

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA  
(Primeira Secção Alargada)  
28 de Janeiro de 1999 \*

No processo T-14/96,

**Bretagne Angleterre Irlande (BAI)**, sociedade de direito francês, com sede em Roscoff (França), representada por Jean-Michel Payre, advogado no foro de Paris, com domicílio escolhido no Luxemburgo no escritório do advogado Aloyse May, 31, Grand-rue,

recorrente,

contra

**Comissão das Comunidades Europeias**, representada por Gérard Rozet, consultor jurídico, e Anders Christian Jessen, membro do Serviço Jurídico, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo no gabinete de Carlos Gómez de la Cruz, membro do Serviço Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

recorrida,

apoiada por

**Reino de Espanha**, representado, na fase escrita do processo, por Luis Pérez de Ayala Becerril e, na audiência, por Santiago Ortíz Vaamonde, abogados del Estado, do Serviço do Contencioso Comunitário, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo na Embaixada de Espanha, 4-6, boulevard Emmanuel Servais,

\* Língua do processo: francês.

e

**Ferries Golfo de Vizcaya SA**, sociedade de direito espanhol, com sede em Bilbao (Espanha), representada, na fase escrita do processo, por Julian Ellison e, na audiência, por Ellison e Mark Clough, solicitors, com domicílio escolhido no Luxemburgo no escritório dos advogados Bonn & Schmitt, 62, avenue Guillaume,

intervenientes,

que tem por objecto um pedido de anulação da Decisão da Comissão, de 7 de Junho de 1995, de encerrar o processo instaurado nos termos do artigo 93.º, n.º 2, do Tratado CE (auxílios a favor da Ferries Golfo de Vizcaya SA), notificada ao Governo espanhol em 11 de Julho de 1995 e publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* (JO 1995, C 321, p. 4),

O TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA  
DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (Primeira Secção Alargada),

composto por: B. Vesterdorf, presidente, C. W. Bellamy, R. M. Moura Ramos, J. Pirrung e P. Mengozzi, juízes,

secretário: B. Pastor, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 16 de Junho de 1998,

profere o presente

## Acórdão

## Matéria de facto na origem do recurso

- 1 A recorrente explora desde há vários anos, sob a designação comercial de «Brittany Ferries», uma linha de transportes marítimos entre os portos de Plymouth, no Reino Unido, e de Santander, em Espanha. Por carta de 21 de Setembro de 1992, enviou à Comissão uma queixa em que denunciava os avultados subsídios que iriam ser concedidos pelo conselho distrital de Biscaia e pelo governo basco à Ferries Golfo de Vizcaya SA, uma sociedade de direito espanhol criada pela Vapores Surdiaz Bilbao, SA, sociedade de direito espanhol, e pela P & O European Ferries (Portsmouth), uma sociedade britânica, com vista à exploração, a partir de Março de 1993, de uma linha de navegação regular entre os portos de Portsmouth e Bilbao.
- 2 A queixosa deu, assim, conhecimento à Comissão de diversos elementos de informação de que dispunha a respeito do acordo que iria ser assinado entre a Ferries Golfo de Vizcaya e as autoridades bascas tendo por objecto subsidiar, durante os três primeiros anos de exploração, o funcionamento da linha Bilbao-Portsmouth. Por outro lado, a queixosa requereu formalmente à Comissão a instauração de um processo para aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE.
- 3 O Governo espanhol, por carta de 30 de Novembro de 1992, foi convidado a fornecer todas as informações pertinentes relativamente ao regime de auxílios em questão, de modo a que a Comissão pudesse analisar se o mesmo era compatível com o mercado comum, nos termos do artigo 92.º do Tratado. Na sequência de uma notificação da Comissão de 5 de Fevereiro de 1993, o Governo espanhol enviou a sua resposta em 1 de Abril de 1993.

- 4 Em 11 de Fevereiro de 1993, a recorrente enviou à Comissão observações complementares a respeito dos auxílios concedidos à Ferries Golfo de Vizcaya, nas quais insistia na urgente necessidade de dar início ao processo de análise requerido na sua queixa, tendo em conta o início iminente dos serviços de transporte na linha Bilbao-Portsmouth. A este respeito, a recorrente salientava que, dado a referida linha se encontrar em concorrência directa com a que ela própria explora, a sua abertura, nas condições acordadas com as autoridades espanholas, era susceptível de prejudicar gravemente os seus interesses económicos.
- 5 Resulta do texto do acordo assinado em 9 de Julho de 1992, entre o conselho distrital de Biscaia e o Ministério do Comércio e do Turismo do governo basco, por um lado, e pela Ferries Golfo de Vizcaya, por outro (a seguir «acordo de 1992» ou «acordo inicial») que, relativamente ao período de Março de 1993 a Março de 1996, as autoridades signatárias se comprometiam a adquirir um total de 26 000 cupões de viagem a utilizar na linha marítima Bilbao-Portsmouth. A contrapartida financeira máxima a pagar pelas autoridades públicas à Ferries Golfo de Vizcaya foi fixada em 911 800 000 PTA. Foi acordada uma tarifa por passageiro de 34 000 PTA para 1993-1994 e, sem prejuízo de alterações, uma tarifa calculada em 36 000 PTA para 1994-1995 e em 38 000 PTA para 1995-1996.
- 6 Em 29 de Setembro de 1993, a Comissão decidiu dar início ao processo previsto no artigo 93.º, n.º 2, do Tratado. A Comissão considerou que o acordo de 1992 não constituía uma transacção comercial normal, dado que dizia respeito à aquisição de um número previamente fixado de cupões de viagem durante um período de três anos, que o preço acordado era superior à tarifa comercial, que os cupões de viagem teriam de ser pagos mesmo relativamente às viagens não efectuadas ou desviadas para outros portos, que incluía um compromisso de solver todos os prejuízos do novo serviço ao longo dos três primeiros anos de exploração e que o elemento de risco comercial era, assim, eliminado para a Ferries Golfo de Vizcaya. Tendo em conta as informações que lhe foram transmitidas, a Comissão considerou que o auxílio financeiro dado à Ferries Golfo de Vizcaya constituía um auxílio de Estado na acepção do artigo 92.º do Tratado e não preenchia as condições necessárias para poder ser declarado compatível com o mercado comum.

- 7 Por carta de 13 de Outubro de 1993, a referida decisão foi notificada ao Governo espanhol, o qual foi convidado para confirmar que suspenderia todos os pagamentos nos termos do regime de auxílio em questão até à adopção pela Comissão da sua decisão final, bem como a apresentar os seus comentários e a fornecer todos os dados necessários à apreciação do regime em questão.
  
- 8 A decisão de instaurar um procedimento relativo aos auxílios concedidos pela Espanha à Ferries Golfo de Vizcaya foi objecto de uma comunicação da Comissão dirigida aos restantes Estados-Membros e às partes interessadas, publicada no *Journal Oficial das Comunidades Europeias* (JO 1994, C 70, p. 5), a fim de os mesmos apresentarem as suas observações.
  
- 9 Em 7 de Março de 1995, o conselho distrital de Biscaia e a Ferries Golfo de Vizcaya celebraram um novo acordo (a seguir «acordo de 1995» ou «novo acordo»). Resulta do texto do referido acordo que a autoridade pública se comprometia a adquirir, relativamente ao período de Janeiro de 1995 a Dezembro de 1998, um total de 46 500 cupões de viagem a utilizar na linha marítima Bilbao-Portsmouth explorada pela Ferries Golfo de Vizcaya. A contrapartida financeira total a pagar pela autoridade pública foi fixada em 985 500 000 PTA, dos quais 300 000 000 PTA em 1995, 315 000 000 PTA em 1996, 198 000 000 PTA em 1997 e 172 500 000 PTA em 1998. Foi acordada a tarifa por passageiro de 20 000 PTA para 1995, 21 000 PTA para 1996, 22 000 PTA para 1997 e 23 000 PTA para 1998. Estas tarifas foram objecto de um desconto que tinha em conta o compromisso de aquisição a longo prazo assumido pelo conselho distrital de Biscaia. Foram calculadas com base numa tarifa de referência de 22 000 PTA, que era a tarifa comercial publicada para 1994, acrescida de 5% ao ano, o que elevava a referida tarifa para 23 300 PTA em 1995, 24 500 PTA em 1996, 25 700 PTA em 1997 e 26 985 PTA em 1998.
  
- 10 Em 7 de Junho de 1995, a Comissão adoptou a decisão de encerrar o processo de análise relativo aos auxílios a favor da Ferries Golfo de Vizcaya (a seguir «decisão impugnada»). No mesmo dia, a Comissão publicou o comunicado de imprensa IP/95/579 que anunciava a adopção da referida decisão e continha um resumo da sua fundamentação.

- 11 Por cartas de 12 e 16 de Junho de 1995, a recorrente solicitou que lhe fosse transmitido o texto da decisão impugnada. Em resposta, os serviços da Comissão, por telecópia de 19 de Junho de 1995, remeteram-lhe o comunicado de imprensa acima referido.
- 12 A decisão impugnada foi notificada ao Governo espanhol em 11 de Julho de 1995. A comunicação enviada aos restantes Estados-Membros e aos outros interessados, que reproduz o texto da mesma decisão, foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* de 1 de Dezembro de 1995 (JO C 321, p. 4). Por telecópia de 8 de Dezembro de 1995, os serviços da Comissão enviaram à recorrente uma cópia do texto dessa forma publicado.
- 13 Antes da recepção da referida telecópia, a recorrente tinha solicitado por várias vezes que lhe fossem dados a conhecer os termos da decisão adoptada pela Comissão em 7 de Junho de 1995, uma vez que dispunha unicamente do comunicado de imprensa que lhe foi enviado em 19 de Junho de 1995. Em 28 de Novembro de 1995, a recorrente remeteu à Secretaria do Tribunal de Primeira Instância uma acção de indemnização tendo por objecto a reparação do prejuízo que alega ter sofrido devido ao atraso com que a Comissão lhe comunicou a sua decisão. Este processo foi registado em 18 de Dezembro de 1995, sob o número T-230/95, após o que a recorrente recebeu a comunicação do texto da decisão impugnada.

### A decisão impugnada

- 14 Nos termos da decisão, o acordo inicial foi suspenso após a decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 93.º, n.º 2, do Tratado, adoptada pela Comissão em 29 de Setembro de 1993. A Ferries Golfo de Vizcaya teria depositado o montante a reembolsar, incluindo os juros calculados com base na taxa bancária comercial no Reino Unido acrescida de 1%.

- 15 A decisão impugnada salienta ainda que o acordo de 1995 contém várias alterações importantes a fim de satisfazer as exigências da Comissão. O governo basco já não é parte no mesmo acordo, que vigorará de 1995 a 1998. De acordo com as informações fornecidas à Comissão, o número de cupões de viagem a adquirir pelo conselho distrital foi calculado de acordo com as previsões de aceitação da oferta por determinados grupos de pessoas de escassos rendimentos e pelas pessoas a quem se dirigem os programas sociais e culturais, incluindo grupos escolares, jovens e idosos. O preço dos cupões de viagem é menos elevado que o dos bilhetes que consta dos prospectos para o período em questão, nos termos da prática normal no que respeita a prémios de volume a grandes utilizadores de serviços comerciais. Os outros pontos do acordo que levantaram questões foram todos eliminados do acordo alterado.
- 16 Na decisão impugnada, a Comissão declara também que a viabilidade do serviço proposto pela Ferries Golfo de Vizcaya ficou provada pelos resultados comerciais realizados e que a referida sociedade pôde consolidar as suas actividades sem recorrer ao auxílio do Estado. A mesma não dispõe de qualquer direito especial no porto de Bilbao e a sua prioridade sobre o cais limita-se aos horários específicos de partida e chegada dos seus navios, o que permite, de facto, que outros navios utilizem o cais em outros momentos. A Comissão considera que o novo acordo, cujo objectivo é privilegiar os residentes que utilizem os serviços de transportes locais, parece actualmente reflectir, de um e de outro lado, a existência de uma relação comercial normal e leal no que respeita às tarifas dos serviços prestados.
- 17 Consequentemente, a Comissão considera que o novo acordo não constitui um auxílio de Estado e decidiu encerrar o processo instaurado em 29 de Setembro de 1993.

### Tramitação processual e pedidos das partes

- 18 A petição através da qual foi interposto o presente recurso deu entrada na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância em 1 de Fevereiro de 1996.

- 19 Por requerimentos entrados na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância, respectivamente, em 12 e 14 de Junho de 1996, o Reino de Espanha e a Ferries Golfo de Vizcaya pediram para intervir no processo em apoio dos pedidos da recorrida. Por cartas de 28 de Junho e 2 de Agosto de 1996, a recorrente solicitou que fosse dado o tratamento confidencial ao documento que apresentou no anexo III da réplica, tanto no que respeita ao Reino de Espanha como à Ferries Golfo de Vizcaya.
- 20 Por despacho de 13 de Novembro de 1996, o Tribunal de Primeira Instância (Primeira Secção Alargada) deferiu os pedidos de intervenção acima referidos. Por outro lado, o Tribunal indeferiu os pedidos de tratamento confidencial apresentados pela recorrente, autorizando esta a retirar o documento em causa do processo antes da respectiva comunicação aos dois intervenientes. A recorrente apresentou um pedido neste sentido no prazo que lhe foi fixado pelo secretário.
- 21 Com base no relatório do juiz-relator, o Tribunal decidiu iniciar a fase oral do processo sem instrução. Contudo, por carta de 7 de Maio de 1998, convidou a recorrida a apresentar o texto integral do acordo de 1995. A Comissão apresentou o referido documento na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância em 14 de Maio de 1998.
- 22 Foram ouvidas as alegações das partes e as suas respostas às questões do Tribunal na audiência de 16 de Junho de 1998.
- 23 A recorrente conclui pedindo que o Tribunal se digne:
- anular a decisão impugnada;
  - condenar a Comissão nas despesas;

— condenar as intervenientes nas despesas correspondentes às respectivas intervenções.

24 A Comissão conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— julgar o recurso inadmissível;

— a título subsidiário, negar provimento ao recurso;

— condenar a recorrente nas despesas.

25 O Reino de Espanha, interveniente, conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— julgar o recurso inadmissível;

— a título subsidiário, negar provimento ao recurso;

— condenar a recorrente nas despesas.

26 A interveniente Ferries Golfo de Vizcaya conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— julgar o recurso inadmissível;

— negar provimento ao recurso;

— condenar a recorrente nas despesas efectuadas pela interveniente no presente processo.

## Quanto à admissibilidade

### *Argumentos das partes*

27 A Comissão, apoiada pelos intervenientes, considera que o presente recurso foi interposto extemporaneamente e deve ser julgado inadmissível. A Comissão salienta que, de entre as circunstâncias referidas no artigo 173.º, quinto parágrafo, do Tratado, a circunstância decisiva para que comece a contar o prazo de interposição do recurso é a que ocorrer em primeiro lugar, no caso concreto, o facto de a recorrente ter tido conhecimento do acto. Resulta do simples confronto entre o texto da decisão, conforme foi publicado no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, e o texto do comunicado de imprensa transmitido à recorrente, que o último texto retoma o essencial da decisão impugnada, em especial a análise com base na qual a Comissão concluiu que o acordo de 1995 não constituía um auxílio de Estado. Consequentemente, a Comissão afirma que foi dado conhecimento à recorrente, por telecópia de 19 de Junho de 1995, do conteúdo da sua decisão de 7 de Junho de 1995, pelo que, a partir da referida data, a mesma podia exercer o seu direito de recurso.

28 A Comissão alega que o comunicado de imprensa, difundido no seio da Comissão em 7 de Junho de 1995, pode ser considerado como um acto recorrível que foi notificado à recorrente em 19 de Junho de 1995. A publicação da decisão no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* de 1 de Dezembro de 1995 constitui apenas um acto confirmativo de um acto anterior não impugnado pela recorrente no prazo previsto no artigo 173.º do Tratado. Além disso, esclarece que a decisão impugnada não foi notificada à recorrente em 8 de Dezembro de 1995. Esta decisão foi-lhe apenas comunicada nessa data, dado que tinha sido notificada em 11 de Julho de 1995 ao Reino de Espanha, seu único destinatário.

- 29 A recorrente afirma que a causa de extinção da instância invocada pela Comissão não apenas não está juridicamente fundamentada, mas carece na íntegra, de facto, de oportunidade. A recorrente considera que é, pelo menos, temerário da parte da Comissão afirmar agora que o recurso de anulação é extemporâneo, quando aquela se recusou a comunicar-lhe o texto integral e oficial da decisão impugnada antes da respectiva publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.
- 30 No entender da recorrente, resulta dos termos claros e precisos do artigo 173.º, quinto parágrafo, do Tratado, que só na ausência de publicação do acto, ou de notificação do mesmo, é que o prazo de recurso pode começar a correr noutra data, ou seja, a contar do dia em que o recorrente dele teve conhecimento.
- 31 A recorrente acrescenta que, na medida em que a finalidade de um comunicado de imprensa é levar ao conhecimento do público uma informação resumida, por isso incompleta, é evidente que o mesmo não pode dar a conhecer de modo claro e inequívoco o conteúdo de uma decisão da Comissão, nem permitir que uma parte faça uso do seu direito de recurso. Além disso, basta comparar o texto do comunicado de imprensa de 7 de Junho de 1995 com o texto publicado no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* para verificar que aquele está longe de reproduzir na íntegra os termos da decisão da Comissão cuja existência refere.

### *Apreciação do Tribunal de Primeira Instância*

- 32 Nos termos do artigo 173.º, quinto parágrafo, do Tratado, os recursos previstos neste artigo devem ser interpostos no prazo de dois meses a contar, conforme o caso, da publicação do acto, da sua notificação ao recorrente ou, na falta desta, do dia em que o recorrente tenha tomado conhecimento do acto.
- 33 Resulta da própria redacção da referida disposição que o critério da data de tomada de conhecimento do acto como ponto de partida para o prazo de recurso tem carácter subsidiário relativamente às datas de publicação ou de notificação do acto (acórdão do Tribunal de Justiça de 10 de Março de 1998, Alemanha/Conselho, C-122/95, Colect., p. I-973, n.º 35).

34 Embora a publicação não seja uma condição da respectiva aplicabilidade, segundo uma prática constante, anunciada pela própria Comissão, designadamente na sua carta aos Estados-Membros de 27 de Junho de 1989, publicada em (volume II A, *Direito da Concorrência nas Comunidades Europeias* «Regras aplicáveis aos auxílios de Estado», 1995), bem como no seu *Vigésimo Relatório sobre a Política de Concorrência* (1990, n.º 170), as decisões da Comissão de encerrar um processo de análise de auxílios instaurado nos termos do artigo 93.º, n.º 2, do Tratado são publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

35 A decisão controvertida foi publicada em 1 de Dezembro de 1995. Deve salientar-se, por outro lado, que, no presente processo, a recorrente tinha a expectativa legítima de que essa decisão fosse objecto de publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, tendo em conta a prática acima referida e o facto de, por carta de 4 de Agosto de 1995, os serviços da Comissão lhe terem confirmado expressamente que a decisão seria publicada nas semanas seguintes (v., nesse sentido, acórdão Alemanha/Conselho, já referido, n.ºs 36 e 37).

36 Nestas circunstâncias, as afirmações da Comissão e das intervenientes, nos termos das quais a recorrente teria tido conhecimento suficiente da decisão impugnada a partir de 19 de Junho de 1995, data da transmissão por telecópia do referido comunicado de imprensa, não são relevantes para determinar o momento em que começa a contar o prazo de recurso. Efectivamente, não há que aplicar ao presente processo o critério da tomada de conhecimento da decisão previsto a título subsidiário no artigo 173.º, quinto parágrafo, do Tratado. Dado que está assente que a decisão não foi notificada à recorrente em data anterior, o Tribunal conclui que foi a data da publicação que fez começar a correr o prazo de recurso (v., neste sentido, acórdão Alemanha/Conselho, já referido, n.º 39).

37 Daqui resulta que a inadmissibilidade baseada na extemporaneidade do presente recurso deve ser julgada improcedente.

## Quanto ao mérito

- 38 A recorrente invoca quatro fundamentos em apoio do seu pedido de anulação da decisão impugnada. O primeiro assenta em violação dos direitos da defesa. O segundo consiste em insuficiência da fundamentação da decisão. O terceiro baseia-se em erros manifestos de que a decisão estará viciada. Por último, o quarto fundamento assenta na violação, por parte da Comissão, do artigo 92.º, n.º 1, e de outras disposições do Tratado.
- 39 O Tribunal verifica que vários dos argumentos invocados no âmbito dos segundo, terceiro e quarto fundamentos pretendem, no essencial, demonstrar que a Comissão se enganou quando concluiu que o pagamento de determinados montantes à Ferries Golfo de Vizcaya pelas autoridades bascas correspondia ao cumprimento de um acordo comercial normal e não à concessão de um subsídio ao funcionamento da referida empresa. Nestas condições, deve, em primeiro lugar, ser analisado o fundamento que assenta em violação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, na medida em que a Comissão terá erradamente declarado que o acordo de 1995 não constitui um auxílio de Estado na acepção da mesma disposição. Convém, por isso, analisar em conjunto, atribuindo-lhes nova qualificação, os argumentos utilizados pelas partes no âmbito dos outros fundamentos, na medida em que os referidos argumentos se referem ao que consiste em violação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado.

### *Quanto ao fundamento assente em violação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado*

#### Argumentos das partes

- 40 No âmbito do seu quarto fundamento de anulação, a recorrente critica a Comissão por ter feito uma errada aplicação do artigo 92.º, n.º 1, na medida em que não procurou determinar se as aquisições maciças de cupões de viagem pelas autoridades espanholas reforçavam ou não a posição da Ferries Golfo de Vizcaya no mercado em relação às empresas concorrentes (acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de Setembro de 1980, Philip Morris/Comissão, 730/79, Recueil, p. 2671, n.º 11). A recorrente salienta que a qualificação de uma medida como auxílio de Estado não

depende da rentabilidade ou da viabilidade da empresa que da mesma beneficia, ao contrário do que resulta da fundamentação da decisão impugnada. Além disso, a recorrente alega que a garantia de aquisição de cupões de viagem para vários anos reforça necessariamente a posição da empresa beneficiária ao permitir-lhe, por exemplo, organizar sem riscos campanhas de promoção tarifária, que têm como objecto ou efeito desviar a clientela dos seus concorrentes.

41 A recorrente considera que o objectivo social do acordo de 1995, invocado na Comissão, não passa de um artifício e que, em qualquer caso, a natureza social das intervenções estatais não basta para as fazer escapar sem dificuldades às qualificações de auxílios na acepção do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado. A este respeito, a recorrente refere o acórdão do Tribunal de Justiça de 26 de Setembro de 1996, França/Comissão (C-241/94, Colect., p. I-4551, n.ºs 20 e 21). Por outro lado, mesmo que o objectivo social fosse considerado real, o que a recorrente contesta, não é menos verdade que as modalidades adoptadas não eram necessárias à realização desse objectivo. Em seu entender, a organização de viagens sociais não implica necessariamente que as mesmas tenham de ser feitas segundo uma única modalidade, no caso concreto o transporte marítimo, e por intermédio de uma única empresa.

42 No âmbito do seu segundo fundamento de anulação, que consiste em alegada falta de fundamentação, a recorrente salienta que a decisão controvertida não refere a existência de projectos concretos que necessitem da aquisição de cupões de viagem com vários anos de antecedência. Põe, assim, em dúvida o uso efectivo dos cupões de viagem que as autoridades bascas se comprometeram a adquirir para o período de 1995 a 1998. A recorrente recorda que manifestou o receio de que a aquisição dos cupões de viagem pelas autoridades públicas, no âmbito do acordo inicial, seja manifestamente fictícia e constitua um subsídio dissimulado. A recorrente salienta que, segundo a prática das companhias de transportes marítimos, uma autoridade que pretenda adquirir cupões de viagem não tem necessidade de celebrar um acordo do tipo do que está em questão. Basta-lhe adquirir os cupões de viagem no dia em que esteja definido um projecto concreto, uma vez que as tarifas prevêem sempre preços especiais para grupos, e podem sempre ser previstos preços negociados.

- 43 Quanto à existência real dos projectos invocados pelas autoridades bascas, a recorrente critica as referências à «experiência obtida em programas sociais semelhantes» e ao grande interesse demonstrado pelas «pessoas que foram evacuadas para o Reino Unido durante a guerra civil espanhola» que constam da decisão impugnada. A recorrente questiona-se sobre os programas sociais que serviram de comparação na análise da Comissão, bem como o número de ex-exilados no Reino Unido ainda vivos e que pretendem visitar o local do seu exílio temporário utilizando a linha da sua concorrente.
- 44 Além disso, a recorrente considera que a Comissão considerou erradamente que o acordo de 1995 estava isento dos aspectos previamente imputados como susceptíveis de implicar um auxílio de Estado. Põe em destaque o facto de o primeiro destes aspectos, ou seja, a aquisição antecipada de cupões de viagem por um período de três ou quatro anos, não ter desaparecido e se achar também no novo acordo.
- 45 A recorrente critica a incerteza decorrente da formulação do fundamento relativo à existência de uma relação comercial normal e leal entre a Ferries Golfo de Vizcaya e o conselho distrital de Biscaia, que, todavia, considera como uma razão essencial na economia da decisão impugnada.
- 46 A recorrente afirma que a Comissão não podia referir-se unicamente ao objectivo social prosseguido ou invocado pelo Estado-Membro em causa, sem atender aos efeitos que os montantes pagos produzem sobre a concorrência (acórdãos do Tribunal de Justiça de 2 de Julho de 1974, Itália/Comissão, 173/73, Colect., p. 357, n.ºs 26 a 28, e de 30 de Janeiro de 1985, Comissão/França, 290/83, Recueil, p. 439). Por outro lado, a recorrente discorda da análise da evolução da concorrência entre as duas linhas de transportes marítimos em questão desenvolvida pela Comissão. No entender da recorrente, a questão relevante não é saber se a Brittany Ferries registou prejuízos em consequência da abertura de uma nova linha subsidiada pelas autoridades espanholas. Trata-se antes de saber se a ausência do auxílio teria provocado o desaparecimento da empresa concorrente ou, no caso concreto, a renúncia à criação dessa empresa (acórdãos do Tribunal de Justiça Philip Morris/Comissão, já referido, e de 10 de Julho de 1986, Bélgica/Comissão, 40/85, Colect., p. 2321).

- 47 No âmbito do terceiro fundamento, que assenta em erros manifestos alegadamente cometidos pela Comissão, a recorrente acrescenta que o controlo que cabe ao Tribunal de Primeira Instância exercer sobre a decisão impugnada, que declara que o novo acordo não constitui um auxílio de Estado, decorre da interpretação e aplicação do conceito de auxílio de Estado referido no artigo 92.º do Tratado. Dado que a Comissão não dispõe de competência exclusiva nesta matéria, a fiscalização judicial não pode limitar-se aos erros manifestos de apreciação (acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 28 de Setembro de 1995, *Sytraval e Brink's France/Comissão*, T-95/94, *Colect.*, p. II-2651, n.º 54).
- 48 Na audiência, a recorrente adiantou ainda um argumento baseado na análise dos termos do acordo de 1995, de que afirma só ter tido conhecimento alguns dias antes da audiência, após a Comissão, a convite do Tribunal, ter junto ao processo o texto integral do referido acordo. A recorrente observa que o novo acordo, para obviar às críticas de que foi alvo o acordo de 1992, se limitou a baixar o preço unitário de cada cupão de viagem, de modo a não ultrapassar o valor da tarifa comercial publicada para os serviços de transportes em questão. Contudo, na medida em que o número de cupões de viagem adquiridos pelas autoridades espanholas foi elevado de 26 000 para 46 500, o subsídio total concedido à *Ferries Golfo de Vizcaya*, nos termos do acordo de 1995, é mesmo ligeiramente superior ao previsto no acordo de 1992, uma vez que atinge 985 500 000 PTA. Nestas condições, a recorrente discorda da conclusão da Comissão de que a alteração do acordo entre as autoridades públicas e a *Ferries Golfo de Vizcaya* é susceptível de eliminar os elementos de auxílio de Estado detectados no acordo inicial.
- 49 Por sua parte, a Comissão contesta a alegada violação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, e considera que a decisão recorrida expôs claramente os motivos que levam à conclusão de que o novo acordo não constitui um auxílio de Estado. A primeira razão reside na própria análise do acordo em causa, que está isento dos cinco aspectos previamente indicados, na decisão de instaurar o procedimento previsto no artigo 93.º, n.º 2, do Tratado, como sendo susceptíveis de conter elementos de auxílio de Estado. A viabilidade da *Ferries Golfo de Vizcaya* constitui apenas um elemento entre os que foram analisados pela Comissão e que apoiam a sua decisão. Por outro lado, os dados apresentados pela própria recorrente confirmam esta viabilidade.

- 50 A recorrida salienta que, quando do início do processo de análise, considerou que os elementos susceptíveis de constituir um auxílio de Estado representavam 7% dos custos de funcionamento da empresa beneficiária. Tendo em conta o efeito suspensivo de qualquer decisão de dar início ao processo, bem como o facto de os montantes anteriormente pagos terem sido bloqueados e o respectivo reembolso garantido, a Ferries Golfo de Vizcaya operou, na realidade, durante todos os anos em questão sem o apoio de um auxílio de Estado. Além disso, a Comissão afirma que o mercado dos transportes marítimos entre o norte de Espanha e o sul do Reino Unido duplicou e que ambos os operadores detêm cada um uma percentagem do referido mercado aproximadamente igual. Daqui resulta que a abertura de uma nova linha não provocou qualquer redução da procura em prejuízo da recorrente.
- 51 A Comissão exprime reservas quanto à admissibilidade de vários dos argumentos adiantados pela recorrente na réplica. Salienta que a recorrente se mostrou incapaz de sustentar o seu fundamento assente na falta de fundamentação da decisão. As críticas de que a Comissão se não preocupou com os efeitos sobre a concorrência da aquisição maciça e a longo prazo de cupões de viagem e de apenas ter verificado que um aspecto previamente imputado do acordo inicial se mantinha no acordo de 1995, não podem ser considerados desenvolvimentos do referido fundamento. Também não constituem desenvolvimentos do fundamento assente em erro manifesto que a recorrente igualmente invocou. Tratando-se de argumentos novos, a recorrida pede que o Tribunal os julgue inadmissíveis.
- 52 No que respeita aos programas sociais semelhantes referidos na decisão, a Comissão confirma que a experiência que foi tomada em consideração não diz respeito às linhas de transporte marítimo por *ferries* entre a Espanha e o Reino Unido, mas a programas existentes no Reino Unido e também em Espanha, nos quais estão envolvidos, entre outros, transportes entre a península e a América Latina. A referência, a título de elemento complementar, aos veteranos da guerra civil espanhola justifica-se pelo facto de a sua associação se ter manifestado em devida forma no âmbito do processo. A recorrida afirma também que, ao manifestar dúvidas quanto à utilização efectiva dos cupões de viagem previamente adquiridos, a recorrente move um processo de intenção às autoridades responsáveis, as quais forneceram à Comissão as previsões necessárias. A recorrente afasta-se,

assim, do domínio da fundamentação do acto para entrar no da sua execução regular, que suscita problemas específicos e no âmbito da qual a Comissão e os eventuais queixosos desempenham cada um o seu papel.

53 Em resposta a uma questão colocada pelo Tribunal na audiência, a recorrida recorreu que a sua posição inicial, tal como se acha expressa na decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 93.º, n.º 2, do Tratado, foi adoptada em 1993 com base em elementos de que a Comissão dispunha na época e não tinha a natureza de uma apreciação definitiva quanto à existência de um auxílio de Estado a favor da Ferries Golfo de Vizcaya. Além disso, a Comissão esclareceu que, quando da análise do novo acordo, as autoridades espanholas lhe comunicaram elementos credíveis a respeito dos programas culturais e sociais, tais como os dos Inserso (Instituto Nacional de Serviço Social), que justificavam a aquisição prévia pelas autoridades públicas de grandes quantidades de cupões de viagem. Estas informações, que não constavam do *dossier* da Comissão quando esta se pronunciou sobre o acordo de 1992, determinaram a alteração da sua apreciação inicial quanto à natureza da aquisição maciça de cupões de viagem.

54 O Reino de Espanha, que intervém em apoio dos pedidos da Comissão, considera que os elementos necessários para se concluir no sentido da existência de um auxílio de Estado na acepção do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado não estão reunidos no presente caso. Na audiência, o Reino de Espanha identificou as três condições essenciais do conceito de auxílio que, em seu entender, se não verificam no presente processo: não foi concedido qualquer privilégio, o acordo não favorece uma empresa determinada e a concorrência não foi falseada.

55 Nenhum privilégio foi concedido à Ferries Golfo de Vizcaya, uma vez que, segundo o novo acordo, os cupões de viagem são adquiridos a um preço inferior ao do mercado. Isto corresponde a uma prática normal, dado que o desconto concedido pelo vendedor é contrapartida do compromisso antecipadamente assumido pelo comprador de adquirir uma grande quantidade de bilhetes durante vários anos.

- 56 As autoridades bascas não pretenderam favorecer uma empresa determinada. O governo interveniente salienta que apenas havia um operador em condições de assegurar os serviços de transporte que eram pedidos pelas autoridades provinciais para que deles beneficiassem as pessoas residentes no seu território. Dado que o porto servido pela linha da recorrente se acha fora do território da Biscaia e a considerável distância do mesmo, a afirmação de que o conselho distrital deveria ter subscrito o acordo em questão com esta companhia de transportes marítimos é inaceitável.
- 57 O Reino de Espanha contesta também que a celebração desse acordo tenha provocado distorções de concorrência. Em primeiro lugar, salienta que os montantes pagos pelas autoridades públicas à Ferries Golfo de Vizcaya nos termos do acordo inicial representavam aproximadamente 5% a 7% do investimento necessário ao lançamento da nova linha de transportes marítimos. Consequentemente, é impossível afirmar que, sem a intervenção das autoridades espanholas, essa linha não teria sido criada. Em segundo lugar, o governo interveniente afirma que a linha Santander-Plymouth não foi afectada substancialmente com a abertura da linha Bilbao-Portsmouth. O facto de a recorrente não ter sofrido prejuízos, tendo mesmo aumentado a sua quota de mercado durante os primeiros anos após a criação da nova linha, demonstra que o principal resultado da sua abertura foi o aumento da procura.
- 58 O Governo espanhol confirma, por outro lado, que as autoridades bascas desenvolvem desde há vários anos uma política de apoio a viagens de pessoas de fracos recursos, sendo os seus programas culturais e sociais invocados no presente processo apenas um exemplo, entre outros, que referiu na audiência. O acordo celebrado com a Ferries Golfo de Vizcaya não tem, por isso, carácter excepcional. Antes se inscreve num plano de acção geral prosseguido também por outras comunidades regionais, bem como a nível nacional.
- 59 A interveniente Ferries Golfo de Vizcaya afirma que o compromisso assumido pelas autoridades bascas relativo à aquisição antecipada de determinadas quantidades de cupões de viagem a utilizar durante um dado período constitui uma transacção comercial absolutamente normal no sector da actividade das companhias de transportes marítimos. A interveniente remete para os contratos de reserva celebrados com os operadores designados «ITX», os quais igualmente

adquirem previamente grandes quantidades de bilhetes turísticos e, em consequência, beneficiam de prémios de volume. Os descontos concedidos aos referidos operadores comerciais variam entre 5% e 30% da tarifa publicada, consoante o volume e a duração do seu compromisso. A taxa de redução de cerca de 15% prevista no acordo com o conselho distrital de Biscaia é adequada e está em conformidade com a prática normal neste tipo de contratos.

60 A interveniente rejeita a sugestão da recorrente segundo a qual as autoridades provinciais, para obterem um prémio de volume, não tinham necessidade de adquirir previamente os cupões de viagem destinados à organização das suas viagens culturais e sociais. Salaria que, na medida em que as referidas autoridades assumem um compromisso a longo prazo, as mesmas beneficiam de descontos mais significativos. Além disso, podem assegurar a disponibilidade de lugares necessários à execução dos seus programas, evitando assim custos suplementares.

61 Quanto à existência real de uma procura susceptível de justificar o acordo de compra em questão, a Ferries Golfo de Vizcaya esclareceu na audiência que os programas desenvolvidos pelas autoridades provinciais inscrevem-se, designadamente, no âmbito do programa de férias para a terceira idade do Inerso, referido no comunicado de imprensa publicado em 7 de Junho de 1995 pela Comissão. Cerca de 50% do total dos cupões de viagem adquiridos pelas autoridades públicas foram já utilizados para as categorias de pessoas a quem se dirigem os referidos programas. A utilização dos cupões de viagem pode ser adiada, mas a sua validade é limitada às travessias durante a estação baixa.

62 Os montantes que a Ferries Golfo de Vizcaya recebeu nos termos dos acordos celebrados com as autoridades bascas são demasiado reduzidos para que possam ter um verdadeiro impacto sobre a sua viabilidade. Aquando da criação da nova linha, em 1993, as receitas decorrentes do acordo com as autoridades públicas representaram 3,6% do seu volume de negócios. Tendo em conta os seus custos de exploração para o mesmo ano, é evidente que a abertura da linha Bilbao-Portsmouth não depende das receitas em questão. De Novembro de 1993 até 1995

a venda dos cupões de viagem foi, além disso, suspensa. No entender da interveniente, a receita gerada pelo novo acordo é ainda menos significativa, uma vez que representa cerca de 5,1% do seu volume de negócios em 1995 e 4% em 1997.

- 63 A sociedade interveniente considera, além disso, que a referência na decisão à sua viabilidade confirma que a Comissão analisou efectivamente se o conselho distrital de Biscaia actuou segundo o critério de um operador privado que pretenda adquirir grandes quantidades de cupões de viagem para vários anos. No contexto de uma relação comercial normal, a análise da viabilidade do parceiro contratual é um elemento relevante. Por outro lado, a interveniente salienta que, se a recorrente tivesse oferecido um serviço de transporte por *ferries* a partir do porto de Bilbao, teria podido fazer-lhe concorrência na venda de cupões de viagem às autoridades provinciais. Ora, o seu serviço de *ferries* estava baseado no porto de Santander, situado em outra região.

#### Apreciação do Tribunal de Primeira Instância

- 64 Dado que a Comissão e as intervenientes contestam a admissibilidade de determinados argumentos adiantados pela recorrente em apoio do seu recurso, há que concluir, a título liminar, que todos os argumentos reunidos no âmbito do presente fundamento de anulação podem ser tidos em consideração pelo Tribunal.
- 65 Nos termos do artigo 48.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do Regulamento de Processo, é proibido deduzir novos fundamentos no decurso da instância, a menos que tenham origem em elementos de direito e de facto que se tenham revelado durante o processo.
- 66 No caso concreto, o Tribunal considera que os argumentos cuja essência apresenta umnexo estreito com o fundamento de anulação assente em violação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, não podem ser considerados fundamentos novos, na acepção do Regulamento de Processo, embora tenham sido formulados pela primeira vez na réplica. Efectivamente, é pacífico que a recorrente enunciou o fundamento acima referido na petição de recurso e que avançou, desde esse momento, argumentos de facto e de direito susceptíveis de o apoiar. Os argumentos relativos

à ausência de análise dos efeitos sobre a concorrência da aquisição maciça e a longo prazo de cupões de viagem, bem como o aspecto previamente imputado do acordo inicial que se manteria no acordo de 1995, constituem, na realidade, uma ampliação de um fundamento anteriormente invocado. Consequentemente, a sua apresentação na réplica é admitida pelo órgão jurisdicional comunitário (v., designadamente, acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 27 de Fevereiro de 1997, FFSA e o./Comissão, T-106/95, Colect., p. II-229, n.º 125).

67 É certo que determinados argumentos foram formalmente apresentados na petição de recurso no âmbito de outros fundamentos de anulação invocados. Estes argumentos devem, por maioria de razão, ser julgados admissíveis, uma vez que a Comissão teve ocasião de lhes responder desde a contestação. Os eventuais erros de qualificação cometidos por uma das partes, quer tenham sido ou não detectados pelas partes contrárias, não podem impedir o Tribunal de tomar em consideração, na sua apreciação quanto ao mérito de um fundamento regularmente suscitado, o conjunto dos argumentos que com ele se prendem.

68 A Comissão e as intervenientes consideram que os argumentos da recorrente adiantados na audiência, baseados numa análise dos termos do acordo de 1995, deveriam ter sido formulados na petição de recurso. O texto do referido acordo é um documento público, ao qual a recorrente poderia facilmente ter tido acesso antes da interposição do recurso.

69 A este respeito, deve salientar-se, em primeiro lugar, que os argumentos formulados na audiência estão, também, estreitamente ligados ao fundamento assente na violação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado. Em segundo lugar, o Tribunal observa que nenhum elemento do processo demonstra que a recorrente tenha efectivamente obtido o texto do acordo de 1995 antes de o mesmo ter sido junto ao presente processo. Nestas condições, sem que seja necessário analisar as razões pelas quais a recorrente não pôde dispor do documento em questão, que aliás tentou obter junto da Comissão, deve considerar-se que os argumentos assentes na análise do texto do referido acordo se baseiam em elementos que se revelaram durante o processo e que, consequentemente, devem ser julgados admissíveis.

- 70 No que respeita ao mérito do presente fundamento, é pacífico entre as partes que, na decisão impugnada, a Comissão se não pronunciou quanto à compatibilidade com o mercado comum do alegado subsídio concedido à Ferries Golfo de Vizcaya, procedendo apenas à interpretação e aplicação ao caso concreto do conceito de auxílio de Estado referido no artigo 92.º, n.º 1, do Tratado. Efectivamente, para fundamentar a sua decisão de encerrar o processo que tinha instaurado nos termos do artigo 92.º, n.º 2, do Tratado, a Comissão concluiu expressamente que «o novo acordo, válido para o período 1995 a 1998, não constitui um auxílio estatal».
- 71 Para apreciar se um acordo pelo qual uma autoridade pública se compromete a adquirir durante vários anos determinados serviços a uma dada empresa é ou não abrangido pelo âmbito de aplicação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, importa recordar que esta disposição tem como objectivo evitar que as trocas entre Estados-Membros sejam afectadas pelas vantagens concedidas pelas autoridades públicas que, sob formas diversas, falseiem ou ameacem falsear a concorrência ao favorecer certas empresas ou certos produtos (acórdãos do Tribunal de Justiça Itália/Comissão, já referido, n.º 26, e de 24 de Fevereiro de 1987, Deufile/Comissão, 310/85, Colect., p. 901, n.º 8). Daqui resulta que uma medida estatal a favor de uma empresa que reveste a forma de uma convenção de aquisição de cupões de viagem não pode, pelo simples facto de as partes se comprometerem a prestações recíprocas, ser *a priori* excluída do conceito de auxílio de Estado referido no artigo 92.º do Tratado.
- 72 Esta interpretação do artigo 92.º do Tratado foi, por outro lado, adoptada pela Comissão na decisão, de 29 de Setembro de 1993, de dar início ao procedimento previsto no artigo 93.º, n.º 2, do Tratado, relativamente ao regime de auxílio instituído pelo acordo inicial. Apesar do facto de, segundo o Governo espanhol, a prestação financeira concedida à Ferries Golfo de Vizcaya representar a contrapartida dos cupões de viagem adquiridos pelas autoridades regionais, a Comissão considerou que o acordo de 1992 continha elementos de auxílio de Estado, uma vez que as condições acordadas para a referida transacção não correspondiam às de uma transacção comercial normal. A fim de demonstrar a vantagem concedida à empresa beneficiária pelas autoridades públicas, a Comissão pôs em destaque determinados aspectos do mesmo acordo (v. n.º 6 *supra*).

- 73 Resulta da fundamentação da decisão impugnada, bem como da argumentação desenvolvida pela Comissão no presente processo, que a alteração da sua apreciação no que respeita à existência de um auxílio de Estado a favor da Ferries Golfo de Vizcaya se baseia em duas considerações principais. Em primeiro lugar, o acordo de 1995 já não contém os elementos imputados na sequência da análise do acordo inicial e, conseqüentemente, o novo acordo deve ser considerado como uma transacção comercial normal. Em segundo lugar, as autoridades espanholas justificaram suficientemente, apresentando prova da realidade dos programas culturais e sociais que organizam a favor das pessoas residentes no território da província da Biscaia, a sua necessidade real de celebrar a convenção de aquisição em questão para poderem distribuir os cupões de viagem aos beneficiários dos mesmos programas.
- 74 Deve, assim, analisar-se, em primeiro lugar, se, como a Comissão afirma, o referido acordo já não contém os elementos que a levaram a concluir que o acordo inicial era abrangido pelo âmbito de aplicação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado. A este respeito, o Tribunal conclui que determinados elementos, como o pagamento pelas autoridades públicas dos cupões de viagem a um preço unitário superior ao preço comercial publicado e a variação do montante total do subsídio em função dos resultados de exploração positivos ou negativos registados pela empresa, desapareceram efectivamente do texto do acordo de 1995. Contudo, como a recorrente salienta, o novo acordo continua a prever a aquisição durante vários anos de um número previamente determinado de cupões de viagem e, apesar da redução do preço unitário de referência, proporciona à Ferries Golfo de Vizcaya uma receita global cujo montante é não apenas equivalente, mas mesmo ligeiramente superior, ao que tinha sido fixado no acordo inicial.
- 75 Tendo em conta estas circunstâncias, o facto de os termos do acordo de 1995, designadamente no que respeita ao compromisso de aquisição a longo prazo e aos descontos concedidos ao comprador em função da quantidade, serem equiparáveis aos dos contratos que são geralmente celebrados entre as companhias de transportes marítimos e os operadores privados designados «ITX», não basta para demonstrar que a aquisição de cupões de viagem pelo conselho distrital de Biscaia tem a natureza de uma transacção comercial normal.
- 76 Efectivamente, o *dossier* apresentado no Tribunal não permite concluir que o número de cupões de viagem objecto do acordo de 1995 tenha sido determinado por um aumento das necessidades efectivas das autoridades públicas, de modo a

exigir a aquisição de um total de 46 500 cupões de viagem a utilizar na linha Bilbao-Portsmouth nos anos de 1995-1998, quando as referidas necessidades se calculavam inicialmente num total de 26 000 cupões de viagem para os anos de 1993-1996. Por outro lado, a vantagem susceptível de reforçar a posição concorrencial da Ferries Golfe de Vizcaya não foi suprimida pelo simples facto de a empresa beneficiária ser obrigada a fornecer uma maior quantidade de serviços de transporte em contrapartida de uma prestação financeira que se mantém relativamente inalterada. Na medida em que os cupões de viagem adquiridos pelas autoridades espanholas só podem ser utilizados durante a estação baixa, a prestação acrescida fornecida pela empresa não lhe acarreta, em princípio, custos suplementares significativos e, conseqüentemente, os efeitos do novo acordo sobre a concorrência e as trocas entre Estados-Membros são idênticos aos que podiam ser imputados ao acordo de 1992.

77 Deve recordar-se que, segundo jurisprudência constante, a importância relativamente fraca de um auxílio ou a dimensão relativamente modesta da empresa beneficiária não impedem, *a priori*, a eventualidade de as trocas entre Estados-Membros serem afectadas (acórdãos do Tribunal de Justiça de 21 de Março de 1990, Bélgica/Comissão, C-142/87, Colect., p. I-959, n.º 43, de 14 de Setembro de 1994, Espanha/Comissão, C-278/92, C-279/92 e C-280/92, Colect., p. I-4103, n.ºs 40 a 42, e do Tribunal de Primeira Instância de 30 de Abril de 1998, Vlaams Gewest/Comissão, T-214/95, Colect., p. II-717, n.º 48). No caso concreto, o auxílio controvertido afecta as trocas entre Estados-Membros pelo facto de a empresa beneficiária assegurar ligações entre cidades que se situam em Estados-Membros diferentes e estar em concorrência com companhias de transportes marítimos estabelecidas noutros Estados-Membros (v., neste sentido, acórdão Vlaams Gewest/Comissão, já referido, n.º 52). Nestas condições, as observações das intervenientes, nos termos das quais as receitas geradas pelo acordo com as autoridades públicas representam uma percentagem reduzida do volume de negócios anual da Ferries Golfo de Vizcaya, são irrelevantes para determinar se a medida estatal em questão se enquadra ou não no conceito de auxílio de Estado referido no artigo 92.º, n.º 1, do Tratado.

78 Do mesmo modo, quando um auxílio financeiro concedido pelas autoridades públicas reforça a posição de uma empresa em relação a outras empresas concorrentes, o referido auxílio entra no âmbito de aplicação do artigo 92.º Resulta da jurisprudência que a possibilidade de um auxílio reforçar a posição concorrencial da empresa beneficiária é apreciada em função da vantagem que lhe foi concedida, sem que haja que analisar os resultados de exploração registados pelos seus concorrentes (v., neste sentido, acórdãos Philip Morris/Comissão, já referido, n.ºs 10 e 11, e Bélgica/Comissão, já referido, n.ºs 22 e 23).

- 79 A segunda consideração principal em que a Comissão se baseia para decidir que o acordo de 1995 não constitui um auxílio de Estado deve ser entendida na acepção de que a organização de programas concretos, na medida em que implicam a utilização da linha de transportes marítimos Bilbao-Portsmouth por diversos grupos de residentes, pode demonstrar objectivamente que as autoridades espanholas têm uma necessidade real de adquirir à Ferries Golfo de Vizcaya determinada quantidade de cupões de viagem. Contudo, como o Tribunal já declarou no n.º 76 *supra*, não resulta do processo que a quantidade global de cupões de viagem adquirida pelo conselho distrital de Biscaia nos termos do acordo de 1995 tenha sido fixada em função das suas necessidades efectivas. Em contrapartida, resulta que, para manter a prestação concedida nos termos do referido acordo num nível equivalente ao da prestação prevista no acordo inicial era necessário, tendo em conta a redução do preço unitário de referência, aumentar consideravelmente o número total de cupões de viagem a adquirir pelas autoridades públicas.
- 80 A conclusão de que o acordo de 1995 não constitui uma transacção comercial normal impõe-se ao Tribunal tanto mais que, como a recorrente salientou, os montantes que foram pagos à Ferries Golfo de Vizcaya nos termos do acordo inicial, ao qual as partes renunciaram em consequência da decisão da Comissão de 29 de Setembro de 1993, ficaram à disposição da empresa beneficiária até que a celebração de um novo acordo lhe permitisse proceder a uma compensação entre as suas dívidas e créditos em relação ao conselho distrital de Biscaia.
- 81 Além disso, deve recordar-se que os objectivos de ordem cultural e social eventualmente prosseguidos pelas autoridades espanholas não desempenham qualquer papel na qualificação do acordo de 1995 à luz do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado. Efectivamente, resulta de jurisprudência constante que o artigo 92.º, n.º 1, não distingue segundo as causas ou os objectivos das intervenções estatais, mas define-as em função dos seus efeitos (acórdãos Itália/Comissão, já referido, n.º 27, França/Comissão, já referido, n.º 20, e FFSA e o./Comissão, já referido, n.º 195). Estes objectivos são, apesar disso, tidos em consideração pela Comissão quando, no exercício do poder de apreciação permanente que lhe é conferido no artigo 93.º do Tratado, a mesma se pronuncia sobre a compatibilidade com o mercado comum de uma medida já qualificada como auxílio de Estado e verifica se a referida medida pode beneficiar de uma das derrogações previstas pelo artigo 92.º, n.ºs 2 e 3

(v., neste sentido, despacho do Tribunal de Primeira Instância de 18 de Fevereiro de 1998, Comité d'entreprise de la Société française de production e o./Comissão, T-189/97, Colect., p II-335, n.º 40).

- 82 Tendo em conta tudo quanto antecede, o Tribunal conclui que a apreciação da Comissão segundo a qual o acordo de 1995 não constitui um auxílio de Estado se baseia numa errada interpretação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado. Assim, a decisão de encerrar o processo de análise instaurado relativamente aos auxílios concedidos à Ferries Golfo de Vizcaya viola a referida disposição e deve ser anulada.
- 83 Consequentemente, não há que analisar os restantes fundamentos invocados pela recorrente em apoio do recurso.

### Quanto às despesas

- 84 Nos termos do artigo 87.º, n.º 2, do Regulamento de Processo do Tribunal de Primeira Instância, a parte vencida é condenada nas despesas, se tal tiver sido requerido. Dado que a Comissão foi vencida e a recorrente pediu a sua condenação nas despesas, deve esta ser condenada nas despesas.
- 85 Nos termos do artigo 87.º, n.º 4, primeiro parágrafo, os Estados-Membros que intervenham no processo devem suportar as respectivas despesas. Nos termos do terceiro parágrafo do mesmo número, o Tribunal pode determinar que um interveniente, que não seja um dos Estados partes no acordo sobre o Espaço Económico Europeu, os Estados-Membros, as instituições e o Órgão de Fiscalização da Associação Europeia de Comércio Livre, suporte as respectivas despesas. O Tribunal considera que, nas circunstâncias do presente processo, a interveniente Ferries Golfo de Vizcaya deve suportar as respectivas despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (Primeira Secção Alargada)

decide:

- 1) É anulada a decisão da Comissão de 7 de Junho de 1995 de encerrar o processo instaurado nos termos do artigo 93.º, n.º 2, do Tratado CE (auxílios a favor da Ferries Golfo de Vizcaya SA), notificada ao Governo espanhol em 11 de Julho de 1995 e publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.
- 2) A Comissão é condenada nas despesas.
- 3) O Reino de Espanha e a Ferries Golfo de Vizcaya SA suportarão as respectivas despesas.

Vesterdorf

Bellamy

Moura Ramos

Pirrung

Mengozzi

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 28 de Janeiro de 1999.

O secretário

O presidente

H. Jung

B. Vesterdorf