DECISÃO DA COMISSÃO

de 9 de Julho de 2003

relativa ao auxílio à reestruturação que a França tenciona conceder a favor da Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[notificada com o número C(2003) 2153]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2004/166/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

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

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

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

1.1. Resumo processual

(1) O governo francês notificou, por carta de 18 de Fevereiro de 2002, um projecto de ajuda à reestruturação a favor da Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM). Este caso foi registado com o número N 118/2002. A notificação havia sido completada por cartas das autoridades francesas com data de 3 de Julho de 2002 ([2]).

(2) Em 19 de Agosto de 2002, a Comissão decidiu abrir 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 ([3]), tendo o processo sido registado com o novo número C 58/2002.

(3) Por fax de 11 de Setembro de 2002, as autoridades francesas pediram a correcção de alguns erros factuais na decisão de 19 de Agosto de 2002.

(4) Igualmente por carta de 11 de Setembro e 2002, registada com o n.º TREN A/65862, as autoridades francesas pediram um prazo suplementar para enviar os seus comentários à decisão de 19 de Agosto de 2002. Por carta de 17 de Setembro de 2002, os serviços da Comissão concederam um mês suplementar à França para que possa preparar a sua resposta.

(5) Por carta de 8 de Outubro de 2002, enviada em 15 de Outubro com os seus anexos e registada com o n.º SG(2002) A/10050, as autoridades francesas enviaram à Comissão observações sobre a decisão de 19 de Agosto de 2002 que dá início ao procedimento, insistindo no avanço da implementação do plano de reestruturação.

(6) Por carta de 15 de Outubro de 2002, registada com o n.º SG(2002) A/10252, as autoridades francesas recordaram a urgência de publicar a decisão de início do procedimento formal de investigação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

(7) Por fax de 19 de Novembro de 2002, as autoridades francesas transmitiram cópia das convenções de adiantamento de tesouraria entre a SNCM e a Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) bem como as provas do reembolso do adiantamento da CGMF à SNCM por duas transferências com data de 13 de Maio e 14 de Junho de 2002.

(8) A Comissão adoptou uma decisão em 27 de Novembro de 2002 que altera a decisão de 19 de Agosto de 2002, decisão que transmitiu à Representação Permanente da França junto da União Europeia por carta de 29 de Novembro de 2002. Na sequência disso, a decisão da Comissão de dar início ao procedimento formal de investigação no presente processo pôde ser publicada

([1]) JO C 308 de 11.12.2002, p. 29.
([2]) Registadas com o n.º TREN A/61846.
([3]) JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

em 11 de Dezembro de 2002 no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* ([4]). As partes interessadas foram convidadas a apresentar as suas observações sobre o projecto de auxílio a contar dessa data.

(9) A pedido das autoridades francesas, estas últimas efectuaram com os serviços da Comissão uma primeira reunião de trabalho em 24 de Outubro de 2002, e, depois, uma segunda em 3 de Dezembro de 2002.

(10) A Comissão recebeu observações de duas empresas, Corsica Ferrys e o grupo Stef-TFE, e de diferentes colectividades territoriais. Transmitiu, por cartas de 13 e 16 de Janeiro e de 5 e 21 de Fevereiro de 2003, as suas observações à França, dando a esta última a possibilidade de as comentar.

(11) Igualmente por carta de 16 de Janeiro de 2003, os serviços da Comissão enviaram um pedido de informações complementares em conformidade com as disposições do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999.

(12) Por carta de 10 de Fevereiro de 2003 ([5]), as autoridades francesas transmitiram à Comissão argumentos que visam demonstrar que o projecto de auxílio respeita inteiramente as orientações comunitárias para os auxílios de emergência e à reestruturação das empresas ([6]) (a seguir designadas «orientações») bem como uma descrição dos novos compromissos em matéria de evolução dos efectivos e dos salários, controlo dos consumos intermédios e política tarifária da SNCM.

(13) Por carta de 13 de Fevereiro de 2003 ([7]), as autoridades francesas transmitiram à Comissão comentários sobre as observações de Corsica Ferries e Stef-TFE.

(14) Por carta de 21 de Fevereiro de 2003, as autoridades francesas responderam às questões suplementares colocadas na carta de 10 de Fevereiro de 2003 dos serviços da Comissão.

(15) Por fax de 25 de Fevereiro de 2003 ([8]), as autoridades francesas transmitiram cópia do pacto de accionistas que vincula a SNCM e o grupo Stef-TFE, a pedido da Comissão.

(16) Em 25 de Fevereiro de 2003, a pedido das autoridades francesas, foi efectuada uma reunião de trabalho entre os serviços da Comissão e os representantes da administração francesa.

(17) Por correio electrónico de 14 de Maio de 2003 ([9]), as autoridades francesas transmitiram à Comissão a versão provisória do relatório de actividade da SNCM para o ano 2002.

(18) Por fax enviado em 27 de Maio de 2003 ([10]), as autoridades francesas transmitiram à Comissão os seus comentários sobre os documentos que Corsica Ferries havia enviado aos serviços da Comissão em 4 de Fevereiro de 2003 e que esta última havia retransmitido às autoridades francesas por carta de 21 de Fevereiro de 2003.

1.2. **Título do auxílio**

(19) O auxílio em causa intitula-se «auxílio à reestruturação a favor da SNCM», processo registado com o número C 58/2002 (ex N 118/2002), na sequência da decisão da Comissão de 19 de Agosto de 2002 de dar início ao procedimento formal de investigação em relação ao projecto de auxílio.

1.3. **Beneficiário do auxílio**

(20) O beneficiário do auxílio é a Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) que reagrupa várias filiais no sector marítimo.

1.4. **Objectivo do auxílio**

(21) O objectivo principal dos auxílios destinados à reestruturação é permitir levar a bom termo o processo de reestruturação da SNCM, a fim de assegurar a viabilidade duradoira do grupo.

2. **DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO**

(22) A compatibilidade do auxílio não pode ser apreciada sem um certo conhecimento do beneficiário do auxílio, sua história, contexto concorrencial em que evolui, razões das suas dificuldades financeiras e conteúdo do plano de reestruturação.

([4]) JO C 308 de 11.12.2002, p. 29.
([5]) Registada pelos serviços da Comissão com o n.º SG(2003) A/1546.
([6]) JO C 288 de 9.10.1999, p. 2.
([7]) Registada pelos serviços da Comissão com o n.º SG(2003) A/1691.
([8]) Registada pelos serviços da Comissão com o n.º TREN A/21701.
([9]) Registada pelos serviços da Comissão com o n.º TREN A/20745.
([10]) Registada pelos serviços da Comissão com o n.º TREN A/21531.

2.1. **A SNCM e as suas principais filiais**

2.1.1. *A SNCM*

(23) A SNCM é uma companhia marítima que assegura ligações regulares para a Córsega, a partir de Nice, Toulon ([11]) e Marselha, e para o Magrebe (Tunísia e Argélia), a partir da França ([12]), bem como ligações rotas sazonais, de Abril a Setembro, para a Sardenha.

(24) A SNCM nasceu 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 de 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, com efeito, sido escolhida pelo governo francês para pôr em prática o princípio de continuidade territorial com a Córsega, nomeadamente o alinhamento das tarifas de transportes marítimos pelas tarifas da SNCF para o transporte ferroviário, com base numa convenção concluída em 31 de Março de 1976 por 25 anos. A Compagnie Générale Transatlantique já tinha sido encarregada pelo governo francês do serviço da Córsega por uma convenção anterior concluída em 23 de Dezembro de 1948.

(25) Além do serviço público, a SNCM assegura, igualmente, os serviços regulares de transportes marítimos de ligação à Argélia e à Tunísia, bem como, entre os meses de Abril e Setembro, os serviços sazonais de transporte de ligação à Sardenha. Entre 1990 e 2002, a SNCM ofereceu igualmente, por intermédio da sua filial Corsica Marittima, serviços de transporte de passageiros entre a Córsega e a Itália.

2.1.1.1. Os accionistas da SNCM

(26) A SNCM é detida hoje em 80 % pela CGMF, que havia readquirido a participação da Compagnie Générale Transatlantique, e em 20 % pela SNCF. O Estado francês detém directamente 100 % da CGMF. A SNCM tornou-se filial da CGMF em 1992, em vez da Compagnie Générale Maritime (CGM) que foi, em seguida, reestruturada ([13]), recapitalizada ([14]) e privatizada ([15]).

(27) Aquando da sua criação em 1977, o objecto social da CGMF foi definido de maneira a autorizar, nomeadamente, qualquer operação de transporte marítimo, armamento e fretamento de navios e qualquer aquisição de participações e qualquer operação comercial ou industrial directa ou indirectamente ligada a esse objecto social. Hoje, a CGMF desempenha principalmente os seguintes papéis, por conta do Estado:

— detém uma participação de 80 % na SNCM (sendo os 20 % restantes propriedade da SNCF, detida pelo Estado francês),

— é garante das obrigações sociais (nomeadamente as reformas e mútuas) no que respeita ao pessoal da sua antiga filial, a CGM ([16]),

— assegura a responsabilidade de uma locação financeira concluída no passado pela CGM para o financiamento de um edifício.

2.1.1.2. Actividades da SNCM

(28) A SNCM transporta passageiros, automóveis e veículos pesados nas seguintes ligações:

— entre Marselha e os diferentes portos da Córsega: Bastia e Ajaccio (todos os dias nos dois sentidos), Porto-Vecchio, Balagne e Propriano (três vezes por semana, contando as viagens de ida e volta da CMN) com travessias suplementares em período de ponta,

— entre Nice e Bastia: a SNCM está presente de forma contínua na estação baixa (duas a três idas e volta por semana) e aumenta a sua oferta entre fim de Março e Outubro,

— entre Marselha e a Sardenha (Porto Torres),

— entre Bastia e a Sardenha (Porto Torres), com um dos seus navios e um navio da Compagnie Maritime de Navigation (CMN),

([11]) Toulon é doravante servida de uma forma esporádica.

([12]) Um serviço marítimo entre a Espanha e o Magrebe está em fase de experimentação.

([13]) O plano de reestruturação foi adoptado pela empresa em Dezembro de 2002.

([14]) O primeiro pagamento do auxílio à CGM teve lugar em 1993.

([15]) A privatização foi efectuada em 1996.

([16]) A título de exemplo, em 1996, a CGMF, que então detinha 94 % da CGM, tomou directamente a cargo as medidas decorrentes dos planos sociais implementados pela CGM no âmbito da sua privatização. Ver igualmente a Decisão 97/14/CE da Comissão, de 17 de Julho de 1996, relativa ao auxílio concedido à Compagnie Générale Maritime no âmbito de um plano de reestruturação (JO L 5 de 9.1.1997, p. 40).

— entre Marselha e Túnis: pelo menos uma viagem de ida e volta por semana com um dos seus navios,

— entre Marselha e Argel, várias vezes por semana na estação alta com o Île de Beauté.

2.1.1.3. A frota

(29) A frota da SNCM para a Córsega compõe-se actualmente dos seguintes navios:

a) Cinco *car-ferries*:

— o Napoléon Bonaparte (capacidade de 2 150 passageiros e 708 automóveis, potência de 43 MW, velocidade de 23,8 nós), navio *ferry* de grande porte,

— o novo Danielle Casanova, entregue em Maio de 2002 (capacidade de 2 204 passageiros e 700 automóveis, potência de 37,8 MW, velocidade de 23,8 nós), igualmente um navio *ferry* de grande porte,

— o Île de Beauté (capacidade de 1 554 passageiros e 520 automóveis, potência de 37,8 MW, velocidade de 21,5 nós), que entrou ao serviço em 1979 e melhorado em 1989/1990,

— o Méditerranée (capacidade de 2 254 passageiros e de 800 automóveis, potência de 35,8 MW, velocidade de 24,0 nós),

— o Corse (capacidade de 2 150 passageiros e de 600 automóveis, potência de 27,56 MW, velocidade de 23,5 nós);

b) De quatro navios mistos (frete e passageiros):

— o Paglia Orba (capacidade de 500 passageiros, 2 000 metros lineares de frete e 120 automóveis, potência de 19,7 MW, velocidade de 19 nós),

— o Monte d'Oro (capacidade de 508 passageiros, de 1 615 metros de frete e 130 automóveis, potência de 14,8 MW, velocidade de 19,5 nós),

— o Monte Cinto (capacidade de 111 passageiros, 1 200 metros de frete, potência de 8,8 MW, velocidade de 18,0 nós),

— desde Maio de 2003, o Pascal Paoli (capacidade de 594 passageiros, 2 300 metros de frete e 130 automóveis, potência de 37,8 MW, velocidade de 23 nós);

c) Dois navios de grande velocidade (NGV), que operam principalmente a partir de Nice:

— o NGV Liamone (capacidade de 1 116 passageiros e 250 automóveis, potência de 65,0 MW, velocidade de 42 nós) que realiza igualmente travessias a partir de Toulon,

— o NGV Aliso (capacidade de 530 passageiros e 148 automóveis, potência de 26,0 MW, velocidade de 37 nós).

(30) A frota que serve o Magrebe era constituída em 2002 pelo *car-ferry* Méditerranée, desde 24 de Junho de 2002, que será consagrado à linha entre Marselha e Túnis. A chegada desta unidade melhora qualitativa e quantitativamente o serviço marítimo da capital tunisina. Este navio confortável e rápido oferece, com efeito, uma capacidade total de 2 250 passageiros e 760 automóveis (contra 1 600 passageiros e 500 automóveis no caso do *car-ferry* Liberté). Permite um aumento notável do volume de lugares propostos à clientela, reservando espaços para o transporte fretado, mercado também em forte aumento.

2.1.2. *O contrato de delegação de serviço público*

(31) Os serviços de transporte marítimo regulares entre os portos da França continental e a Córsega têm sido assegurados desde 1948 no âmbito de um serviço público ([17]). A SNCM e a CMN eram os concessionários do serviço entre 1976 e final de 2001, por força de uma convenção-quadro concluída inicialmente por 25 anos ([18]). A lei francesa de 30 de Julho de 1982 transferiu a gestão da continuidade territorial para a Assembleia da Córsega com base num contrato firmado com o Estado francês. Entretanto, a Lei n.º 91-428 de 13 de Maio de 1991 relativa ao estatuto da colectividade territorial da Córsega ([19]) deu plenos poderes àquela assembleia em matéria de serviços de transporte de ligação à ilha. Desde 1991, a colectividade territorial da Córsega substituiu o Estado francês na qualidade de autoridade concedente em matéria de obrigações de serviço público ([20]).

(32) A legislação comunitária sobre a cabotagem marítima impõe aos Estados-Membros a abertura dos mercados de cabotagem nacionais. No que toca ao serviço público,

([17]) As ligações marítimas entre a Itália e a Córsega foram sempre isentas de qualquer obrigação ou de qualquer contrato de serviço público.

([18]) Ver o considerando 24.

([19]) Jornal Oficial da República Francesa, n.º 111 de 14.5.1991.

([20]) Por força da referida lei francesa de 13 de Maio de 1991.

esta obrigação traduz-se na obrigação de os Estados-Membros respeitarem o princípio de «não discriminação» entre todos os armadores comunitários. Está prevista, contudo, uma transição para os contratos de serviço público existentes que podem permanecer em vigor até à sua data de expiração ([21]). Em conformidade, por conseguinte, com as regras comunitárias em vigor, a colectividade territorial da Córsega lançou um concurso europeu para seleccionar o operador que devia assegurar, a partir de 1 de Janeiro de 2002, no âmbito de um contrato com uma duração de cinco anos, as obrigações de serviço público previstas para o serviço da ilha em troca de compensações financeiras. A colectividade considerou que, tendo em conta a evolução da concorrência em Toulon e Nice, só as ligações a partir de Marselha necessitavam de ser sujeitas a fortes obrigações de serviço público.

(33) A SNCM e a CMN ganharam conjuntamente este contrato para o período 2002-2006, tendo Corsica Ferries finalmente renunciado a apresentar-se como candidata. Paralelamente, foram impostas obrigações de frequência de serviços a todos os operadores que servem a ilha a partir de Toulon e de Nice, para poder fazer beneficiar certas categorias dos seus passageiros da assistência social ([22]).

(34) Entre 1997 e 2001, a subvenção concedida à SNCM, dita de «continuidade territorial», tinha passado de 80,1 milhões de euros para 86 milhões de euros. Cobria, na altura, todas as ligações a partir dos três portos da França continental (Nice, Toulon e Marselha).

(35) O contrato em vigor prevê uma obrigação de serviço com frequências pré-definidas, uma qualidade de serviço fixada, preços máximos em função das estações, reduções obrigatórias para certas categorias de passageiros. No contrato, foi fixada, para a SNCM, uma compensação financeira dita de referência para cada um dos anos entre 2002 e 2006, decrescente de 69,1 milhões de euros para 61,4 milhões de euros. Esta compensação é ajustada num limite de 4 % em função dos desvios de receitas reais em relação a receitas ditas de referência igualmente fixadas no contrato. O rácio compensações financeiras de referência/receitas de referência deve evoluir de 88 % em 2002 para 75 % em 2006.

(36) Em 2002, primeiro ano do contrato de delegação de serviço público, a compensação financeira foi de 72,1 milhões de euros, um recuo em relação aos anos precedentes, tendo em conta o facto de apenas o serviço da Córsega a partir de Marselha beneficiar doravante dessa subvenção. Em comparação, a subvenção em 2001 para a linha Marselha-Córsega representava 64,79 milhões de euros para uma receita líquida de 73,17 milhões de euros em 2001, dos quais cerca de 41 milhões de euros com passageiros (733 400) e hotelaria e 32 milhões de euros com o frete e os automóveis (762 000 metros lineares).

2.1.3. *As principais filiais da SNCM*

2.1.3.1. A Compagnie Méridionale de Navigation

(37) A SNCM detém uma participação não maioritária na CMN, que opera três navios mistos de passageiros e carga entre a Córsega e Marselha, nomeadamente o Girolata, o Kalliste e o Scandola, no âmbito do contrato de delegação de serviço público. Serve igualmente a Sardenha (Porto Torres) a partir de Marselha e Propriano.

(38) A CMN, criada em 1931, permaneceu um armador meramente familiar até ao fim dos anos 70, época em que a Compagnie Générale Transatlantique adquiriu uma participação minoritária de 49 % para facilitar a retirada dum ramo da família dos fundadores. A CGM readquiriu entretanto a referida participação. Nenhuma destas duas grandes companhias interveio na gestão da CMN que permaneceu sob o controlo dos representantes das famílias Rousset e Rastit.

(39) A CMN tem estado ligada, desde 1956, por uma convenção, à Compagnie Générale Transatlantique, antepassada da SNCM para o serviço da Córsega. Em 1976, a CMN tornou-se concessionária para o serviço da Córsega unicamente para o frete, enquanto que a SNCM obteve uma concessão para o transporte fretados e de passageiros com destino à Córsega. A partir de 1980, a CMN pôde, por delegação da SNCM, transportar igualmente passageiros graças à compra de navios mistos de passageiros e carga. Em contrapartida, a SNCM era o agente geral da CMN para o tráfego de passageiros.

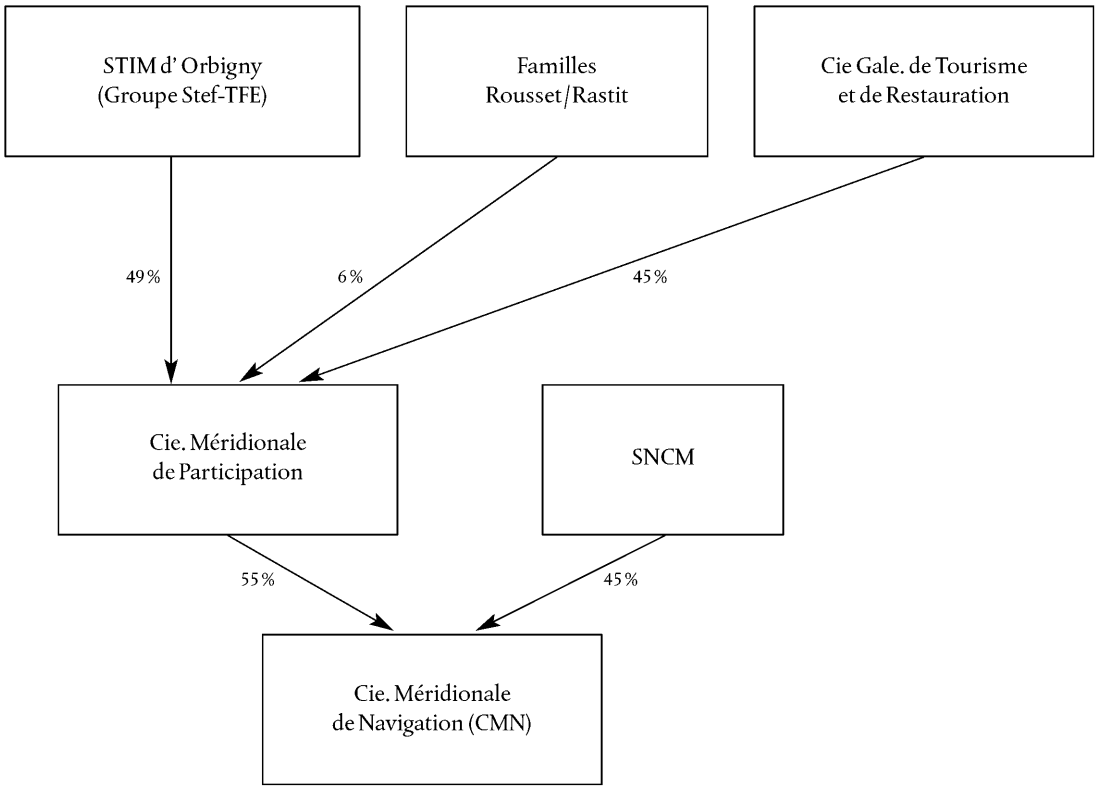
(40) Em 1992, a CGM, confrontada com importantes dificuldades de tesouraria, tentou, sem sucesso, vender um terço da sua participação na CMN. Na falta de venda, a CGM pediu à sua filial da altura até 1992, a SNCM, para readquirir a participação que detinha na CMN. Foi criado então um grupo de accionistas a dois níveis, a fim de levar a SNCM à maioria dos interesses, permitindo aos accionistas privados manter o controlo efectivo da CMN através de duas *holdings*. As famílias Rousset e Rastit aproveitaram esta operação para diminuir a sua participação em proveito da Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny),

([21]) Ver o n.º 3 do artigo 4 do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-membros (Regulamento cabotagem) (JO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

([22]) Ver o considerando 155 da presente decisão.

que foi a seguir englobada no grupo Stef-TFE. Uma fusão entre a CGM e a SNCM poderia ter sido encarada na altura, tendo em conta as relações muito fortes entre as duas companhias, mas a manutenção de investidores privados nos accionistas da CMN e a vontade de estes últimos guardarem o controlo desta companhia opuseram-se, sem dúvida, à lógica de uma fusão entre as duas sociedades.

(41) O controlo efectivo da CMN foi assim confiado desde 1992 ao grupo Stef-TFE que possui 49 % da Compagnie Méridionale de Participations (CMP) e age em concertação com as famílias Rousset e Rastit, que detêm 6 % da CMP.



2.1.3.2. A Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie

(42) A Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) é uma sociedade *holding*, detida em 100 % pela SNCM, que detém as filiais ou as participações seguintes:

— 45 % da CMP, o accionista principal com 55 % da CMN,

— 100 % dos Comptoirs du Sud, que gere as lojas a bordo dos navios da SNCM,

— 50 % da sociedade civil imobiliária Schuman (activo imobiliário vendido ou em curso de venda),

— 100 % da Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations (SMIP), que possui como único activo o navio Southern Trader, fretado a prazo.

2.1.3.3. Sud-Cargos

(43) Sud-Cargos é uma companhia marítima francesa de transporte de mercadorias, com base em Marselha e especializada no serviço do Magrebe. É uma filial a paridade de dois grandes grupos de transportes, a SNCM e Delmas. Em 2001, operava oito navios *roll-on/roll-off* e porta contentores e realizava 67,3 milhões de euros de volume de negócios transportando 90 000 toneladas, 38 000 TEU, e 18 000 reboques transportados. Conta uma centena de empregados com as suas filiais.

(44) Sud-Cargos construiu a sua estratégia de desenvolvimento, com base nos cinco seguintes princípios:

— a proximidade dos clientes por uma instalação própria nos principais portos mediterrânicos,

— a polivalência, com uma frota de navios diversificados que transportam qualquer tipo de mercadorias,

— uma rede mundial com contentores disponíveis em todas as grandes nas zonas de actividade do mundo,

— o domínio da logística terrestre e dos transbordos com a capacidade de levar, por via terrestre ou marítima, os contentores do mundo inteiro até aos principais portos de carregamento franceses (Marselha), italianos (Génova) e espanhóis (Valencia e Barcelona),

— a disponibilidade imediata das informações sobre as mercadorias.

2.1.3.4. SARA

(45) A Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement (SARA) assegura o abastecimento dos navios da SNCM. Em 2002, realizou um volume de negócios de 8,58 milhões de euros, integralmente com a SNCM, com um lucro de 0,19 milhão de euros.

2.1.3.5. Ferrytour

(46) Sociedade em nome colectivo detida em 100 % pela SNCM, Ferrytour exerce a actividade de organizador de viagens. Realizou um volume de negócios de 11,2 milhões de euros 2002 para um resultado muito modesto de 0,21 milhões de euros. Oferece viagens por via marítima na Córsega, Sardenha e Tunísia, e também voos num grande número de destinos. De maneira acessória, propõe igualmente mini-cruzeiros e prestações para o turismo de negócios.

2.1.3.6. Os Comptoirs du Sud

(47) Filial criada em 1996 e detida em 100 % pela SNCM, os Comptoirs du Sud gerem o conjunto das lojas a bordo dos navios. A empresa realiza um volume de negócios que oscila entre 2 e 4 milhões de euros com um resultado líquido compreendido entre 0,08 e 0,12 milhões de euros. Mais de 72 % das vendas são realizado nas linhas do Magrebe.

2.1.3.7. Sotramat

(48) Filial em 100 % da SNCM, a Société Transmondiale Mer Air Terre Voyages (Sotramat) exerce a actividade de agente de viagens e gere 17 agências repartidas pela França. Vendeu em 2001 prestações no valor de 42,53 milhões de euros, dos quais 40 % em bilhetes SNCM, o que representa 8,5 % das vendas da SNCM. Realizou um lucro de 0,58 milhões de euros para um montante de comissão de 3,80 milhões de euros.

2.2. **Os diferentes mercados relevantes**

(49) A SNCM opera principalmente em dois mercados extremamente distintos, tanto para o tráfego de passageiros como para o tráfego de mercadorias: o serviço da Córsega e o do Magrebe, a partir da França, e acessoriamente da Itália e da Espanha.

2.2.1. *Serviço da Córsega*

(50) A SNCM opera principalmente nos serviços da Córsega e do Magrebe a partir da França continental. O estudo de mercado fornecido pelas autoridades francesas (a seguir «o estudo de mercado») permite descrever de uma forma bastante precisa os diferentes mercados em questão.

2.2.1.1. Características do mercado

(51) O modo aéreo representa 43 % do tráfego total de passageiros em 2001 (ou seja, cerca de 2,4 milhões em seis milhões de travessias em cada sentido). A parte do modo marítimo tem tendência a aumentar nestes últimos anos devido ao dinamismo da oferta de transportes marítimos.

(52) O transporte marítimo entre a Europa continental e a Córsega caracteriza-se, no que respeita ao tráfego de passageiros, pelos seguintes elementos:

— uma forte sazonalidade: tradicionalmente, os meses de Julho e de Agosto representam quase 50 % do tráfego anual. Fortes variações intervêm também durante os períodos de férias escolares e certos fins de semana. Este sazonalidade duplica-se com a assimetria do tráfego em período de ponta entre os dois sentidos no início e fim de semana,

— uma oferta que, por razões estruturais, deve ser sobredimensionada em relação à procura (taxa de ocupação que varia, em média mensal, entre 20 % no inverno — com períodos vazios de 5 a 10 % — e períodos de ponta a 100 % no verão e certos fins de semana de festas),

— um declínio da SNCM no mercado das ligações marítimas entre a Córsega e a Europa continental: 46 % de quotas de mercado em termos de número de passageiros em 2001, em decréscimo face ao seu principal concorrente, Corsica Ferries, que detém 44 %, sendo o resto do mercado partilhado entre Moby Lines (5 %), CMN (3 %) e Happy Lines (2 %),

— um fraco crescimento anual de 2,4 %, com as ligações marítimas a assumir progressivamente mais peso face às ligações aéreas,

— taxas de ocupação estruturalmente fracas em média anual: cerca de 40 % para a SNCM, 33 % para Corsica Ferries, e 66 % para a CMN que, nos anos 1999-2001, operou unicamente navios mistos e passageiros e carga que, por natureza, têm taxas de ocupação mais elevadas para os passageiros. As taxas médias de ocupação dos navios sempre tiveram níveis aparentemente baixos, tendo em conta as características próprias deste mercado, mesmo antes da chegada de Corsica Ferries ao serviço entre a Córsega e a França continental, como o mostra o quadro 1.

QUADRO 1

Evolução entre taxas médias de ocupação dos navios da SNCM

(em %)

Ano	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Taxa média de ocupação dos navios	38,1	40,1	35,2	34,9	38,2	41,5	41,8	n.d.	n.d.	43,4

(53) A progressão do tráfego entre Marselha e a Córsega é a mais fraca das três ligações que servem a Córsega a partir da França continental, como o mostra o quadro 2.

QUADRO 2

Evolução entre os portos do continente francês e a Córsega

(em milhares)

Passageiros	2000	2001	2002	1/2000 (%)	2/2001 (%)
Nice/Córsega	791	786	904	-0,6 %	15,0 %
Toulon/Córsega	122	403	460	230,3 %	14,1 %
Marselha/Córsega	827	840	914	1,6 %	8,8 %
Total	1 740	2 029	2 278	16,6 %	12,3 %

2.2.1.2. Os concorrentes da SNCM

(54) A SNCM enfrentou, pela primeira vez, a chegada de um concorrente em 1996 ao serviço da Córsega a partir da França continental com a abertura, por Corsica Ferries, de uma linha entre Nice e Bastia e Calvi na estação alta ([23]). Estes serviços foram assegurados por uma viagem semanal de ida e volta a partir de 18 de Março de 1999. Depois de 1 de Abril de 2000, a posição da SNCM foi atacada nos serviços desde Toulon com destino a Bastia e Ajaccio.

(55) Para o tráfego de passageiros na Córsega, o principal concorrente da SNCM é Corsica Ferries, que oferece ligações marítimas para a Córsega tanto a partir de Toulon e Nice como da Itália, a partir dos portos de Savona e de Livorno. A sua quota de mercado aumenta regularmente e atinge 44 % em 2001, em forte alta relativamente a 2000, ano em que esta quota de mercado ainda era apenas de 36 %. Esta alta explica-se pela entrada ao serviço em 2001, nas linhas Toulon-Córsega, de dois *ferries* rápidos que fizeram crescer o tráfego a partir da França continental, sem que diminuíssem os fluxos transportados por esta companhia a partir de Itália.

(56) Corsica Ferries tornou-se, em 2002, o líder no mercado das ligações para a Córsega ([24]) e tem uma actividade mais ou menos equilibrada entre a Córsega e a Sardenha: transporta, anualmente, 800 000 passageiros entre o continente francês e a Córsega, 800 000 passageiros entre a Itália e a Córsega e, por último, 800 000 passageiros entre a Sardenha e o continente italiano. A empresa conta cerca de um milhar de marítimos sob pavilhão italiano. A sede da sociedade encontra-se em Bastia, dispondo a empresa de uma representação em Savona. Possui 11 navios, e foi encomendado um décimo segundo.

(57) Os outros concorrentes da SNCM no serviço da Córsega são:

— a CMN, concorrente, mas também parceiro associado à SNCM no âmbito da concessão de serviço público. A CMN opera apenas ligações a partir de Marselha. A sua quota de mercado é de 3 %,

— Moby Lines opera a partir de Génova, Livorno e Piombino. A sua quota de mercado no serviço da Córsega passou de 8 % para 5 % entre 2000 e 2001, devido a uma frota em envelhecimento,

— Happy Lines, que opera um *car-ferry* de 1 100 lugares a partir de Génova, La Spezia e Livorno. A sua quota de mercado é da ordem dos 2 %,

([23]) O mercado estava *de facto* aberto para os operadores que arvoram pavilhão francês.

([24]) A partir da Itália e da França continental. A SNCM continua a ser ainda líder nos serviços entre o continente francês e a Córsega.

— TRIS, com dois *car-ferries* de 800 e 1 300 lugares, e Linee Lauro, com um *car-ferry* de 670 lugares, estão concentrados no serviço da Sardenha e exploram linhas ocasionais na Córsega. As suas quotas de mercado são negligenciáveis.

(58) A CMN para o frete e os concorrentes italianos para optimizar a sua oferta operam ligações triangulares continente europeu-Córsega-Sardenha. Estas ligações dão origem, contudo, apenas a um tráfego de passageiros muito marginal entre a Córsega e a Sardenha.

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

(60) No que respeita aos reboques acompanhados ([25]), carregados em *ferries*, que representam globalmente 24 % do tráfego de mercadorias gerais medido em metros lineares ([26]), existe uma concorrência entre o conjunto dos operadores passageiros. A SNCM e a CMN detêm também a maioria deste tráfego acompanhado. Os outros operadores, em especial Corsica Ferries, detêm 10 %, ou seja, 2 % do mercado global.

2.2.1.3. Evolução do mercado

(61) Em relação à procura de transporte marítimo de passageiros na Córsega, o estudo de mercado considera que o crescimento será sustentado: […] (*) milhões de passageiros esperados em 2006, contra 3,4 milhões em 2001. O aumento da parte do marítimo em detrimento do aéreo permitirá atingir uma quota de […] % para o marítimo. Do lado da oferta, dever-se-ia assistir à continuação da melhoria qualitativa da oferta dos principais actores, com uma possível marginalização de certos operadores italianos cuja frota está a envelhecer, à excepção de Moby Lines que começa a renovar a sua frota.

(62) Na Córsega, para o tráfego de passageiros, a quota de mercado da SNCM é de 46 % em 2001, contra 52 % em 2000. Esta quota de mercado decresceu regularmente nos anos 90, em proveito de Corsica Ferries. O que se explica pela entrada ao serviço dos dois Mega-Express de Corsica Ferries.

(63) De acordo com o estudo de mercado, nenhum operador para além de SNCM e CMN é capaz, no tocante ao tráfego de mercadorias gerais não acompanhadas, de responder aos constrangimentos de serviço público e de ser rentável fora da concessão já atribuída. O estudo de mercado considera, a esse respeito, que a associação entre a SNCM e a CMN deve, por conseguinte, ser prosseguida, a longo prazo, no interesse da SNCM.

(64) De acordo com o estudo de mercado, a continuação do contrato de serviço público permitirá à SNCM e à CMN, no que respeita ao tráfego de mercadorias gerais de Marselha para a Córsega, captar o essencial do crescimento do tráfego: […] metros lineares em 2006, contra 1 490 000 em 2000. A rentabilidade desta actividade passará por uma gestão rigorosa de um conjunto de *ferries* e navios mistos de passageiros e carga geridos pelas duas companhias, com uma optimização global do tráfego de passageiros e de frete. Não há concorrência pelos preços: estes são controlados no âmbito da concessão de serviço público.

(65) O estudo de mercado considera que, consoante a política comercial de Moby Lines se torne mais ou menos vigorosa nas as suas ligações entre a Itália e a Córsega, a parte da Itália no tráfego global diminuirá de […] % em 2001 para […] % em 2006, no cenário em que Moby Lines é muito activo, ou de […] % para […] %, no cenário em que este último não investe. A SNCM posicionar-se-á no alto de gama com frequências mais numerosas e destinos mais variados (portos corsos secundários) que Corsica Ferries. A SNCM deve fixar-se um objectivo de manutenção da sua quota de mercado de pelo menos […] %. Haverá uma melhoria do equilíbrio entre a oferta e a procura para a SNCM com a retirada de um *ferry* em 2002, um novo navio misto de passageiros e carga e a modernização de dois outros navios mistos de passageiros e carga. Para Corsica Ferries, a melhoria do equilíbrio entre a oferta e a procura passa pela realização de ambiciosas previsões de crescimento de actividade de dois dígitos, que, de acordo com o estudo de mercado, justificarão *a posteriori* a oferta actual. Em termos de preços, a continuação de uma concorrência agressiva por parte de Corsica Ferries obrigará a SNCM a melhorar a sua produtividade.

(*) Segredos comerciais.

([25]) O motorista acompanha o conjunto rodoviário durante a travessia. Em certos casos, um motorista carrega o veículo à partida, e outro descarrega-o à chegada. Isto é contabilizado como tráfego acompanhado, por oposição ao tráfego *roll-on/roll-off* em que o reboque viaja sem tractor.

([26]) Esta unidade corresponde à facturação dos operadores.

2.2.2. *Serviço do Magrebe*

(66) O serviço do Magrebe é constituído por três micromercados de nicho relativamente estanques entre si, nos quais, de acordo com o estudo de mercado, a SNCM aparece em posição de *challenger*.

2.2.2.1. Serviço da Argélia

(67) O estudo de mercado indica que o transporte aéreo representa 92 % do tráfego global de passageiros entre a Comunidade e a Argélia. Não há, contrariamente à Córsega, uma dinâmica específica do transporte marítimo para o transporte de passageiros.

(68) No que se refere ao transporte marítimo, o único concorrente da SNCM é a Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV), empresa pública argelina, que detém um quase monopólio com uma parte de mercado de 89 %. Na Argélia, a parte de mercado do tráfego passageiro da SNCM é de 11 %, em forte diminuição desde 1990, altura em que atingia 35 %. A paragem das ligações pela SNCM em 1995 ([27]), os constrangimentos administrativos sofridos desde essa data e a ausência de vontade política de relançar esta ligação explicam a posição da SNCM.

(69) A chegada de novos concorrentes parece pouco provável a curto prazo. Apesar de a SNCM permanecer um agente geral da ENTMV no seu país de origem e reciprocamente, a ENTMV desenvolveu a sua própria rede na França (e nos outros países europeus) enquanto que a SNCM desenvolve a sua na Argélia. […]

(70) De acordo com as evoluções económicas e políticas da Argélia, este mercado deveria conhecer um forte crescimento: o tráfego marítimo de passageiros deveria estar compreendido entre […] e […] passageiros em 2006. Mas, de acordo com o estudo de mercado, a frota da ENTMV é antiga e a sua renovação não está assegurada. De acordo com os autores do estudo de mercado, a encomenda de dois novos navios pela ENTMV parece ter encontrado dificuldades de financiamento.

(71) A SNCM dispõe de uma vantagem com a entrada em serviço em 2002, nas linhas do Magrebe, do *ferry* Île de Beauté, retirado das ligações com a Córsega, que fará face a uma frota em envelhecimento da ENTMV. De acordo com o estudo de mercado, o sucesso deste serviço passará pelo controlo dos custos de exploração, que deve permitir à SNCM propor tarifas atractivas para reganhar quotas de mercado. O estudo de mercado sublinha o interesse da SNCM em se posicionar no serviço de Oran, segmento de mercado onde está hoje em dia ausente. Segundo o estudo de mercado, a SNCM deveria poder reganhar a sua parte inicial de mercado de 35 % no horizonte 2006.

2.2.2.2. Serviçe de Marrocos

(72) A quota de mercado global do modo aéreo é de 77 %. Esta quota, claramente mais fraca que para a Argélia, explica-se pela importância do tráfego marítimo de curta distância, «quase rodoviário», pelo estreito de Gibraltar via sul de Espanha.

(73) Este mercado é muito mais concorrencial, muito parcelado, com uma taxa anual de crescimento de 5 % nos serviços entre Marrocos e a Europa, sendo 95 % em direcção da Espanha, com as seguintes quotas de mercado para os principais actores: Comarit 23 %, Transmediterranea 22 %, Comanav 20 %, Euroferries 18 %, Ferrimaroc 17 %. Numerosas companhias marroquinas e espanholas estão presentes neste tráfego marítimo de curta distância: Comanav, Comarit, Euroferrys, Ferry Maroc, Limadet, Transméditeranea. Nenhuma delas detém uma quota de mercado superior a 23 %. A intensidade da concorrência é forte, nomeadamente pelos preços, com navios antigos já amortizados.

(74) O único tráfego marítimo de longa distância é assegurado pela Comanav, a partir de Sète com destino a Tânger ou Nador. Detém, por conseguinte, uma quota de mercado de 100 % nestas ligações, que no entanto apenas representam 5 % do conjunto do tráfego marítimo.

(75) Como o sublinha o estudo de mercado, a SNCM está, neste momento, ausente do tráfego marítimo de passageiros para Marrocos. Parece desejável que a SNCM se posicione no tráfego de longa distância entre a França e Marrocos. Procurando capturar uma fraca parte do tráfego quase rodoviário (o que se efectua hoje via sul de Espanha) e não tanto roubar passageiros à Comanav, a SNCM poderia contribuir para duplicar o tráfego marítimo de passageiros desde a França, que continuaria a ser, no entanto, ainda marginal em relação ao tráfego pelo estreito de Gibraltar.

2.2.2.3. Serviço da Tunísia

(76) O avião conserva um lugar preponderante com uma quota mercado de 96 % para o tráfego de passageiros. A

([27]) Na sequência da tomada de reféns no voo Argel-Paris, em Dezembro de 1994.

importância relativa do tráfego turístico na Tunísia explica esta parte ainda mais elevada que na Argélia, utilizando os turistas quase exclusivamente o modo aéreo.

(77) No que respeita ao modo marítimo, a Tunísia é servida a partir de apenas dois Estados-Membros: a França, desde Marselha e Toulon, com 47 % do tráfego, e a Itália, desde Livorno e Génova, com 39 % e, desde a Sicília, com 14 % do tráfego.

(78) Neste mercado em crescimento de 7 % ao ano, o principal actor é a Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN) com uma quota de mercado de 58 %, seguida da SNCM com uma quota de 21 %. A CTN dispõe de uma frota relativamente moderna e optimiza a sua utilização a partir das linhas que opera desde a França e a Itália. Os outros concorrentes são: Linee Lauro, Tirrenia e Ustica Lines, operando estes dois últimos apenas linhas a partir da Sicília.

(79) No conjunto das ligações marítimas em questão, existe um grau de concorrência diferente segundo o Estado-Membro em causa: a CTN apresenta tarifas a partir da Itália 30 % inferiores às tarifas a partir da França, embora as travessias tenham a mesma duração. Em contrapartida, a CTN e a SNCM apresentam tarifas idênticas a partir da França.

(80) A quota de mercado da SNCM no tráfego marítimo de passageiros para a Tunísia é de 21 % em 2000. Esta quota baixou, sendo o crescimento do tráfego realizado pela CTN. Nas únicas ligações entre a França e a Tunísia, a quota de mercado da SNCM é da ordem dos 50 %. Parece que a melhor possibilidade de crescimento da quota mercado global da SNCM passa pela instauração de um serviço da Tunísia a partir da Itália, na condição de haver tarifas competitivas.

(81) De acordo com o estudo de mercado, o tráfego marítimo para a Tunísia continuará a crescer até atingir mais de […] passageiros em 2006. A presença da SNCM a partir da Itália permitir-lhe-á aumentar igualmente a sua quota mercado: o estudo de mercado considera como realista o objectivo fixado pela SNCM de atingir […] % do mercado em 2006.

2.2.3. *Equilíbrio entre a oferta e a procura*

(82) Um exame rápido dos dados brutos da oferta e da procura poderia levar à conclusão de que existem excedentes de capacidade no conjunto das ligações estudadas. De acordo com o estudo de mercado, a realidade é mais matizada.

(83) A oferta marítima não é susceptível de um ajuste fino à procura. Na Córsega, a unidade mínima é o navio misto de passageiros e carga que oferece entre 200 e 500 lugares de passageiros. No Magrebe, já não existem praticamente *ferries* com menos de 1 500 a 2 000 lugares. O ritmo da oferta eleva-se, por conseguinte, para uma linha regular entre 1 500 e 2 000 lugares oferecidos por semana.

(84) A sazonalidade muito forte ([28]), com tráfegos mensais ou diários ([29]) de ponta que podem atingir 10 vezes os dos meses mais vazios, exige dos operadores uma frota dimensionada para absorver os períodos de ponta. Metade do volume de negócios é realizada, em geral, unicamente nos meses de Julho e de Agosto. Existe, além disso, um desequilíbrio consoante o sentido do trajecto, mesmo em período de ponta. Por exemplo, no início de Julho, o sentido continente para a Córsega conhece um período de ponta e o sentido regresso para o continente faz-se quase a vazio, invertendo-se o fenómeno no fim de Agosto. Em certos-fins-de semana no verão ou certos fins-de-semana de festa, a frota dos armadores que servem a Córsega não é suficiente para absorver os tráfegos de ponta para os passageiros.

(85) Para o serviço da Córsega, nomeadamente o dos portos corsos secundários, imposto pela fraqueza das infra-estruturas de transporte na Córsega, os constrangimentos de serviço público criam de facto uma oferta de lugares sobredimensionada em relação à procura em estação baixa. Além disso, todos os operadores praticam a venda dita «exclusiva» ([30]) para os lugares em cabina, o que reduz fortemente os coeficientes aparentes de ocupação dos navios.

(86) Por outro lado, Corsica Ferries empenhou-se em 2001 numa política agressiva de conquista de quota de mercado. Esta estratégia levou-a a propor uma oferta sobredimensionada durante um ou dois anos para atrair nova clientela.

(87) O estudo de mercado conclui, portanto, que não há sobrecapacidades estruturais nas ligações entre a Europa continental e a Córsega nem nas para o Magrebe e que o excedente aparente de oferta de lugares está intrinsecamente ligado à natureza e às características próprias da actividade em questão.

2.3. **O plano de reestruturação**

(88) O plano de reestruturação prevê, por um lado, uma vertente operacional que compreende a venda de quatro navios, o encerramento de duas filiais, uma baixa dos

([28]) Ver, a este respeito, o considerando 52.
([29]) Existem, além disso, fortes variações semanais na procura de transporte marítimo (períodos de ponta de fim-de-semana).
([30]) Possibilidade de uma a três pessoas ocuparem uma cabina prevista para quatro.

efectivos, uma diminuição dos serviços para a Córsega e um reforço no serviço do Magrebe, e, por outro, uma vertente financeira que inclui o reembolso, por meio da recapitalização, de uma parte das dívidas suportadas pela SNCM. O plano de reestruturação da SNCM ([31]) apresentado pelas autoridades francesas é constituído, para além da notificação inicial, por um conjunto de documentos referidos na secção 1.1 e transmitidos à Comissão tanto antes como na sequência do início do procedimento. Constituem um conjunto cuja substância é descrita mais em detalhe na presente secção.

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

— compromissos e precisões sobre a política salarial,

— um plano de redução dos custos nas compras intermédias,

— um compromisso de que a SNCM não estará na origem de uma guerra tarifária com os seus concorrentes na Córsega.

2.3.1. *Análise dos diferentes factores que puseram a companhia em dificuldade financeira*

(90) As autoridades francesas indicaram quatro factores para explicar as dificuldades financeiras da companhia:

— a SNCM enfrenta, desde 1996, uma concorrência entre a Córsega e a França continental, coisa que a companhia pública jamais havia conhecido no passado e que provocou, para a companhia, défices crónicos de exploração, tendo em conta a rigidez das convenções de serviço público da época,

— a SNCM, forçada pelas suas obrigações de serviço público entre 1976 e 2001, sofreu, além disso, dois choques externos: a suspensão das ligações marítimas com a Argélia em 1995 e a forte baixa da frequência da Córsega em 1995 e 1996,

— a SNCM foi «exposta a reivindicações sociais pesadas e conflitos que prejudicam a sua economia e travam o seu desenvolvimento»,

— o seu desenvolvimento teria sido perturbado pelas peripécias judiciais no órgão jurisdicional administrativo francês relativamente à atribuição do contrato de delegação de serviço público.

(91) A Comissão nota, além disso, que as autoridades francesas não puderam quantificar a contribuição destes factores nas perdas de exploração da companhia e que também não investigaram, mediante um acompanhamento analítico dos custos, se existiam outras causas explicando os focos de perdas.

(92) Em resposta ao argumento avançado na decisão de 19 de Agosto de 2002, segundo a qual a política de compra de navios não poderia ter um impacto nas contas da SNCM e provocar dificuldades ([32]), o Estado francês transmitiu, na sua carta de 8 de Outubro de 2002, as considerações seguintes à Comissão.

(93) De acordo com as autoridades francesas, ao proceder a essas renovações, a SNCM apenas se alinhou pelo movimento geral de modernização da frota no Mediterrâneo, colocando-se, assim, em posição de poder continuar a explorar as suas ligações nesses mercados sem risco excessivo de marginalização. As autoridades francesas sublinham que as frotas dos outros grandes armadores mediterrânicos evoluíram qualitativamente: Corsica Ferries, Grimaldi, Tirrenia, Moby Lines, Trasmed e CTN dotaram-se, e continuam a dotar-se, nomeadamente, de navios rápidos de média ou grande capacidade e de *car-ferries* cada vez melhor equipados.

(94) Para as autoridades francesas, ao renovar vários dos seus navios, a SNCM apenas respondeu ao objectivo estratégico claro que se impunha: um serviço de qualidade a partir de Marselha correspondente às características desta linha e às expectativas da Córsega, autoridade concedente do serviço público, e um serviço de vaivém rápido a partir de Nice.

(95) De acordo com as autoridades francesas, os resultados comerciais obtidos por estes navios teriam sido convincentes. Em Nice, os NGV da SNCM, conjuntamente com os «Corsica Express» de Corsica Ferries, fizeram crescer significativamente o tráfego marítimo na rota Nice-Córsega: de 304 000 passageiros em 1995 para 780 000 passageiros — dos quais 550 000 em navios rápidos —

([31]) Este plano foi baptizado de «projecto industrial» pela direcção da companhia. Foi adoptado em 17 de Dezembro de 2001 pelo Conselho de Administração da SNCM.

([32]) Decisão de 19 de Agosto de 2002: «As dúvidas [da Comissão] aumentam face ao ambicioso programa da SNCM de aquisição de navios para renovação da sua frota, quando os resultados de exploração do grupo se mantêm relativamente fracos no período de 1997-2001.».

em 2001. Quanto ao Napoléon Bonaparte, as suas taxas de ocupação foram um testemunho do seu sucesso, mesmo após a chegada de Corsica Ferries a Toulon em 2002 ([33]). O nível qualitativo oferecido por este navio permitiu à SNCM, além disso, defender, ou até melhorar, a sua receita unitária neste segmento num universo extremamente concorrencial marcado por uma baixa dos preços.

(96) No entender das autoridades francesas, portanto, «a concomitância do desenvolvimento da concorrência e da execução desta renovação da frota» é que teria conduzido a SNCM a uma situação financeira difícil sem via alternativa para a companhia.

2.3.2. *Redução de capacidades*

(97) No seu plano de reestruturação, a SNCM tencionou desarmar e vender em 2002 quatro dos seus navios:

— o Napoléon ([34]),

— o Liberté,

— o Monte Rotondo,

— o NGV Asco.

(98) Todos estes navios já estão vendidos, à excepção de Asco. A estas cessões vem-se juntar a cessão em curso do Southern Trader, navio alugado a prazo (*leased*) pela SMIP, uma das filiais da SNCM.

(99) O produto esperado destas cessões era de 40 milhões de euros, ou seja, um contributo de liquidez (produto líquido de cessão) de 21 milhões de euros, tendo em conta os reembolsos residuais. Os navios Monte Rotondo e Napoléon foram cedidos em 2002 por […] milhões de euros de produto líquido de cessão e […] milhões de euros de mais-valia contabilística. Os navios Liberté e Southern Trader ([35]) foram ou terão sido cedidos em 2003 por um produto líquido de cessão e uma mais-valia contabilística de […] milhões de euros. O total dos produtos líquidos de cessões destes quatro navios foi superior em 1,2 milhões de euros às hipóteses avançadas. O NGV Asco, previsto para […] milhões de euros em produto líquido de cessão e […] milhões de euros em mais-valia contabilística, ainda não foi cedido.

(100) De notar que estas cessões foram parcialmente compensadas pela chegada do *car-ferry* Danielle Casanova, financiado por locação financeira, em Junho de 2002, do navio misto de passageiros e carga Paglia Orba, transformado em 2002 e entregue em 2003 para o adaptar às suas missões, e do navio misto de passageiros e carga Pascal Paoli, encomendado em Janeiro de 2001, igualmente financiado por locação financeira e entregue em Maio de 2003.

(101) Paralelamente, a sociedade tinha previsto no seu plano de reestruturação ceder os activos imobiliários detidos nas suas filiais (escritórios em Marselha). Foram cedidos efectivamente em 2003 por 12 milhões de euros de produto líquido de cessão e por uma mais-valia contabilística de 5,1 milhões de euros.

2.3.3. *Reorganização dos serviços*

(102) A redução, a contar de 2002, da actividade de serviço público e a progressão da pressão concorrencial que leva a SNCM a reduzir consideravelmente a sua oferta.

(103) O plano de reestruturação prevê assim uma baixa do número de travessias de 4 138 em 2001 (3 835 para a SNCM e 303 para Corsica Marittima) para 3 410 em 2003, ou seja, uma baixa global de 18 %, com as seguintes modificações dos serviços:

— adaptação dos serviços entre Marselha e a Córsega às exigências do novo caderno de encargos do contrato de serviço público,

— retirada do serviço entre Toulon e a Córsega ([36]), podendo as ligações ser ocasionalmente servidas em função da disponibilidade dos navios Napoléon Bonaparte e Danielle Casanova, no período tampão previsto para ajustar os atrasos nas viagens de ida e volta entre Marselha e a Córsega,

([33]) Por exemplo, foram constatadas as seguintes percentagens de ocupação passageiros ou automóveis em 2002:

(em %)

Fim-de-semana	Passageiros	Automóveis
De 28.6 a 30.6	78,7	72,2
De 26.7 a 28.7	84,6	82,0
De 2.8 a 4.8	102,8	96,7
De 30.8 a 2.9	100,1	94,8

([34]) Não confundir com o Napoléon Bonaparte que é um outro navio da frota da SNCM.

([35]) O Southern Trader é actualmente objecto de uma promessa de venda.

([36]) Em 2002 terão sido efectuadas 83 travessias contra 187 em 2001.

— redução dos serviços entre Nice e a Córsega ([37]),

— encerramento da linha Livorno-Bastia com material dedicado ([38]),

— reforço do serviço da Argélia e da Tunísia com os seguintes navios: o Méditerranée, o Ile de Beauté e o Corse,

— suspensão do serviço entre Génova e Túnis.

(104) De uma maneira geral e como o mostra o quadro 3, o plano de reestruturação visa reduzir o número de travessias em 18 % e a oferta de lugares em 28 %, prevendo, nomeadamente:

— baixas respectivas de 20 % e 37 % no serviço da Córsega,

— subidas respectivas de 23 % e 43 % no serviço do Magrebe.

QUADRO 3

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	2 154 000
Magrebe	302	372	444 000	635 000	0	0
Total	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	2 154 000

(105) A reorganização no Magrebe dará origem, para a companhia, a despesas suplementares de 9 milhões de euros, dos quais 6 milhões de euros para adaptações técnicas no Danielle Casanova e no Île de Beauté e 3 milhões de euros para as despesas comerciais relativas à promoção dos novos serviços.

2.3.4. *Supressão de filiais*

(106) A SNCM decidiu, no âmbito do seu plano de reestruturação, fechar, a partir de Janeiro 2002, duas das suas filiais sem objecto na sequência da reorganização dos serviços. Trata-se da Compagnie Maritime Toulonnaise, que assegurava as prestações em terra em Toulon, e da sociedade Corsica Marittima, que assegurava as ligações entre a Córsega e a Itália. As fracas actividades residuais destas sociedades serão asseguradas directamente pela SNCM.

2.3.5. *Redução dos encargos de pessoal*

(107) O plano de reestruturação previu reduzir os efectivos de 2 430 empregados para 2 130 em 2003, com base nas seguintes previsões:

— baixa da frota (redução de […] empregos a tempo inteiro),

— ganho de produtividade das tripulações (redução de […] empregos),

— efeitos da passagem para a semana de 35 horas (aumento de […] empregos),

— desenvolvimento das novas actividades «turísticas» (aumento de […] empregos),

— redução dos empregados em terra, graças a partidas naturais ou antecipadas e a licenças de mobilidade (redução de […] empregos).

(108) As reduções de efectivos serão operadas graças a partidas naturais ou antecipadas com base em critérios de idade (cessação antecipada de actividade), licenças de mobilidade e não substituição de contratos de duração determinada. Deveriam, no entanto, representar um custo estimado de 20,4 milhões de euros para a SNCM.

(109) Os dados fornecidos pelas autoridades francesas mostram a seguinte evolução esperada da produtividade:

([37]) Em 2002 terão sido efectuadas 1 157 travessias contra 1 345 em 2001.

([38]) Em 2002 terão sido efectuadas apenas 54 travessias com 9 400 passageiros contra 290 com 64 000 passageiros em 2001 sob a bandeira de Corsica Marittima.

QUADRO 4

Evolução esperada da produtividade da SNCM

	2001		2004	
Passageiros Córsega	1 376 000		[…]	[…]
Passageiros Magrebe (coef. 3) ([39])	495 000	(165 000 × 3)	[…]	[…]
Frete (coef. 0,5)	408 000	(816 000 × 0,5)	[…]	[…]
Total UT	2 279 000		2 353 000	
Efectivos ETI	2 430		2 130	
Produtividade (UT/ETI)	938		1 105	
Crescimento da produtividade			+ 17,8 %	

(110) A produtividade do pessoal aparece assim com um crescimento de 17,8 %, muito embora a empresa tenha, além disso, de anular os efeitos negativos de uma baixa inicial de actividade em 2002-2003 e, portanto, da pior cobertura das despesas fixas daí resultantes.

(111) Na sequência da decisão de 19 de Agosto de 2002, as autoridades francesas forneceram, por carta de 10 de Fevereiro de 2003, precisões complementares sobre o controlo das despesas de pessoal:

— para o pessoal navegante, não se verificou nenhum aumento geral desde 1999, tendo as remunerações médias progredido apenas entre 0,8 e 1 % por ano após 2000, e a remuneração média do pessoal navegante da SNCM, nomeadamente 33 345 euros por ano, estando também dentro da média das remunerações constatadas junto de três outros armadores franceses.

(112) Para o pessoal sedentário, as remunerações médias progrediram entre 1,7 e 2 % por ano desde 2000, essencialmente devido aos factores antiguidade e tecnicidade ([40]), dado que os aumentos gerais se limitaram a 0,06 %, 0,75 % e 0,77 % para, respectivamente, os anos 2000, 2001 e 2003. Globalmente, os encargos de pessoal baixaram de 116,9 milhões de euros em 2001 para 114,4 milhões de euros em 2002. Os efectivos seguiram a mesma tendência, passando de 2 423 para 2 392 equivalentes a tempo inteiro. As medidas indicadas nos pontos 107 e 108 devem permitir reduzir os encargos de tripulação de 61,8 milhões de euros em 2001 para […] milhões de euros em média de 2003 a 2006. As despesas em terra passariam de 50,3 milhões de euros em 2001 para […] milhões de euros no mesmo período.

2.3.6. *Redução dos custos de aquisição dos consumos intermédios*

(113) Na sua carta de 10 de Fevereiro de 2003, as autoridades francesas reforçaram o plano de reestruturação, assumindo compromissos mais firmes em matéria de controlo dos consumos intermédios. A SNCM lançou assim acções precisas com a ajuda de consultores especializados:

— a primeira acção, intitulada «Compremos melhor», visa dominar melhor os custos de aquisição por uma melhor pilotagem da função aquisições, pela formação do pessoal implicado, pela redefinição das necessidades e por renegociações com os fornecedores. Os ganhos esperados no ano inteiro em 2003 são de 3 milhões de euros num total de 73 milhões de euros de compras em 2001. Em fim de Setembro de 2002, tinham sido atingido ganhos, para o ano inteiro, de 1,6 milhões de euros,

— a segunda acção, intitulada «Consommons moins» («Consumamos menos»), visa reduzir os consumos, particularmente a bordo dos navios, com outros factores (desempenho em matéria de compra, actividade) constantes. Inclui a internalização pela tripulação de certos trabalhos de manutenção anteriormente

([39]) As unidades de tráfego (UT) foram estabelecidas a partir da sua contribuição unitária em termos de receita líquida. O passageiro (incluindo o seu automóvel) na linha da Córsega serve de referencial (1) a estas unidades de tráfego. Uma vez que a receita unitária Magrebe é três vezes superior à da Córsega (viagem duas vezes mais longa e não compensação financeira), o peso relativo das unidades de tempos encontra-se automaticamente aumentado.

([40]) Estes aumentos de remuneração correspondem ao efeito automático da antiguidade do pessoal ou das qualificações suplementares adquiridas em relação a que as convenções colectivas ou acordos de empresa prevêem aumentos automáticos.

externalizados e o acompanhamento de 17 rubricas de despesas com projectos de redução dos consumos efectuados com o pessoal em causa. Os ganhos esperados, para o ano inteiro, são de 2 milhões de euros; precisou-se que, em fim de Setembro de 2002, foram atingidos ganhos de 340 000 euros mediante investimentos de 158 000 euros (retorno do investimento em menos de seis meses).

(114) Estas acções, bem como a redução da frota, já permitiram reduzir as despesas de manutenção de 26,9 para 23 milhões de euros entre 2001 e 2002.

2.3.7. *Política tarifária*

(115) Na sua carta de 10 de Fevereiro de 2003, as autoridades francesas assumiram formalmente o compromisso ([41]), em conformidade com as expectativas expressas pela Comissão na sua decisão de 19 de Agosto de 2002, de que a SNCM não estaria na origem de uma guerra tarifária, por outras palavras, não se tornaria *price leader* na Córsega. Desejaram fazer acompanhar esse compromisso dos comentários *infra*.

(116) As autoridades francesas indicam que «a SNCM assume este compromisso sem reservas, porque considera que uma guerra tarifária, de *per si*, não seria conforme:

— nem ao seu posicionamento estratégico,

— nem ao seu interesse, porque conduziria a uma baixa das suas receitas,

— nem às suas práticas habituais e ao seu *know-how*».

(117) De acordo com as autoridades francesas, os meios náuticos de que se dotou a SNCM são os de uma política de oferta de qualidade virada para o topo de gama. Estas escolhas, largamente induzidas pelas exigências dos cadernos de encargos sucessivos do serviço público marítimo entre a Córsega e a França continental e pela observação das expectativas da clientela insular, não são compatíveis com uma política tarifária de baixos preços.

(118) A SNCM continuará, por conseguinte, a aplicar uma política comercial que visa maioritariamente categorias socioprofissionais de um nível superior à média e a praticar preços correspondentes à qualidade das suas prestações. Seria incoerente, da sua parte, lançar-se, com os encargos relativos a essas prestações, no terreno tarifário do seu concorrente. Os inquéritos à clientela estabelecem a importância do critério de preço nas escolhas intermodais e intramodais dos clientes. Segundo eles, 90 % dos clientes de Corsica Ferries escolheram esta companhia por razões de preços. A SNCM sempre relativizou o peso deste critério e tentou valorizar os outros critérios de escolha, como o conforto, as facilidades de acesso, a disponibilidade.

(119) Na opinião das autoridades francesas, a atitude da SNCM nestes últimos anos foi sempre esforçar-se por responder aos ataques tarifários de Corsica Ferries, a fim de limitar a baixa das suas quotas de mercado. As tarifas da SNCM para a época 2002 transmitidas à Comissão mostram que a oferta média tarifária da SNCM é superior à de Corsica Ferries.

(120) De acordo com as autoridades francesas, a cronologia das decisões mostra bem que a política tarifária da SNCM se limitou a reagir às ofertas de Corsica Ferries: lançamento da oferta tarifária de Corsica Ferries em 15 de Janeiro de 2002, seguido do anúncio da oferta tarifária da SNCM em 5 de Fevereiro de 2002.

(121) Quanto às tarifas de frete, as tarifas aplicadas são, mais ou menos, as prescritas pelo caderno de encargos da delegação de serviço público e aplicam-se, de forma idêntica, à SNCM e ao seu parceiro, a CMN.

(122) De acordo com as autoridades francesas, a qualidade de *price-leadership* pode ser medida por meio da receita unitária média. Ora, quando a SNCM respondeu em 2002 ao ataque tarifário de Corsica Ferries com a introdução de tarifas especiais determinadas pelo método supramencionado, a sua receita unitária média por passageiro em Marselha e Toulon passou de 73,69 euros em 2001 para 74,26 euros em 2002.

(123) A concorrência entre a SNCM e Corsica Ferries em Nice é frontal e incide sobre produtos muito próximos com navios rápidos completados por *ferries* diurnos ou nocturnos. De acordo com as autoridades francesas, a SNCM não teve outra opção em 2002 senão aproximar a sua grelha da do seu concorrente e valorizar os produtos atractivos específicos de que pode dispor.

2.3.8. *Determinação do montante da recapitalização*

(124) As autoridades francesas prevêem injectar 76 milhões de euros de fundos próprios na SNCM por um aumento de capital que será subscrito pela CGMF, sociedade detida em 100 % pelo Estado francês e detentora de 80 % da SNCM. Esta injecção de capital tem por objectivo, por um lado, financiar as medidas operacionais de reestrutu-

([41]) Ver igualmente, a esse respeito, os comentários das autoridades francesas sobre as observações de Corsica Ferries, na secção 4.1.

ração e, por outro, reduzir o nível demasiado elevado de dívidas a que a empresa sozinha não poderia fazer face pelos seus próprios meios, inclusive tendo em conta as futuras compensações financeiras previstas no contrato de delegação de serviço público.

(125) As autoridades francesas apresentaram três métodos de cálculo para determinar as necessidades de capitais próprios da SNCM e retiveram o número menos elevado das três abordagens.

2.3.8.1. Método baseado nos custos suportados pela SNCM

(126) Este primeiro método consiste em adicionar os custos do conjunto das medidas de reestruturação. Permite conduzir a uma necessidade de financiamento de 90,9 milhões de euros, tendo em conta:

— as perdas acumuladas entre 1991 e 2001, ou seja, 41,7 milhões de euros ([42]),

— a baixa do recurso constituído pelas amortizações derrogatórias entre estas mesmas datas, ou seja, 24 milhões de euros ([43]),

— a mais-valia de cessão gerada aquando desta reestruturação, ou seja, 21 milhões de euros, deduzidos das necessidades de financiamento,

— o efeito acumulado dos encargos de reestruturação que ascende a 46,2 milhões de euros, repartidos do seguinte modo:

  — o plano social de reestruturação propriamente dito, ou seja, 20,4 milhões de euros,

  — as despesas de desarmamento dos navios em venda, ou seja, 1,8 milhões de euros,

  — os custos de reorganização da actividade para o Magrebe, ou seja, 9 milhões de euros,

  — a depreciação do NGV Liamone, ou seja, 15 milhões de euros.

([42]) Ou – 29 milhões de euros [190 milhões de francos franceses FRF)] entre 1991 e 1999, número validado pela Comissão na sua Decisão 2002/149/CE, de 30 de Outubro de 2001, relativa aos auxílios estatais concedidos pela França à Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (JO L 50 de 21.2.2002, p. 66), – 6,1 milhões de euros a título de 2000 e – 6,6 milhões de euros, antes das despesas de reestruturação, a título de 2001.

([43]) A rubrica baixa de 86 para 62 milhões de euros no balanço do período, o que traduz o alongamento de 12 para 20 anos do período de amortização, o menor uso deste recurso e o uso de *leasing* para as últimas unidades entregues.

2.3.8.2. Método baseado nos capitais próprios necessários para assegurar o financiamento da frota existente

(127) O segundo método consiste em determinar qual seria o montante dos capitais próprios requeridos por estabelecimentos bancários para o conjunto da frota, sabendo que estes reclamam, em geral, para financiar a compra de um navio, fundos próprios correspondentes a 20-25 % do valor do navio. O cálculo efectuado pelas autoridades francesas, com base num custo de aquisição histórico da frota de 843 milhões de euros, conduz a necessidades de fundos próprios de 157 a 196 milhões de euros. Deduzidos os capitais próprios existentes no final de 2001, esta abordagem conduz a uma necessidade de recapitalização de 101 a 140 milhões de euros.

2.3.8.3. Método baseado numa comparação com o nível da capitalização de outras companhias marítimas similares

(128) Este último método consiste em calcular a necessidade de financiamento com base no rácio médio fundos próprios/dívidas financeiras, constatado em 2000 junto de cinco companhias marítimas europeias. Muito embora os balanços destas empresas ofereçam fortes disparidades, a média escolhida pelas autoridades francesas situa-se em 79 %. As autoridades francesas consideram que a maqueta financeira conduz a uma média de 77 % no período 2002-2007, antes dos dividendos, com capitais próprios que atingiriam 169 milhões de euros em 2007. As autoridades francesas observam que um tal nível de fundos próprios deveria justamente ser obtido mediante esta recapitalização de 76 milhões de euros em 2002 bem como, certamente, o sucesso das acções previstas no plano de reestruturação.

(129) Na sua carta de 3 de Julho de 2002, as autoridades francesas haviam alargado o painel de empresas marítimas a duas novas companhias, o que permitia atingir um rácio médio capitais próprios/dívidas financeiras de 83 %, em vez de 79 %.

(130) Sendo o resultado mais fraco dos três métodos, este número de 76 milhões de euros foi, por conseguinte, escolhido pelas autoridades francesas para determinar o montante da recapitalização.

2.4. **Resultados esperados do auxílio à reestruturação**

(131) As autoridades francesas examinaram não só os resultados esperados do plano de reestruturação de acordo

com diferentes cenários mas também as consequências para além de 2007 de uma redução das obrigações de serviço público.

2.4.1. *Resultados previsionais do plano de reestruturação*

(132) As autoridades francesas estudaram qual seria a evolução da situação financeira da SNCM de acordo com três cenários diferentes resumidos no quadro 5: um cenário optimista, um cenário pessimista e um cenário mediano correspondente ao plano de reestruturação escolhido.

2.4.1.1. Cenário optimista

(133) No que se refere ao serviço da Córsega, este cenário prevê um reforço da atractividade da ilha, graças a políticas de investimento e de comunicação. Ela permanece assim um destino turístico privilegiado. A parte do transporte marítimo cresce em relação ao aéreo (estada mais longa em família com automóvel), beneficiando o transporte marítimo francês da frequência e da variedade dos serviços propostos.

(134) Daí resulta um muito bom comportamento tanto dos preços como do volume de tráfego que conduz a receitas líquidas superiores ao previsto, embora o aumento no serviço Nice-Córsega seja limitado pela redução de capacidades efectuada pela SNCM.

(135) No referente ao serviço do Magrebe, este cenário não prevê nenhum risco de maior que venha perturbar a tendência de crescimento dos mercados do Magrebe. A melhoria da oferta, qualitativa e quantitativa, associada a um mercado em crescimento mais forte, permite à SNCM visar uma receita líquida superior às previsões do plano de reestruturação, essencialmente em época alta. Uma vez mais, a capacidade oferecida em período de ponta limita as possibilidades de crescimento.

(136) A SNCM previu, no seu plano de reestruturação, a venda da metade das capacidades oferecidas. Nesta hipótese, graças à notoriedade crescente e às referências da SNCM nos mercados promissores do mini-cruzeiro e do turismo de negócios, bem como aos efeitos benéficos resultantes da chegada de um novo navio e de uma oferta consequente que permite atingir alvos até agora inacessíveis, a SNCM poderia comercializar dois terços das ligações possíveis. O cenário optimista conduziria a uma melhoria:

— do resultado corrente que passa, em média, de […] milhões de euros para […] milhões de euros,

— dos capitais próprios em fim de período que passam de […] milhões de euros […] para milhões de euros.

2.4.1.2. Cenário pessimista

(137) Este cenário corresponde a uma degradação da situação económica e social na França. As trocas com a Córsega e o Magrebe estagnam. O tráfego é inferior ao previsto.

(138) Num tal cenário, a SNCM apenas poderia comercializar um terço das ligações possíveis. Esta evolução negativa do tráfego é acompanhada por uma alta, desde 2003, de 9 % do preço do combustível. Este cenário conduziria a uma degradação:

— do resultado corrente que passa, em média, de […] milhões de euros para […] milhões de euros,

— dos capitais próprios em fim de exercício que passam de […] milhões de euros para […] milhões de euros. Neste cenário, a SNCM substitui o Ile de Beauté por um navio de ocasião e não substitui o Corse, prolongando a actividade deste último.

2.4.1.3. Exame dos diferentes cenários

(139) Os cenários optimistas e pessimistas podem parecer pouco contrastados, mas convém precisar os seguintes pontos:

— por um lado, as hipóteses assumidas em matéria de tráfego permitem respeitar os objectivos do plano de reestruturação sem pôr em causa tanto o programa dos serviços como a frota utilizada. Uma maior baixa ou aumento de tráfego levaria a uma situação fora deste quadro, à elaboração de outras combinações de serviços e, por conseguinte, de composição

da frota. Se daí resultasse nomeadamente uma perturbação da economia da delegação de serviço público, a cláusula de salvaguarda prevista no contrato de delegação de serviço público seria aplicada eventualmente, conduzindo assim a uma redefinição do serviço correspondente,

— por outro lado, os serviços para a Córsega e para o Magrebe obedecem a lógicas de funcionamento diferentes. As suas evoluções podem ser convergentes ou divergentes. Assim, o mercado da Córsega pode depender do contexto na ilha. Acontecimentos brutais podem pôr em causa, instantaneamente, a progressão das trocas com a Argélia. O mercado tunisino parece mais estável, mas a concorrência é aí forte. No total, é pouco provável que todos os mercados evoluam simultaneamente no mesmo sentido. As hipóteses propostas parecem, portanto, constituir globalmente uma grelha bastante representativa das evoluções possíveis.

(140) As contas de exploração previsionais dos cenários optimista e pessimista foram realizadas a uma oferta constante, a fim de indicar claramente os efeitos das evoluções possíveis da conjuntura. Obviamente, permanecendo no quadro geral escolhido, ou seja, 11 navios e manutenção das linhas exploradas, a empresa afinará a sua oferta pela procura, a fim de preservar o seu equilíbrio. Tal poderia ser nomeadamente o caso no cenário pessimista nas redes Nice/Córsega e Magrebe. São dadas algumas medidas possíveis a título de exemplo:

— exploração em Junho e Setembro do pequeno NGV de forma acelerada em substituição do Liamone: melhoria do resultado de […] milhões de euros,

— redução do número de navios que operam em certas semanas de inverno: melhoria do resultado de […] milhões de euros,

— no que respeita à Argélia, redução do número de viagens em época baixa (uma de duas em duas semanas): melhoria do resultado de […] milhões de euros.

QUADRO 5

Hipóteses nos cenários

		Cenário pessimista	Cenário do plano de reestruturação	Cenário optimista
Mercado marítimo a partir da França	Córsega	[…]	[…]	[…]
	Argélia	[…]	[…]	[…]
	Tunísia	[…]	[…]	[…]
Tráfego SNCM de passageiros	Marselha/Córsega	[…]	[…]	[…]
	Toulon/Córsega	[…]	[…]	[…]
	Golfo de Génova	[…]	[…]	[…]
	Magrebe	[…]	[…]	[…]
Receitas líquidas médias da SNCM em 2003/2006 (em milhões de euros)	Marselha/Córsega	[…]	[…]	[…]
	Toulon/Córsega	[…]	[…]	[…]
	Golfo de Génova	[…]	[…]	[…]
	Argélia	[…]	[…]	[…]
	Tunísia	[…]	[…]	[…]
	Turismo marítimo	[…]	[…]	[…]

(141) Os diferentes cenários conduzem às seguintes simulações transmitidas pelas autoridades francesas à Comissão. Estas simulações demonstram que a SNCM deveria reencontrar a via da rentabilidade em cada um dos três casos.

QUADRO 6

Evolução dos principais indicadores financeiros da SNCM

		Cenário pessimista	Cenário do plano de reestruturação	Cenário optimista
Média 2003/2006	Tráfego de passageiros	[…]	[…]	[…]
	Tráfego de automóveis	[…]	[…]	[…]
	Tráfego de frete (ml)	[…]	[…]	[…]
	Margem bruta de exploração em milhares de euros	[…]	[…]	[…]
	Compensação financeira em milhares de euros	[…]	[…]	[…]
	Resultado corrente em milhares de euros	[…]	[…]	[…]
2007 (em milhões de euros)	Capitais próprios	[…]	[…]	[…]
	Dívida global	[…]	[…]	[…]
	Rácio (a) Capitais próprios/(Empréstimos + *leasing* – Tesouraria)	[…]	[…]	[…]

(a) Este rácio tem em conta as compras em locação financeira de certos navios.

2.4.1.4. Evolução esperada da situação financeira da SNCM no cenário escolhido

(142) As autoridades francesas apresentaram, no seu plano de reestruturação, uma maqueta financeira mais detalhada para o período 2002-2007, com base no cenário mediano escolhido, assumindo hipóteses relativamente conservadoras: crescimento previsional do produto interno bruto: 1,5 %, taxa dos empréstimos: 5,5 %, taxa dos produtos financeiros: 4,5 % e taxas das dívidas a curto prazo: 5 %. Esta maqueta, reproduzida no quadro 7, dá as previsões para as contas de resultados e os balanços para os seis próximos anos entre 2002 e 2007. Mostra, designadamente, um retorno a resultados correntes positivos a partir de 2003.

QUADRO 7

Maqueta financeira para o período 2002-2007

(em milhões de euros)

	2000 Realizado	2001 Realizado	2002 Plano	2002 Realizado	2003 Plano	2004 Plano	2005 Plano	2006 Plano	2007 Plano
Volume de negócios	204,9	204,1	178	205,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Subvenções de exploração	85,4	86,7	74,5	77,7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultado corrente	– 14,7	– 5,1	1,2	– 5,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultado líquido	– 6,2	– 40,4	23	4,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fundos próprios	67,5	29,7	119	33,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dívidas financeiras líquidas (sem locação financeira)	135,8	134,5	67,7	144,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rácios financeiros									
Resultado corrente/ volume de negócios + subvenções	– 5 %	– 2 %	0 %	– 2 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fundos próprios/dívida no balanço	50 %	22 %	176 %	23 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Números 2000 e 2001 extraídos do relatório anual 2001 SNCM.
Realizado 2002 extracto das contas provisórias entregues pela SNCM em 15.5.2003.

(143) A actividade para o Magrebe passará neste cenário de um volume de negócios de aproximadamente […] milhões de euros em 2001 para um nível de […] milhões de euros a contar de 2003 ([44]). O resultado corrente desta rede deveria manter-se a um nível de […] a […] milhões de euros no período 2002-2005.

(144) A rede Nice-Córsega, a mais concorrencial, irá ver o seu volume de negócios situar-se em redor de […] milhões de euros, a que acrescerão cerca de 5 milhões de euros de compensação pública procedente da assistência social. Devido ao seu elevado grau de qualidade, e portanto do preço de aquisição proporcionalmente elevado do principal navio utilizado, o NGV Liamone, a exploração desta linha não permitiria cobrir o conjunto dos custos de amortização do navio (retomados nos alugueres pagos) e daria azo a um resultado corrente de aproximadamente […] a […] milhões de euros. A depreciação excepcional de 14,8 milhões de euros do navio, inscrita no plano de reestruturação e nas contas anuais de 2001, permitirá ajustar o seu valor de uso para a empresa e compensará no montante de 1,8 milhões de euros por ano as anuidades futuras de alugueres, o que permitirá equilibrar mais ou menos os serviços Nice-Córsega ([45]). A empresa precisou que a solução alternativa de uma cessão do Liamone não parecia, após estudo, favorável, devido à situação de mercado e às perdas associadas à rescisão antecipada da locação financeira.

(145) Para a actividade histórica da companhia no serviço entre Marselha (e, para recordação, Toulon) e a Córsega, o volume de negócios esperado era de 84 milhões de euros em 2002 e deveria variar entre […] e […] milhões de euros nos anos seguintes. Convém notar que o volume de negócios total do serviço da Córsega antecipa uma baixa de 9 milhões de euros, ou seja 8 %, em 2002 em relação a 2001. As contas de 2002 confirmam esta baixa esperada (– 10 milhões de euros de receitas passageiros). Assim, a quota de mercado da SNCM diminui de 4 pontos (de 25,9 % para 21,8 %) entre 2001 e 2002, em proveito dos seus concorrentes (aumento de 5,6 pontos para 16,8 %).

(146) No serviço a partir de Marselha, doravante o único coberto pela delegação de serviço público, a subvenção esperada deveria limitar-se a cerca de 69 milhões de euros em 2002 para diminuir para 61-63 milhões no período abrangido pelo plano, o que representa uma baixa sensível em relação aos 87 milhões de euros obtidos em 2001. No entanto, o resultado corrente da rede dedicada ao serviço público, negativo em 2001 e 2002, deveria passar para […] milhões de euros em 2003, depois para cerca de […] milhões de euros em 2004-2005 e, por último, para […] milhões de euros em 2006.

(147) Em 2002, o resultado corrente atingido pela companhia ter-se-ia elevado a – 5,8 milhões de euros, em sintonia com o de 2001, mas inferior ao indicado no plano de reestruturação. Tirando as variações de rubrica a rubrica na conta de resultados, este resultado corrente explicar-se-ia pela ausência de reembolso da taxa profissional marítima (2,4 milhões de euros), que será objecto de uma redução na fonte em 2003, e pelo reembolso parcial dos encargos patronais de Assedic (contribuições desemprego) e de subsídios familiares, ou seja, uma falta de 3,5 milhões de euros.

(148) O contributo em capital de 76 milhões de euros bem como o retorno à rentabilidade da exploração, previsto a partir de 2003, deveriam permitir, segundo as autoridades francesas, fazer passar os capitais próprios do seu nível actual de cerca de 30 milhões de euros para 120 milhões de euros a curto prazo (2003), e depois para […] milhões de euros no fim do plano (2006-2007). Isso permitirá uma redução da dívida financeira do seu nível actual (145 milhões de euros) para níveis de […] milhões de euros de 2003 a 2005. Nos últimos anos do plano, está previsto um aumento da dívida pela companhia para a renovação, em plena propriedade, de um ou dois navios.

2.4.2. *Cenários para além do plano de reestruturação*

(149) Importa saber qual será o posicionamento concorrencial da companhia em 2006, na sequência do contrato actual de delegação de serviço público, e qual será a sua viabilidade. Mas a natureza e o conteúdo do futuro contrato de delegação de serviço público após 2006 são difíceis de apreender hoje.

(150) Para a SNCM, e relativamente à situação actual que mobiliza quatro navios mistos de passageiros e carga e dois *car-ferries*, uma situação em que por exemplo um […] deixaria de ser necessário geraria perdas de receitas da ordem de […] milhões de euros (e […] milhões de euros de subvenção) para a companhia. A redução das despesas de pessoal, dos outros encargos de exploração e dos custos do capital (amortizações e despesas financeiras) permitiria limitar a baixa de resultado em cerca de […] milhões de euros, ou seja, […] do lucro planifi-

([44]) Esta evolução pôde verificar-se a partir de 2002 com um aumento de mais de 9 milhões de euros das receitas passageiros nesta zona. Apesar da estabilidade paritária, a receita unitária melhorou, traduzindo uma melhor distribuição das diferentes tarifas.

([45]) Observação: os alugueres, incluídos no resultado corrente, manter-se-ão ao nível anterior, mas será feita uma retoma anual de amortização de 1,8 milhões de euros a nível do resultado excepcional para obter este efeito a nível do resultado líquido.

cado em fim de período. De um ponto de vista financeiro, os encargos de reestruturação, estimados em 20 milhões de euros para 260 assalariados, seriam mais que compensados pela venda do navio em causa, por exemplo, o […] cuja cessão daria origem a […] milhões de euros em *cash* e […] milhões de euros de mais-valia antes de imposto.

(151) As autoridades francesas previram igualmente um cenário mais extremo com apenas […] navios mistos de passageiros e carga, ou seja, […] dos meios utilizados actualmente no serviço entre Marselha e a Córsega, que continuariam a ser cobertos pelo contrato de delegação de serviço público, mais um *car-ferry* explorado de maneira concorrencial com a assistência social ([46]). As perdas de receitas esperadas seriam então da ordem de […] milhões de euros (e […] milhões de euros de subvenção), ou seja, […] % das receitas totais referentes ao serviço Marselha-Córsega. A redução das despesas de pessoal, dos outros encargos de exploração e dos custos do capital (amortizações e despesas financeiras) seria, contudo, insuficiente para garantir um resultado positivo: com uma baixa de aproximadamente […] milhões de euros em relação ao plano, a SNCM apresentaria uma perda, limitada, de cerca de […] milhões de euros. Os encargos de reestruturação, estimados em 34 milhões de euros para 450 trabalhadores, seriam, no entanto, compensados pela venda de dois navios, por exemplo, o […] e o […], cuja cessão geraria […] milhões de euros de tesouraria e […] milhões de euros de mais-valia antes de imposto.

(152) As autoridades francesas não desejaram estudar cenários mais severos, considerando que qualquer cenário conducente a uma redução superior a 50 % da actividade da SNCM poria em causa o próprio objecto social da empresa. As autoridades francesas sublinham, contudo, que a implementação deste plano deveria permitir evitar uma tal situação extrema, pondo rapidamente a companhia numa situação competitiva que lhe possibilitaria obter pelo menos uma parte do futuro contrato de obrigação de serviço público.

2.5. **Outros auxílios em favor da SNCM**

(153) A SNCM beneficiou no passado dos seguintes auxílios individuais:

— subvenções de exploração em compensação das suas obrigações de serviço público que representam um montante de 787 milhões de euros para o período 1991-2001. Estes auxílios foram objecto de uma decisão favorável da Comissão em 30 de Outubro de 2001 para o referido período ([47]),

— um auxílio de emergência sob a forma de adiantamento reembolsável de 22,5 milhões de euros, que foi objecto de uma decisão favorável da Comissão em 17 de Julho de 2002 ([48]), entretanto inteiramente reembolsado pela SNCM.

(154) A SNCM beneficia hoje de uma compensação financeira para a execução de obrigações de serviço público nas linhas entre Marselha e a Córsega para o período 2002-2006 no âmbito do seu contrato ([49]), podendo o montante total ascender até 321,5 milhões de euros para o conjunto do período.

(155) Beneficiou no passado, e deveria beneficiar no futuro, dos seguintes regimes de auxílios, abertos a qualquer companhia marítima:

— auxílios indirectos através do regime de auxílios individuais de natureza social para o serviço marítimo da Córsega em favor de certas categorias de passageiros, regime que foi objecto de uma decisão favorável da Comissão ([50]),

— o regime de reembolso da taxa profissional para as companhias marítimas ([51]).

2.6. **Descrição das razões que levaram ao início do procedimento**

2.6.1. *Dúvidas sobre a pertinência do plano de reestruturação*

(156) Na sua decisão de 19 de Agosto de 2002, a Comissão havia emitido certas dúvidas sobre o plano de reestruturação, tendo em conta a ausência de análise sobre as causas dos prejuízos da empresa. Em especial, a Comissão tinha levantado questões relativamente aos seguintes pontos:

— as ligações entre as perdas e as obrigações de serviço público,

([46]) Ver o considerando 155.
([47]) Decisão 2002/149/CE supracitada.
([48]) Decisão da Comissão de 17 de Julho de 2002, caso NN 27/2002, ex N 849/2001, auxílio de emergência em favor da SNCM (ainda não publicado no Jornal Oficial).
([49]) Ver, para o efeito, a secção 2.1.2. Ver igualmente a Decisão 2002/149/CE.
([50]) Decisão da Comissão de 2 de Julho de 2002, caso N 781/2001, Regime de auxílios individuais de natureza social para o serviço marítimo da Córsega.
([51]) Decisão da Comissão de 7 de Dezembro de 2000, caso N 593/2000, Reembolso da parte marítima da taxa profissional. Este regime foi alterado por duas vezes.

— o impacto da política de compra de navios da SNCM nas suas contas de resultados,

— as medidas previstas para aumentar a produtividade da empresa.

(157) A Comissão havia sublinhado igualmente certas lacunas do plano de reestruturação:

— a ausência de medidas concretas para reduzir o montante dos consumos intermédios,

— a ausência de indicação sobre a futura política tarifária da SNCM.

2.6.2. *Dúvidas sobre a pertinência do cálculo que permite determinar o montante do auxílio*

(158) A Comissão igualmente se tinha interrogado não só sobre a pertinência do método de cálculo escolhido pelas autoridades francesas para determinar o montante da recapitalização, mas também sobre algumas das hipóteses adoptadas para estabelecer as simulações financeiras. Com efeito, o método adoptado pelas autoridades francesas para justificar o montante de 76 milhões de euros para a recapitalização baseia-se numa simulação financeira que não expõe claramente todas as hipóteses subjacentes e que não mostra como é que o rácio capitais próprios/dívida a longo prazo conduz em média ao rácio de referência de 79 %.

3. **OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

3.1. **Observações de Corsica Ferries**

3.1.1. *Primeira carta de observações*

(159) Por carta de 8 de Janeiro de 2003 ([52]), o escritório Scapel, Scapel-Grail et Bonnaud enviava as observações do seu cliente, Corsica Ferries.

(160) Primeiramente, a carta de observações contesta que a SNCM seja uma empresa em dificuldade na acepção das orientações. Recorda que o contrato de delegação de serviço público assegura à companhia uma subvenção pública da ordem dos 64,3 milhões de euros em média por ano, ou seja, um total de 321,5 milhões de euros em cinco anos. Segundo ela, o artigo 5.º do contrato de delegação de serviço público garante à SNCM um *cash-flow* de 72,8 milhões de euros. Além disso, Corsica Ferries sublinha que dos 40,6 milhões de euros de prejuízos registados em 2001 pela SNCM, 15 milhões de euros provêm de uma depreciação de navio aplicada ao NGV Liamone.

(161) Em segundo lugar, Corsica Ferries interroga-se sobre a capacidade de a SNCM se tornar rentável nas suas linhas não subvencionadas. Corsica Ferries constata, além disso, que contrariamente ao anunciado no plano de reestruturação ([53]), Livorno continua a ser servida. Nos serviços a partir de Nice e Toulon, Corsica Ferries comunica as suas dúvidas sobre a capacidade de a SNCM tornar essas linhas rentáveis. No serviço do Magrebe, precisa que a SNCM deverá fazer face a uma concorrência poderosa da CTN e da ENTV. Sobre a questão da redução dos custos, Corsica Ferries lamenta não ter acesso a certos elementos do plano de reestruturação. Pede, no entanto, à Comissão que vele por que as questões por ela levantadas na sua decisão de 19 de Agosto de 2002 recebam respostas convincentes por parte das autoridades francesas.

(162) Em terceiro lugar, Corsica Ferries insiste para que o auxílio projectado não conduza a distorções de concorrência indevidas. Segundo ela, o auxílio não deve servir para facilitar a luta contra os concorrentes permitindo uma oferta comercial mais agressiva. O rácio capitais próprios/dívidas financeiras de 79 % adoptado pelas autoridades francesas ([54]) parece-lhe exagerado em relação aos rácios por ela mesmo detectados num painel de 10 companhias marítimas. Estes rácios variam entre 23,69 % (para Moby Lines) e 55,09 % (para Grimaldi), passando por 49,7 % para a CMN.

(163) De acordo com Corsica Ferries, o cálculo que conduz à soma de 76 milhões de euros é meramente fictício. A soma de 76 milhões de euros corresponde, segundo ela, a 500 milhões de francos franceses (FRF) que a companhia deveria perder na sua dotação de continuidade territorial no novo período 2002-2006.

(164) A SNCM teria podido, segundo Corsica Ferries, dispor ela mesma de uma tal soma, mobilizando as suas mais-valias latentes na sua frota ou vendendo algumas das suas participações financeiras.

(165) Em seguida, no que se refere às participações da SNCM, Corsica Ferries nota que algumas das filiais não são úteis às actividades da companhia marítima, citando expressamente:

([52]) Registada em 15 de Janeiro de 2003 pelos serviços da Comissão com o n.º DG TREN A/10962.

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

([54]) Ver o considerando 128 da presente decisão.

— a participação de 50 % na companhia marítima Sud-Cargos,

— a participação de 13 % em Amadeus, empresa especializada nos sistemas de reserva no transporte aéreo,

— a participação de 59,25 % na CMN,

— o património imobiliário da CGTH.

(166) Em conclusão, segundo Corsica Ferries, o projecto de auxílio visa contornar o regulamento cabotagem e esvaziar de sentido o concurso lançado para o serviço da Córsega a partir de Marselha. Sugere que um auxílio à reestruturação seja concedida apenas em 2007 e apenas se a SNCM perder o próximo concurso em 2006, único cenário, no seu parecer, que poria verdadeiramente a companhia marítima pública em dificuldade.

(167) A carta de 8 de Janeiro de 2003 é acompanhada de um número importante de documentos (cópias) ([55]).

([55]) Um artigo do jornal Le Marin, de 7 de Junho de 2002, intitulado «SNCM: um défice recorde em 2001» (documento n.º 2), os horários do navio misto de passageiros e carga em Bastia em 2003-2006 (documento n.º 3), um quadro recapitulativo das filiais da SNCM estabelecido por Cofacerating (documento n.º 4), um artigo do diário La Tribune, de 21 de Dezembro de 2001, intitulado «O Estado atribui 76 milhões de euros à SNCM» (documento n.º 5), um artigo do jornal La Provence, de 7 de Fevereiro de 2002, intitulado «Concorrência nas suas águas, a SNCM internacionaliza-se» (documento n.º 6), o relatório de actividades do porto de Nice de Novembro 2002 (documento n.º 7), estatísticas sobre a época 2002 provenientes do observatório regional dos transportes da Córsega (documento n.º 8), um artigo intitulado «A SNCM teve de reduzir todas as tarifas nas suas linhas» (documento n.º 9), um artigo não datado e intitulado «A SNCM discute o seu projecto industrial» (documento n.º 10), um relatório Fazi, de 16 de Setembro de 2002, sobre o projecto de reestruturação da SNCM, um artigo do jornal Le Marin, de 7 de Junho de 2002, intitulado «SNCM: um défice recorde em 2001» (documento n.º 11), um artigo do diário La Provence, de 7 de Dezembro de 2002, intitulado «A SNCM aceita discutir na Córsega [com o OTC]» (documento n.º 12), um artigo do jornal L'antenne, de 11 de Dezembro de 2002, intitulado «Pormenores do acordo SNCM/OTC» (documento n.º 13), um artigo não datado de um jornal não identificado, intitulado «A SNCM vai beneficiar de uma ajuda excepcional do Estado de 76,2 milhões de euros» (documento n.º 14), uma comunicação de AOL Mail, de 21 de Dezembro de 2001, intitulada «O plano social da SNCM sem despedimentos» (documento n.º 15), um quadro recapitulativo que mostra, para 10 companhias marítimas, o rácio fundos próprios/dívidas (documento n.º 16), o relatório de observações definitivas da Chambre Régionale des Comptes, de Maio de 2002, sobre a gestão do Serviço dos Transportes da Córsega (documento n.º 17), um artigo do diário La Provence de sábado, de 4 de Dezembro de 2002, intitulado «O patrão de Corsica Ferries ataca a SNCM» (documento n.º 18), um artigo do diário La Provence de sábado, de 4 de Janeiro de 2003, intitulado «O presidente da SNCM parte ao assalto de Corsica Ferries» (documento n.º 19).

3.1.2. *Segunda série de observações*

(168) Por correio electrónico de 16 de Janeiro de 2003, o director-geral de Corsica Ferries, enviou aos serviços da Comissão uma cópia de um comunicado de imprensa da Agence France Presse e do *dossier* de imprensa relativo à conferência de imprensa do presidente da SNCM em 14 de Janeiro de 2003 sobre a nova grelha tarifária da SNCM para 2003.

3.1.3. *Reunião entre Corsica Ferries e os serviços da Comissão*

(169) Aquando de uma reunião efectuada em 4 de Fevereiro de 2003 entre os serviços da Comissão e os representantes de Corsica Ferries a pedido destes, Corsica Ferries transmitiu transparências com gráficos sobre as mais-valias potenciais da SNCM. Estes documentos foram transmitidos às autoridades francesas para comentários por carta de 21 de Fevereiro de 2003.

(170) Os representantes de Corsica Ferries indicaram oralmente que o mercado das travessias entre a França continental e a Córsega se estava a comportar bem, graças a um aumento de 17 % entre 2000 e 2001 e de 13 % entre 2001 e 2002. Recordaram que a sua companhia não tinha atacado a Decisão 2002/149/CE sobre a compensação das obrigações de serviço público, considerando não ser conveniente retornar ao passado, mas que estaria atenta às condições que serão impostas pela Comissão no presente assunto.

(171) Os representantes de Corsica Ferries regozijaram-se com os esforços da Comissão no sentido da liberalização do mercado da cabotagem. Segundo eles, o regulamento cabotagem permitiu pôr termo às convenções de que beneficiavam os operadores históricos. Permitiu uma concorrência que levou o operador histórico a aumentar sensivelmente a qualidade do seu serviço na Córsega. Segundo eles, os habitantes da Córsega haviam sofrido demasiado tempo de uma má qualidade de serviço a bordo dos navios da SNCM quando esta última era a única a servir a Córsega.

(172) Os representantes de Corsica Ferries exprimiram o seu receio de que a SNCM utilize o auxílio para reduzir as suas tarifas entre Toulon/Nice e a Córsega. Os representantes de Corsica Ferries indicaram oralmente que embora, no papel, as tarifas da SNCM e de Corsica Ferries sejam mais ou menos semelhantes, a SNCM havia aumentou fortemente o número de dias do período das tarifas baixas.

(173) Aquando desta reunião, os representantes de Corsica Ferries expuseram as três principais causas estruturais que explicam por que é que a SNCM suportaria, segundo eles, custos mais importantes que Corsica Ferries:

— aquisição de navios em estaleiro naval a preços mais elevados que os do mercado,

— um pessoal navegante mais dispendioso porque gozando de um melhor tratamento que o exigido nas convenções colectivas francesas aplicáveis,

— um pessoal de terra pletórico: para tráfego igual, Corsica Ferries empregaria três vezes menos empregados em terra que a SNCM. Muitas actividades em terra da SNCM deveriam ser externalizadas, segundo ela, a exemplo do que faz Corsica Ferries.

(174) Aquando desta reunião, os representantes de Corsica Ferries criticaram, além disso, o plano de reestruturação nos três pontos seguintes:

— o plano não prevê uma real diminuição dos efectivos: a redução do pessoal é demasiado tímida, uma vez que a maior parte dos 300 postos suprimidos corresponderão a partidas naturais,

— as participações da SNCM não foram mobilizadas para o esforço de reestruturação: nas contas da SNCM dormem numerosas participações em diferentes sociedades que têm um valor comercial muito superior aos seus valores contabilísticos inscritos no balanço da SNCM,

— as mais-valias nos navios não foram tidas em conta: devido à amortização acelerada dos navios, o valor contabilístico dos navios no activo das companhias marítimas é frequentemente inferior aos seus valores comerciais, falseando assim a imagem que pode dar o seu balanço. No que se refere à SNCM, Corsica Ferries estima as mais-valias latentes nos antigos navios em 148 milhões de euros. O valor real dos navios teria permitido à SNCM obter empréstimos hipotecários ou contratos de *lease-back* em montantes superiores aos 76 milhões de euros do auxílio à reestruturação.

3.2. **Observações do presidente do grupo Stef-TFE**

(175) O presidente do grupo Stef-TFE, empresa especializada na logística do frio, transmitiu à Comissão, por carta de 7 de Janeiro de 2003 ([56]), as suas observações sobre o projecto de reestruturação da SNCM. Sublinhou que o seu grupo era o accionista de referência da CMN, já que controla a direcção desta empresa. A carta de observações explica que as relações capitalísticas que ligam a SNCM e a CMN são o resultado de uma reclassificação em 1992 das participações da CGMF ([57]). De acordo com Stef-TFE, as participações da SNCM na CMN devem ser analisadas como activos meramente financeiros.

(176) Além disso, a carta de observações sublinha que as duas companhias CMN e SNCM são independentes e estão em concorrência para linhas diferentes das que partem de Marselha, embora ambas sejam co-contratantes no âmbito do contrato de delegação de serviço público. Esta co-subcontratação tornou-se necessária, de acordo com Stef-TFE, pela própria estrutura do caderno de encargos do concurso, que obrigou as duas companhias a apresentar uma oferta conjunta, uma vez que nenhuma das duas podia responder sozinha ao conjunto das necessidades.

(177) A carta indica que o grupo Stef-TFE se comprometeria a «readquirir, no todo ou em parte, e preferivelmente a totalidade das participações da SNCM na CMN», cujo valor estima em 15 a 17 milhões de euros, se a Comissão considerasse, nas condições que poderia impor na sua decisão final, que «uma tal cessão era necessária para o bom equilíbrio do plano de reestruturação».

(178) A carta contém, em anexo, um historial da evolução dos accionistas da CMN e o relatório anual do grupo Stef-TFE para o ano 2001.

3.3. **Observações de representantes de colectividades locais**

(179) Por carta de 18 de Dezembro de 2002 ([58]), o *maire* da cidade de Marselha sublinhou a importância económica desempenhada pela SNCM na economia regional,

([56]) Registada em 8 de Janeiro de 2003 pelos serviços da Comissão com o n.º DG TREN A/10304.
([57]) Ver, a este respeito, a secção 2.1.1.1.
([58]) Registada em 3 de Janeiro de 2003 pelos serviços da Comissão com o n.º DG TREN A/10021.

notando que a companhia injecta nela todos os anos 160 milhões de euros e que emprega 1 800 trabalhadores na região Provence-Alpes-Côte d'Azur.

(180) Por carta de 9 de Janeiro de 2003 ([59]), o presidente do Conselho Geral das Bouches-du-Rhône sublinhou a importância económica da SNCM na economia regional, fazendo votos para que a Comissão seja favorável ao projecto de auxílio e permita assim à SNCM ter êxito na sua mutação. Igualmente em 9 de Janeiro de 2003, um conselheiro-geral das Bouches-du-Rhône foi recebido, a seu pedido, pelos serviços da Comissão. Aquando da reunião, este conselheiro-geral fez-se o porta-voz da sua colectividade e do seu presidente. Sublinhou o peso económico da SNCM na economia marselhesa. Recordou que só a SNCM estava em condições de assegurar um serviço fiável da Córsega. Reconheceu que, embora a SNCM talvez não tivesse sido bem gerida no passado, havia feito ultimamente muitos progressos para se modernizar sob a direcção do seu presidente, apesar de haver ainda, no seu entender, muito a fazer. Exprimiu, em nome de todo o pessoal político da região de Marselha, o desejo de que a Comissão pudesse atribuir à SNCM uma última oportunidade de se poder adaptar a um mundo concorrencial relativamente novo. Disse que a SNCM, da mesma maneira que o resto das companhias marítimas francesas de transporte de passageiros, sofria da existência de regimes sociais e fiscais mais favoráveis noutros Estados-Membros, nomeadamente em Itália ([60]), cujo pavilhão é arvorado pelos navios de Corsica Ferries, o seu principal concorrente.

(181) Por carta de 9 de Janeiro de 2003 ([61]), o presidente do Conselho Regional de Provence-Alpes-Côte d'Azur sublinhou que o procedimento iniciado pela Comissão tem por objectivo verificar se o plano de reestruturação proposto permitirá, a prazo, garantir a viabilidade da empresa hoje em dificuldade. Recordou as medidas previstas pelo plano de reestruturação. Indicou que lhe pareciam reunidas as condições para que este plano garanta a viabilidade da empresa. No parecer deste Conselho Regional, só a SNCM está em condições de assegurar uma oferta suficiente para assegurar a continuidade territorial com a Córsega. Além disso, indicou que mais de 2 000 empregos na região Provence-Alpes-Côte d'Azur eram afectados pela actividade da SNCM e que, a esse título, a manutenção em actividade desta empresa era vital para a economia regional.

(182) Por carta de 9 de Janeiro de 2003 ([62]), o presidente do Conselho Executivo da Assembleia da Córsega transmitiu uma deliberação da referida assembleia de 18 de Dezembro de 2002. Nessa deliberação, a Assembleia da Córsega emitia «um parecer favorável» ao projecto de recapitalização da SNCM.

3.4. **Observações do Serviço dos Transportes da Córsega**

(183) Por carta de 10 de Janeiro de 2003 ([63]), o director-geral do Serviço dos Transportes da Córsega (OTC), sublinhou, em nome do seu presidente, que o concurso lançado para o contrato de delegação de serviço público só foi objecto de uma única oferta, nomeadamente a do agrupamento CMN e SNCM. Para recordar, o OTC é a autoridade concedente, conjuntamente com a colectividade territorial da Córsega, do contrato de delegação de serviço público.

(184) Em primeiro lugar, o OTC indicou que, uma vez que a SNCM era hoje a única companhia capaz de preencher as exigências do contrato no tocante ao tráfego de passageiros, o seu desaparecimento «provocaria imediatamente uma diminuição importante dos serviços».

(185) A carta de observações recorda que a Córsega sofreu muito tempo com a insuficiência dos seus serviços marítimos e que foi necessário esperar pela aplicação em 1976 do princípio de «continuidade territorial» para que fosse proposta uma oferta dimensionada às necessidades. Preocupada em manter um serviço fiável de qualidade, a colectividade territorial da Córsega incluiu, no seu contrato, mecanismos financeiros de compensação ou de correcção em função da eficácia e fiabilidade dos serviços.

(186) Além disso, a carta de observações recorda que a colectividade territorial da Córsega teve em conta a evolução da oferta desde 1996 nos serviços a partir dos portos da França continental para limitar as obrigações de serviço público apenas aos únicos serviços a partir de Marselha.

(187) A carta recorda, por fim, o peso da SNCM na economia da Córsega, sublinhando que esta última é a companhia marítima implantada na Córsega «que emprega o maior número de residentes corsos (600 marítimos e 170 tra-

([59]) Registada em 10 de Janeiro de 2003 pelos serviços da Comissão com o n.º DG TREN A/10567.
([60]) Ver, a esse respeito, a secção 5.3.1.
([61]) Registada pelos serviços da Comissão com o n.º TREN A/11872.
([62]) Registada em 16 de Janeiro de 2003 pelos serviços da Comissão com o n.º DG TREN A/11084.
([63]) Registada em 16 de Janeiro de 2003 pelos serviços da Comissão com o n.º DG TREN A/11085.

balhadores em terra) e que efectua mais compras na Córsega (entre 25 e 30 milhões de euros anuais, de acordo com as informações da companhia)». Acrescenta que «a rejeição pela Comissão do plano de reestruturação proposto pelo Estado francês teria, portanto, consequências fortemente negativas sobre os equilíbrios socioeconómicos da ilha».

(188) Na segunda carta de 10 de Fevereiro de 2003 ([64]), o OTC precisou os dois domínios em que, na qualidade de autoridade concedente para o contrato de delegação de serviço público, esperava progressos da SNCM. Em primeiro lugar, o OTC comunica as suas expectativas em matéria de melhoria do diálogo social interno, sublinhando um número «anormalmente elevado» de conflitos sociais que afectaram o serviço marítimo da Córsega, embora a situação tenha melhorado nos últimos anos. A esse respeito, o OTC previu expressamente, no contrato de delegação de serviço público, penalidades financeiras em caso de não execução pela companhia de certos serviços por uma causa da sua responsabilidade. A segunda preocupação do OTC é melhorar a informação dos clientes em período perturbado. O OTC sublinha, contudo, que a SNCM não apresenta, no que se refere à informação dos seus passageiros, um nível de desempenho inferior ao das outras companhias de transportes em geral, recordando a necessidade de a SNCM prosseguir os seus esforços na matéria.

4. COMENTÁRIOS DA FRANÇA

(189) Os serviços da Comissão enviaram os seguintes documentos às autoridades francesas para comentários em conformidade com o n.º 2, artigo 6.º, do Regulamento (CE) n.º 659/1999:

— as observações de Corsica Ferries, por cartas de 13 e 16 de Janeiro de 2003,

— as observações de Stef-TFE, por carta de 16 de Janeiro de 2003,

— as observações da região Provence-Alpes-Côte d'Azur, por carta de 5 de Fevereiro de 2003,

— as observações da colectividade territorial da Córsega, por carta de 16 de Janeiro de 2003,

— as observações do Conselho Geral das Bouches-du-Rhône, por carta de 16 de Janeiro de 2003,

— as observações da cidade de Marselha, por carta de 16 de Janeiro de 2003,

— as observações da OTC, por cartas de 16 de Janeiro de 2003 e 21 de Fevereiro de 2003.

4.1. Comentários da França sobre as observações de Corsica Ferries

(190) As autoridades francesas indicaram que alguns dos dados apresentados por Corsica Ferries no que respeita à oferta da SNCM eram inexactos.

4.1.1. *Política tarifária da SNCM*

(191) Por fax enviado em 27 de Maio de 2003, as autoridades francesas enviaram aos serviços da Comissão elementos de informação para refutar as alegações de Corsica Ferries sobre a política tarifária da SNCM.

(192) A oferta da SNCM nas ligações entre Nice e a Córsega traduz-se hoje pela seguinte evolução:

QUADRO 8

Evolução da oferta da SNCM entre 2002 e 2003

(em %)

Ofertas SNCM	2003/2002 em 12 meses
Travessias oferecidas	– 3,7
Lugares de passageiros oferecidos	– 1,8
Lugares de veículos oferecidos	+ 0,3

(193) As autoridades francesas observam igualmente que as tarifas da SNCM nas ligações Nice-Córsega aumentaram ligeiramente em relação a 2002. No âmbito da política comercial da companhia, as durações dos períodos tarifários foram adaptadas, a fim de reduzir os desvios de preços constatados em prol de Corsica Ferries. De acordo com as autoridades francesas, as evoluções das tarifas da SNCM avançadas por Corsica Ferries (de – 14 % a – 24 %) não correspondem à realidade, e contrariamente ao pretendido, as tarifas de Corsica Ferries são bem inferiores às da SNCM.

([64]) Registada em 11 de Fevereiro de 2003 pelos serviços da Comissão com o n.º DG TREN A/12979.

(194) De acordo com as autoridades francesas, Corsica Ferries tenta demonstrar que a SNCM está na origem de uma política tarifária agressiva, posicionando as suas tarifas a um nível inferior às suas. As autoridades francesas afirmam que as conclusões desta análise, baseadas em dados largamente incompletos, são erróneas.

4.1.1.1. No que respeita às tarifas promocionais

(195) A tarifa promocional básica de Corsica Ferries chama-se «Jackpot», preço fixo de ida e volta proposto a partir de dois passageiros e um veículo ([65]). As autoridades francesas sublinham que esta tarifa não figura nos documentos apresentados por Corsica Ferries, apesar de representar uma parte significativa das suas vendas. Neste preço fixo pode ser incluído um a quatro passageiros que viajam no mesmo automóvel. O suplemento que lhes é aplicado é o da tarifa de base a que estes passageiros têm direito. Se os passageiros suplementares forem crianças ou jovens, o que é frequentemente o caso em automóveis compostos por quatro a cinco pessoas, o suplemento pago para além do preço fixo é de 2,5 euros por sentido em período laranja ([66]). Se forem passageiros ditos «sociais» ([67]), o suplemento será então de 5 euros.

(196) Esta construção tarifária, muito diferente da SNCM, conduz aos seguintes desvios:

QUADRO 9

Comparação entre as grelhas tarifárias da SNCM e de Corsica Ferries em 2003

(em euros) ([a])

		Azul	Verde	Branco	Vermelho
SNCM	2 passageiros ([b]) + 1 veículo	100	135	170	215
	3 passageiros ([b]) + 1 veículo	130	165	190	270
	4 passageiros ([b]) + 1 veículo	150	180	200	330
Corsica Ferries	2 passageiros + 1 veículo	99	135	145	199
	3 passageiros + 1 veículo (dos quais 1 social) ([c])	109	151	163	233
	4 passageiros + 1 veículo (dos quais 2 sociais) ([c])	119	167	181	267
	3 passageiros + 1 veículo (dos quais 1 criança) ([d])	104	143	154	216
	4 passageiros + 1 veículo (dos quais 2 crianças) ([d])	109	151	163	233

([a]) Preços sem impostos.
([b]) Qualquer tipo de passageiro.
([c]) Seniores, jovens (12-25 anos), residentes, estudantes, pais com crianças.
([d]) Crianças: 4-12 anos.

(197) As tarifas promocionais são, tanto na SNCM como em Corsica Ferries, limitadas de maneira dinâmica pela técnica do *yield management*. A relativa opacidade da tarificação pelos sistemas informáticos de reserva não permite às autoridades francesas precisar à Comissão o número de lugares que beneficiam das tarifas especiais de Corsica Ferries. Observam, por último, que a SNCM não oferece produtos Plein Soleil em todas as suas travessias, enquanto que Corsica Ferries oferece esse tipo de produto em todas as partidas.

([65]) A oferta promocional equivalente da SNCM chama-se Plein Soleil.

4.1.1.2. No que respeita à grelha de base

(198) As autoridades francesas recordam que a grelha pautal Nice-Córsega da SNCM é sistematicamente superior ou igual à de Corsica Ferries.

(199) No que respeita às cores tarifárias, é exacto que a SNCM aumentou a duração do seu período azul entre Abril e Setembro. Este movimento visa recuperar parcialmente

([66]) Ver o quadro 10 para mais pormenores sobre os períodos tarifários.
([67]) Ver o considerando 155 da presente decisão.

o desvio tarifário que separa a SNCM de Corsica Ferries. Além disso, refere-se apenas às travessias em sentido contrário de afluência.

(200) As autoridades francesas forneceram o quadro 10 *infra*, que compara a repartição das viagens por nível tarifário entre as duas companhias, para Nice/Córsega e para o período Abril-Setembro 2003.

QUADRO 10

Comparação entre as durações das diferentes tarificações na SNCM e Corsica Ferries em 2003

(in %)

	SNCM			Corsica Ferries [a]		
		2003	Em cumulação		2003	Em cumulação
Muito caro	Vermelho	18	100	(azul)	10	100
Caro	Branco	19	84	(verde)	17	90
Mediamente caro	Verde	33	65	(amarelo)	24	73
Barato	Azul	32	32	(laranja)	49	49

[a] As cores escolhidas por Corsica Ferries são diferentes das da SNCM, mas o princípio é o mesmo.

(201) O contrato de delegação de serviço público prevê uma cláusula de salvaguarda para atenuar os eventuais efeitos de uma estimativa inexacta dos custos adicionais resultantes da execução das missões de serviço público. De acordo com as autoridades francesas, o contrato não suprime todos os riscos para a SNCM e a CMN, como é apontado por Corsica Ferries, pelas razões seguintes:

— as variações de receitas num espaço de mais ou menos 2 % em relação aos dados básicos não dão lugar a qualquer correcção da compensação,

— a correcção de compensação para as variações de receitas fora deste espaço é apenas parcial,

— as correcções são delimitadas em cumulação a 1,66 % da compensação financeira sobre o conjunto da duração do contrato.

(202) As autoridades francesas recordam que o contrato de serviço público não dá nenhuma garantia de lucro de exploração: pelo contrário, o contrato prevê uma taxa limite de remuneração do capital. Recorda-se que o único objectivo da subvenção de serviço público é compensar precisamente as despesas induzidas pelo exercício da missão de serviço público. Consequentemente, não poderia ser analisada como uma «garantia de *cash-flows*».

(203) Nos seus comentários, as autoridades francesas interrogam-se sobre os fundamentos da declaração de Corsica Ferries, segundo a qual a CMN estaria entre as empresas marítimas mais rentáveis na Europa. Com efeito, segundo elas, nada o permite actualmente afirmar: de notar que o resultado líquido médio desta sociedade para os cinco exercícios 1997/2001 ascende a 1,27 milhões de euros, para um volume de negócios médio antes da compensação de 36,4 milhões de euros. Além disso, o desempenho desta sociedade está em grande parte ligado ao contrato de delegação de serviço público Marselha/Córsega no qual, a título de co-delegatário conjunto, completa com três navios a oferta principal assegurada pela SNCM.

4.1.2. *Serviço da Córsega a partir de Nice e Toulon*

(204) As autoridades francesas recordaram os seguintes elementos:

— a SNCM cessou toda e qualquer exploração regular entre a Córsega e Toulon, sendo os raros recursos a este último porto o resultado de considerações técnicas ligadas aos serviços entre Marselha e a Córsega (número de ligações Toulon-Córsega: 187 em 2001; 83 em 2002; nove nos dois primeiros meses do ano 2003),

— os programas Nice-Córsega da SNCM foram nitidamente atenuados, particularmente na estação baixa, o que, junto às economias gerais de gestão implementadas pela SNCM, permite visar o equilíbrio das contas do sector Nice-Córsega, tal como aparecerá nas maquetas financeiras.

(205) De acordo com as autoridades francesas, a supressão total do serviço da SNCM da Córsega a partir de Nice teria tido as seguintes consequências:

— a ruptura da complementaridade de Nice e de Marselha e, consequentemente, um desequilíbrio da oferta da SNCM, enquanto que Corsica Ferries opera para a Córsega a partir de quatro portos continentais (Toulon, Nice, Savona e Livorno,

— a ruptura da necessária complementaridade do serviço nocturno (a partir de Marselha) e do serviço diurno (a partir de Nice), enquanto que Corsica Ferries oferece esses dois tipos de prestações,

— a constituição de um quase-monopólio de Corsica Ferries, de Toulon a Livorno,

— a colocação à venda simultânea, e por conseguinte difícil de realizar em condições aceitáveis, de três NGV.

4.1.3. *Serviço do Magrebe*

(206) No que respeita às actividades da SNCM na África do Norte, as autoridades francesas consideram como inaceitáveis as observações sem fundamento — e, de resto, por vezes inexactas — de Corsica Ferries, que sublinham a «indiferença» da SNCM face à baixa das suas quotas de mercado ou a falta de consideração da SNCM em relação à sua clientela argelina.

(207) A França sublinhou que a baixa do tráfego da SNCM na Argélia resulta essencialmente de decisões do Estado que, após ter suspendido totalmente as ligações marítimas entre a França e a Argélia no início de 1995 (na sequência do desvio do Airbus de Air France em Marselha), só pôde autorizar um relançamento progressivo, acompanhado de medidas de segurança que, por indispensáveis que sejam, sobrecarregaram a exploração desta linha.

(208) Por último, recordou que o nível de actividade no Magrebe, indicado pela SNCM no seu plano de reestruturação, é particularmente prudente, e coerente com as conclusões do estudo de mercado realizado pela SNCM.

4.1.4. *Programa de redução dos custos*

(209) As autoridades francesas recordam que uma parte importante do programa de redução dos custos já foi executada:

— os meios náuticos foram reduzidos e o programa de cessões de activos desenrola-se em conformidade com o projecto industrial,

— os serviços foram reorganizados,

— o plano de acção sobre a redução dos consumos intermédios produz os seus primeiros resultados,

— a vertente emprego do projecto industrial é implementada progressivamente.

(210) Em 2001, a SNCM provisionou 21,3 milhões de euros destinados ao financiamento de medidas de reestruturação, e particularmente do plano de salvaguarda dos empregos:

— colocação em funcionamento de um dispositivo de acompanhamento, assistência de formação para […] milhões de euros,

— introdução de novas tecnologias e modificações de locais de trabalho, a fim de melhorar a eficácia económica da empresa e permitir reduções de emprego no valor de […] milhões de euros,

— implementação de medidas de partida (cerca de 90 empregados), de licenças de mobilidade (cerca de 30) e de passagem para tempo reduzido (cerca de 25) no valor de […] milhões de euros,

— condução de procedimentos e de negociações e de provisões para contenciosos no valor de […] milhões de euros.

(211) Em conclusão, o Estado francês considera, contrariamente às afirmações de Corsica Ferries, que o plano de reestruturação foi construído de forma a permitir o restabelecimento da SNCM o mais rapidamente possível e criar as condições da sua viabilidade a médio e longo prazo.

4.1.5. *Método de cálculo para determinar o montante da recapitalização*

(212) Além disso, no que respeita à determinação do montante do auxílio, as autoridades francesas enviaram dois comentários em resposta às observações de Corsica Ferries.

(213) Confirmam, em primeiro lugar, que um rácio capitais próprios/dívida global de 0,79 é bem característico dos balanços da maior parte das companhias marítimas, salvo situações específicas. A título indicativo, as autoridades francesas indicam que este mesmo rácio é, em 2001, de:

— 0,847 para Lota Maritime consolidado,

— 0,835 para Corsica Ferries France SA.

(214) O rácio 0,497 anunciado por Corsica Ferries para a CMN em 2001 é inexacto, porque falha em ter em conta as disponibilidades no activo do balanço. Corrigido dessa falta, o rácio da CMN é de 0,557 […].

4.2. **Comentários da França sobre as observações de Stef-TFE**

4.2.1. *Comentários da França sobre a carta de Stef-TFE de 7 de Janeiro de 2003*

(215) Na sua carta de 13 de Fevereiro de 2003, as autoridades francesas transmitiram numerosos comentários sobre as observações de Stef-TFE.

4.2.1.1. Parceria para a execução do contrato de delegação de serviço público

(216) De acordo com as autoridades francesas, a escolha da fórmula do agrupamento momentâneo de empresa, no qual a SNCM e a CMN são co-delegatárias conjuntas e não solidárias, de forma alguma não se tornou «obrigatória pelo carácter global da consulta», contrariamente às observações de Stef-TFE. Segundo as autoridades francesas, o concurso lançado pela colectividade territorial da Córsega oferecia toda a possibilidade de resposta por linha ou grupo de linhas. Pelo que era permissível à SNCM, da mesma maneira que à CMN, responder a partes desse concurso, se necessário procurando as parcerias adequadas.

(217) A decisão de constituir um agrupamento SNCM-CMN é o resultado de uma análise feita pelas duas companhias, segundo a qual a prossecução sob esta forma da sua parceria histórica e natural lhes conferia as melhores vantagens — nomeadamente em termos de competitividade — no âmbito do concurso, perante os anúncios de candidatura feitos há muitos meses por Corsica Ferries e perante a possibilidade de candidaturas de outros operadores europeus.

(218) A entrada da CMN neste agrupamento resultou, por conseguinte, de uma escolha deliberada da sua parte, baseada na apreciação dos seus próprios interesses, e não de uma obrigação resultante da forma do concurso.

(219) As autoridades francesas precisam que, contrariamente às observações de Stef-TFE, as duas companhias SNCM e CMN não são nem independentes, nem estão em concorrência directa. Uma tal situação estaria em contradição com o próprio princípio do contrato de delegação de serviço público único de que são co-signatárias.

(220) As autoridades francesas indicam que não se trata de uma simples «coordenação dos horários», mas de um programa horário único que compromete conjuntamente as duas companhias em Ajaccio e Bastia ao longo de todo o ano e durante certos períodos nos portos secundários. Assim, por exemplo, o serviço dito «de base» em Bastia é assegurado alternadamente, de dois em dois dias, por cada uma das companhias.

(221) Do mesmo modo, não se trata de uma simples «coordenação do quadro tarifário geral», mas de uma tarificação única. A convenção de parceria fixa os procedimentos que permitem chegar a esta identidade tarifária, e enquadra estritamente os graus de liberdade deixados às companhias. Esta convenção funciona neste espírito como o testemunham as decisões tarifárias tomadas para 2002; na sequência do procedimento de elaboração das tarifas, podem-se fazer as seguintes observações:

— a SNCM alinhou-se pela proposta da CMN para fixar, nos limites autorizados pelo contrato de serviço público, o nível das tarifas de frete,

— a CMN alinhou-se pela proposta da SNCM para fixar, nos limites autorizados pelo contrato de serviço público, o nível das tarifas de passageiros.

(222) Este procedimento conduziu à definição de uma tarifação única para as duas companhias. As tarifas especiais, que oferecem reduções de 20 a 50 % para os passageiros na tarifa de base, são geridas também conjuntamente pelas duas companhias. A esse título, a CMN utiliza os produtos «pacote» da SNCM bem como o seu sistema informático de reserva. Por último, a CMN utiliza o sistema de controlo no embarque da SNCM para a gestão dos seus passageiros, tanto nos portos corsos como em Marselha.

(223) No que se refere à colocação em comum de meios, as autoridades francesas sublinham que as duas companhias unem frequentemente os seus esforços no domínio das relações com os fornecedores. Assim, os trabalhos

de ampliação e modernização de dois navios, o Paglia Orba para a SNCM e o Kalliste para a CMN foram realizados em 2002 pelo mesmo estaleiro, o que permitiu economias significativas para cada uma das duas companhias. Estes navios tinham sido construídos com base num plano único, mas razões de calendário e de planos de carga levaram as companhias a confiar a sua construção a dois estaleiros diferentes.

(224) Como o nota Stef-TFE, a quota de mercado passageiros da CMN aumentou claramente em 2002. Sem contestar a qualidade das prestações e os esforços envidados pela CMN, as autoridades francesas consideram que a causa deste crescimento resulta meramente do conteúdo do novo contrato de serviço público e não constitui uma conquista comercial como tal da CMN em relação a outros operadores. Com efeito, o recurso acrescido a navios mistos de passageiros e carga com uma capacidade de 500 passageiros e o menor recurso aos *car-ferries*, ambos eles induzidos pelas obrigações de serviço público, conduziram a uma nova distribuição dos lugares oferecidos que favorece a CMN. Estes dados tinham sido integrados naturalmente na resposta comum das duas companhias ao concurso.

(225) As autoridades francesas mantêm que a participação da SNCM no capital da CMN se não pode analisar como um activo meramente financeiro, como o parece afirmar Stef-TFE, fazendo as seguintes observações:

— a situação da tesouraria da SNCM em 2002 não lhe permitia de modo algum contribuir para a cobertura das necessidades de tesouraria da CMN ([68]),

— a SNCM já participou no financiamento de necessidades pontuais da tesouraria da CMN em 1999, contribuindo então com a cobertura de 66 % das suas necessidades, ao lado de Stef-TFE,

— a SNCM não recebeu da CMN um pedido de contra-garantia da caução do concurso,

— a SNCM não fez obstáculo de projecto de abertura do capital da CMN aos seus trabalhadores no valor de 5 %. Na assembleia geral extraordinária da CMN em 27 de Junho de 2000, a SNCM deu, antes de mais, o seu aval à aprovação de um fundo comum de participação dos empregados destinado a receber os títulos para os trabalhadores, como novo accionista da CMN (embora a percentagem do direito de voto que detinha lhe teria permitido opor-se). Numa nota dirigida ao seu Conselho de administração, a direcção da CMN propôs em seguida ceder 2,25 % dos títulos que detém na SNCM em proveito dos trabalhadores da CMN. As autoridades francesas indicam que decidiram diferir esta operação quando tiveram conhecimento da preparação de uma intervenção de Stef-TFE sobre este assunto junto da Comissão, no âmbito do procedimento formal de investigação.

([68]) A esse respeito, as autoridades francesas forneceram à Comissão uma cópia da carta do presidente da SNCM ao presidente da CMN, com data de 23 de Maio de 2002.

(226) Em conclusão, as autoridades francesas consideram que a descrição feita por Stef-TFE das relações entre a SNCM e a CMN no âmbito da execução do contrato de serviço público não corresponde à realidade.

4.2.1.2. Proposta de uma cessão das partes da SNCM na CMN

(227) As autoridades francesas afirmam que a lógica industrial se opõe fortemente à ideia de um afastamento das duas companhias. As companhias exercem a mesma actividade, com ferramentas idênticas, no âmbito de um contrato de serviço público único. Do mesmo modo, os ganhos potenciais de uma mais forte cooperação das duas companhias podem ser estimados numa grelha de […] a […] milhões de euros por ano.

(228) A questão das relações entre a SNCM e a CMN deve igualmente ser examinada sob um ângulo estratégico. A Comissão interrogou-se sobre a situação da SNCM após o final de 2006, data que corresponde ao termo do contrato actual de serviço público. A situação da SNCM dependerá, em parte, do nível da actividade de serviço público Córsega-Marselha que poderia então estar a seu cargo.

(229) As autoridades francesas consideram que a manutenção de uma parceria forte entre a SNCM e a CMN confere ao conjunto as melhores possibilidades de sucesso na competição para a atribuição de eventuais actividades de serviço público a partir de 2007. Uma tal parceria constitui um factor importante de viabilidade da SNCM e a sua manutenção parece ser essencial.

(230) A originalidade ([69]) e a importância da frota das duas companhias são dois trunfos essenciais que permitem oferecer serviços de grande qualidade em todos os portos da Córsega. Os três navios da CMN permitem ao conjunto SNCM/CMN franquear um limiar crítico de oferta, decisiva, no entender das autoridades francesas, na competição de amanhã.

(231) Inversamente, estes três navios poderiam constituir para um concorrente uma força extra que lhe permitiria concorrer validamente na totalidade ou parte das ligações entre a Córsega e o continente. Ora, a adopção de medidas tendentes a «perfazer a independência económica e financeira dos operadores» e que vão num sentido «favorável ao exercício de uma concorrência sã e ponderada» ([70]) criaria indubitavelmente as condições de uma ruptura da parceria das duas companhias, reduzindo fortemente as possibilidades de a SNCM concorrer eficazmente no âmbito de um novo concurso para o serviço da Córsega.

(232) O exame das contas do grupo Stef-TFE (onde a CMN, tendo em conta a parte de 49 % de Stef-TFE na CMP, apenas é consolidada pelo método da equivalência) leva, com efeito, a não excluir a hipótese de uma […].

(233) A SNCM teve de fazer o esforço principal de financiamento aquando da recomposição do capital da CMN. A configuração escolhida originalmente tinha por objectivo constituir um conjunto SNCM-CMN industrialmente eficaz. Ao adquirir a maioria do capital, a SNCM decidiu aceder a uma posição de parceiro incontornável da CMN. Por razões de imagem pública resultante do contexto político da época, a maioria da SNCM foi repartida em duas participações ligeiramente minoritárias (duas vezes 45 %) colocadas nos dois níveis da estrutura escolhida.

(234) Para o efeito, a SNCM não somente subscreveu o capital da CMP e da Compagnie Méridionale Financière (CMF), criadas para assumir o controlo total da CMN, mas garantiu igualmente em 100 % o empréstimo bancário que a CMF teve de contrair para completar o financiamento da compra.

(235) A ausência de controlo efectivo da SNCM sobre a CMN (tirando a minoria de bloqueio nos dois níveis da estrutura) foi então compensada por compromissos permanentes dos accionistas, levando nomeadamente ao estabelecimento de convenções de parceria que vinculam as sociedades ([71]).

(236) A SNCM sempre se interessou pelo desenvolvimento da CMN e se implicou neste último, mesmo quando se tratava de aumentar a capacidade de passageiros nos navios mistos da CMN, em detrimento das partes de mercado unicamente da SNCM, mas em benefício da qualidade do serviço global oferecido pelas duas companhias.

(237) Assim, a situação interessante da CMN hoje, tanto no domínio dos passageiros como no do frete, foi construída em grande parte com a ajuda dos meios financeiros, estratégicos, jurídicos (criação do agrupamento) e funcionais (disponibilização de uma rede de vendas) da SNCM. Inversamente, Stef-TFE, com uma entrada inicial em capital mínima e pouco arriscada, controla hoje a gestão de uma empresa bem implantada no seu sector de actividade.

(238) As autoridades francesas precisaram que o pessoal da SNCM possui um bom conhecimento desta questão e uma boa consciência dos desafios que acabam de ser expostos. Esta convergência de pontos de vista sobre um assunto estratégico para a SNCM contribuirá para a qualidade do diálogo social na empresa e reforçará assim a sua viabilidade.

(239) O exame da questão sob o seu aspecto financeiro não se deve limitar à avaliação do contributo de liquidez que resultaria da cessão, mas deve igualmente ter em conta os rendimentos que a sua participação na CMN é susceptível de trazer para a SNCM.

(240) A CMN é uma empresa cuja actividade é homogénea e regular. Beneficia de uma compensação de serviço público que lhe fornece uma boa rentabilidade dos capitais investidos. A participação da SNCM na CMN deveria começar por ter um impacto positivo nas suas contas sociais. Com efeito, tendo em conta a nítida melhoria da situação financeira da CMN, a SNCM poderia encaixar dividendos da CMN a partir de 2003. Estes poderiam rapidamente tornar-se significativos a partir do exercício de 2004 e exceder […] milhões de euros, mesmo tendo em conta um fraco rácio de distribuição de 30 %.

([69]) Nomeadamente os navios mistos de 500 passageiros e de 2 300 metros lineares de frete.

([70]) Os termos empregados entre parêntesis são os utilizadas na carta de Stef-TFE de 7 de Janeiro de 2003.

([71]) As autoridades francesas juntaram à sua carta de 13 de Fevereiro de 2003 uma cópia da última convenção.

(241) Acessoriamente, convém notar que a ruptura da parceria privaria a SNCM da sua actividade de agente geral da CMN (7,5 % de remuneração e um montante de tesouraria médio de 2 milhões de euros).

(242) Em conclusão, a França defende a posição de que as participações da SNCM na CMN revestem um carácter altamente estratégico. A sua cessão constituiria, segundo ela, não só um contrasenso industrial mas também um erro estratégico essencial.

4.2.2. *Resposta da França sobre a natureza das relações entre a CMN e a SNCM*

4.2.2.1. Existência de um pacto de accionistas

(243) Com base nas informações fornecidas por Stef-TFE, os serviços da Comissão suspeitaram da existência de um pacto de accionistas entre Stef-TFE e a SNCM para o controlo da CMN. Foi assim que, por carta de 16 de Janeiro de 2003, a Comissão perguntou às autoridades francesas, por um lado, se existia um pacto de accionistas relativo aos títulos da CMP, *holding* de controlo da CMN, e, por outro, em caso afirmativo, se esse pacto de accionistas lhe podia ser transmitido. No seu fax enviado em 25 de Fevereiro de 2003, as autoridades francesas confirmaram a existência de um tal documento e enviaram uma cópia à Comissão, sublinhando o seu carácter confidencial. Este pacto de accionistas, concluído em 7 de Março de 1992 entre o presidente da SNCM e o presidente da Compagnie de Navigation d'Orbigny (CNO) no âmbito da implementação em 1992 da sua estrutura de accionistas, implica compromissos recíprocos entre a SNCM e a CMN e uma cooperação industrial entre os dois grupos.

(244) Mais fundamentalmente, para reforçar uma configuração complexa cujas modalidades não reflectiam a realidade das escolhas estratégicas efectuadas, foi decidido entre os parceiros que «as participações… [tinham] sido concebidas num espírito de cooperação…» […] ([72]).

(245) As autoridades francesas observam igualmente que a CNO, hoje Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), não dispõe de nenhuma possibilidade de adquirir as partes da SNCM na CMN sem o acordo explícito desta última, […].

(246) No que respeita à sugestão emitida pelo presidente de Stef-TFE de readquirir à SNCM as partes desta última na CMN, as autoridades francesas afirmaram que ele tentou tirar proveito da situação actual específica da SNCM, a fim de obter uma cessão das partes da SNCM na CMN, que não está, em caso algum, prevista nas disposições do pacto de accionistas.

4.2.2.2. Estrutura da participação da SNCM na CMN

(247) As autoridades francesas recordaram que é pela CGTH, sociedade *holding*, detida em 100 %, que a SNCM detém participações na CMN. A CGTH detém, com efeito, 45 % da CMP, principal accionista em 55 % da CMN.

4.2.2.3. Controlo da CMN

(248) As autoridades francesas confirmaram que, por concertação com as famílias fundadoras ([73]), o grupo Stef-TFE ([74]) exerce o controlo efectivo da CMP e, por conseguinte, da CMN. Sublinharam, porém, que a SNCM dispõe da minoria de bloqueio aos dois níveis da estrutura de accionistas e dos direitos procedentes do pacto de accionistas, mas que não intervém na gestão da CMN, cuja gestão é implementada pelo grupo Stef-TFE.

(249) As autoridades francesas forneceram a composição exacta do Conselho de administração actual da CMN, composição fundada numa repartição dois terços/um terço do número de administradores, após a recomposição do capital da CMN em 1992. Este conselho é composto por cinco administradores procedentes de Stef-TFE, um representante da família RASTIT, o presidente da CGMF, o presidente da SNCM e um reformado desta última. A presidência do Conselho de administração é assegurada por um dos administradores de Stef-TFE.

4.2.2.4. Abertura do capital da CMN

(250) Na sua resposta de 25 de Fevereiro de 2003, as autoridades francesas indicaram, por um lado, que a SNCM havia colaborado voluntariamente na abertura do capital da CMN aos seus trabalhadores e, por outro, que havia desejado diferir a implementação das suas propostas logo que teve conhecimento da intervenção do grupo Stef-TFE no âmbito do procedimento de investigação contra ela, uma vez que essa intervenção violava os princípios fundadores do pacto de accionistas de 7 de Março de 1992.

([72]) […].

([73]) Que possuem 6 % do capital da CMP.

([74]) Que possui 49 % do capital da CMP.

(251) As autoridades francesas responderam, a esse respeito, que a valorização da CMN estava em fase de estudo na SNCM, no âmbito da abertura do capital da CMN aos seus trabalhadores.

(252) As autoridades francesas chamaram a atenção da Comissão para o facto de, na sua proposta à Comissão, o presidente de Stef-TFE ter estimado a parte detida pela SNCM, enquanto que, no Conselho de administração da CMP em 3 de Fevereiro de 2003, o presidente da CMP — que é também presidente da CMN — informou os administradores da sua decisão de ceder 5 % das acções da CMN a um fundo comum de investimento reservado aos trabalhadores, por um preço que valoriza a CMN em 24 milhões de euros.

4.3. **Comentários da França sobre as observações da região Provence-Alpes-Côte d'Azur**

(253) Embora o Estado francês aprove globalmente o conteúdo da carta de 9 de Janeiro de 2003, do presidente da região Provence-Alpes-Côte d'Azur, viu-se obrigado a formular os dois comentários seguintes na sua carta de 13 de Fevereiro de 2003:

— contrariamente ao que é afirmado no ponto 2 da referida carta ([75]), a oferta no serviço entre a França continental e a Córsega não está «sobredimensionada em relação à procura»,

— a política tarifária da SNCM é conforme aos compromissos assumidos de não iniciar uma guerra tarifária e não ser *price leader*.

5. **APRECIAÇÃO DO AUXÍLIO**

5.1. **Natureza da medida e carácter de compensação de serviço público de uma parte da injecção financeira proposta**

(254) A injecção de 76 milhões de euros na SNCM constitui um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º do Tratado. Uma recapitalização numa sociedade que apresenta uma situação financeira tão precária e com perspectivas de rentabilidade apesar de tudo limitadas não pode ser equiparada a uma acção de um investidor privado avisado numa economia de mercado. De resto, a Comissão nota que o aumento de capital não é subscrito pela SNCF, segundo accionista da SNCM.

(255) O mercado da cabotagem está completamente aberto na Comunidade desde 1 de Janeiro de 1999. Além disso, as ligações marítimas entre a Comunidade e o Magrebe são objecto de uma concorrência entre operadores comunitários. O auxílio à reestruturação em favor da SNCM é, por conseguinte, susceptível de criar uma distorção de concorrência que afecta as trocas entre Estados-Membros.

(256) Convém, antes de mais, notar que a SNCM sofreu défices substanciais entre 1991 e 2001, no conjunto dos serviços da Córsega sujeitos à obrigação de serviço público. A Comissão é de parecer que o défice eventual em 2002 no serviço Marselha-Córsega não poderia ser reconhecido, tendo em conta o facto de, desde 1 de Janeiro de 2002, as tarifas de exploração para o serviço da Córsega a partir de Marselha e os montantes da compensação financeira terem sido definidos entre as autoridades públicas e a SNCM de maneira contratual, contrariamente ao que prevaleceu para as convenções de 1991 e 1996.

— No que se refere aos anos 1991 a 1999, a abordagem da Comissão consiste em incluir no seu cálculo o resultado antes de imposto acumulado para o período 1991-1999 para o serviço da Córsega, tal como é determinado no relatório do perito mandatado pela Comissão ([76]), para o serviço da Córsega, diminuído das mais-valias de cessões de navios. Este número ascende a – 217,0 milhões de FRF, ou seja, – 33,08 milhões de euros ([77]),

— no que toca a 2000 e 2001, que correspondem aos dois últimos anos da aplicação da convenção de 1996, o relatório de avaliação da época não tinha podido, à falta de dados disponíveis na altura, calcular o resultado obtido em contabilidade analítica no que se refere ao serviço da Córsega. No entanto, a Comissão seguiu a mesma abordagem do relatório de perícia supracitado e recalculou, a partir das contas de resultado analíticas fornecidas, o resultado antes de imposto, retirando as provisões para reestruturação já incluídas nas despesas de reestruturação tal como foram notificadas. Além disso, a

([75]) Na sua carta de 9 de Janeiro de 2003, o conselho regional Provence-Alpes-Côte d'Azur citava, com efeito, o estudo de mercado que tinha sido transmitido à Comissão no âmbito da notificação e de que tinha visivelmente uma cópia, sublinhando a constatação seguinte: «A oferta [no serviço entre a Córsega e o continente francês] está sobredimensionada em relação à procura. A taxa de ocupação dos navios varia em média entre 20 %, no inverno, e 50 %, no verão.».

([76]) O relatório em questão foi realizado pelo gabinete BDO em Julho de 2001, a pedido da Comisssão para a preparação da Decisão 2002/149/CE. O quadro indicado no considerando 104 da referida decisão é extraído deste relatório.

([77]) Ver a Decisão 2002/149/CE supracitada.

Comissão pôde verificar que, de acordo com as contas anuais da empresa, não houve cessão de material naval durante estes dois anos.

(257) Desse modo, e seguindo a mesma abordagem e a mesma motivação da Decisão 2002/149/CE, a Comissão chega ao quadro 11 *infra*:

QUADRO 11

Conta de resultados analítica no período 1991-2001

(em milhões)

Rede Córsega	2001		2000		1991-1999 ([78])		Total 1991-2001	
	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR
Resultado antes de imposto	– 302,575	– 46,127	– 40,256	– 6,137	– 399,080	– 60,839	– 741,911	– 113,104
Dotações provisões/ depreciação Liamone	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Dotações provisões/ Plano Social	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091
Correcção mais-valia (MV) em navios	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Resultado antes de imposto e sem MV e sem reestruturação	– 93,571	– 14,265	– 40,256	– 6,137	– 216,980	– 33,078	– 350,807	– 53,480

(258) No total, a cumulação dos resultados corrigidos das mais-valias em navios vendidos durante este período e das despesas de reestruturação ascende, no conjunto do período 1991-2001 (convenções 1991 e 1996), a 53,48 milhões de euros.

(259) Independentemente da necessidade de analisar a injecção financeira a título de auxílio à reestruturação, esta parte da injecção financeira é portanto justificada como compensação de serviço público a título do n.º 2, artigo 86.º, do Tratado e assim compatível com o mercado comum a esse respeito.

(260) As autoridades francesas notificaram um projecto de injecção financeira de um montante mais elevado (76 milhões de euros), a título de auxílio à reestruturação, e tal foi a razão que levou ao início ao procedimento no âmbito do artigo 88.º, n.º 2, do Tratado. Convém, portanto, examinar a injecção financeira na sua totalidade a esse título.

5.2. **Fundamento jurídico da avaliação**

(261) De acordo com o artigo 87.º, n.º 1, 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 como assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções». No entanto, nos termos do artigo 87.º, n.ºs 2 e 3, do Tratado, certos auxílios estatais são compatíveis ou podem ser considerados compatíveis com o mercado comum.

(262) As orientações comunitárias sobre os auxílios estatais aos transporte marítimos ([79]), que dão uma interpretação do artigo 87.º do Tratado no que se refere aos transportes marítimos, remetem, no que respeita à avaliação de auxílios à reestruturação das companhias marítimas, para as orientações. De acordo com o ponto 19 das referidas 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». Por força deste artigo, a Comissão tem competência para autorizar «os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas (…) quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum». Uma tal compatibilidade é analisada com base em cinco critérios principais, nomeadamente a análise da presença de auxílios à reestruturação, o retorno à viabilidade mediante a aplicação de um plano de reestruturação, a prevenção de distorções de concorrência, a proporcionalidade dos auxílios e, por último, a aplicação do plano de reestruturação.

([78]) Dados procedentes da Decisão 2002/149/CE.

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

5.3. **Análise das causas que conduziram às dificuldades financeiras da SNCM**

(263) O plano de reestruturação deve normalmente descrever as circunstâncias que deram origem às dificuldades da empresa, o que permite avaliar se as medidas propostas são adaptadas. A Comissão procura determinar na presente secção as causas das dificuldades financeiras da SNCM.

(264) Uma das dificuldades do exercício provém do facto de a SNCM ter uma contabilidade analítica não por linha marítima mas por navio.

5.3.1. *Nível de auxílios entre os pavilhões franceses e italianos*

(265) Uma vez que o regulamento cabotagem que permite desde 1999 a livre escolha de pavilhão entre os pavilhões comunitários, a SNCM, que opera sob pavilhão francês, enfrenta a concorrência de navios que arvoram o pavilhão italiano. Nomeadamente, Corsica Ferries, empresa francesa, optou, a partir de 1999, pelo pavilhão italiano por comodidade de gestão ([80]) para o conjunto da sua frota, dado que dois terços do seu tráfego se fazem com a Itália.

(266) Relativamente à questão se a SNCM goza de um nível de auxílios mais fraco que aquele de que poderiam beneficiar os seus concorrentes que arvoram pavilhão italiano, a Comissão deseja sublinhar os seguintes pontos no que toca aos diferentes regimes de auxílios:

— no que respeita aos encargos sociais, os armadores que arvoram pavilhão francês beneficiam de uma redução de encargos sociais mais importante na França ([81]) que os seus homólogos na Itália, sendo o regime italiano, além disso, reservado exclusivamente às companhias de cabotagem ([82]),

— no que se refere à tributação das empresas, a França, contrariamente à Itália, dispõe de um regime forfetário de tributação em favor das companhias marítimas ([83]) a partir deste ano 2003.

(267) Embora seja muito difícil fazer comparações entre a pressão das contribuições fiscais e sociais consoante os diferentes casos, a Comissão contesta o argumento desenvolvido pelo representante do conselho geral das Bouches-du-Rhône ([84]), segundo o qual o registo de Corsica Ferries sob o pavilhão italiano lhe permitiria beneficiar de um nível de auxílio mais elevado. Todos os regimes de auxílios em favor dos armadores que arvoram pavilhão italiano foram considerados pela Comissão como compatíveis com o mercado comum. Nenhuma das decisões a tal referentes foi atacada no Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias. Além disso, a Comissão sublinha que sempre exerceu o seu controlo sobre os regimes fiscais e sociais derrogatórios de que beneficiam os armadores comunitários com o objectivo de aproximar entre si esses regimes, através da aplicação das orientações comunitárias para os auxílios estatais ao transporte marítimo.

(268) Em conclusão, a Comissão não aceita o argumento segundo o qual o principal concorrente da SNCM receberia mais auxílios arvorando um outro pavilhão comunitário.

5.3.2. *Política de aquisição de navios*

(269) No que se refere ao eventual impacto da renovação de um número aparentemente importante de navios num período de tempo relativamente curto nos resultados da empresa, a Comissão observa que a SNCM efectuou várias compras ([85]) de navios desde 1996:

— o NGV Aliso e o Napoléon Bonaparte, entregue em 1996,

— o NGV Liamone, entregue em 2000,

— o Danielle Casanova, entregue em 2002,

— o Pascal Paoli, entregue em 2003.

([80]) De acordo com Corsica Ferries, o pavilhão italiano é mais flexível para a contratação de marítimos de outros Estados-Membros que o pavilhão francês.

([81]) Decisão da Comissão de 30 de Abril de 2001, caso N 88/2001, França — Reembolso às empresas marítimas das contribuições de subsídios familiares e de Assedic.

([82]) Decisão da Comissão de 18 de Agosto de 1999, caso N 396/99, Itália — Regime de redução de encargos sociais no sector da cabotagem marítima, para o período 1999-2001 com uma taxa de 43 %. Regime prolongado duas vezes para o ano 2002 e o ano 2003 com uma taxa de redução respectiva de 80 % e 25 % (decisão da Comissão de 6 de Setembro de 2002, caso N 519/2002, e decisão da Comissão de 11 de Março de 2003, caso N 19/2003).

([83]) Decisão da Comissão de 14 de Maio de 2003, caso N 732/2002, França — Regime forfetário de tributação com base na tonelagem em favor das companhias de transporte marítimo.

([84]) Ver o considerando 180.

([85]) Em plena propriedade ou locação financeira.

(270) A Comissão desejou completar as explicações dadas pelas autoridades francesas sobre a política da SNCM em matéria de compra de navios para garantir a racionalidade das decisões de compra da companhia. Nesse sentido, a Comissão desejou examinar qual o peso das imobilizações de navios nos balanços consolidados da empresa, que têm em conta igualmente os navios comprados em locação financeira, integrando aí as imobilizações em curso que abrangem, em muito grande parte, os navios encomendados e ainda não entregues.

QUADRO 12

Evolução das imobilizações líquidas de navios

(em milhões de euros)

Ano	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Imobilizações líquidas de material naval (incluindo locação financeira)	342,809	307,840	274,520	238,921	267,396	218,536	326,414
Imobilizações em curso	0,331	0,734	7,249	51,781	19,986	108,437	1,440
Total	343,140	308,575	281,769	290,702	287,382	326,973	327,854

(271) Ao estudar o quadro 12, a Comissão observa que as recentes aquisições de navios não tiveram por consequência aumentar significativamente as imobilizações no activo consolidado da sociedade. Essas imobilizações permaneceram em todos os casos a níveis inferiores ao registado em 1996. A Comissão constata, por conseguinte, que a SNCM não investiu excessivamente em particular nestes últimos anos na renovação da sua frota.

(272) A Comissão nota que a SNCM financiou quatro dos seus navios ([86]) por meio de locação financeira, a fim de reduzir a sua dívida no seu balanço social, e que três navios em plena propriedade ainda estão hipotecados ([87]). Para os navios restantes ([88]), a SNCM confirmou que a companhia não encontrou bancos prontos a aceitá-los como garantia hipotecária. O nível de endividamento da companhia e a fraqueza do seu autofinanciamento, apresentado em detalhe mais à frente e que mal permite assegurar o serviço da dívida existente, não são, com efeito, de molde a levar um banco, agindo como credor privado e em condições de mercado, a propor um montante de crédito complementar à SNCM. O risco de um tal credor não ver os prazos de um empréstimo honrados pela SNCM seria, com efeito, significativo, dados os recursos financeiros envolvidos. Dificuldades similares não permitiriam à SNCM recorrer a eventuais operações de *lease-back* para reduzir a sua dívida. A experiência da Comissão em matéria de apreensão efectiva de navios ou de aeronaves mostra que tal é dificilmente praticável na prática quando esses activos são afectados a serviços de interesse nacional ou regional.

(273) Por último, relativamente à alegação segundo a qual a SNCM é obrigada a comprar navios construídos na França, a Comissão nota que os últimos navios entregues, novos ou renovados, provêm de estaleiros navais não franceses.

5.3.3. *Contas de exploração negativas de maneira crónica*

(274) A Comissão examinou duas vertentes dos encargos de exploração, a massa salarial e os consumos intermédios.

([86]) O Liamone, o Aliso, o Pascal Paoli e o Danielle Casanova.
([87]) O Méditerranée, o Paglia Orba, o Napoléon Bonaparte e o Asco que está actualmente à venda.
([88]) O Île de Beauté, o Monté d'Oro, o Monte Cinto e o Corse.

QUADRO 13

Evolução do resultado e da margem de exploração

Ano	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Média
Resultado de exploração em milhões de euros	– 5,8	– 3,9	– 8,6	– 9,3	– 1,2	– 6,4	– 2,99
Margem de exploração: resultado de exploração/(volume de negócios + subvenção de continuidade territorial)	– 2,27 %	– 1,49 %	– 3,08 %	– 3,21 %	– 0,40 %	– 2,25 %	– 1,09 %

5.3.3.1. Peso da massa salarial

(275) A Comissão nota, antes de mais, que, de acordo com um estudo que encomendou ([89]), os custos de tripulação para navios de transporte de passageiros são mais elevados sob pavilhão francês que sob pavilhão italiano.

(276) As autoridades francesas indicaram que as despesas de pessoal permaneceram estáveis entre 1998 e 2002, evoluindo de 111,1 milhões de euros para 114,4 milhões de euros. Em contrapartida, sublinha que cerca de um terço desta soma se refere à remuneração do pessoal em terra. Esta repartição corresponde à repartição dos efectivos (entre 764 e 824 em terra contra um número de navegantes compreendido entre 1 519 e 1 599 nos anos entre 1999 e 2002).

(277) A Comissão calculou, ela mesma, no quadro 14 certos rácios em relação com a evolução da massa salarial da SNCM.

QUADRO 14

Evolução da massa salarial

Ano	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Montante da massa salarial (em milhões de euros)	73,681	77,027	77,751	81,014	83,489	83,536
Aumento relativamente ao ano anterior		4,54 %	0,94 %	4,20 %	3,06 %	0,06 %
Efectivos médios (ETI)	2 344	2 377	2 283	2 386	2 423	2 392
Massa salarial/efectivos (em euros)	31 434	32 405	34 057	33 954	34 457	34 923
Aumento relativamente ao ano anterior		3,09 %	5,10 %	–0,30 %	1,48 %	1,35 %
Volume de negócios antes de imposto (em milhões de euros)	175,4	180,9	195,0	204,9	204,1	205,8
Subvenção continuidade territorial (em milhões de euros)	80,1	80,4	84,4	85,4	86,7	77,7
Receitas (volume de negócios + subvenções) (em milhões de euros)	255,5	261,3	279,4	290,3	290,8	283,5
Massa salarial/receitas	28,84 %	29,48 %	27,83 %	27,91 %	28,71 %	29,47 %

([89]) Ver anexo 7 do relatório da Comissão sobre a execução do Regulamento cabotagem, COM(2002) 203 final, disponível na internet no seguinte endereço: http://europa.eu.int/eur-lex/pt/com/rpt/2002/com2002_0203pt01.pdf.

(278) A massa salarial manteve-se, por conseguinte, contida nos últimos anos. Mas a parte dos salários em relação ao volume de negócios parece importante, prova indubitável de que as outras companhias marítimas externalizaram um maior número de actividades anexas que a SNCM, o que traduz uma escolha de gestão que está ligada ao historial da companhia pública e cujo princípio a Comissão não considera criticável.

5.3.3.2. Peso das compras intermédias

(279) A redução dos custos relativos aos consumos intermédios ([90]) é crucial para o bom sucesso do plano de reestruturação. A Comissão nota que os ganhos esperados do programa de controlo das compras intitulado «Achetons mieux» («Compremos melhor») não serão, sozinhos, suficientes para rectificar as contas de exploração. A Comissão é de parecer que a SNCM deverá prosseguir os seus esforços e optimizar as suas compras durante e para além do período de reestruturação.

5.3.3.3. Parecer da Comissão sobre a conta de exploração

(280) A Comissão considera que a SNCM deve imperativamente apresentar resultados de exploração positivos o mais depressa possível e de maneira duradoira. Constata que tal não foi ainda o caso em 2002 ([91]), contrariamente às previsões do plano de reestruturação, e que os esforços já realizados pela SNCM para aumentar a sua produtividade ainda não foram plenamente eficazes. A SNCM não pode, com efeito, esperar a sua salvação nem apenas das mais-valias futuras geradas com a venda de navios nem dos seus produtos financeiros.

5.3.4. *Peso dos constrangimentos de serviço público*

(281) A Comissão nota que as compensações financeiras recebidas em conformidade com as convenções quinquenais de 1991 e 1996 não permitiram à SNCM colmatar completamente as suas perdas, como já foi sublinhado na sua Decisão 2002/149/CE ([92]).

([90]) Ver a secção 2.3.6.

([91]) A SNCM apresentou um défice de exploração de 6,3 milhões de euros em 2002, o mais importante destes últimos anos tirando 2000.

([92]) Ver, para esse efeito, a Decisão 2002/149/CE.

(282) Em especial, a chegada à cena de um concorrente em 1996, após a assinatura da convenção quinquenal de 1996, teve efeitos negativos no resultado da SNCM ([93]). Com efeito, a SNCM perdeu passageiros a partir de Nice, seguidamente a partir de Toulon, o que reduziu as suas receitas. Tendo em conta o facto de a compensação financeira em favor da SNCM ser relativamente independente das receitas realizadas, a perda de uma parte da clientela em proveito de Corsica Ferries conduziu, automaticamente, a uma degradação da conta de resultado da companhia pública.

5.4. **Verificação do respeito das orientações**

(283) Na sua análise do presente processo, a Comissão teve a preocupação de encontrar um equilíbrio entre, por um lado, a protecção dos interesses concorrentes face a potenciais distorções de concorrência, e, por outro, o risco de chegar a um monopólio no serviço da Córsega a partir da França continental. Com efeito, o desaparecimento da SNCM conduziria não somente a sérias dificuldades financeiras para os seus fornecedores e subcontratantes ([94]), mas também a um monopólio de facto de Corsica Ferries nos serviços entre a França continental e a Córsega ([95]).

(284) A Comissão recorda, com efeito, que as orientações estipulam que um auxílio à reestruturação não é contrário ao interesse comum quando «as eventuais distorções da concorrência serão compensadas por benefícios resultantes da manutenção da empresa em funcionamento [em especial, se for determinado que (…) o seu desaparecimento daria origem a uma situação de monopólio ou de oligopólio estreito].» ([96]).

(285) Além disso, a Comissão teve em conta, na sua análise, os dois pontos seguintes:

— por um lado, a SNCM teve de fazer face, num período relativamente curto entre 1996 e 2001, a uma perturbação profunda do seu mercado histórico. De uma situação de monopólio, certamente controlada, por meio de convenções, pelo Estado, e depois pela colectividade territorial da Córsega,

([93]) Ver, para esse efeito, a Decisão 2002/149/CE.

([94]) Como mencionado na secção 3.3, os representantes das colectividades territoriais recordaram nas suas observações à Comissão que a SNCM tinha um impacto importante em toda a economia regional.

([95]) A esse respeito, o estudo de mercado fornecido pelas autoridades francesas sublinha que «a manutenção da actividade de dois operadores importantes nestas ligações é imperativa por razões de bom senso económico».

([96]) Ver o ponto 28 das orientações.

entrou num ambiente fortemente concorrencial. Por último, perdeu, desde o início de 2002, as subvenções de exploração para os serviços da Córsega a partir de Toulon e Nice,

— por outro lado, a SNCM herdou défices de exploração ligados à execução das convenções de serviço público de 1991 e 1996, como o sublinha a Decisão 2002/149/CE ([97]). Esses défices eram calculados na referida decisão em 217 milhões FRF após integração das mais-valias realizadas com certos navios.

(286) Resulta destas considerações que o auxílio projectado não é, tendo em conta o contexto, contrário ao interesse comum por natureza. A sua concessão deverá, no entanto, ser condicionada, por um lado, ao respeito das condições estabelecidas pelas orientações e, por outro, a todas as obrigações que a Comissão julgar úteis para remediar aos efeitos potencialmente distorcivos do auxílio.

(287) A Comissão recorda que já autorizou no passado reestruturações de companhias marítimas, nomeadamente Brittany Ferrys, pela Decisão 2002/15/CE da Comissão ([98]), e a CGM, de que a SNCM já não é filial desde 1976, pela Decisão 97/14/CE da Comissão ([99]).

5.4.1. *Carácter de empresa em dificuldade*

(288) Para ser elegível para um auxílio à reestruturação, a empresa deve poder ser considerada como estando em dificuldade na acepção das orientações ([100]).

(289) Este critério tinha sido verificado na decisão da Comissão de 17 de Julho de 2002 ([101]) no que respeita ao auxílio de emergência em favor da SNCM bem como na de 19 de Agosto de 2002 que dá início ao procedimento formal de investigação contra o projecto de recapitalização, com base nas contas anuais da SNCM para 2001.

(290) Convém examinar que a SNCM verifica sempre esta condição, à luz, esta vez, do relatório anual mais recente, ou seja, o de 2002. A Comissão sublinha, antes de mais, como o recordam as orientações ([102]), que não existe uma definição comunitária da empresa em dificuldade. No entanto, a Comissão verificou que a SNCM preenche efectivamente o teste previsto no ponto 5 das orientações, que permite verificar indiscutivelmente que uma empresa está em dificuldade. Verificou igualmente que a situação da SNCM apresentava os índices comummente utilizados para verificar que uma empresa está em dificuldade, tal como enumerados no ponto 6 das orientações.

5.4.1.1. Desaparecimento do capital subscrito da empresa

(291) A SNCM dispõe de um capital, com os desvios de reavaliação, de 17,7 milhões de euros, a comparar com um saldo anterior em 2002 de – 69,9 milhões de euros — dos quais 40,4 milhões de euros só para o resultado líquido de 2001 — e de reservas no valor de 21,5 milhões de euros. Assim, os capitais próprios sem provisões regulamentadas ([103]), ainda chamados situação líquida em terminologia contabilística francesa, continuam negativos no valor de – 26,5 milhões de euros em 2002, após – 30,7 milhões de euros em 2001. Um tal nível traduz o desaparecimento de mais de metade do capital social da empresa, mais de um quarto do qual desapareceu durante os 12 últimos meses seguintes à notificação, verificando assim a condição suficiente e não necessária descrita no ponto 5 a) das orientações ([104]) e permitindo provar que a empresa está mesmo em dificuldade.

([97]) Ver o considerando 105 da Decisão 2002/149/CE.
([98]) Decisão 2002/15/CE da Comissão, de 8 de Maio de 2001, relativa ao auxílio estatal executado pela França a favor da empresa Bretagne Angleterre Irlande («BAI» ou «Brittany Ferries») (JO L 12 de 15.1.2002, p. 33).
([99]) Decisão 97/14/CE supracitada.
([100]) Ver o ponto 30 das orientações.
([101]) Decisão supracitada.
([102]) Ver o ponto 4 das orientações: «Não existe qualquer definição comunitária de empresa em dificuldade. A Comissão considera no entanto que uma empresa se encontra em dificuldade para efeitos das presentes orientações, quando é incapaz, com os seus próprios recursos financeiros ou com os recursos que os seus proprietários/accionistas e credores estão dispostos a conceder-lhe, anular prejuízos, que a conduzem, na ausência de uma intervenção externa dos poderes públicos, a um desaparecimento económico quase certo a curto ou médio prazo.»
([103]) As provisões regulamentadas são encargos que entram na contabilidade em conformidade com regras fiscais, como, por exemplo, a amortização derrogatória definida na nota de pé-de-página 109.
([104]) Ver o ponto 5 a) das orientações: «Em especial, uma empresa é de qualquer modo e independentemente da sua dimensão, considerada em dificuldade para efeitos das presentes orientações:
a) Se se tratar de uma sociedade de responsabilidade limitada, quando mais de metade do seu capital subscrito tiver desaparecido e mais de um quarto desse capital tiver sido perdido durante os últimos 12 meses.».

5.4.1.2. Outros índices que demonstram que a SNCM está em dificuldade

(292) Em conformidade com as orientações, «as dificuldades de uma empresa manifestam-se normalmente pelo nível crescente dos prejuízos, a diminuição do volume de negócios, o aumento das existências, a sobrecapacidade, a redução da margem bruta de autofinanciamento, o endividamento crescente, a progressão dos encargos financeiros bem como pelo enfraquecimento ou desaparecimento do valor do activo líquido.» ([105]).

(293) A Comissão constata, a esse respeito, os factos seguintes nas contas da SNCM, incluindo as contas anuais de 2002, muito embora, aquando da sua transmissão à Comissão, ainda não tivessem sido aprovados formalmente pela assembleia geral dos accionistas da SNCM e não possam, por conseguinte, ser considerados como definitivos:

— os prejuízos aumentaram de – 6,2 milhões de euros em 2000 para – 40,4 milhões de euros em 2001. Entre 2001 e 2002, o resultado corrente passou de -5,1 milhões de euros em 2001 para – 5,8 milhões de euros em 2002, tendo os prejuízos líquidos de 2002 podido apenas ser reduzidos graças à venda de certos navios,

— o volume de negócios passageiros decresceu entre 2000 e 2001 de 2,3 milhões de euros, enquanto que o mercado para o tráfego de passageiros entre a Córsega e a França continental progredia em cerca de 17 %,

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

— os encargos financeiros (juros e encargos equiparados) passaram de 7,0 milhões de euros em 2000 para 9,268 milhões de euros,

— os capitais próprios diminuíram em 36 milhões de euros entre 2000 e 2001.

(294) Um número importante de índices — que não são cumulativos — fornecidos nas orientações revelam-se verificados. A Comissão nota igualmente sinais inquietantes da situação financeira da SNCM:

— os fundos próprios da empresa continuam a ser muito fracos dada a dimensão e as necessidades de financiamento da empresa. Após 29,7 milhões de euros no final de 2001, eles seriam de 33,8 milhões de euros no final de 2002. Esta progressão aparente não resulta, de resto, da actividade operacional, continuando o resultado corrente 2002 negativo como evocado *supra*. Está, pelo contrário, ligada aos primeiros resultados do plano de reestruturação e às cessões que ele implica e que geraram mais-valias excepcionais superiores a 5 milhões de euros e ao primeiro ano de retoma da provisão imputada em 2001 ao Liamone. Convém, além disso, precisar que, nestes números de situação líquida, 60 milhões de euros provêm da aplicação da amortização fiscal derrogatória ([106]). Esta parte deu lugar, por conseguinte, no passado, a um benefício fiscal que se irá anular no futuro. Constitui pois uma dívida futura de imposto ([107]) que ascende, sem amortizações reputadas como diferidas, a 20 milhões de euros no final de 2001 e ainda a 16,8 milhões de euros no final de 2002. Tendo em conta estes últimos dados, os fundos próprios líquidos atingiriam apenas cerca de 10 milhões de euros no final de 2001 e 17 milhões de euros no final de 2002. Os fundos próprios de 33,8 milhões de euros no final de 2002 devem ser comparados a um activo imobilizado líquido respectivamente de cerca de 285 milhões de euros no final de 2001 e 283 milhões de euros no final de 2002, o que significa que a quase totalidade do financiamento a longo prazo da empresa é assegurada por dívidas. As dívidas financeiras representam efectivamente, sem locação financeira, 134,5 milhões de euros no final de 2001 e 144,8 milhões de euros no final de 2002. Esta grande fragilidade financeira impede a empresa de encontrar outros recursos no mercado,

— a análise da capacidade de autofinanciamento (29 milhões de euros em 2001 e 24,7 milhões de euros em 2002) revela as mesmas fraquezas: o seu nível mal cobre os compromissos de reembolsos para as dívidas financeiras existentes (27,5 milhões de euros em 2001 e 21,3 milhões de euros em 2002). A capacidade de autofinanciamento não pode, por conseguinte, servir de segurança para um novo emprestador.

([105]) Ver o ponto 6 das orientações.

([106]) A amortização derrogatória representa a diferença entre a amortização linear, diminuída do activo no balanço, e a amortização degressiva autorizada pela lei fiscal. Se a amortização degressiva não for adoptada como amortização contabilística, a diferença entre esta e a amortização linear acumulada é registada no passivo desta conta (amortização derrogatória), tradicionalmente incluído na contabilidade francesa entre os capitais próprios. A amortização total em fim de período permanece a mesma e este sistema não permite, por conseguinte, antecipá-lo e gerar uma redução de imposto nos primeiros anos.

([107]) Apresentada nos anexos das contas anuais de 2001 (p. 24) e das contas provisórias 2002 (nota 2.18).

(295) As autoridades francesas confirmaram, além disso, à Comissão que os bancos recusam doravante emprestar-lhe dinheiro devido à sua dívida, muito embora a SNCM tenha proposto dar como garantia os seus últimos navios livres de hipotecas ou outras servidões similares.

(296) Por outro lado, o contrato actual de delegação de serviço público não altera em nada esta análise. Se bem que este contrato deva certamente permitir à SNCM, conjuntamente com o sucesso do plano de reestruturação, atingir resultados de exploração positivos, a sua falta aguda de fundos próprios, a sua dívida crescente e o custo das medidas operacionais do plano de reestruturação não deixarão de conduzir a companhia, num certo lapso de tempo, à cessação de pagamento.

(297) Em conclusão, a Comissão considera que a SNCM é efectivamente uma empresa em dificuldade, tal como foi definido nas orientações.

5.4.2. *Falta de auxílio à reestruturação nos 10 anos precedentes*

(298) As orientações ([108]) dispõem que uma companhia que já beneficiou no passado de um auxílio à reestruturação não pode normalmente receber um segundo auxílio nos 10 anos seguintes ao fim do período de reestruturação. No inventário de auxílios de que já beneficiou a SNCM, não consta nenhum auxílio à reestruturação ([109]). Trata-se, com efeito, da primeira reestruturação da SNCM desde a sua criação em 1976.

5.4.3. *Retorno à viabilidade*

(299) O plano de reestruturação, cuja duração deve ser tão limitada quanto possível, deve permitir restabelecer, num período razoável, a viabilidade a longo prazo da empresa, com base em hipóteses realistas no que respeita às condições futuras de exploração. O plano de reestruturação deve propor uma transformação da empresa de forma que esta última possa cobrir, uma vez concluída a reestruturação, todos os seus custos, incluindo as amortizações e os encargos financeiros. A rentabilidade esperada dos capitais próprios da empresa reestruturada deverá ser suficiente para lhe permitir enfrentar a concorrência, contando apenas com as suas próprias forças.

(300) Do mesmo modo, o efeito das medidas e o sucesso do plano não são tributários da evolução do mercado, com excepção da progressão no Magrebe que corresponde sobretudo a um retorno a uma posição que a SNCM deteve até meados dos anos 90.

(301) Uma reestruturação deve implicar o abandono das actividades que, mesmo após a reestruturação, continuariam a ser estruturalmente deficitárias. No que respeita ao serviço entre a Córsega e o continente italiano, a SNCM tirou as lições dos seus malogros do passado: decidiu fechar a sua filial italiana, Corsica Marittima, que foi deficitária desde a sua criação em 1990 até 1997.

(302) O retorno à rentabilidade do serviço entre Marselha e a Córsega está previsto para curto prazo e o Magrebe já é uma actividade lucrativa. Só a actividade a partir de Nice é que continua mais incerta, mas o seu peso está a diminuir e a depreciação antecipada do Liamone em 2001 facilitará o retorno a resultados positivos nesta linha. A Comissão aceita, além disso, o argumento segundo o qual uma presença, mesmo reduzida, a partir de Nice continua a ser necessária para o posicionamento da companhia no conjunto do mercado. A reorganização no Magrebe contribuirá para diminuir a dependência da companhia no que respeita ao serviço histórico e deveria igualmente contribuir para o retorno à viabilidade, tendo em conta as margens mais fortes nos serviços do Magrebe.

(303) No que toca à viabilidade a longo prazo, ou seja, para além do prazo do actual contrato de delegação de serviço público, a Comissão considera que a implementação do plano deve permitir à empresa enfrentar a concorrência de maneira eficaz aquando da renovação dos contratos. Nota, por último, que, mesmo com um cenário de perda parcial, ou seja, um *car-ferry*, este contrato deveria permitir à companhia manter resultados positivos. Se a perda deste contrato viesse a provocar uma baixa de 40 % ou mais das receitas da companhia no seu mercado histórico, como igualmente encarado num outro cenário, a Comissão considera que se estaria então perante um caso especial que poucos planos de reestruturação, com ou sem apoio público, seriam capazes de remediar, e que é prematuro prever isso na presente fase.

(304) A Comissão deve também determinar o calendário do período de reestruturação, calendário que determina

([108]) Ver o ponto 48 das orientações.
([109]) Ver a secção 2.5.

diversas obrigações para o beneficiário do auxílio. Embora o plano de reestruturação preveja acções escalonadas essencialmente pelos anos 2002 e 2003, a SNCM só reencontrará um nível de fundos próprios «suficiente» em 2005-2006. A Comissão fixa assim o fim do período de reestruturação em 31 de Dezembro e 2006.

5.4.4. *Carácter realista das hipóteses*

(305) As orientações exigem que o plano de reestruturação se baseie em «hipóteses realistas no que diz respeito às condições futuras de exploração» ([110]).

(306) A Comissão considera o estudo de mercado como sério e estima que o mesmo constitui uma boa base para estabelecer os cenários de evolução da empresa.

(307) A melhoria da viabilidade deve resultar principalmente de medidas internas previstas pelo plano de reestruturação. Não poderia ser baseada em factores externos, como variações de preços ou da procura, que a empresa só pode influenciar se as hipóteses avançadas sobre a evolução do mercado forem largamente aceites. A melhoria da empresa também se não deve desenvolver apenas no serviço do Magrebe. Deve sobretudo passar por um melhor controlo dos seus custos de produção e uma melhor produtividade.

(308) O plano de reestruturação deve normalmente ter em conta, nomeadamente, a situação e a evolução previsível da oferta e da procura no mercado dos produtos em causa, com cenários que traduzam hipóteses optimistas, pessimistas e intermédias, bem como os pontos fortes e fracos específicos da empresa.

(309) O plano de reestruturação permite à empresa uma transição para uma nova estrutura que lhe dê perspectivas de viabilidade a longo prazo e a possibilidade de funcionar com os seus fundos próprios.

(310) O plano de reestruturação deve propor uma transformação da empresa de forma que esta última possa cobrir, uma vez concluída a reestruturação, todos os seus custos, incluindo as amortizações e os encargos financeiros. A rentabilidade esperada dos capitais próprios da empresa reestruturada deverá ser suficiente para lhe permitir enfrentar a concorrência contando apenas com as suas próprias forças, inclusive na hipótese de a SNCM já não ser adjudicatária após 2007 do contrato de delegação de serviço público entre a Córsega e Marselha.

([110]) Ver o ponto 32 das orientações.

5.4.5. *Prevenção de distorções indevidas da concorrência*

(311) Devem ser tomadas medidas para atenuar, tanto quanto possível, as consequências desfavoráveis do auxílio para os concorrentes. De outro modo, o auxílio deve ser considerado contrário ao interesse comum e por conseguinte incompatível com o mercado comum ([111]).

(312) Em conformidade com as orientações, esta condição deve traduzir-se, no caso vertente, numa limitação da presença que a empresa pode assumir no seu mercado histórico, nomeadamente o serviço da Córsega, que é igualmente aquele onde enfrenta uma concorrência de companhias estabelecidas na Comunidade, que não é o caso no serviço do Magrebe.

(313) A Comissão é de parecer que o mercado dos serviços marítimos para a Córsega não possui um excedente de

([111]) Ver o ponto 39 das orientações: «As contrapartidas poderão assumir formas diferentes, consoante a empresa opere ou não num mercado com excesso de capacidade. Na sua apreciação da natureza do excesso de capacidade ou não do mercado, a Comissão pode tomar em consideração todos os elementos úteis de que tenha conhecimento:

i) no caso de existir uma sobrecapacidade estrutural à escala da Comunidade Europeia ou do Espaço Económico Europeu, num mercado em que o beneficiário do auxílio desenvolve actividades, o plano de reestruturação deve então contribuir, para o seu saneamento, em função do auxílio recebido e do seu efeito sobre o mercado em causa, através de uma redução irreversível das capacidades de produção. Uma redução de capacidade é irreversível quando os activos em causa são tornados definitivamente incapazes de produzir ao nível anterior ou definitivamente adaptados tendo em vista uma outra utilização. Relativamente a este aspecto, a venda de capacidades de produção a concorrentes não constitui uma medida suficiente, salvo se as instalações se destinarem a ser utilizadas num mercado geográfico em que a sua exploração permanente não venha a ter consequências importantes sobre a situação da concorrência na Comunidade. As exigências de redução de capacidades devem contribuir para a diminuição da presença da empresa objecto de auxílio no seu ou seus mercados,

ii) no caso de, por outro lado, não se verificarem na Comunidade Europeia ou no Espaço Económico Europeu sobrecapacidades estruturais num mercado em que se encontra presente o beneficiário do auxílio, a Comissão examinará contudo a possibilidade de exigir contrapartidas. No caso de estas incluírem uma redução da capacidade da empresa em causa, esta redução poderá assumir a forma de cessão de activos ou de filiais. A Comissão deverá examinar as contrapartidas propostas pelo Estado-Membro independentemente da sua forma, e determinar se a dimensão destas últimas é suficiente para atenuar os efeitos potenciais de distorção da concorrência. No exame das contrapartidas necessárias, a Comissão terá em conta a situação do mercado e nomeadamente o seu nível de crescimento e o grau de cobertura da procura.».

capacidade, tendo em conta a forte sazonalidade e o crescimento importante do tráfego ([112]). A Comissão nota igualmente que a taxa de ocupação média dos navios do principal concorrente da SNCM é mais fraca que a da companhia pública. Não tendo o mercado um excesso de capacidade na acepção das orientações, não é conveniente contribuir para o seu saneamento. A venda de navios — mais que a sua destruição — representa, por conseguinte, uma redução de capacidade admissível face às orientações.

(314) A limitação ou a redução forçada da presença nos mercados em causa em que a empresa opera representa, com efeito, uma contrapartida para os concorrentes, contrapartida cuja amplitude deve estar em relação com os efeitos de distorção que causará ou será susceptível de causar ao auxílio à reestruturação.

(315) O plano de reestruturação contribui significativamente para a redução da presença da empresa no seu mercado, em proveito directo dos seus concorrentes, pelos seguintes elementos:

— o encerramento da filial Corsica Marittima (82 000 passageiros em 2000), responsável pelas ligações entre a Itália e a Córsega, e, por conseguinte, a retirada do grupo SNCM do mercado dos serviços entre a Itália e a Córsega,

— a quase retirada das ligações entre Toulon e a Córsega, mercado que representava em 2002 não menos de 460 000 passageiros,

— a limitação do número total de lugares oferecidos e do número de viagens de ida e volta cada ano a contar de 2003, nomeadamente no serviço entre Nice e a Córsega ([113]),

— a venda de quatro navios ([114]).

(316) No conjunto do Golfo de Génova e de 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 dois, em proveito imediato dos seus concorrentes, apesar de serem estes serviços que conhecem os mais fortes crescimentos ([115]).

([112]) Ver o quadro 1.
([113]) Ver o quadro 2.
([114]) Ver a secção 2.3.2.
([115]) Ver os quadros 1 e 2.

(317) No entanto, a Comissão considera que estas medidas, se bem que de amplitude importante, devem ser acompanhadas por condições que visam limitar eventuais distorções de concorrência. Nomeadamente, convém evitar que a empresa consagre excedentes de liquidez a actividades agressivas susceptíveis de provocar distorções no mercado ([116]). Também importa estipular que, durante o período de reestruturação, a SNCM não poderá financiar novos investimentos, para além dos custos de reorganização da actividade para o Magrebe integrados no plano de reestruturação. Esta condição, exposta mais adiante, da ausência de investimentos em novos navios, inclusive em substituição dos navios existentes, evitará ou pelo menos reduzirá ao máximo os efeitos negativos eventuais do auxílio para os concorrentes principais.

5.4.6. *Auxílio limitado ao mínimo*

(318) 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, no entanto, oberar as suas possibilidades de retorno à viabilidade.

(319) No caso vertente, a Comissão nota antes de mais, à luz do ponto 40 das orientações, que vendas significativas de activos essencialmente navais, no valor de 40 milhões de euros de preço de venda e 21 milhões de euros de produto líquido das dívidas financeiras associadas, são incluídas no plano de reestruturação. Cessões suplementares são impostas igualmente pela Comissão na secção 5.5.2 quanto a activos, detidos sob a forma de participações, julgados não estratégico pela Comissão para a actividade da companhia. No entanto, estas vendas não são suficientes para fazer retornar à viabilidade a SNCM cuja situação financeira continua a ser marcada por passivos significativos na sequência desta operação.

(320) A Comissão havia indicado na sua decisão de 19 de Agosto de 2002 que não tinha ficado convencida da pertinência do método de cálculo apresentado pelas autoridades francesas para determinar o montante da ajuda. Apesar das explicações complementares fornecidas pela França, a Comissão fez a sua própria avaliação.

([116]) Ver, a esse respeito, a secção 5.4.1.

5.4.6.1. Análise dos métodos de cálculo propostos pela França

(321) Sobre a abordagem adoptada pelas autoridades francesas ([117]), nomeadamente a baseada no rácio fundos próprios/dívida, a Comissão considera que:

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

— a taxa de 79 % resultante deste painel de empresas para o rácio fundos próprios/dívidas financeiras não é, além disso, de forma alguma um indicador fiável da boa saúde de uma empresa,

— as autoridades francesas não explicaram o que abrange exactamente o montante das dívidas financeiras destas cinco companhias e não puderam, por conseguinte, garantir que estes dados são homogéneos com o montante de dívida da SNCM, tal como incluído no plano de reestruturação,

— as autoridades francesas não demonstraram que a taxa de 79 % resultante deste painel de empresas para o rácio fundos próprios/dívidas financeiras é efectivamente respeitado para o período 2002-2007 na maqueta financeira incluída no plano de reestruturação.

(322) No que respeita às outras abordagens propostas pela França para demonstrar que o número de 76 milhões de euros não é demasiado elevado, a Comissão critica a pertinência do método utilizado.

(323) O primeiro método alternativo ([118]), baseado nos capitais próprios necessários para assegurar o financiamento da frota existente, parece inadequado na medida em que as autoridades francesas incluíram neste cálculo o valor de compra da frota e não o seu valor venal em 2002. Com efeito, se tivesse de ser constituída uma nova sociedade com a mesma frota que a da SNCM tal como existe hoje, ela deveria encontrar capitais próprios proporcionais ao valor de compra do conjunto dos navios e não ao seu valor de construção. Além disso, uma tal abordagem não teve em conta os outros activos importantes como o sistema informático de reserva ou os edifícios da sede.

([117]) Ver a secção 2.3.8.1.

([118]) Ver a secção 2.3.8.2.

(324) O segundo método alternativo ([119]), baseado nas despesas da SNCM, parece mais adequado à Comissão. A Comissão deseja, no entanto, reexaminar o número de 41,7 milhões de euros relativos aos prejuízos anteriores, nomeadamente para ter em conta o resultado 2002 e os prejuízos ligados unicamente ao serviço da Córsega antes de 1999. A abordagem da Comissão é exposta na secção 5.3.6.2.

5.4.6.2. Abordagem adoptada pela Comissão

(325) A Comissão é de parecer que o auxílio à reestruturação deve ter por finalidade primeira não aumentar os fundos próprios da empresa (simples reestruturação financeira) mas ajudar a empresa a passar da sua situação de monopólio sob o regime da convenção de 1976 para uma situação concorrencial. É por isso que a Comissão tem reticências em dimensionar o auxílio com base no método adoptado pelas autoridades francesas, tendo em conta a dificuldade de definir o nível adequado dos fundos próprios para a SNCM. Com efeito, a Comissão nota que, acrescentando ou retirando certas empresas no painel escolhido pelas autoridades francesas, o rácio médio fundos próprios/dívida pode variar significativamente.

(326) A Comissão considera que o auxílio à reestruturação pode cobrir, por um lado, os custos das diferentes acções previstas no plano de reestruturação (reestruturação operacional) e, por outro, os défices suportados pela empresa para a execução das suas convenções de serviço público até ao fim de 2001 (reestruturação financeira). Primeiramente, a Comissão considera legítimo que uma parte do auxílio possa financiar o custo das medidas operacionais requeridas pela mudança do contexto jurídico e concorrencial da companhia. Em segundo lugar, uma vez que estas acções sozinhas não permitem à empresa melhorar de imediato o seu nível de endividamento, a Comissão considera igualmente legítimo que a outra parte do auxílio possa servir para reembolsar as dívidas resultantes da subcompensação de que a SNCM sofreu sob o regime das convenções de 1991 e 1996. Assim, a Comissão deseja:

— autorizar a financiar por fundos públicos unicamente os custos inerentes às medidas operacionais do plano de reestruturação,

— traçar uma linha definitivo sobre as consequências da inadequação das compensações financeiras em

([119]) Ver a secção 2.3.8.1.

aplicação das referidas convenções face às despesas de exploração e aos encargos em terra constatados para este período nas linhas objecto de obrigações de serviço público.

(327) Como já foi constatado, a subcompensação financeira para serviço público no período 1991-2001 ascende a 53,48 milhões de euros.

(328) Para as despesas ligadas às medidas operacionais de reestruturação, a Comissão retém o número de 46,0 milhões de euros ([120]). A Comissão nota já que a empresa deveria gerar 21 milhões de euros de produto líquido de cessões ([121]) na sequência da execução das cessões previstas no plano de reestruturação. Tendo em conta o exposto *supra*, a Comissão chega, por conseguinte, à conclusão de que uma soma de 76 milhões de euros é totalmente justificada para permitir à empresa encontrar a curto prazo a via da viabilidade. A SNCM já não pode doravante contrair um empréstimo bancário, mesmo propondo como garantia hipotecária os seus últimos navios livres de hipotecas ou outras servidões ([122]). A Comissão considera, para concluir, que a empresa não é capaz de encontrar outros recursos próprios para financiar a sua reestruturação. O resto das necessidades de aproximadamente 76 milhões de euros, de acordo com este cálculo, deverá por conseguinte provir do auxílio à reestruturação e do produto das eventuais cessões de participações não estratégicas.

(329) A Comissão considera, por isso, que o montante da recapitalização de 76 milhões de euros notificado pelas autoridades francesas parece *in fine* coerente com a abordagem por ela adoptada, sob reserva, como será evocado mais adiante ([123]), da tomada em conta do produto das eventuais cessões de participações não estratégicas que viriam em complemento das cessões previstas no plano de reestruturação.

(330) A Comissão considera, finalmente, que o auxílio proposto não excede o que é necessário para retornar à viabilidade. Efectivamente, com base na situação financeira apresentada no final de 2002, e exposta *supra*, uma injecção de capital de 76 milhões de euros faria passar a situação líquida da empresa, permanecendo tudo o resto igual, de aproximadamente – 26,5 milhões de euros para cerca de + 49,5 milhões de euros. Da mesma maneira, as dívidas financeiras passariam para 144,8 milhões de euros (situação no final de 2002) – 76 milhões de euros (contributo em capital) + 31,2 milhões de euros (despesas a desencaixar para as medidas operacionais de reestruturação, excluindo a depreciação excepcional do Liamone), ou seja, cerca de 100 milhões de euros. Continuariam a ser, por conseguinte, iguais ao dobro da situação líquida, o que leva a Comissão a considerar que está afastado o risco de excedentes de liquidez na acepção das orientações. De resto, se existir esse risco, as condições enunciadas na presente decisão visam evitar qualquer distorção de concorrência. Mesmo tendo em conta as provisões regulamentadas de 60 milhões de euros discutidas mais acima, que a Comissão considerou tratar-se apenas parcialmente de fundos próprios, os capitais próprios de cerca de 110 milhões de euros continuariam a ser contrabalançados por dívidas quase equivalentes. A presença de activos líquidos imobilizados a financiar de 283 milhões de euros no final de 2002 justifica plenamente, no entender da Comissão, este nível de capitais próprios. Uma diminuição do auxílio, inclusive graças a novos empréstimos hipotecários subscritos pela SNCM, geraria um aumento automático da dívida e correria o risco, ao romper este equilíbrio adequado de acordo com a análise da Comissão, de não permitir a reestruturação financeira da companhia.

5.5. **Necessidade de condições impostas pela Comissão**

(331) Em conformidade com as orientações ([124]), a Comissão pode impor as condições e obrigações que considerar necessárias para que a concorrência não seja falseada numa medida contrária ao interesse comum.

(332) No caso vertente, a Comissão decide impor uma série de condições com o duplo objectivo de limitar as capacidades da empresa e impedir a adopção de uma política tarifária agressiva que seria prejudicial para os seus concorrentes no serviço da Córsega.

([120]) Ver a secção 2.3.8.1. As autoridades francesas anunciaram 46,2 milhões de euros, tendo em conta, para além dos custos das medidas operacionais de reestruturação (31,2 milhões de euros), uma depreciação previsional do Liamone de 15 milhões de euros. Com efeito, esta limitou-se a 14,8 milhões de euros nas contas 2001, o que conduz ao número indicado de 46,0 milhões de euros. Ver igualmente a secção 2.4.1.4.

([121]) Ver a secção 2.3.2.

([122]) Ver a secção 5.3.1.2 da presente decisão.

([123]) Ver a secção 5.4.2.4.

([124]) Ver o ponto 42 das orientações que permitem, nomeadamente, obrigar o Estado-Membro em causa: «i) a tomar ele próprio medidas (por exemplo, a obrigação de abrir certos mercados a outros operadores comunitários) ii) a impor determinadas medidas ao beneficiário (por exemplo, não agir como líder de preços) em certos mercados, iii) a não conceder ao beneficiário auxílios no âmbito de outros objectivos durante o período de reestruturação.».

5.5.1. *Redução de capacidade*

(333) A redução da frota ([125]) prevista pelo plano de reestruturação deve, no entanto, ser equilibrada em relação à política de compra de navios que a SNCM efectuou nos anos precedentes. A esse respeito, a SNCM fez entrar dois navios novos na sua frota em 2002-2003, um *car-ferry* e um navio misto de passageiros e carga de média capacidade.

(334) Além disso, o aumento dos fundos próprios da empresa na sequência da recapitalização poderia ter por efeito oferecer uma margem de manobra à sua direcção para comprar, se for caso disso, novos navios e/ou para adquirir novas participações, em contradição com o objectivo propriamente dito da reestruturação de se concentrar nos esforços internos de mutação da empresa.

(335) É por isso que a Comissão deve impor condições suplementares para garantir o respeito da condição relativa à redução de capacidade.

(336) A Comissão deve garantir que a frota do grupo SNCM não exceda o número actual de navios na sequência da cessão dos quatro navios. Além disso, a Comissão deve proibir à companhia proceder, durante um certo período, à renovação dos seus navios, excepto em razão de acontecimentos independentes da vontade da companhia, por decisão da Comissão.

(337) Do mesmo modo, a Comissão considera necessário limitar, em conformidade com o plano de reestruturação notificado pelas autoridades francesas, o número anual de viagens de ida e volta nas diferentes ligações marítimas com destino à Córsega.

(338) A Comissão considera que não é oportuno impor condições mais drásticas no que se refere às reduções de capacidade, tendo em conta, primeiramente, as obrigações que incumbem à empresa em virtude do seu contrato de delegação de serviço público, em segundo lugar, as perspectivas de crescimento do tráfego para a Córsega e a África do Norte e, por último, o risco de conduzir a uma situação de monopólio em proveito do seu concorrente directo nas linhas entre a França continental e a Córsega. Com efeito, convém recordar, a esse respeito, que as orientações permitem «uma flexibilização da necessidade de contrapartidas, se esta redução ou limitação ameaçar conduzir a uma deterioração manifesta da estrutura do mercado, tendo por exemplo por efeito indirecto criar um monopólio ou uma situação de oligopólio estreito.» ([126]).

([125]) Ver a secção 2.3.2.

(339) Tendo em conta a duração previsível do plano de reestruturação ([127]), a Comissão considera razoável fixar a data limite dos constrangimentos enunciados *supra* em 31 de Dezembro de 2006, data que corresponderá ao retorno esperado a resultados líquidos «normais» para uma companhia marítima da dimensão da SNCM e a um nível razoável de fundos próprios. Um eventual retorno mais precoce à rentabilidade não terá, no entanto, por efeito avançar no tempo o fim do período durante o qual os referidos constrangimentos deverão ser mantidos.

5.5.2. *Contribuição da empresa para os esforços de reestruturação*

(340) Em conformidade com as orientações, a empresa em dificuldade deve «contribuir de forma significativa para o plano de reestruturação através dos seus fundos próprios, incluindo através da venda de activos, quando estes não são indispensáveis para a sobrevivência da empresa, ou através de um financiamento externo obtido em condições de mercado» ([128]).

(341) A Comissão nota os esforços da SNCM em termos de cessão de activos (40 milhões de euros em preço de venda e 21 milhões de euros em produto líquido de cessão). No entanto, observa que a SNCM dispõe de uma carteira importante de participações em diferentes empresas que, ou não estão em relação directa com o objecto social da companhia, ou não participam intrinsecamente nos serviços que a companhia marítima assegura. Ora nenhuma destas participações foi incluída no programa de cessão de activos do plano de reestruturação. A Comissão considera que todas as participações não estratégicas devem ser cedidas pela empresa no âmbito de um procedimento aberto e transparente e que o plano de reestruturação proposto pela França deveria ter previsto essas cessões. Além disso, a Comissão considera que o produto dessas cessões deve reduzir na mesma medida as necessidades de auxílio, a fim de respeitar a necessidade de limitar ao mínimo o auxílio.

([126]) Ver o ponto 38 das orientações.
([127]) Ver o ponto 304.
([128]) Ver o ponto 40 das orientações.

5.5.2.1. Determinação das participações não estratégicas

(342) A Comissão decide obrigar a empresa, em contrapartida da aprovação condicional da recapitalização, a ceder todas as participações nas seguintes filiais:

— Amadeus France, empresa que desenvolve e comercializa um sistema informatizado de reservas, detida em 13 % pela SNCM ([129]),

— a Compagnie Corse Méditerranée, companhia aérea, de que a SNCM detém 7 % ([130]),

— a sociedade civil imobiliária Schuman, detida em 50 % pela CGTH,

— a Someca,

— a SMIP; na falta disso, a SNCM poderá vender o único activo da SMIP, o Southern Trader ([131]), e encerrar a filial.

(343) Relativamente ao conjunto destas participações, a Comissão nota que as autoridades francesas nunca afirmaram, durante o procedimento, que as mesmas revestiam uma importância estratégica para a continuação das actividades da SNCM.

(344) A Compagnie Corse Méditerranée (CCM), conhecida sob a denominação comercial CCM Airlines é uma companhia aérea activa no serviço aéreo da Córsega. Trata-se de uma sociedade anónima de economia mista, dotada de um capital de 10 335 520 euros. Os seus accionistas de referência são: a colectividade territorial da Córsega (60,37 %), Air France (11,95 %), o Crédit Agricole (7,55 %), a Caisse des Dépôts et Consignations (4,75 %), a SNCM (6,78 %), TAT EA (2,52 %), TAT SA (1,68 %), a Caisse de Développement de la Corse du Sud (1,21 %), a Chambre de Commerce de Haute-Corse (0,84 %). O seu Conselho de administração é composto por 11 membros: a Assemblée de Corse (sete membros), Air France (um membro), o Crédit Agricole (um membro), a Caisse des Dépôts et Consignations (um membro) e a SNCM (um membro). A Comissão é de parecer que uma companhia marítima como a SNCM não tem vocação para ter participações em companhias aéreas e que a participação da SNCM na CCM não é estratégica. Deverá, por conseguinte, ser cedida a título das contrapartidas.

(345) A SCI Schuman reagrupa diferentes activos imobiliários. A Comissão considera que a participação nesta sociedade não é estratégica para as actividades da SNCM e deverá, por conseguinte, ser vendida.

(346) A sociedade Someca é especializada no transporte de cimento para a Córsega através de um navio graneleiro. O transporte a granel oferece pouca sinergia com o frete ro-ro e os fracos volumes de tráfego de cimento para a Córsega não justificam conservar uma participação numa filial tão especializada. A Comissão considera que esta participação não é estratégica para a SNCM e que deverá, por conseguinte, ser vendida.

(347) A SMIP tem por uma única actividade o *leasing* do navio Southern Trader. Esta actividade de *leasing* de navios está extremamente afastada do núcleo de actividade da SNCM. Não apresenta, portanto, nenhum carácter estratégico para o grupo. A SNCM deverá, por isso, ou ceder esta filial, ou vender o seu único activo, o Southern Trader, e encerrar esta filial.

5.5.2.2. O caso específico da CMN

(348) O caso da CMN é mais complexo. Por um lado, a SNCM e as autoridades francesas mantêm que a participação da SNCM na CMN é capital e, portanto, estratégica para assegurar o contrato de delegação de serviço público. Por outro lado, Corsica Ferries e Stef-TFE são de parecer que esta participação não é estratégica para a SNCM.

(349) Em primeiro lugar, ainda que a SNCM e a CMN sejam simultaneamente concorrentes e parceiros, as duas empresas participam na execução do contrato de serviço público.

(350) Por outro lado, a Comissão nota que as duas empresas desenvolveram sinergias no serviço da Córsega que vão além do previsto no contrato de delegação de serviço público:

— um sistema informático comum de reserva não só para a Córsega, mas igualmente nas linhas Marselha-Sardenha,

([129]) De acordo com o relatório anual 2001 do grupo SNCM.
([130]) Idem.
([131]) Este navio é objecto de uma promessa de venda de acordo com as últimas informações fornecidas pelas autoridades francesas.

— um sistema comum de controlo dos passageiros no embarque,

— a coordenação dos horários,

— o acesso da CMN à rede de agências da SNCM na Europa.

(351) A Comissão nota que a cooperação entre as duas companhias é antiga, remontando a 1954. A Comissão observa igualmente que a frota da CMN é fortemente complementar da SNCM para responder às necessidades do serviço da Córsega. A Comissão nota, além disso, que o pacto de accionistas que vincula as duas companhias prevê uma cooperação entre as duas companhias.

(352) A Comissão conclui, do exposto *supra*, que as participações da SNCM na CMN revestem para a SNCM uma importância capital em relação ao seu desenvolvimento a longo prazo.

(353) Tendo em conta o que precede, a Comissão não julga oportuno exigir na presente decisão que a SNCM ceda as suas participações na CMN.

(354) O que vale igualmente para a sociedade COFREMAR, filial comum entre a SNCM e a CMN, que produz as estatísticas do tráfego de frete para a Córsega.

5.5.2.3. As outras participações estratégicas

(355) A empresa Sud-Cargos oferece sinergias importantes e uma complementaridade real com a SNCM para o serviço do Magrebe. Sud-Cargos é um parceiro incontornável se a SNCM desejar desenvolver o tráfego ro-ro para o Magrebe. Sud-Cargos oferece, além disso, um conhecimento muito específico do mercado do serviço da África do Norte. As duas empresas podem tirar proveito da colocação em comum de certas estruturas em terra em Marselha e no Magrebe para realizar economias de escala. Além disso, a estrutura comercial da SNCM fornece a Sud-Cargos uma parte não negligenciável do volume de negócios desta última.

(356) As outras filiais da SNCM concorrem estreitamente para a actividade da companhia marítima e não podem igualmente ser desmembradas do grupo SNCM. A Comissão considera que a sua cessão não pode ser encarada sem pôr em perigo a viabilidade a curto prazo da companhia, tendo em conta as funções essenciais que assumem no grupo.

5.5.2.4. Consideração do produto esperado das cessões exigidas

(357) A Comissão deseja, se for caso disso, reduzir o montante do auxílio, a fim de ter em conta o produto das cessões das participações não estratégicas. Não dispõe, porém, de elementos que lhe permitem determinar o montante que será obtido das cessões exigidas, ainda que uma estimativa muito grosseira permita pensar que o produto das cessões será de aproximadamente 10 milhões de euros, fora as cessões já previstas no âmbito do plano de reestruturação. É por isso que a Comissão considera necessário que uma parte do auxílio correspondente a 10 milhões de euros seja congelada até se conhecer este montante, e não possa ser concedida de imediato.

(358) Se se revelar que as cessões permitiram à empresa encaixar mais de 10 milhões de euros, a segunda fracção não poderá então ser concedida à SNCM. A Comissão afastou a opção de reduzir ainda mais o montante da primeira fracção do auxílio aprovado, a fim de incitar a SNCM a vender essas participações ao melhor preço. Se, em contrapartida, as cessões exigidas diferentes das já previstas no plano de reestruturação derem origem a uma soma inferior a 10 milhões de euros, o saldo remanescente será pago, tendo em conta o produto dessas cessões. O segundo pagamento, se for o caso, apenas poderá ser autorizado pela Comissão se, além disso, foram respeitadas todas as condições da presente decisão.

5.5.3. *Prevenção de comportamento de* price-leadership

(359) A Comissão considera que as informações fornecidas pelas autoridades francesas permitem afastar as alegações segundo as quais a SNCM teria adoptado até então um comportamento de *price leader* ([132]) no serviço da Córsega.

(360) No entanto, a Comissão julga crucial verificar ao longo de todo o período de reestruturação se a SNCM não vai

([132]) Ver, a esse respeito, as secções 2.3.7 e 4.1.1.

adoptar uma política tarifária agressiva. É por isso que a Comissão decide condicionar o auxílio à reestruturação à ausência de ofertas tarifárias por parte da SNCM inferiores às dos seus concorrentes no serviço da Córsega.

(361) A fim de evitar situações em que os concorrentes aumentariam anormalmente o preço das suas travessias, a Comissão acompanha esta regra de uma cláusula de salvaguarda para a situação em que todos os concorrentes apresentariam, para serviços equivalentes e para datas idênticas, preços superiores aos que a SNCM oferecia num ano de referência antes da chegada da concorrência a este mercado. Com efeito, no caso de aumento abusivo das tarifas por parte dos concorrentes da SNCM, conviria permitir à SNCM apresentar os preços mais baixos para permitir um retorno a níveis de preços aceitáveis. Para esse efeito, a Comissão escolhe 1996 como ano de referência, tendo em conta o facto de ter sido nesse ano que a SNCM conheceu pela primeira vez uma concorrência nas suas linhas entre os portos da França continental e a Córsega e que, desde então, os preços baixaram. Seria, por conseguinte, anormal que os preços do mercado pudessem exceder no futuro as tarifas em vigor em 1996. Os preços de referência deverão certamente ser revistos em função da inflação constatada em França.

(362) A condição prevista no ponto 361 verificar-se-á 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 Comissão examinará qualquer incumprimento constatado quanto à presente condição.

5.5.4. *Limitação das viagens de ida e volta no serviço da Córsega*

(363) A Comissão considera importante que as contrapartidas oferecidas aos concorrentes da SNCM possam ser respeitadas ao longo de todo o período de reestruturação. É por isso que decide condicionar o auxílio estreitamente ao respeito dos compromissos assumidos pelas autoridades francesas no plano de reestruturação no que toca ao número anual de viagens de ida e volta nas diferentes ligações marítimas com a Córsega.

(364) Os números anuais de viagens de ida e volta de navios nas diferentes ligações marítimas com a Córsega serão limitados até 31 de Dezembro de 2006 aos limiares previstos no quadro 3, 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.

5.5.5. *Execução integral do plano de reestruturação e cumprimento das condições impostas*

(365) A SNCM deve implementar integralmente o plano de reestruturação aceite pela Comissão e executar todas as obrigações previstas na presente decisão. A Comissão considera o incumprimento do plano ou da totalidade ou parte das obrigações previstas na presente decisão como um abuso do auxílio que conduzirá automaticamente ao início do procedimento formal de investigação e, finalmente, ao risco de a Comissão reclamar na sua decisão final o reembolso do auxílio.

5.5.6. *Acompanhamento e relatório anual*

(366) A Comissão deve estar em condições de assegurar o bom andamento do plano de reestruturação através de relatórios periódicos e pormenorizados, que lhe serão comunicados pela França.

(367) No que diz respeito aos auxílios a favor de grandes empresas, as orientações prevêem ([133]) que «o primeiro destes relatórios deverá normalmente ser apresentado à Comissão o mais tardar seis meses após a data de autorização do auxílio. Os relatórios deverão ser seguidamente enviados à Comissão, no mínimo numa base anual, num determinado momento, enquanto os objectivos do plano de reestruturação não forem considerados atingidos. Incluirão todas as informações de que a Comissão necessite para lhe permitir controlar a execução do plano de reestruturação, o calendário dos pagamentos à empresa e a situação financeira desta, bem como o cumprimento das condições e obrigações estabelecidas na decisão de autorização.».

6. **CONCLUSÕES**

(368) Em conclusão, a Comissão considera que o auxílio à reestruturação sob a forma de uma recapitalização é compatível com o mercado comum, sob reserva do respeito das condições estabelecidas na presente decisão.

(369) A Comissão convida a França:

— a comunicar à Comissão, o mais depressa possível e o mais tardar nos 15 dias úteis a contar da data de

([133]) Ver o ponto 46 das orientações.

recepção da presente decisão, os elementos que considera deverem ser cobertos pela obrigação do segredo profissional em virtude do artigo 25.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999,

— a informar o beneficiário do auxílio da presente decisão o mais rapidamente possível, ocultando, se for caso disso, alguns dos elementos que tiver julgado cobertos pelo segredo profissional e cuja comunicação ao beneficiário do auxílio poderia prejudicar algumas das partes interessadas, e a indicar-lhe, na versão transmitida, se for caso disso, os outros elementos que tiver julgado cobertos pelo segredo profissional e que não ocultou.

(370) A Comissão recorda à França os seguintes elementos:

— o período de reestruturação termina para a SNCM em 31 de Dezembro de 2006,

— em virtude das orientações ([134]), qualquer auxílio individual destinado a favorecer o investimento material que é projectado, durante o período de reestruturação, em favor da SNCM ou de uma das suas filiais no âmbito de um regime de auxílios aprovado pela Comissão deverá ser notificado individualmente à Comissão,

— em virtude das orientações, um segundo auxílio à reestruturação não poderá normalmente, salvo circunstâncias excepcionais, imprevisíveis e não imputáveis à empresa, ser encarado durante os 10 anos seguintes ao termo do período de reestruturação, ou seja, no caso vertente, 31 de Dezembro de 2006,

— todo e qualquer novo projecto de recapitalização da SNCM deverá ser notificado à Comissão antes do fim do período de reestruturação, ainda que as autoridades francesas considerem que este novo projecto verifica o princípio do investidor privado em economia de mercado,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

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 e 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 a assinar contratos de construção, de encomendas ou de fretamento para novos navios novos ou renovados.

A SNCM só pode, a contar da notificação da presente decisão e até de 31 de Dezembro de 2006, operar os 11 navios que a empresa SNCM 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 uma 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 sociedade civil imobiliária Schuman,

— a Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations,

— a Someca.

Em vez 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.

([134]) Ver os pontos 88 e 89 das orientações.

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 nas condições previstas pela presente decisão, e nomeadamente na 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 já não é aplicável a partir do momento em que os preços dos referidos concorrentes se tornam 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 compromisso 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, 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 de euros 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 de euros restantes e o produto das cessões exigidas no artigo 3.º, de acordo com as modalidades visadas ao mencionado artigo.

Uma tal decisão só poderá ser tomada se as acções exigidas no artigo 3.º foram executadas, se o produto das cessões não exceder 10 milhões de euros e desde que as condições estipuladas nos artigos 2.º, 4.º e 5.º foram respeitadas, sem prejuízo do direito de a Comissão dar início, se for caso disso, ao procedimento formal de investigação por incumprimento do 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.

Feito em Bruxelas, em 9 de Julho de 2003.

Pela Comissão

Loyola DE PALACIO

Vice-presidente