002 uma decisão que alterava aquela (publicada no JO C 308 de 11.12.2002, p. 29). As partes interessadas foram convidadas a apresentar as suas observações sobre o projecto de auxílio a contar dessa data.

(6) Em 11 de Setembro de 2002, as autoridades francesas solicitaram um prazo suplementar para apresentarem as suas observações sobre a decisão de 19 de Agosto de 2002, prazo que os serviços da Comissão aceitaram em 17 de Setembro de 2002.

(7) Registadas com a referência SG (2002) A/10050.

(8) Registadas em 15 de Janeiro de 2003 com a referência DG TREN A/10962.

(9) Registados com a referência SG (2003) A/1691.

(10) Registados com a referência TREN (2005) A/21531.

(11) Registado com a referência SG (2003) A/1546.

(12) JO C 288 de 9.10.1999, p 2.

(13) Registada com a referência TREN (2005) A/21701.

(14) JO L 61 de 27.2.2004, p. 13. Por decisão de 8 de Setembro de 2004 (a seguir, «a decisão de 2004»), a Comissão introduziu uma alteração marginal na decisão de 2003, permitindo que a SNCM permutasse, se necessário, o navio *Aliso* pelo *Asco*, via a alteração do artigo 2.º da decisão de 2003.

(15) JO L 19 de 21.1.2005, p. 70.

(16) Registadas com a referência TREN (2005) A/2 7546.

(17) Registados com a referência TREN (2005) A/30842.

(18) Por ofícios de 30 de Novembro de 2005 [SG (2005) A/10782], 14 de Dezembro de 2005 [SG (2005) A/11122] e 30 de Dezembro de 2005 (TREN A/10016) foram transmitidas informações complementares.

(19) Registada com a referência TREN (2005) A/16904.

(20) Registados com a referência TREN (2005) A/19105.

(21) Acórdão do Tribunal de Justiça, de 24 de Julho de 2003, Altmark Trans GmbH e. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (280/00, Col. 2003, p. 7747).

(22) JO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

(23) A Veolia Transport é uma filial a 100 % da Veolia Environnement. Explora, sob a designação de Connex, serviços de transporte de passageiros por conta de entes públicos (transportes colectivos em aglomerações urbanas, transportes colectivos interurbanos e regionais) e gere a esse título redes rodoviárias e ferroviárias e, em menor grau, serviços de transporte marítimo.

([24]) JO C 103 de 29.4.2006, p. 28.

([25]) JO C 148 de 24.6.2006, p. 42.

([26]) Registados com a referência TREN (2005) A/25295.

([27]) Registadas com a referência TRENA/24111.

([28]) JO C 303 de 13.12.2006, p. 53.

([29]) Registadas com a referência TREN (2005) A/37907.

([30]) Pedido formulado pelo grupo *Stef-TFE* em 28 de Dezembro de 2007 (A/20313) e pela *Corsica Ferries* em 27 de Dezembro de 2006 (A/20056).

([31]) Ofícios de 4 de Janeiro de 2007 endereçados ao grupo *Stef-TFE* (D 2007 300067) e ao grupo *Corsica Ferries* (D 2007 300068).

([32]) A 11 e 16 de Janeiro e a 9 de Fevereiro de 2007, registadas, respectivamente, com as referências TREN/A/21142, A/21669 e A/23798.

([33]) Em 13 de Fevereiro de 2007, registadas com as referências TREN/A/24473 e TREN/A/23981.

([34]) Registados pelos serviços da Comissão com o n.º TREN/A/30979. As autoridades francesas solicitaram, por ofícios de 15 de Março de 2007 e 19 de Abril de 2007, registados com as referências TREN/A//27002 e A/29928, dois prazos suplementares de um mês para apresentarem os seus comentários.

([35]) Estas informações foram comunicadas pela CFF em 15 de Março de 2007 (TREN/A/27058), 27 de Setembro de 2007 (TREN/A/43510, 1.10.2007), 30 de Novembro de 2007 (TREN/A/49918 de 6.12.2007), 20 de Dezembro de 2007 (TREN/A/51600 de 26.12.2007) e 14 de Março de 2008 (TREN/A/87084), pela STIM em 20 de Dezembro de 2007 (TREN/A/51391) e pela SNCM em 28 de Fevereiro de 2008 (TREN/A/85681). As autoridades francesas comunicaram também informações em 21 de Dezembro de 2007 (TREN/A/51441), 7 de Janeiro de 2008 (TREN/A/86344) e 8 de Fevereiro de 2008 (TREN/A/83661) e entregaram outros documentos numa reunião de trabalho em 29 de Fevereiro de 2008.

([36]) A SNCM detém uma participação não-maioritária directa de 45 % na CMN e uma participação não-maioritária indirecta, através *da Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie* (CGTH), de 24,1 %. O controlo efectivo está confiado desde 1992 ao grupo *Stef-TFE* por intermédio da sua participação de 49 % *na Compagnie Méridionale de Participations* (CMP). A SNCM e a CMN eram parceiros no quadro da DSP no período 2001-2006 e ganharam conjuntamente o novo contrato de delegação de serviço público para o período 2007-2012/2013.

([37]) A CGTH é uma *holding* detida a 100 % pela SNCM.

([38]) A *Aliso Voyage* é o canal de distribuição da SNCM. Formada por 17 agências, distribuídas por toda a França, esta sociedade gere a bilheteira dos serviços marítima, 49,9 % de cujas vendas corresponde a bilhetes SNCM.

([39]) Na época em que foi adoptada a decisão de 2003, a SNCM detinha, em paridade com o grupo de transportes Delmas, uma participação na companhia francesa de transporte marítimo de mercadorias Sud-Cargos, especializada no serviço de Marrocos. Esta participação viria a ser cedida no final de 2005 por um montante […] de milhões EUR (informação coberta pelo sigilo profissional, como ressalta do plano de investimento de 2005 transmitido pelas autoridades francesas em 28 de Março 2006.

([40]) A SNCM detém 100 % desta sociedade, que assegura o abastecimento dos navios da SNCM.

([41]) Sociedade em nome colectivo, detida a 100 % pela SNCM, a *Ferrytour* exerce a actividade de organização de viagens. Oferece viagens por via marítima para a Córsega, a Sardenha e a Tunísia, mas também voos para grande número de destinos. Acessoriamente, propõe igualmente minicruzeiros e prestações para o turismo de negócios.

([42]) Filial criada em 1996 e detida a 100 % pela SNCM, a *Comptoirs du Sud* gere o conjunto das lojas de bordo dos navios.

([43]) Ver nota 12.

([44]) O *Napoléon Bonaparte* (capacidade: 2 150 passageiros e 708 automóveis; potência: 43 MW; velocidade: 23,8 nós), um grande *car-ferry* de *grand standing*; o novo *car-ferry Danielle Casanova*, entregue em Maio de 2002 (capacidade: 2 204 passageiros e 700 automóveis; potência: 37,8 MW; velocidade 23,8 nós), igualmente de grande porte e *grand standing*; o *Ile de Beauté* (capacidade: 1 554 passageiros e 520 automóveis: potência: 37,8 MW; velocidade: 21,5 nós), posto em serviço em 1979 e renovado em 1989/1990; o *Méditerranée* (capacidade: 2 254 passageiros e 800 automóveis; potência: 35,8 MW; velocidade: 24 nós) e o *Corse* (capacidade: 2 150 passageiros e 600 automóveis; potência: 27,56 MW; velocidade: 23,5 nós).

([45]) O *Paglia Orba* (capacidade: 500 passageiros, 2 000 metros lineares de carga e 120 automóveis; potência: 19,7 MW; velocidade: 19 nós); o *Monte d'Oro* (capacidade: 508 passageiros, 1 615 metros lineares de carga e 130 automóveis; potência: 14,8 MW; velocidade: 19,5 nós); o *Monte Cinto* (capacidade: 111 passageiros e 1 200 metros lineares de carga; potência: 8,8 MW; velocidade: 18 nós); e, desde Maio de 2003, o *Pascal Paoli* (capacidade: 594 passageiros, 2 300 metros lineares de carga e 130 automóveis; potência: 37,8 MW; velocidade: 23 nós).

([46]) NGV *Liamone* (capacidade: 1 116 passageiros e 250 automóveis; potência; 65 MW; velocidade: 42 nós), que efectua igualmente travessias para Toulon.

([47]) Excepto os navios em locação financeira *Danielle Casanova, Pascal Paoli* e *Liamone*.

([48]) 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) (JO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

([49]) JO S 2001/10 –007- 005

([50]) Autoridade adjudicante para as obrigações de serviço público desde 1991, em virtude da lei francesa n.º 91-428 de 13 de Maio de 1991.

([51]) JO 2006/S 100-107350.

([52]) Auxílio estatal N 781/01 autorizado pela Decisão da Comissão de 2 de Julho de 2002 (JO C 186 de 6.8.2002, p. 3).

([53]) Auxílio estatal N 13/07 autorizado pela decisão da Comissão de 24 de Abril de 2007, publicada no sítio internet da Comissão: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports_2007.htm

(*) Informação coberta pelo sigilo profissional.

([54]) O motorista acompanha o veículo rodoviário durante a travessia. Em certos casos, um motorista embarca o veículo à partida e outro desembarca-o à chegada. Esta situação é considerada tráfego acompanhado, por oposição ao tráfego em que o reboque viaja sem tractor.

([55]) JO C 148 de 25.6.2003, p. 7.

([56]) Este montante era discriminado do seguinte modo: 20,4 milhões EUR do plano de reestruturação propriamente dito, 1,8 milhões EUR de despesas com o desarmamento de navios em venda, 14,8 milhões EUR de depreciação do *Liamone* e 9 milhões EUR de despesas com a reorientação da actividade para o Magrebe.

([57]) Adoptado pelo Conselho de Administração da SNCM em 17 de Dezembro de 2001.

([58]) O plano de reestruturação previa a redução do número de travessias, de 4 138 (3 835 para a SNCM e 303 para a sua filial Corsica Marittima) para 3 410 em 2003, com as seguintes modificações nos serviços:
— modificação dos serviços entre Marselha e a Córsega, em conformidade com o caderno de encargos do contrato de serviço público 2001-2006,
— quase supressão das ligações entre Toulon e a Córsega,
— redução dos serviços entre Nice e a Córsega,
— encerramento da linha Livorno-Bástia, com o equipamento correspondente, efectivado em 2003,
— reforço do serviço da Argélia e da Tunísia com os navios *Méditerranée, Ile de Beauté* e *Corse* e suspensão do serviço Génova-Túnis.

([59]) As reduções de efectivos far-se-iam graças a partidas naturais ou antecipadas com base em critérios de idade (cessação antecipada de actividade), licenças de mobilidade e não-renovação de contratos de duração determinada. Representariam, no entanto, um custo estimado de 20,4 milhões EUR para a SNCM.

([60]) E.g. o tráfego, o crescimento previsional do produto interno bruto (1,5 %), a taxa dos empréstimos (5,5 %), a taxa de rendimento dos produtos financeiros (4,5 %) e a taxa das dívidas a curto prazo (5 %).

([61]) As autoridades francesas evocaram dois métodos de avaliação alternativos, que rejeitaram por os considerarem demasiado onerosos.
O primeiro método consistia em adicionar os custos do conjunto das medidas de reestruturação e conduzia a necessidades de financiamento na ordem de 90,9 milhões EUR, incluindo:
— as perdas acumuladas entre 1991 e 2001, ou seja, 41,7 milhões EUR[29 milhões EUR– valor validado pela Decisão 2002/149/CE de 30 de Outubro de 2001 (JO L 50 de 21.2.2002, p. 66), 6,1 milhões EUR em 2000 e 6,6 milhões EUR, sem contar as despesas de reestruturação, em 2001),
— a redução do recurso constituído pelas amortizações derrogatórias entre estas mesmas datas, ou seja, 24 milhões EUR (neste período, a rubrica desce de 86 para 62 milhões EUR no balanço, o que traduz o prolongamento do período de amortização de doze para vinte anos, a menor utilização deste recurso e a opção pelo *leasing* para as últimas unidades entregues),
— a mais-valia da cessão, proporcionada pela reestruturação, ou seja, 21 milhões EUR, que reduziu as necessidades de financiamento,
— o efeito acumulado das despesas de reestruturação, que ascende a 46,2 milhões EUR (ver nota 56).
O segundo método consistia em determinar o montante de capitais próprios exigidos pelas instituições bancárias para o conjunto da frota, sabendo que estas reclamam em geral, para financiar a aquisição de um navio, fundos próprios da ordem de 20 a 25 % do valor do navio. O cálculo efectuado pelas autoridades francesas, com base num custo histórico de aquisição da frota de 843 milhões EUR, conduzia a necessidades de capitais próprios entre 157 e 196 milhões EUR. Deduzidos os capitais próprios disponíveis no final de 2001, esta abordagem conduzia a necessidades de recapitalização de 101 a 140 milhões EUR.

([62]) Ver *infra*.

([63]) No plano de reestruturação de 2002, a SNCM previa desarmar e vender quatro dos seus navios: o Napoléon, o Liberté, o Monte Rotondo e o NGV Asco, este último permutado pelo navio gémeo Aliso. Estes navios estão hoje todos vendidos. O produto líquido de cessão ascende a 25 165 000 EUR.
Em conformidade com a decisão de 2003, a SNCM cedeu as participações na SCI Espace Schuman, Southern Trader, Someca, Amadeus e CCM, sendo o produto líquido destas cessões 5,02 milhões EUR.
Desde a adopção da decisão de 2003, a SNCM vendeu a sua participação na Sud Cargos, o navio Asco e apartamentos do parque imobiliário da SNCM por um montante de 12,2 milhões EUR.

([64]) O processo de selecção dos parceiros privados desenrolou-se de 26 de Janeiro de 2005 a finais de Setembro de 2005.
Em 26 de Janeiro e 17 de Fevereiro de 2005, o governo francês anunciou a sua intenção de fazer entrar um parceiro privado no capital da SNCM, com vista a reforçar a estrutura financeira e a acompanhar a evolução da empresa no sentido do seu desenvolvimento.
Após ter nomeado uma personalidade independente para supervisionar a procura do parceiro, a Agência da Participações do Estado («APE») mandatou um banco de negócios («HSBC») para contactar cessionários potenciais. Setenta e dois investidores industriais e financeiros foram contactados, com o objectivo de definir as condições financeiras de uma oferta que fortalecesse o projecto industrial da companhia e preservasse o emprego e a boa execução do serviço público. Manifestaram o seu interesse […], assinaram-se […] acordos de confidencialidade e enviaram-se […] memorandos de informação. […] empresas apresentaram propostas na primeira ronda, em 5 de Abril de 2005, e na segunda ronda, em 17 de Junho de 2005, foram recebidas três propostas ([…], […] e […]) e uma declaração de interesse numa participação minoritária ([…]). Na terceira ronda, em 28 de Julho de 2005 foram recebidas três propostas.
Em 14 de Setembro de 2005, cada empresa foi convidada a entregar uma proposta firme e definitiva antes de 15 Setembro de 2005. Nesta data, tendo a sociedade […] desistido, os serviços do Estado receberam duas propostas firmes de injecção de capital e de aquisição da totalidade do capital, apresentadas pelos grupos franceses Butler Capital Partners (BCP) e […].
Em 27 de Setembro de 2005, foi emitido um comunicado de imprensa que anunciava haver sido seleccionada, com base numa análise aprofundada das duas propostas, a proposta do grupo BCP, considerada a mais aceitável do ponto de vista financeiro e a que melhor servia os interesses da companhia, do serviço público e do emprego. A proposta inicial da BCP oferecia um preço negativo de […] milhões EURe constituía a melhor estimativa de preço negativo. Esta proposta inicial dos cessionários potenciais previa expressamente a possibilidade de ajustamento do preço oferecido, uma vez realizadas as auditorias. As autoridades francesas indicaram ter o preço inicial sido revisto em alta na sequência das auditorias entregues em 16 de Dezembro de 2005, devido a elementos objectivos com incidência no contexto regulamentar e económico em que opera a SNCM, surgidos posteriormente à entrega da proposta em 15 de Setembro de 2005. O preço negativo foi assim revisto para […] milhões EUR.
As negociações efectuadas pelas autoridades francesas com os futuros cessionários permitiram fixar esse valor em 142,5 milhões EUR, acrescido de parte das despesas com as mútuas dos reformados da SNCM (15,5 milhões EUR).

([65]) O processo interno respeitante às operações de recapitalização e de privatização da SNCM iniciou-se formalmente em 12 de Abril de 2006 e concluiu-se em 31 de Maio de 2006. Note-se que a 27 de Novembro de 2007 não havia ainda sido implementada a medida de participação dos assalariados no capital.

([66]) Este mecanismo está previsto no artigo II.2 do protocolo de cessão de 16 de Maio de 2006, que dispõe que esta conta se destina «*ao financiamento da fracção do custo das eventuais partidas voluntárias ou cessação de contratos de trabalho […] que viria somar-se às quantias de natureza diversa a pagar pelo empregador em conformidade com as disposições legais e convencionais*». A conta bloqueada destina-se a «*a disponibilizar progressivamente os fundos à medida que os assalariados não reclassificados internamente no grupo SNCM forem deixando efectivamente a sociedade, sendo o saldo disponibilizado no termo do processo*». […].

([67]) Os quatro critérios *Altmark* são os seguintes:

i) a empresa beneficiária deve efectivamente estar incumbida da execução de obrigações de serviço público e essas obrigações devem estar claramente definidas;

ii) os parâmetros com base nos quais é calculada a compensação devem ser previamente estabelecidos de forma objectiva e transparente, a fim de evitar que aquela implique uma vantagem económica susceptível de favorecer a empresa beneficiária em relação a empresas concorrentes;

iii) a compensação não pode exceder o necessário para cobrir total ou parcialmente os custos decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, bem como um lucro razoável pela execução das obrigações;

iv) O nível da compensação necessária, quando a escolha da empresa a encarregar da execução de obrigações de serviço público, num caso concreto, não se efectuar por um processo de concurso público que permita seleccionar o candidato capaz de fornecer os serviços ao menor custo para a colectividade, deve ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida, e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas, teria suportado para executar essas obrigações, tendo em conta as respectivas receitas bem um lucro razoável pela execução das obrigações.

([68]) A esse respeito, as autoridades francesas recordam igualmente que as compensações foram calculadas estritamente com base nas obrigações (número de travessias, lugares oferecidos, meio de substituição, tarifação máxima, etc.), e, por conseguinte, nos parâmetros que figuram nas convenções quinquenais de serviço público celebradas em 1991 e 1996 pela SNCM e o ente público competente, e que as referidas convenções previam igualmente um ajustamento da compensação em função das receitas obtidas.

([69]) No seu ofício 8 de Outubro de 2002 (TREN/A/10050), as autoridades francesas forneceram elementos que demonstrariam ser a estrutura dos custos de exploração da SNCM no período 1991-2001 comparável à de empresas similares de transporte marítimo de passageiros, como a Brittany Ferries, a Seafrance e a CMN. No caso desta última, as autoridades francesas teriam avaliado a eficiência da SNCM comparando a actividade de navios mistos. As duas companhias operavam, com efeito, num contexto similar, com navios quase equivalentes (três navios mistos da CMN e quatro da SNCM) e para destinos equivalentes. Os dados recolhidos no período 1991-2001 permitiriam verificar que os rácios de produtividade (relação entre as despesas salariais, por um lado, e o volume de negócios, as travessias e os navios, por outro lado) da actividade dos navios mistos, que divergem em 1993, se aproximam sensivelmente no período em apreço. Estes dados mostrariam, assim, que durante esse período, os rácios de produtividade da SNCM se teriam aproximado dos de uma empresa média do sector.

([70]) JO L 50 de 21.2.2002, p.66. As autoridades francesas recordam, com efeito, que, na sequência do relatório do perito, designado pela Comissão, sobre os dados contabilísticos e de gestão apresentados pelas autoridades francesas, a Comissão concluiu, no ponto 98 da sua decisão de 30 de Outubro de 2001, «*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 […] e as auditorias realizadas pelas instâncias de controlo regionais e nacionais […] 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*».

([71]) As autoridades francesas tinham defendido, em 2002, o carácter estratégico da participação da SNCM na Sud-Cargos. A evolução do tráfego de mercadorias (crescimento do tráfego contentorizado em detrimento do tráfego ro-ro), a aquisição da Delmas, outro accionista da Sud-Cargos, por CMA CGM e as dificuldades económicas da Sud-Cargos são outros factores que explicam porque deixou esta participação de ser considerada estratégica e pôde ser cedida em 2005 pela SNCM.

([72]) Acórdão de 28 de Janeiro de 2003, República Federal da Alemanha/Comissão (334/99, Col., p. I-1139).

([73]) Decisão da Comissão de 7 de Dezembro de 2005 relativa ao auxílio estatal executado pela Bélgica em favor da ABX Logistics, n.º C 53/2003 (ex NN 62/03) - JO L 383 de 28.12.2006, p. 21.

([74]) Decisão da Comissão de 8 de Julho de 1999 relativa a um auxílio estatal concedido pela Alemanha à Gröditzer Stahlwerke GmbH e à sua filial Walzwrk Burg GmbH, JO L 292 de 13.11.1999.

([75]) Elaborado pela CGMF com o apoio da Ernst & Young, o revisor oficial de contas da SNCM, e transmitido à Comissão em Março de 2006.

([76]) Elaborado em 29 de Março de 2006 pela Oddo Corporate Finance e a firma Paul Hastings e transmitido à Comissão em 7 de Abril de 2006. O relatório consiste numa apreciação crítica dos relatórios CGMF, efectuada a pedido da Agence des Participations de l'Etat (APE), e numa análise dos custos de liquidação considerados aceitáveis no plano comunitário.

([77]) Tendo em conta imobilizações corpóreas ([…] milhões EUR) e financeiras ([…] milhões EUR), créditos sobre clientes ([…] milhões EUR), outros créditos ([…] milhões EUR) e um défice de tesouraria de -[…] milhões EUR. As autoridades francesas indicaram que, numa estimativa mais realista entrando em linha de conta com dados financeiros ulteriores, este valor seria […] milhões EUR.

([78]) Acórdão do Tribunal de Justiça, de 14 de Setembro de 1994, Espanha/Comissão, (278/92, 279/92 e 280/92, Col. 1994, p. I-4103).

([79]) Acórdão n.º 98-15129 da Cour de Cassation, de 6 de Fevereiro de 2001. Este caso respeita a um organismo público, o BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières), condenado a pagar a integralidade da insuficiência do activo da sua filial, Mines de Salsignes, por motivo de, sendo o dirigente de facto, e apesar de ter conhecimento da degradação da actividade e dos alertas dados, ter tido um comportamento lesivo ao deixar prosseguir a actividade.

([80]) Processo Aspocomp Group Oyj; acórdão da Cour d'Appel de Rouen, de 22 de Março de 2005.

([81]) A título de comparação, a taxa de rendimento de uma OAT (Obligation Assimilable du Trésor, obrigação emitida pelo Estado francês) com vencimento a 30, 10, 5 e 2 anos, era, respectivamente, 3,95 %, 3,82 %, 3,75 % e 3,72 % a 31 de Outubro de 2006.

([82]) Decisão da Comissão, de 17 Julho de 2002, Société Française de Production, C(2002) 2593 fin (JO C 71 de 25.3.2003, p. 3).

([83]) Segundo um estudo de mercado independente transmitido pela França, a CFF detém actualmente perto de […]% do segmento de passageiros, enquanto a SNCM passou de 82 % em 2000 para […]% em 2005 e conheceu um forte crescimento no segmento de mercadorias, no qual é ainda a principal transportadora graças à sua participação na CMN.

([84]) A CFF recorda que o contrato de delegação de serviço público assegura à companhia uma subvenção pública da ordem de 64,3 milhões EUR, em média, por ano, ou seja, no total 321,5 milhões EUR em 5 anos. Em seu entender, o artigo 5.º daquele contrato garante à SNCM um *cash-flow* de 72,8 milhões EUR. Além disso, a *Corsica Ferries* assinala que, dos 40,6 milhões EURde perdas sofridas pela SNCM em 2001,15 milhões EUR provêm de uma depreciação aplicada ao NGV *Liamone*.

([85]) A decisão de iniciar o procedimento indicava que o plano de reestruturação previa, designadamente, «o encerramento da linha Bástia- Livorno, com o equipamento correspondente».

([86]) As críticas da CFF incidem nos pontos seguintes: não houve diminuição real dos efectivos, não houve mobilização das participações da SNCM para o esforço de reestruturação, não se entrou em consideração com as mais-valias de navios.

([87]) Este montante corresponderia, segundo a CFF, aos 500 milhões de francos franceses (FRF) que a companhia perderia a nível da dotação de continuidade territorial no novo período 2002-2006.

([88]) Em relação aos rácios que ela própria estabeleceu a partir de um painel de dez companhias de navegação, os quais variam entre 23,69 % (*Moby Lines*) e 55,09 % (*Grimaldi*), com 49,7 % para a CMN.

([89]) A CFF refere a participação de 50 % na Sud-Cargos, a participação de 13 % na Amadeus, empresa especializada nos sistemas de reserva no transporte aéreo, a participação na CMN e o património imobiliário da CGTH.

([90]) Accionista de referência da CMN.

([91]) *Pro memoria*, o OTC é a autoridade adjudicante, conjuntamente com a Collectivité Territoriale de Corse, do contrato de delegação de serviço público.

([92]) Relativamente à DSP para as ligações Marselha-Córsega, a maior parte das observações da CFF incidem no processo de adjudicação da nova DSP para o período 2007-2012/2013 e nas acções que intentou nos tribunais nacionais, rejeitadas seguidamente pelas jurisdições nacionais.

([93]) A esse respeito, a CFF recorda que no segundo semestre de 2005 dera entrada no Tribunal de Commerce de Marselha uma providência cautelar e que já no Outono de 2005 se poderia ter considerado a declaração de insolvência, em resultado dos prejuízos de 30 milhões EURestimados em 2005.

([94]) Com efeito, segundo a CFF, a Cour de Cassation, no caso da *Mines et Produits Chimiques de Salsignes*, não evoca a responsabilidade directa do Estado em caso de liquidação de uma empresa da qual fosse accionista, mas antes a possibilidade de uma acção para pagamento de dívidas sociais contra um estabelecimento público de natureza industrial e comercial e a impossibilidade de os seus dirigentes se subtraírem às suas obrigações invocando a intervenção dos poderes públicos.
Quanto à aplicabilidade da jurisprudência da Cour de Cassation de Rouen, no processo *Aspocomp*, ao caso em apreço, a CFF assinala que o caso objecto desta jurisprudência, em que uma sociedade-mãe é condenada a pagar indemnizações aos assalariados de uma filial por incumprimento de um acordo validado pela primeira, não se assemelha minimamente ao *dossier* SNCM. Não existe, por conseguinte, um risco evidente de a CGMF ou o Estado virem a ser condenados a pagar indemnizações por despedimento, em caso de liquidação judicial. A CFF duvida, de resto, da estimativa dos outros custos sociais, visto estes divergirem consoante o perito convidado a estabelecê-los.

([95]) Segundo a CFF, na estimativa dos activos da SNCM efectuada nos relatórios Oddo-Hastings e CGMF dever-se-ia ter entrado em linha de conta com o valor real dos navios indicado pela SNCM quando da apresentação da sua proposta no âmbito da DSP.

([96]) De acordo com a CFF, as autoridades francesas insistem na importância essencial da integridade do serviço de Nice, na manutenção da frota ao nível actual e na natureza estratégica da participação da SNCM no grupo CMN.

([97]) Com a chegada do Superfast X a 1 de Janeiro de 2007.

([98]) A CFF propõe que se limite ao nível de 2005 a capacidade oferecida em cada mercado concorrencial (Nice, Tunísia e Argélia), que não sejam criadas novas linhas e que o serviço Marselha-Córsega passe a ser assegurado por navios mistos a fim de aligeirar os custos.

([99]) A SNCM teria procedido à aquisição de novos navios, em violação do artigo 2.º da decisão de 2003 da Comissão. Não teria, além disso, cedido a sua participação na CCM, em violação do artigo 3.º da referida decisão. Finalmente, aplicaria desde 2003 uma política tarifária agressiva, praticando preços inferiores aos da CFF, em violação do artigo 4.º da mesma decisão (bilhetes até 30 % mais baratos para serviços idênticos ou comparáveis).

([100]) Devido, por um lado, ao desconhecimento dos métodos contabilísticos e de imputação dos custos utilizados pelas duas companhias e, por outro lado, à não participação da CMN nesse estudo.

([101]) De acordo com a STIM, a SNCM teria subestimado intencionalmente os seus resultados financeiros. Segundo a auditoria efectuada por um perito independente por conta do Office des Transports da Córsega, o défice acumulado da rede corsa da SNCM ascenderia a 125 milhões de francos franceses (cerca de 19 milhões EUR) nos anos 1996--2001, excluindo o resultado excepcional de 2001.

([102]) Acórdão do Tribunal, de 8 de Maio de 2003, Itália e SIM 2 Multimedia/Comissão (328/99 e 399/00, Col., p. I-4035).

([103]) Dos factos evocados no relatório, resulta que […].

([104]) Baseando-se num relatório da Cour des Comptes, o relatório menciona por exemplo que […].

([105]) Dos factos evocados no relatório, resulta que […].

([106]) Por exemplo, o Estado […].

([107]) O relatório aponta, designadamente, os erros de gestão seguintes: […].

([108]) Os meios náuticos foram reduzidos e o programa de cessão de activos desenrola-se em conformidade com o projecto industrial. Os serviços foram reorganizados e o plano de acção para redução dos consumos intermédios começa a produzir os seus primeiros resultados. Finalmente, a vertente emprego do projecto industrial está a ser progressivamente implementada.

([109]) O rácio de 0,497, anunciado pela *Corsica Ferries* para a CMN em 2001, seria inexacto, por não entrar em linha de conta com o activo disponível no balanço. Corrigido, o rácio da CMN seria de 0,557. Segundo as autoridades francesas, continua a ser em qualquer caso insuficiente para a CMN, como ilustra a difícil situação de tesouraria vivida pela empresa em 2002. A CMN foi com efeito obrigada a recorrer a empréstimos do *Stef-TFE* no valor de 8 milhões EUR para financiar um défice de tesouraria não coberto pelos bancos com que trabalha.

([110]) Na sua carta, de 9 de Janeiro de 2003, o Conselho Regional Provence-Alpes-Côte d'Azur citava o estudo de mercado que tinha sido transmitido à Comissão no âmbito da notificação, e do qual tinha visivelmente um exemplar, sublinhando a constatação seguinte: «A proposta [para o serviço entre a Córsega e o continente francês] está sobredimensionada face à procura. A taxa de ocupação dos navios varia, em média, de 20 % no Inverno a 50 % no Verão.»

([111]) Refutam, em particular, a estimativa do valor da empresa em perto de 350 milhões EUR feita pela STIM, que tem em conta apenas os elementos do balanço que melhoram a valorização a partir dos capitais próprios contabilísticos (amortizações derrogatórias, mais-valias residuais dos navios, etc.) e não inclui os elementos do passivo que o diminuiriam. Este método de cálculo, puramente contabilístico, não corresponderia à realidade económica de uma empresa marítima como a SNCM, dotada de activos valiosos, que figuram no balanço mas cuja rendibilidade é limitada, e de passivos extrapatrimoniais importantes.

([112]) Ver, por exemplo, o acórdão do Tribunal de Justiça, de 10 Janeiro de 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (222/04, Col. p. I-289, ponto 129).

([113]) JO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

([114]) JO L 378 de 31.12.1986, p. 1.

([115]) A Comissão não tem de tomar posição sobre todos os argumentos invocados pelos interessados, bastando-lhe expor os factos e as considerações jurídicas que revistam uma importância essencial na economia da decisão (acórdãos do TPI de 8 de Junho de 1995, Siemens/Comissão, (459/93, Col. p. II-1675, ponto 31) e 13 de Junho de 2000, EPAC/Comissão (204/97 e 270/97, Col. p. II-2267, ponto 35).

([116]) Acórdão de 12 de Fevereiro de 2008, BUPA e.a./Comissão (289/03).

([117]) Ver, sobre esta questão, a decisão da Comissão de 30 de Outubro de 2001 relativa aos auxílios estatais concedidos pela França à SNCM (JO L 50 de 21.2.2002, p. 66).

([118]) Resultados deduzidos das mais-valias da alienação de navios.

([119]) Para estes dois anos, que correspondem aos dois últimos anos da aplicação da convenção de 1996, o relatório de peritagem da época não pudera, dada a indisponibilidade de dados, calcular os resultados obtidos com base na contabilidade analítica referentes ao serviço da Córsega.

([120]) Em conformidade com a sua prática decisória, a Comissão não considera o meio de compensação utilizado pelo Estado-Membro, desde que possa verificar a ausência de subvenções cruzadas em favor de actividades concorrenciais. Ver, nomeadamente, as decisões da Comissão de 12 de Março de 2002, relativa aos auxílios estatais que a Itália concedeu a favor da empresa Poste Italiane SpA (JO L 282 de 19.10.2002, p. 29), e 23 de Julho de 2003, relativa à injecção de capital de 297,5 milhões EUR em favor de La Poste Belge/De Post (JO C 241 de 8.10.2003, p. 13).

([121]) De recordar também que a Comissão estabeleceu em 1997 as orientações comunitárias sobre os auxílios estatais aos transportes marítimos, que precisam as condições em que os auxílios estatais concedidos em contrapartida de obrigações de serviço público serão considerados compatíveis com o mercado comum (JO C 205 de 5.7.1997, p. 5).

([122]) Ver Decisão 2002/149/CE da Comissão (JO L 50 de 21.2.2002, p. 66).

([123]) Condições de liquidação da contribuição financeira do Estado, reproduzidas no ponto IV da convenção quinquenal entre a SNCM e o OTC para o período 1996-2001.

([124]) Em especial, conforme indicado na nota 71 da presente decisão, a Comissão verificou a separação das contas relativas à prestação dos referidos serviços no período em apreço.

([125]) Este montante resulta da diferença entre o inicialmente notificado (76 milhões EUR) e o pago a título das obrigações de serviço público (53,48 milhões EUR).

([126]) Acórdão do Tribunal de Justiça, de 28 de Janeiro de 2003, Alemanha/Comissão (334/99, Col., p. I-1139, ponto 142).

([127]) Comunicação da Comissão aos Estados-Membros relativa à aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CEE e do artigo 5.º da Directiva 80/723/CEE da Comissão às empresas públicas do sector produtivo, JO C 307 de 13.11.1993, p. 3. ponto 11. Esta comunicação trata do sector produtivo, mas é aplicável por analogia e do mesmo modo a todos os outros sectores económicos.

([128]) Ver, nomeadamente, o acórdão do TPI, de 6 de Março de 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comissão (233/99, Col., p. II-435).

([129]) Acórdão do TPI, de 21 de Janeiro de 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH e Lech-Stahlwerke GmbH/Comissão das Comunidades Europeias (2/96 e 129/95, Col., p. II-17, ponto 116).

([130]) Acórdão do Tribunal de Justiça, de 14 de Setembro de 1994, Espanha/Comissão (278/92, 279/92 e 280/92, Col., p. I-4103).

([131]) Acórdão de 28 de Janeiro de 2003, Alemanha/Comissão (334/99, Col.2003, p. I-1139).

([132]) Decisão 98/204/CE da Comissão, de 30 de Julho de 1997, que autoriza sob determinadas condições os auxílios concedidos pela França ao grupo GAN (JO L 78 de 16.3.1998, p. 1).

([133]) Ver, a este respeito, a Decisão 2006/947/CE, de 7 de Dezembro de 2005, relativa ao auxílio estatal executado pela Bélgica em favor da ABX Logistics (JO L 383 de 28.12.2006, p. 21).

([134]) Ver o acórdão do Tribunal de Justiça, de 21 de Março de 1991, Itália/Comissão (Col. 1991, p. I-1433).

([135]) Ver, por exemplo, a Decisão 92/266/CEE da Comissão, de 27 de Novembro de 1991, relativa às actividades de reconversão dos grupos industriais franceses, excluindo a siderurgia, a indústria do carvão e a Compagnie Générale Maritime, à luz dos artigos 92.º a 94.º do Tratado CEE (JO L 138 de 21 de Maio de 1992, p. 24). Ver igualmente os planos sociais referidos a seguir.

([136]) Convém notar, todavia, que metade dos efectivos em causa era pessoal interino ou subcontratado *in situ*. Pode-se por conseguinte assumir que o custo por assalariado, para os 5 000 postos relativos ao pessoal efectivo da Airbus era claramente superior.

([137]) Na sequência de concurso, a Comissão mandatou um perito independente, Moore Stephens, Chartered Accountants, cujo relatório final foi entregue em 25 de Janeiro de 2008.

([138]) Trata-se dos 7 navios seguintes: Corse, Ile de Beauté, Méditerranée, Napoléon Bonaparte, Paglia Orba, Monte d'Oro, Monte Cino.

([139]) Esta depreciação, que é de […] milhões EUR (ou seja, em média […] a […]% do valor de mercado bruto), é justificado, *inter alia*, pela especificidade dos navios da SNCM, adaptados aos serviços assegurados pela empresa, e pelo seu estado, bem como pelo contexto da colocação à venda do conjunto da frota (nomeadamente a fraqueza da posição do vendedor). A valorização da BRS assenta na hipótese de venda de navios completamente em ordem, modernizados e em bom estado de conservação e de funcionamento, em condições comerciais normais.

([140]) Estimada em […] milhões EUR.

([141]) O risco judicial é justificado pela probabilidade de o liquidatário ser forçado a proceder muito rapidamente à alienação dos navios e por um efeito de saturação do mercado devido à sua limitada capacidade de absorção.

([142]) Trata-se de uma obrigação estabelecida pelo artigo L.321-13 do Código do Trabalho, que prevê o pagamento de uma indemnização pelo empregador em caso de despedimento de assalariados com, pelo menos, 50 anos de idade.

([143]) Custo da revitalização do mercado de emprego ([…] milhões EUR), custo das convenções de reclassificação ([…] milhões EUR), custo da célula de acompanhamento e ajuda à reclassificação, dita «mobilidade» ([…] milhões EUR).

([144]) Custo do despedimento do pessoal com contrato SNCM destacado junto de filiais e do pessoal das filiais liquidadas ([…] milhões EUR) e custo do contencioso referente à cessação de contratos de trabalho e aos pedidos de reclassificação de contratos de trabalho ([…] milhões EUR).

([145]) A 30 de Setembro de 2005, a SNCM explora três navios em locação financeira: o NGV *Liamone* (detido pelo AIE Véronique Bail), o *Danielle Casanova* (AIE Joliette Bail) e o *Pascal Paoli* (AIE Castellane Bail).

([146]) As hipóteses subjacentes a esta avaliação são as seguintes:
— a SNCM põe termo aos seus contratos de locação financeira a 30 de Setembro de 2005, o que significa que os navios são restituídos aos seus proprietários respectivos (AIE) e que não é paga nenhum aluguer,
— as opções de compra não podem ser exercidas,
— os navios são alienados pelos bancos credores do AIE a 30 de Setembro de 2005; o produto líquido da venda dos navios é prioritariamente consagrado à liquidação das dívidas bancárias e fiscais.

([147]) Tendo em conta o recurso intensivo da SNCM a CDD.

([148]) Na sua decisão 2006/947/CE, de 7 de Dezembro de 2005, relativa ao auxílio estatal executado pela Bélgica em favor da ABX Logistics (JO L 383 de 28.12.2006, p. 21), a Comissão indicava: «A Comissão não nega que certas legislações nacionais prevêem, em alguns casos excepcionais, a possibilidade de terceiros recorrerem ao tribunal contra os accionistas de uma sociedade liquidada, nomeadamente se estes puderem ser considerados […] e/ou responsáveis por erros de gestão. No caso vertente, todavia, embora no direito francês exista essa possibilidade e as autoridades belgas tenham dado algumas indicações quanto a tal risco, as dúvidas expressas por ocasião do alargamento do procedimento em Abril de 2005 não foram suficientemente esclarecidas. A Comissão conclui, portanto, que não é legítimo entrar em linha de conta para este cenário com os 58 milhões EURcorrespondentes, segundo as autoridades belgas, ao risco de […]».

([149]) Comunicação da Comissão relativa ao auxílio que a França decidiu conceder à Société Marseillaise de Crédit (JO C 49 de 19.2.1997, p. 2).

([150]) Isto é, o valor actualizado líquido do risco de condenação futura, tendo em conta que as pessoas apontadas como responsáveis do passivo se defenderiam de tal alegação.

([151]) Lei n.º 85-98, de 25 de Janeiro de 1985, sobre a recuperação e a liquidação judiciais das empresas, codificada nos artigos L620-1 e seguintes do Código Comercial; Lei n.º 2005-845, de 26 de Julho de 2005, que incide na manutenção, recuperação e liquidação das empresas, codificada nos artigos 620-1 a 670-8 do Código Comercial

([152]) O cenário de fracasso de um plano de manutenção não é aplicável no caso em apreço, na medida em que a lei de 2005 supramencionada entrou em vigor posteriormente e que, com base nos elementos de que dispõe a Comissão, nada permite concluir que a eventual recuperação judicial da SNCM teria fracassado.

([153]) Nos termos das leis aplicáveis, as empresas públicas com estatuto de direito privado estão sob a alçada das leis atrás referidas que regulamentam a liquidação judicial. Além disso, a legislação permite a atribuição da responsabilidade às pessoas colectivas de direito público, na qualidade de dirigente, no âmbito de uma acção para liquidação do passivo.

([154]) A jurisprudência francesa exige que o dirigente de facto tenha cometido actos positivos de gestão ou de direcção recorrentes.

([155]) Reacção das autoridades francesas a certas observações da SNCM (ver ponto 172).

([156]) É interessante notar que, além das dívidas salariais clássicas, existem dívidas salariais judiciais cuja fonte é uma decisão emitida pelas jurisdições de *prud'hommes*. Neste caso, o assalariado recorre a esta jurisdição para que determine o bom fundamento do seu pedido e, se este for aceite, o montante é inscrito nos débitos da sociedade.

([157]) Acórdão da Cour de Cassation, de 30 de Novembro de 1993, n.º 91-20554, Bol. civ. IV, n.º 440, p. 319.

([158]) Esta avaliação foi efectuada por Sorgem Evaluation, consultor em investimentos financeiros. O autor da avaliação, Maurice Nussenbaum, é perito financeiro junto da Cour d'Appel de Paris e está acreditado pela Cour de Cassation.

([159]) Reacção das autoridades francesas a certas observações da SNCM (ver ponto 174).

([160]) Reacção das autoridades francesas a certas observações da SNCM (ver pontos 175 e 160).

([161]) Id. ibid.

([162]) Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM).

([163]) Ver, por exemplo, o acórdão de 6 de Fevereiro de 2001 da Cour de Cassation, n.º 98-15129.

([164]) Ver, nomeadamente, os dois acórdãos proferidos pela Cour d'Appel de Rouen em 22 de Março de 2005, n.º RG 04/02549 Aspocomp Group Oyj e n.º RG 01/02667 – 04/02675.

([165]) Tendo em conta que as pessoas acusadas de terem suspendido de forma lesiva este plano se teriam muito provavelmente defendido com denodo para não lhes ser atribuída a responsabilidade.

([166]) Cass. com., 19 de Abril de 2005, Métaleurop.

([167]) Aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE às participações de entes públicos, Boletim CE 9/1984, ponto 3.2. iii).

([168]) Acórdão do TPI, de 12 de Dezembro de 2000, Alitalia/Comissão (296/97, Col., p. II-3871).

([169]) Ver, por exemplo, o acórdão de 12 de Dezembro de 1996 do TPI, Air France/Comissão (358/94, Col. p. II-2109, ponto 70).

([170]) Ver o acórdão de 14 de Fevereiro de 1990, França/Comissão (301/87, Col., p. I-307, ponto 40).

([171]) Ver a comunicação relativa a um eventual auxílio contido num projecto de injecção de capitais públicos no capital da Klöckner Stahl (JO C 390 de 31.12.1994, p. 1).

([172]) Acórdão do Tribunal de Justiça, de 11 de Julho de 1996, SFEI (39/94, Col., pp. I-3547, ponto 60).

([173]) Acórdão do Tribunal de Justiça, de 14 de Fevereiro de 1990, França/Comissão (301/87, Col., pp. I-307, ponto 41).

([174]) Acórdão do TPI, de 29 de Setembro de 2000, Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)/Comissão (55/99, Col., p. II-03207, ponto 82).

([175]) Acórdão de 2 de Julho de 1974, Itália/Comissão (173/73, Col., 709, ponto 33).

([176]) Acórdão de 20 de Setembro de 2001, HJ Banks (390/98, Col., p. I-6117, ponto 33).

([177]) Acórdão do TPI, de 1 de Julho de 2004, Salzgitter/Comissão (308/00, Col. p. II-1933, ponto 79). Ver igualmente a comunicação da Comissão sobre a aplicação das regras relativas aos auxílios estatais às medidas que respeitam à fiscalidade directa das empresas (JO C 384 de 10.12.1998, p. 3).

([178]) Acórdão de 6 de Setembro de 2006, Portugal/Comissão (88/03, Col., p. I-7115, ponto 56).

([179]) Acórdão do Tribunal de Justiça, de 8 de Novembro de 2001, Adria-Wien Pipeline GmbH (143/99, Col., p. I-8365, ponto 41)

([180]) Ver, por exemplo, a decisão da Comissão de 10 de Outubro de 2007, relativa à reforma do financiamento das pensões no sector bancário da Grécia (JO C 308 de 19.12.2007, p. 9) e a decisão da Comissão de 10 de Outubro de 2007, relativa aos auxílios estatais concedidos pela França com vista à reforma das modalidades de financiamento das pensões dos funcionários públicos destacados junto de La Poste (JO L 63 de 7.3.2008, p. 16).

([181]) Ver a decisão da Comissão, de 17 de Julho de 2002, relativa à Société Française de Production (JO C 71 de 25.3.2003, p. 3). «Le financement par l'Etat d'un plan de réduction des effectifs permettant à une entreprise de se libérer d'une partie de son personnel, sans en supporter pleinement le coût, est un avantage sélectif susceptible de tomber sous le coup de la prohibition des aides d'Etat. En revanche, la mise en œuvre grâce à des fonds publics de mesures sociales supplémentaires en faveur des personnes licenciées, sans que ces mesures allègent l'employeur de ses charges normales, relève de la politique sociale des Etats membres et ne constitue pas une aide au sens de l'article 87 (1) CE. […] La SFP assumera pleinement ce coût. Dès lors, les mesures sociales supplémentaires au profit du personnel licencié de la SFP qui seront mises en œuvre une fois que ce personnel aura quitté l'entreprise, ne libèrent nullement cette dernière de ses obligations et ne comportent pas d'aide d'Etat en faveur de la SFP.»

([182]) Este montante resulta da diferença entre o efectivamente notificado (76 milhões EUR) e o aprovado como compensação de serviço público (53,48 milhões EUR).

([183]) JO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

([184]) JO C 205 de 5.7.1997, p. 5.

([185]) Ver o ponto 30 das orientações de 2002.

([186]) Decisão supramencionada.

([187]) As provisões regulamentadas são encargos inscritos na contabilidade em conformidade com as regras fiscais.

([188]) Acórdão do Tribunal de Justiça, de 16 de Maio de 2002, França/Comissão (482/99, Col. 2002, p. I-4397, ponto 71).

([189]) O primeiro método alternativo, baseado nos capitais próprios necessários para assegurar o financiamento da frota existente, afigura-se inadequado, na medida em que as autoridades francesas incluíram no cálculo o valor de aquisição da frota e não o seu valor de mercado em 2002. Com efeito, caso uma nova sociedade se constituísse, com a mesma frota que a da SNCM tal como é hoje, essa sociedade teria de constituir capitais próprios proporcionais ao valor de compra do conjunto dos navios e não ao seu valor de construção. Além disso, não se teve em conta outros activos de peso, como o sistema informático de reservas ou os edifícios da sede.
O segundo método alternativo, baseado nas despesas suportadas pela SNCM, parece mais adequado à Comissão. Esta gostaria, no entanto, de rever o valor de 41,7 milhões EUR respeitante às perdas anteriores, nomeadamente a fim de ter em conta os resultados de 2002 e as perdas ligadas exclusivamente ao serviço da Córsega antes de 1999.

([190]) De notar que o perito independente da Comissão quantificou em […] milhões EUR o custo real do plano de reestruturação de 2002, com base na contabilidade da SNCM.

([191]) Acórdão do Tribunal de Justiça, de 16 de Maio de 2002, França/Comissão (482/99, Col. 2002, p. I-4397, ponto 71).

([192]) Ver o quadro 2 da presente decisão. Este montante inclui a alienação de activos a que se procedeu quando da decisão de 2003, ou seja, a venda dos navios Napoléon, Monte Rotondo e Liberté, bem como as cessões imobiliárias (conjunto imobiliário Schuman e SCI Espace Schuman).

([193]) Ver o ponto 48 das orientações.

([194]) Ver anexo 1.

([195]) De notar que em 11 de Dezembro de 2007 foi assinado pela VT e um terceiro um compromisso de venda do *Jean Nicoli*, tendo a transferência de propriedade ocorrido em Abril de 2008.

([196]) Notificada à Comissão por ofício de 23 de Junho de 2004.

([197]) Este montante tem em conta a venda da SCI Espace Schuman ([…] milhão EUR) realizada em 24 de Junho de 2003, mas não o produto líquido de cessão negativo da venda do navio *Aliso* ([…] milhão EUR) em 30 de Setembro de 2004.

([198]) O navio *Asco*, a participação na Sud-Cargos e o parque imobiliário.

([199]) A Comissão considera necessário, no âmbito da apreciação do respeito do artigo 4.º da decisão de 2003, ter em conta os preços apresentados, ou seja, os preços anunciados em qualquer meio publicitário ou comunicação de natureza pública que a SNCM difunda. Esta condição não incide nas tarifas do sistema informatizado de reservas da SNCM, porque estas tarifas, tanto a nível da SNCM como dos seus concorrentes, são contingentadas dinamicamente por «yield management». Os parâmetros dos sistemas não permitem determinar a disponibilidade das tarifas especiais dos concorrentes da SNCM e, por conseguinte, verificar a ausência *de price leadership* por parte da SNCM.

([200]) Afigura-se com efeito, com base nas informações fornecidas pelas autoridades francesas, que entre 9 de Julho de 2003 e 16 de Março de 2005 a SNCM nunca anunciou, em comunicações de empresa, campanhas de publicidade ou outro documento publicado, preços mais baixos que os anunciados pelos seus concorrentes.

([201]) Este montante constitui a diferença entre as necessidades líquidas de tesouraria da SNCM (19,75 milhões EUR) e o produto líquido das cessões de activos resultantes da decisão de 2003 ([…] milhões EUR, correspondentes à venda do *Aliso* e das participações na Southern Trader, Someca et Amadeus). Eleva a injecção total de capital do Estado na SNCM a 69,29 milhões EUR.

ANEXO I

DISPOSITIVO DA DECISÃO DE 2003

Artigo 1.º

O auxílio à reestruturação que a França tenciona conceder a favor da Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) é compatível com o mercado comum, nas condições previstas nos artigos 2.º a 5.º.

Artigo 2.º

A SNCM abstém-se, a contar da notificação da presente decisão e até 31 de Dezembro de 2006, de adquirir novos navios e assinar contratos de construção, de encomenda ou de afretamento de novos navios, novos ou renovados.

A SNCM só pode, a contar da notificação da presente decisão e até 31 de Dezembro de 2006, operar os 11 navios que a empresa já possui, nomeadamente: o *Napoléon Bonaparte*, o *Danielle Casanova*, o *Île de Beauté*, o *Corse*, o *Liamone*, o *Aliso*, o *Méditerranée*, o *Pascal Paoli*, o *Paglia Orba*, o *Monte Cinto* e o *Monte d'Oro*.

Se a SNCM tiver de substituir, devido a acontecimentos independentes da sua vontade, um dos seus navios antes de 31 de Dezembro de 2006, a Comissão poderá autorizar tal substituição com base numa notificação devidamente fundamentada pela França.

Artigo 3.º

O grupo SNCM cede o conjunto das suas participações directas e indirectas nas seguintes sociedades:

— *Amadeus France*,

— a *Compagnie Corse Méditerranée*,;

— a Société Civile Immobilière *Schuman*,

— a *Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations*,

— a Someca.

Em vez de ceder as suas participações na Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations, a SNCM pode vender o único activo desta sociedade, o Southern Trader, e encerrar esta filial

As cessões podem ser feitas, à escolha das autoridades francesas, quer por oferta pública de venda, quer por convite à manifestação de interesse com publicidade prévia oferecendo um prazo de resposta de pelo menos dois meses.

A França comunicará à Comissão as provas do conjunto das cessões. A fraqueza das ofertas que a SNCM receberá não poderá ser invocada para não proceder às cessões. Em caso de ausência de oferta e se a França puder comprovar que todas as medidas de publicidade necessárias foram tomadas, a condição referida no primeiro parágrafo será considerada satisfeita.

Artigo 4.º

Para todas as linhas com destino à Córsega, a SNCM abstém-se, a contar da notificação da presente decisão e até 31 de Dezembro de 2006, de toda e qualquer política tarifária para as tarifas publicadas que vise oferecer preços inferiores aos de cada um dos seus concorrentes para destinos e serviços equivalentes e para datas idênticas.

A Comissão reserva-se o direito de dar início ao procedimento de investigação por qualquer incumprimento constatado das condições previstas pela presente decisão, e nomeadamente da condição referida no primeiro parágrafo.

A condição referida no primeiro parágrafo é preenchida se, cada dia, os preços mais baixos apresentados pela SNCM forem superiores aos preços promocionais mais baixos apresentados por cada um dos seus concorrentes, para destinos e serviços equivalentes.

A condição referida no primeiro parágrafo deixa de ser aplicável a partir do momento em que os preços dos referidos concorrentes se tornem superiores às tarifas da SNCM em vigor no ano de referência 1996, corrigidos da inflação.

A França comunicará à Comissão, cada ano antes de 30 Junho, todos os elementos necessários para demonstrar que esta condição foi devidamente preenchida para o ano civil precedente, para o conjunto das travessias com destino ou partida da Córsega.

Artigo 5.º

Em conformidade com os compromissos assumidos pelas autoridades francesas no plano de reestruturação, os números anuais de viagens de ida e volta de navios nas diferentes ligações marítimas com a Córsega são limitados até 31 de Dezembro de 2006 aos limiares previstos no quadro 3 da presente decisão [1], excepto por razões excepcionais e não imputáveis à empresa que a obrigariam a adiar certas viagens de ida e volta noutros portos e salvo mudança das obrigações de serviço público que pesam sobre a empresa.

Artigo 6.º

A França é autorizada a recapitalizar a SNCM através de um primeiro pagamento num montante de 66 milhões EUR, a contar da notificação da presente decisão.

Até ao fim do período de reestruturação, ou seja, até 31 de Dezembro de 2006, a Comissão poderá decidir, a pedido das autoridades francesas, autorizar ulteriormente um segundo pagamento à SNCM que corresponderá à diferença entre os 10 milhões EUR restantes e o produto das cessões exigidas no artigo 3.º, de acordo com as modalidades visadas no mencionado artigo.

Uma tal decisão só poderá ser tomada se as acções exigidas no artigo 3.º tiverem sido executadas, se o produto das cessões não exceder 10 milhões EUR e desde que as condições estipuladas nos artigos 2.º, 4.º e 5.º tenham sido respeitadas, sem prejuízo do direito de a Comissão dar início, se for caso disso, ao procedimento formal de investigação por incumprimento de uma delas. Na falta disso, a segunda fracção de ajuda não será paga.

Artigo 7.º

A França comunicará à Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, as medidas tomadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 8.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

---

[1] Ver anexo II.

ANEXO II

QUADRO 3 DA DECISÃO DE 2003

Evolução da oferta da SNCM

	Número de travessias		Lugares oferecidos		Metros lineares oferecidos	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marselha-Córsega	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Toulon-Córsega	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Golfo de Génova	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
Subtotal Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	[…]
Magrebe	302	372	444 000	635 000	0	0
Total	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	[…]