

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Tercera)
de 15 de junio de 2005 *

En el asunto T-349/03,

Corsica Ferries France SAS, con domicilio social en Bastia (Francia), representada por M^{es} S. Rodrigues y C. Scapel, abogados, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. C. Giolito y H. van Vliet, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

* Lengua de procedimiento: francés.

apoyada por

República Francesa, representada por el Sr. G. de Bergues y la Sra. S. Ramet, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

y por

Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) SA, con domicilio social en Marsella (Francia), representada inicialmente por M^e H. Tassy, y posteriormente por M^{es} O. d'Ormesson y A. Bouin, abogados,

partes coadyuvantes,

que tiene por objeto un recurso de anulación de la Decisión 2004/166/CE de la Comisión, de 9 de julio de 2003, relativa a la ayuda a la reestructuración que Francia tiene previsto ejecutar a favor de la Société nationale Corse-Méditerranée (SNCM) (DO 2004, L 61, p. 13),

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Tercera),

integrado por el Sr. M. Jaeger, Presidente, y la Sra. V. Tiili y el Sr. O. Czúcz, Jueces;

Secretario: Sr. I. Natsinas, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 18 de noviembre de 2004;

dicta la siguiente

Sentencia

Marco jurídico

¹ A tenor del artículo 87 CE:

«1. Salvo que el presente Tratado disponga otra cosa, serán incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

[...]

3. Podrán considerarse compatibles con el mercado común:

[...]

- c) las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común [...]
-
- 2 La sección 8 de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (DO 1997, C 205, p. 5) prevé que la Comisión aplicará las Directrices sobre la reestructuración y el salvamento de empresas en crisis a las ayudas de reestructuración de las compañías marítimas.
 - 3 Con arreglo a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis (DO 1999, C 288, p. 2; en lo sucesivo, «Directrices»), aplicables a partir del 9 de octubre de 1999, la Comisión indica las condiciones en las que las ayudas de que se trata pueden ser declaradas compatibles con el mercado común de conformidad con el artículo 87 CE, apartado 3, letra c). A tenor de la sección 3.2.2 de las citadas Directrices, estas condiciones se refieren al carácter de empresa en crisis del beneficiario, al restablecimiento de la viabilidad, a la prevención de falseamientos indebidos de la competencia, a la limitación de la ayuda al mínimo, al establecimiento de condiciones y obligaciones necesarias para que no se falsee la competencia en sentido contrario al interés común y a la aplicación íntegra de un plan de reestructuración.
 - 4 El Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro

de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364, p. 7), obliga a los Estados miembros a abrir los mercados nacionales de cabotaje. A tenor del artículo 4 del citado Reglamento, cuando un Estado miembro celebre contratos de servicio público, lo hará de forma no discriminatoria con respecto a cualquier armador comunitario.

Antecedentes de hecho

1. *Compañías marítimas afectadas*

- 5 La demandante es una compañía marítima que ofrece servicios marítimos regulares a Córcega desde Francia continental (Tolón y Niza) e Italia (Savona y Liorno).

- 6 La Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) es una compañía marítima que presta servicios regulares hacia Córcega, con origen en Francia continental (Niza, Tolón y Marsella), y África del Norte (Túnez y Argelia), con salida desde Francia continental, así como servicios de temporada, de abril a septiembre, a Cerdeña.

- 7 Actualmente, SNCM es propiedad en un 80 % de la Compagnie générale maritime et financière (CGMF) y en un 20 % de la Société nationale des chemins de fer (SNCF). El objeto social de CGMF, de la que el Estado francés posee directamente el 100 % del capital, autoriza cualquier operación de transporte marítimo, de armamento y de fletamento de buques y la participación en todo tipo de operaciones comerciales e industriales relacionadas directa o indirectamente con dicho objeto social.

- 8 SNCM tiene una participación minoritaria en la Compagnie méridionale de navigation (CMN), una compañía marítima que opera entre Marsella y Córcega, controlada por el grupo Stef-TFE a través de la Compagnie méridionale de participation.

2. Obligaciones de servicio público relativas a los servicios marítimos entre Francia continental y Córcega

- 9 Desde 1948, los servicios de transporte marítimo regulares entre Francia continental y Córcega se prestan en el marco de obligaciones de servicio público.
- 10 Hasta 1976, esos servicios se prestaban en un sistema parcialmente regulado por la legislación francesa y en régimen de monopolio nacional para el cabotaje. En ese sistema, el Estado abonaba a las compañías proveedoras del servicio una subvención fija de equilibrio en contrapartida por requisitos de servicio público referidos a los puertos que debían comunicar; la regularidad, frecuencia y capacidad del servicio, las tarifas aplicadas y la tripulación del buque.
- 11 En 1976, Francia redefinió las condiciones de prestación del servicio público de transporte marítimo con Córcega atendiendo al principio de continuidad territorial. Este principio exige limitar las desventajas que representa la insularidad y garantizar un sistema de comunicaciones lo más parecidas posible a las del continente. Se creó un régimen de concesiones con un pliego de condiciones en el que se establece el marco del servicio público. Así se firmó un contrato marco con SNCM el 31 de marzo de 1976 y CMN por un plazo de veinticinco años con vencimiento el 31 de diciembre de 2001.

- 12 De 1976 a 1982, el Gobierno francés estableció el régimen del servicio atendiendo a dicho convenio marco.
- 13 La Ley de 30 de julio de 1982 sobre el estatuto particular de la región de Córcega traspasó a la Asamblea nacional de Córcega la gestión de la continuidad territorial en un marco contractual con el Estado francés. Posteriormente, la Ley de 13 de mayo de 1991 relativa al estatuto del ente territorial de Córcega, dio plenas competencias a dicha asamblea en lo relativo a las comunicaciones de la isla de las que, desde entonces, se ocupa la Oficina de transportes de Córcega (OTC).
- 14 A partir de 1991, se celebraron entre la OTC y las dos compañías concesionarias dos convenios quinquenales basados en el convenio marco. El primero de estos convenios (en lo sucesivo, «convenio de 1991») especificó las condiciones de ejecución del servicio público para el período 1991-1996 y el segundo (en lo sucesivo, «convenio de 1996») para el período 1996-2001. Estos convenios definieron asimismo los principios de abono de la subvención fija con cargo a la dotación de continuidad territorial en contrapartida por las obligaciones impuestas. Las obligaciones de servicio público incluían, en aquella época, todos los enlaces a Córcega con salida desde tres puertos de Francia continental, a saber Niza, Tolón y Marsella.
- 15 En 2001, de conformidad con el Reglamento nº 3577/92, el ente territorial de Córcega organizó una licitación para seleccionar al operador que, a partir del 1 de enero de 2002 y en virtud de un contrato de cinco años, asumiría las obligaciones de servicio público, a cambio de una compensación financiera. El ente territorial consideró que, dada la evolución de la competencia en los enlaces con salida de Tolón y Niza, sólo era necesario someter a las referidas obligaciones de servicio público los enlaces desde Marsella.
- 16 El contrato se adjudicó de manera conjunta a SNCM y CMN, toda vez que la demandante renunció a licitar.

- 17 En virtud de un «convenio de concesión de servicio público» (en lo sucesivo, «convenio de 2002») celebrado con el ente territorial de Córcega y la OTC, SNCM y CMN están obligados, en su condición de concesionarios, a garantizar, a partir del 1 de enero de 2002, la prestación de servicios marítimos regulares en las líneas entre Marsella y Córcega, con respeto a determinadas obligaciones de servicio público relativas a las frecuencias, las capacidades, los horarios, las tarifas (precios máximos en función de la temporada, descuentos obligatorios para determinadas categorías de personas) y la calidad del servicio. A tenor de dicho convenio, estas obligaciones se cumplen a cambio de una compensación financiera «de referencia» en cuantía decreciente por año cuyo importe, determinado en base a una previsión de ingresos, es objeto de un ajuste al final de cada año en función de las diferencias entre dichas previsiones y los ingresos reales. Según el convenio, el importe máximo de la compensación financiera para la totalidad del período cubierto se eleva a 326,85 millones de euros para SNCM y a 128,2 millones de euros para CMN, es decir un total de 455,05 millones de euros. El convenio de 2002 prevé, por otro lado, que la compensación financiera final anual de cada concesionario se limite al déficit operacional de explotación provocado por las obligaciones de servicio público teniendo en cuenta un rendimiento razonable del capital náutico empleado *a prorrata* de su utilización efectiva, el rendimiento razonable está fijado en el 15 % del valor venal de los buques, tal como lo define el convenio. El convenio de 2002 finaliza el 31 de diciembre de 2006, salvo acuerdo de todas las partes para darlo por terminado con anterioridad.

Procedimiento administrativo

1. Ayudas a favor de SNCM para compensar las obligaciones de servicio público en los convenios de 1991 y de 1996

- 18 El 22 de diciembre de 1998, a raíz de algunas denuncias sobre las ayudas concedidas a Corsica Marittima, filial de SNCM para el transporte de pasajeros entre Córcega e Italia, la Comisión comunicó a la República Francesa su decisión de incoar el

procedimiento de investigación formal de las ayudas con arreglo al artículo 93, apartado 2, del Tratado CE (actualmente artículo 88 CE, apartado 2) (DO 1999, C 62, p. 9). Este asunto se registro con la referencia C-78/98.

- 19 El 28 de febrero de 2001, a raíz de nuevas denuncias sobre las ayudas recibidas por SNCM para cubrir el coste de sus obligaciones de servicio público, la Comisión comunicó a la República Francesa su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal de las ayudas conforme al artículo 88 CE, apartado 2 (DO 2001, C 117, p. 9). Este asunto fue registrado con la referencia C-14/01.
- 20 Mediante Decisión 2002/149/CE, de 30 de octubre de 2001, relativa a las ayudas estatales otorgadas por Francia a SNCM (DO 2002, L 50, p. 66), la Comisión, poniendo fin a los procedimientos incoados en los asuntos C-78/98 y C-14/01, estimó que las ayudas por un importe de 787 millones de euros concedidas a SNCM, para el período entre 1991 y 2001, en concepto de compensación de las obligaciones de servicio público prestado hacia Córcega con salida desde tres puertos de Francia continental, a saber Niza, Tolón y Marsella, por SNCM eran compatibles con el mercado común, en virtud del artículo 86 CE, apartado 2. Dicha Decisión no ha sido objeto de recurso de anulación ante el Tribunal de Primera Instancia.

2. Ayudas de salvamento y a la reestructuración a favor de SNCM

- 21 El 20 de diciembre de 2001, las autoridades francesas notificaron a la Comisión un adelanto de tesorería de CGMF a SNCM por un importe de 22,5 millones de euros en concepto de ayuda de salvamento. Esta ayuda se registró con la referencia NN 27/2002 (ex N 849/2001), que ya ha sido parcialmente abonada a SNCM.

- 22 En un escrito de 18 de febrero de 2002, la República Francesa notificó a la Comisión un proyecto de ayuda de reestructuración a favor de SNCM. La ayuda de reestructuración propuesta consiste en recapitalizar SNCM, a través de CGMF, con un importe de 76 millones de euros, elevando así los capitales propios de SNCM de 30 millones a 106 millones de euros. Esta ayuda fue registrada por la Comisión como ayuda notificada con la referencia N 118/2002.
- 23 Mediante Decisión C (2002) 2611 fin, de 17 de julio de 2002, la Comisión autorizó la ayuda de salvamento a favor de SNCM en el procedimiento previo de examen de las ayudas previsto por el artículo 88 CE, apartado 3. En su Decisión, la Comisión señaló que la ayuda notificada cumplía los cinco criterios previstos a este respecto por las Directrices, en particular el compromiso del Estado francés de notificar un plan de reestructuración. Esta Decisión no ha sido objeto de recurso de anulación ante el Tribunal de Primera Instancia.
- 24 Mediante escrito de 19 de agosto de 2002 dirigido a la República Francesa, la Comisión, tras haber comprobado, al término del examen previo, que la ayuda de reestructuración notificada suscitaba dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común decidió incoar el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 88 CE, apartado 2, de conformidad con el artículo 4, apartado 4, y el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo [88] del Tratado CE (DO L 83, p. 1; en lo sucesivo, «decisión de incoar el procedimiento de investigación formal»). La ayuda notificada fue registrada con la nueva referencia C-58/2002.
- 25 Mediante escrito de 8 de octubre de 2002, enviado el 15 de octubre con sus anexos, las autoridades francesas comunicaron a la Comisión sus observaciones sobre la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

- 26 El 11 de diciembre de 2002, se publicó la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, acompañado de un resumen en el *Diario oficial de las Comunidades Europeas* (DO C 308, p. 29). Se invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre el proyecto de ayuda notificado en un plazo de un mes a contar desde esa publicación.
- 27 Mediante escrito de 8 de enero de 2003, la demandante presentó a la Comisión sus observaciones escritas sobre la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal. La Comisión recibió, por otro lado, observaciones del grupo Stef-TFE y de diferentes entes territoriales. La Comisión remitió la totalidad de las observaciones recibidas a la República Francesa dándole la posibilidad de comentarlas.
- 28 El 4 de febrero de 2003, la Comisión celebró, a petición de la demandante, una reunión con ésta, durante la cual aquella le entregó documentos adicionales.
- 29 Mediante escrito de 10 de febrero de 2003, las autoridades francesas remitieron a la Comisión sus alegaciones dirigidas a demostrar que el proyecto de ayuda respetaba las Directrices, así como una descripción de los nuevos compromisos sobre la evolución de los efectivos y de los salarios, sobre el control de consumos intermedios y sobre la política tarifaria de SNCM.
- 30 Por escrito de 13 de febrero de 2003, las autoridades francesas remitieron a la Comisión sus comentarios respecto a las observaciones de la demandante y de Stef-TFE.

- 31 A través de escrito de 21 de febrero de 2003, las autoridades francesas respondieron a las cuestiones adicionales planteadas en el escrito de la Comisión de 10 de febrero de 2003.
- 32 Por fax enviado el 27 de mayo de 2003, las autoridades francesas remitieron a la Comisión sus comentarios sobre los documentos que la demandante había enviado a la Comisión el 4 de febrero de 2003 y que ésta remitió a su vez a las autoridades francesas por escrito de 21 de febrero de 2003.
- 33 El 9 de julio de 2003, la Comisión adoptó la Decisión 2004/166/CE, relativa a la ayuda a la reestructuración que Francia tiene previsto ejecutar a favor de SNCM (DO 2004, L 61, p. 13), Decisión que es objeto del presente recurso de anulación (en lo sucesivo, «Decisión impugnada»).
- 34 La parte dispositiva de la Decisión impugnada establece lo siguiente:

«Artículo 1

La ayuda a la reestructuración que Francia tiene previsto ejecutar a favor de la [SNCM] es compatible con el mercado común, en las condiciones establecidas en los artículos 2 a 5.

Artículo 2

Desde la notificación de la presente Decisión hasta el 31 de diciembre de 2006, SNCM se abstendrá de adquirir nuevos buques y firmar contratos de construcción, de pedido o de fletamento para buques adicionales, ya sean nuevos o rehabilitados.

Desde la notificación de la presente Decisión hasta el 31 de diciembre de 2006, SNCM sólo podrá explotar los once buques que ya posee, a saber: el *Napoléon Bonaparte*, el *Danielle Casanova*, el *Île de Beauté*, el *Corse*, el *Liamone*, el *Aliso*, el *Méditerranée*, el *Pascal Paoli*, el *Paglia Orba*, el *Monte Cinto* y el *Monte d'Oro*.

Si, por causas ajenas a su voluntad, SNCM debe sustituir uno de sus buques antes de 31 de diciembre de 2006, la Comisión podrá autorizarlo sobre la base de una notificación debidamente motivada por Francia.

Artículo 3

El grupo SNCM venderá la totalidad de sus participaciones directas e indirectas en las sociedades siguientes:

— Amadeus France,

- Compagnie Corse Méditerranée,

- Sociedad inmobiliaria Schuman,

- Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations,

- Someca.

En lugar de enajenar sus participaciones en Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations, SNCM podrá vender el único activo de dicha sociedad, el buque *Southern Trader*; y cerrar esa filial.

Las ventas se podrán realizar, a discreción de las autoridades francesas, por oferta pública de venta o por invitación a manifestación de interés con publicidad previa, fijándose un plazo de respuesta de dos meses como mínimo.

Francia transmitirá a la Comisión acreditación de todas estas ventas. No podrá invocarse para no proceder a las mismas la escasa cuantía económica de las ofertas que reciba SNCM. En caso de no presentarse ofertas, y si Francia puede demostrar que se han adoptado todas las medidas de publicidad necesarias, se considerará satisfecha la condición establecida en el primer párrafo.

Artículo 4

En todas las líneas con destino a Córcega, a partir de la notificación de la presente Decisión y hasta el 31 de diciembre de 2006, SNCM se abstendrá de toda política consistente en publicar tarifas inferiores a las de ninguno de sus competidores, para destinos y servicios equivalentes en las mismas fechas.

La Comisión se reserva el derecho de incoar un procedimiento de investigación ante cualquier incumplimiento de las condiciones fijadas por la presente Decisión, en particular, la establecida en el primer párrafo.

La condición fijada en el primer párrafo se considerará cumplida si, diariamente, los precios más bajos publicados por SNCM son superiores a los precios promocionales más bajos publicados por cada uno de sus competidores, para destinos y servicios equivalentes.

La condición establecida en el primer párrafo dejará de aplicarse a partir del momento en que dichos competidores propongan tarifas superiores a las que SNCM tenía en vigor en el año de referencia de 1996, una vez corregidos los efectos de la inflación.

Antes del 30 de junio de cada año, Francia comunicará a la Comisión todos los elementos necesarios para demostrar que esta condición se ha cumplido en el año civil anterior, en la totalidad de las travesías con destino u origen en Córcega.

Artículo 5

Conforme a los compromisos asumidos por las autoridades francesas en el plan de reestructuración, el número anual de rotaciones de buques en los distintos enlaces marítimos con Córcega se limitarán, hasta el 31 de diciembre de 2006, a los máximos previstos en el cuadro 3 de la presente Decisión, salvo por razones excepcionales, no imputables a SNCM, que fuercen a la compañía a desviar determinadas rotaciones a otros puertos, o salvo cambio en las obligaciones de servicio público asumidas por la empresa.

Artículo 6

Se autoriza a Francia a recapitalizar SNCM mediante una primera entrega de 66 millones EUR, una vez notificada la presente Decisión.

Hasta el término del período de reestructuración, es decir, el 31 de diciembre de 2006, la Comisión podrá decidir, a solicitud de las autoridades francesas, autorizar ulteriormente el pago de un segundo tramo a SNCM, correspondiente a la diferencia entre los diez millones EUR restantes y el producto de las enajenaciones prescritas en el artículo 3, conforme a lo establecido en dicho artículo.

Tal decisión sólo podrá adoptarse si se han llevado a cabo las actuaciones prescritas en el artículo 3, si el producto de las ventas no excede de 10 millones EUR y si se han verificado las condiciones fijadas en los artículos 2, 4 y 5, sin perjuicio de la facultad de la Comisión de incoar, si procede, el procedimiento de investigación formal por incumplimiento de alguna de las mismas. En caso de inobservancia de alguna de dichas condiciones, no será entregado el segundo tramo de la ayuda.

Artículo 7

Francia informará a la Comisión, en un plazo de seis meses a partir de la notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

[...]»

Procedimiento y pretensiones de las partes

- 35 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 13 de octubre de 2003, la demandante interpuso el presente recurso.
- 36 Mediante escrito presentado en la Secretaría el 3 de febrero de 2004, la República Francesa solicitó intervenir en apoyo de las pretensiones de la Comisión.
- 37 Mediante escrito presentado en la Secretaría el 26 de febrero de 2004, SNCM solicitó intervenir en apoyo de las pretensiones de la Comisión.
- 38 Mediante auto de 10 de marzo de 2004, se admitió la intervención de la República Francesa.

- 39 Mediante auto de 30 de marzo de 2004, se admitió la intervención de SNCM.
- 40 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Tercera) decidió iniciar la fase oral y, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, instó a las partes a responder a varias preguntas escritas. Las partes dieron cumplimiento a lo solicitado dentro de los plazos señalados.
- 41 En sus respuestas, las partes informaron al Tribunal de Primera Instancia de que la Comisión había adoptado, el 8 de septiembre de 2004, la Decisión C (2004) 3359 fin (en lo sucesivo, «Decisión de 8 de septiembre de 2004») por la que se modifica la Decisión impugnada. A raíz de una pregunta escrita adicional del Tribunal de Primera Instancia, se requirió a las partes para que se pronunciasen sobre la incidencia de esta Decisión en el presente recurso.
- 42 En la vista de 18 de noviembre de 2004 se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal de Primera Instancia.
- 43 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia que:
- Anule la Decisión impugnada.

 - Condene en costas a la Comisión.

44 La Comisión, apoyada por la República Francesa y SNCM, coadyuvantes, solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso.

— Condene en costas a la demandante.

Fundamentos de Derecho

45 En apoyo del presente recurso de anulación, la demandante aduce dos motivos. El primer motivo está basado en la infracción del artículo 253 CE en la medida en que la Decisión impugnada no está suficientemente motivada. El segundo motivo está basado en la infracción del artículo 87 CE, apartado 3, letra c), del Reglamento nº 659/1999 y de las Directrices en cuanto la Decisión impugnada contiene errores de hecho y errores manifiestos de apreciación.

46 Con carácter preliminar, debe no obstante examinarse la incidencia eventual de la Decisión de 8 de septiembre de 2004 en el presente recurso.

1. Observación preliminar sobre la incidencia de la Decisión de 8 de septiembre de 2004 en el presente recurso

47 Procede señalar que, a tenor de su Decisión de 8 de septiembre de 2004, la Comisión modificó la Decisión impugnada con el fin de permitir a SNCM, tal y como expuso

en el segundo considerando de dicha nueva Decisión, por una parte, sustituir el buque *Asco* por el buque *Aliso* en la lista de buques que figuran en el artículo 2 de la Decisión impugnada, es decir la lista de buques que SNCM está autorizada a utilizar durante el período de la reestructuración, y, por otra parte, enajenar, habida cuenta de las dificultades que tuvo para vender el buque *Asco*, o ese buque o el buque *Aliso*.

- 48 No obstante debe recordarse que, según la jurisprudencia, en el marco de un recurso de anulación con arreglo al artículo 230 CE, la legalidad de un acto comunitario debe apreciarse en función de los elementos de hecho y de Derecho existentes en la fecha en que se adoptó el acto (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 25 de junio de 1998, *British Airways y otros/Comisión*, asuntos acumulados, T-371/94 y T-394/94, Rec. p. II-2405, apartado 81).
- 49 Por otro lado, en el caso de autos, no se evidencia que la Decisión de 8 de septiembre de 2004 haya dejado sin objeto algunos de los motivos y alegaciones aducidos por la demandante en apoyo del presente recurso. Interrogadas sobre ese punto por una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia, ni la demandante ni la Comisión alegaron tal efecto.
- 50 Por consiguiente, hay que observar que la Decisión de 8 de septiembre de 2004 no afecta en absoluto al presente recurso de anulación contra la Decisión impugnada.

2. Sobre el primer motivo, basado en la infracción del artículo 253 CE en la medida en que la Decisión impugnada no está suficientemente motivada

- 51 Mediante el presente motivo, la demandante sostiene que la Decisión impugnada no está suficientemente motivada en lo que concierne a la naturaleza de la medida de

ayuda de que se trata y al carácter de compensación por servicio público de una parte de la ayuda, la eliminación de las dudas que motivaron la incoación del procedimiento de investigación formal, la apreciación del restablecimiento de la viabilidad, el carácter realista de los supuestos previstos de reestructuración y la determinación de las participaciones no estratégicas.

Observaciones preliminares sobre el alcance del motivo

52 Debe recordarse que, según la jurisprudencia, el motivo basado en la infracción del artículo 253 CE es un motivo distinto del basado en el error manifiesto de apreciación. En efecto, mientras que el primero, referente a una falta o insuficiencia de motivación, está comprendido dentro de los vicios sustanciales de forma, en el sentido del artículo 230 CE, y constituye un motivo de orden público que debe ser examinado de oficio por el juez comunitario, el segundo, relativo a la legalidad de una decisión en cuanto al fondo, constituye una infracción de una norma jurídica relativa a la aplicación del Tratado, en el sentido del propio artículo 230 CE, y solamente puede ser examinado por el juez comunitario si es invocado por el demandante. La obligación de motivación es, por ello, una cuestión distinta de la de la fundamentación de la motivación (sentencias del Tribunal de Justicia de 2 de abril de 1998, Comisión/Sytraval y Brink's France, C-367/95 P, Rec. p. I-1719, apartado 67; de 22 de marzo de 2001, Francia/Comisión, C-17/99, Rec. p. I-2481, apartado 35, y de 29 de abril de 2004, Países Bajos/Comisión, C-159/01, Rec. p. I-4461, apartado 65; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 13 de enero de 2004, Thermenhotel Stoiser Franz y otros/Comisión, T-158/99, Rec. p. II-1, apartado 97).

53 En el caso de autos, debe indicarse que, mediante su primer motivo, la demandante se limita a alegar, como se desprende explícitamente del título del citado motivo en la demanda («Vicios sustanciales de forma: falta de motivación») y de las consideraciones que figuran en ésta, en particular en los puntos 17, 18 y 43 de la demanda —que hacen mención, respectivamente, a vicios sustanciales de forma, de la jurisprudencia relativa al artículo 253 CE y de la necesidad de anular la Decisión impugnada a la vista de su «legalidad externa»—, así como a los apartados tercero y

cuarto del resumen de la demanda presentado por la demandante —que dejan constancia de la existencia de «falta de motivación» sobre los puntos antes citados—, que la Decisión impugnada no está, en determinados aspectos, suficientemente motivada en infracción del artículo 253 CE.

- 54 Hay que destacar que el alcance conferido al presente motivo no se discute por las partes. En efecto, debe observarse que, en respuesta a las observaciones de la Comisión y de la República Francesa a este respecto, la demandante recuerda, como se desprende del punto 3 de la réplica, que, por el citado motivo, reprocha a la Comisión la «falta» o el «incumplimiento» de la obligación de motivación.
- 55 Por lo demás, de la demanda se desprende que la distinción entre la obligación de motivación y el error manifiesto de apreciación era bien conocido por la demandante, ya que, tras haber consagrado el primer motivo a cuestionar el carácter suficiente de la motivación de la Decisión impugnada, alega, a través de su segundo motivo (titulado «Infracción del Tratado CE y de las normas de aplicación: errores materiales de hecho y errores manifiestos de apreciación»), basado en la infracción del artículo 87 CE, apartado 3, y de las Directrices, que la Decisión impugnada contiene errores manifiestos de apreciación. La misma distinción aparece en el resumen de la demanda, en el que la demandante indica, en el apartado 3, que «la demanda persigue la anulación de la Decisión impugnada por un doble motivo, porque adolece de falta de motivación y por errores materiales y manifiestos de apreciación». De manera similar, en la réplica, tras haber tenido conocimiento de las observaciones formuladas por la Comisión y la República Francesa sobre ese punto, la demandante afirma de nuevo que discute, por un lado, el incumplimiento de la obligación de motivación y, por otro, los errores manifiestos de apreciación.
- 56 Por consiguiente, el primero motivo alegado por la demandante en apoyo del presente recurso debe considerarse basado exclusivamente en la infracción del artículo 253 CE en la medida en que la Decisión impugnada no está suficientemente motivada sobre un determinado número de puntos, habida cuenta de que las imputaciones que se realizan por la demandante dirigidas a discutir la procedencia de la Decisión impugnada se repiten en el segundo motivo.

- 57 Sin embargo, hay que afirmar que, como señala acertadamente la Comisión, sostenida en este punto por la República Francesa, varias imputaciones y alegaciones formuladas por la demandante en el primer motivo van dirigidas a demostrar no la insuficiencia de la motivación de la Decisión impugnada, sino su carácter erróneo. Con ello, con el pretexto de discutir la motivación de la Decisión impugnada, la demandante discute, en realidad, su procedencia.
- 58 Pues bien, como ya ha declarado el Tribunal de Justicia, al apreciar si la Comisión cumplió la obligación de motivación, el Tribunal de Primera Instancia no debe examinar la legalidad en cuanto al fondo de la motivación invocada por la Comisión para justificar la Decisión impugnada (sentencia Francia/Comisión, citada en el apartado 52 *supra*, apartado 38).
- 59 De ello se deduce que, en el marco de un motivo basado en la falta o la insuficiencia de motivación, las imputaciones y alegaciones dirigidas a discutir la procedencia de la Decisión impugnada son inoperantes y carecen de pertinencia (véanse, en este sentido, la sentencia Thermenhotel Stoiser Franz y otros/Comisión, citada en el apartado 52 *supra*, apartado 97; las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 20 de abril de 1999, Limburgse Vinyl Maatschappij y otros/Comisión, asuntos acumulados T-305/94 a T-307/94, T-313/94 a T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 y T-335/94, Rec. p. II-931, apartado 389; de 28 de febrero de 2002, Compagnie générale maritime y otros/Comisión, T-86/95, Rec. p. II-1011, apartado 425, y de 30 de septiembre de 2003, Atlantic Container Line y otros/Comisión, asuntos acumulados T-191/98, T-212/98 a T-214/98, Rec. p. II-3275, apartados 1175 y 1176).
- 60 Por añadidura, dado que la demandante confirmó explícitamente que el primer motivo estaba basado exclusivamente en la falta de motivación y que de la presentación de la demanda resulta que la citada demandante es consciente de la distinción entre falta de motivación y el carácter erróneo de la motivación, no corresponde al Tribunal de Primera Instancia dar una nueva calificación a las imputaciones formuladas en el presente motivo dirigidas, en realidad, a discutir la procedencia de la Decisión impugnada. Esta consideración se impone con mayor razón en un caso como el de autos, en el que la demandante aduce un segundo motivo basado en la existencia de errores manifiestos de apreciación, en el marco del cual se reproducen de nuevo algunas de las imputaciones con el fin de discutir la procedencia de la Decisión impugnada.

- 61 En consecuencia, en el presente motivo, únicamente hay que examinar si la Decisión impugnada está suficientemente motivada. Las imputaciones y alegaciones de la demandante expuestas en el marco de este motivo, que se dirigen, en realidad, a cuestionar la procedencia de la citada Decisión, deben desestimarse por carecer de pertinencia.

Sobre las imputaciones relativas a la motivación de la Decisión impugnada

Observaciones preliminares

- 62 Debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, el alcance de la obligación de motivación depende de la naturaleza del acto de que se trate y del contexto en que fue adoptado. La motivación debe mostrar de manera clara e inequívoca el razonamiento de la institución, de manera que, por un lado, los interesados puedan conocer las razones de la medida adoptada para poder defender sus derechos y comprobar si la decisión es fundada o no y, por otro, para que el órgano jurisdiccional competente pueda ejercer su control de legalidad (sentencia Comisión/Sytraval y Brink's France, citada en el apartado 52 *supra*, apartado 63; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 6 de marzo de 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comisión, asuntos acumulados T-228/89 y T-233/99, Rec. p. II-435, apartado 278, y de 14 de enero de 2004, Fleuren Compost/Comisión, T-109/01, Rec. p. II-127, apartado 119).
- 63 No se exige que la motivación especifique todos los elementos de hecho y de Derecho pertinentes, en la medida en que la cuestión de si la motivación de un acto cumple las exigencias del artículo 253 CE debe apreciarse en relación no sólo con su tenor literal, sino también con su contexto, así como con el conjunto de normas jurídicas que regulan la materia de que se trate (sentencia Francia/Comisión, citada en el apartado 52 *supra*, apartado 36; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 15 de junio de 2000, Alzetta y otros/Comisión, asuntos acumulados T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 a T-607/97, T-1/98, T-3/98 a T-6/98 y T-23/98, Rec. p. II-2319, apartado 175, y Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comisión, citada en el apartado 62 *supra*, apartado 279).

- 64 En particular, la Comisión no está obligada a definir una postura sobre todas las alegaciones que los interesados aduzcan, sino que le basta con exponer los hechos y las consideraciones jurídicas que revisten una importancia esencial en el sistema de la decisión (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 8 de junio de 1995, Siemens/Comisión, T-459/93, Rec. p. II-1675, apartado 31, y Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comisión, citada en el apartado 62 *supra*, apartado 280). Así, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que la Comisión no estaba obligada a definir su postura sobre elementos manifiestamente fuera de contexto, carentes de significado o claramente secundarios (sentencia Comisión/Sytraval y Brink's France, citada en el apartado 52 *supra*, apartado 64)
- 65 Aplicada a la calificación de una medida de ayuda, la obligación de motivación exige que se indiquen las razones por las cuales la Comisión considera que la medida de que se trate está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 87 CE, apartado 1 (sentencia Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comisión, citada en el apartado 62 *supra*, apartado 281).
- 66 Por lo que respecta a la compatibilidad con el artículo 87 CE, apartado 3, letra c), de una ayuda de Estado a la reestructuración, se desprende de la jurisprudencia que la obligación de motivación se cumple cuando la Decisión de la Comisión enumera los motivos por los que considera que las ayudas están justificadas a la vista de los requisitos previstos por las Directrices, en particular, la existencia de un plan de reestructuración, una demostración satisfactoria de la viabilidad a largo plazo y el carácter proporcionado de las ayudas con respecto a la contribución de su beneficiario (véase, en este sentido, la sentencia Francia/Comisión, citada en el apartado 52 *supra*, apartado 37, y la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 30 de abril de 1998, Vlaamse Gewest/Comisión, T-214/95, Rec. p. II-717, apartado 102; véase, respecto a otros marcos comunitarios en materia de ayudas de Estado, la sentencia Fleuren Compost/Comisión, citada en el apartado 62 *supra*, apartado 125).
- 67 Estos son los principios a cuya luz debe examinarse si la Decisión impugnada está suficientemente motivada en el caso de autos.

Sobre la naturaleza de la medida de que se trata y el carácter de compensación por servicio público de una parte de la ayuda

- 68 La demandante alega que la Decisión impugnada no está suficientemente motivada en cuanto a la determinación del importe de la insuficiencia de la compensación en concepto de remuneración por servicio público. Expone que la Comisión no puso en su conocimiento el informe de expertos utilizado a estos efectos, que la Decisión impugnada no explica la razón por la cual se tuvo en cuenta la dotación por amortización del *Liamone*, a pesar de que este buque no era necesario para la explotación de la concesión de servicio público, y que no permite determinar la parte real de la compensación por servicio público en el importe total de la ayuda.
- 69 En primer lugar, debe señalarse que, en el considerando 259 de la Decisión impugnada, la Comisión estimó que, con independencia de la necesidad de analizar la ayuda como ayuda de reestructuración, la parte de ésta correspondiente a la insuficiencia de la compensación por servicio público para el período 1991-2001 era compatible con el mercado común con arreglo al artículo 86 CE, apartado 2.
- 70 Se pone de manifiesto que, a efectos de determinar el importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público, la Comisión calculó, en los considerandos 256 y 257 de la Decisión impugnada, el importe de las pérdidas sufridas por SNCM entre 1991 y 2001 en todos los servicios marítimos de Córcega sometidos a obligación de servicio público. Explica, a este respecto que, para el período entre 1991-1999, se basó en el resultado antes de impuestos del servicio marítimo de Córcega, tal como lo determinó el informe de expertos utilizado en el marco de la Decisión 2002/149, al que le resta las plusvalías realizadas con los buques, mientras que, para el período 2000-2001, no incluido en el informe antes citado, calculó de nuevo ella misma, según el enfoque seguido en la Decisión 2002/149, el resultado antes de impuestos en el servicio marítimo de Córcega, menos las provisiones para reestructuración ya contabilizadas en los gastos de reestructuración notificados, ya que no tuvo lugar

ninguna venta de material naval durante esos dos años. En cuanto a las eventuales pérdidas relativas a 2002 en el servicio Marsella-Córcega, la Comisión indicó que las citadas pérdidas no se tendrían en cuenta «dado que, a partir del 1 de enero de 2002, las tarifas de explotación de dicho tráfico, así como las cuantías de la compensación financiera, han sido definidas entre las autoridades públicas y SNCM de manera contractual, contrariamente a la práctica utilizada en los convenios de 1991 y 1996».

- 71 Basándose en esto, la Comisión concluyó, en el considerando 258 de la Decisión impugnada, que la suma de los resultados corregidos de las plusvalías sobre los buques vendidos durante este período y los costes de la reestructuración da como resultado 53,48 millones de euros para el período 1991-2001. La síntesis del cálculo efectuado por la Comisión se reproduce en el considerando 257, cuadro 11, de la Decisión impugnada.
- 72 No obstante, en el considerando 260 de la Decisión impugnada, la Comisión estimó que, dado que las autoridades francesas notificaron una ayuda de cuantía más elevada —76 millones de euros— en concepto de ayuda de reestructuración, motivo por el cual se incoó el procedimiento de investigación formal previsto por el artículo 88 CE, apartado 2, había que examinar la totalidad de la ayuda de que se trata como ayuda de reestructuración. Dicho examen fue objeto de los considerandos 261 a 367 de la Decisión impugnada.
- 73 Por consiguiente, procede desestimar por inoperante la imputación de la demandante de que la Decisión impugnada no está suficientemente motivada en lo que concierne al cumplimiento de los requisitos previstos por el artículo 86 CE, apartado 2. En efecto, en la medida en que la Comisión estimó que era necesario apreciar la totalidad de la ayuda de 76 millones de euros, incluyendo la parte correspondiente a la insuficiencia de la compensación por servicio público por un importe de 53,48 millones de euros, como ayuda de reestructuración en el marco del examen que es objeto de los considerandos 261 a 367 de la Decisión impugnada, la falta de motivación sobre la compatibilidad del importe de la citada insuficiencia de compensación con el artículo 86 CE, apartado 2, no puede conllevar, como tal, la anulación de la Decisión impugnada, toda vez que dicha Decisión está motivada por sus considerandos relativos a la apreciación de la ayuda como ayuda de reestructuración.

- 74 Por el contrario, es preciso examinar la imputación de la demandante relativa a la motivación insuficiente de la Decisión impugnada en cuanto a la determinación del importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público. En efecto, en el considerando 327 de la Decisión impugnada, la Comisión estimó, en el marco de la apreciación del carácter mínimo de la ayuda a la luz de las Directrices, que la parte de la ayuda correspondiente a la citada insuficiencia de la compensación era necesaria para la reestructuración de SNCM. En esta medida, una posible falta de motivación en cuanto a la determinación del importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público puede afectar a la apreciación de la ayuda como ayuda de reestructuración.
- 75 A este respecto, hay que señalar, no obstante, que la motivación que figura en los considerandos 256 a 260 de la Decisión impugnada, que muestra tanto los criterios que tuvo en cuenta la Comisión para determinar el importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público como el método de cálculo utilizado con ese fin, puede permitir a los interesados conocer la justificación de la medida adoptada, con el fin de poder defender sus derechos y comprobar si la Decisión impugnada está o no bien fundada y permitir al juez comunitario ejercer su control de legalidad.
- 76 Ninguna de las alegaciones e imputaciones aducidas por la demandante enerva esta conclusión.
- 77 Con respecto, primeramente, al argumento de que la Comisión no comunicó a la demandante el informe de los expertos, el Tribunal de Primera Instancia considera que esta alegación carece de pertinencia para acreditar un eventual incumplimiento de la obligación de motivación. En efecto, aun suponiendo que se acreditase, la omisión de comunicación no constituiría en absoluto falta o insuficiencia de motivación de la Decisión impugnada. Mediante dicha alegación, la demandante podría, a lo sumo, invocar la eventual vulneración de su derecho de acceso al expediente y tal vulneración no afectaría a la motivación, sino a la observancia del derecho de defensa. Debe no obstante señalarse, y ello no se discute, que la

demandante no invoca tal vulneración de su derecho de defensa. Pues bien, tal motivo no se refiere a los vicios de forma y, por lo tanto, no debe ser planteado de oficio (véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 8 de julio de 2004, JFE Engineering y otros/Comisión, asuntos acumulados T-67/00, T-68/00, T-71-00 y T-78/00, Rec. p. II-2501, apartado 425, y la jurisprudencia que en ella se cita).

- 78 En la medida en que la demandante invoca, mediante esta alegación, que no podía comprender el razonamiento que condujo a la Comisión a determinar el importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público, basta señalar que el razonamiento de la Comisión sobre ese punto figura de manera clara y explícita, como se ha expuesto anteriormente, en los considerandos 256 a 258 de la Decisión impugnada.
- 79 En cuanto a la alegación de la circunstancia de que la Comisión no pudo basarse válidamente en el referido informe para los años 2000 y 2001 y al hecho de que las cuentas provisionales utilizadas por la Comisión para esos dos años sean diferentes de las cuentas definitivas tal y como se publicaron, se trata de imputaciones que se refieren a la procedencia del método empleado por la Comisión y que, por tanto, carecen de pertinencia para el presente motivo basado en una motivación insuficiente.
- 80 Con respecto, en segundo lugar, a la alegada inexistencia de motivación respecto a la toma en consideración de la dotación por amortización del *Liamone* pese a que ese buque no era necesario para la explotación de la concesión del servicio público, debe observarse que dicha alegación se basa en una lectura errónea de la Decisión impugnada. En efecto, del considerando 257, cuadro 11, de la Decisión impugnada resulta claramente que, contrariamente a lo que alega la demandante, la Comisión no tuvo en cuenta la citada dotación a efectos de determinar el importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público. El importe de 14,771 millones de euros correspondiente a dicha amortización fue restado de las pérdidas relativas a las actividades de servicio público y no sumado a éstas. Interrogada en la vista por el Tribunal de Primera Instancia, la demandante admitió asimismo explícitamente que su lectura de la Decisión impugnada sobre ese punto era errónea. Pues bien, evidentemente, no puede reprocharse a la Comisión no haber motivado un razonamiento que no figura en su Decisión.

- 81 Como explica la Comisión en sus escritos, el importe de la amortización del *Liamone*, en cambio, fue tenido en cuenta en los costes del plan de reestructuración que es objeto del examen realizado en los considerandos 261 a 367, ya que la amortización excepcional de ese buque estaba recogida en dicho plan, como se desprende, en particular, de los considerandos 126, 144, 302 y 330 de la Decisión impugnada.
- 82 En la fase de la réplica y en la vista, la demandante expuso por tanto que, mediante la presente imputación, pretendía, en realidad, señalar que es contradictorio, que la Comisión considere que el *Liamone* era necesario, antes de 2002, para las obligaciones de servicio público, cuando admite haber excluido las dotaciones por amortización de ese buque del cálculo de los costes adicionales no compensados ligados a las obligaciones de servicio público. Pues bien, dado que, según ella, el *Liamone* no era necesario para el ejercicio de las obligaciones de servicio público, estima que la Comisión erró al tener en cuenta la amortización de ese buque en los costes del plan de reestructuración.
- 83 Hay que observar no obstante que dichas alegaciones, que modifican el alcance de la imputación tal como se formuló inicialmente en la demanda, van dirigidas a cuestionar la procedencia de las apreciaciones de la Decisión impugnada y que, por tanto, deben desestimarse por carecer de pertinencia para el presente motivo.
- 84 En tercer lugar, respecto a la alegada imposibilidad de determinar la parte real de la compensación por servicio público en el importe total de la ayuda, basta señalar que, contrariamente a lo que alega la demandante, la Comisión indica explícitamente, en el considerando 258 y en el considerando 257, cuadro 11, de la Decisión impugnada, que esta parte es de 53,48 millones de euros, y ello después de haber explicado el cálculo que condujo a dicho importe en los considerandos 256 y 257 de la citada Decisión.
- 85 En la medida en que, en ese marco, la demandante imputaba a la Comisión no haber motivado el «nivel necesario» de la compensación de servicio público ni

comprobado el carácter eventualmente excesivo de los costes adicionales ligados a las obligaciones de servicio público, en particular la razón por la que el 50 % de las pérdidas de SNCM se produjeron en 2000 y 2001, es preciso afirmar que, mediante esa imputación, la demandante cuestiona el cálculo de la insuficiencia de la compensación realizado por la Comisión en la medida en que se basa en el importe de las pérdidas sufridas por SNCM. Tal imputación, que discute la procedencia de la Decisión impugnada sobre ese punto, carece de pertinencia para el presente motivo.

86 Por otro lado, en cuanto puede entenderse que esa imputación reprocha a la Comisión haber motivado de manera insuficiente la Decisión impugnada sobre ese punto, debe observarse que, en el procedimiento administrativo, la demandante no formuló tal imputación, ni en sus observaciones sobre la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal ni en la reunión de 4 de febrero de 2003, de modo que no puede reprocharse a la Comisión no haberle respondido en su Decisión.

87 En cualquier caso, hay que manifestar que la Decisión impugnada expone de manera suficiente en Derecho tanto los motivos por los que las pérdidas sufridas por SNCM permiten, según la Comisión, determinar el importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público como las razones de la existencia de dichas pérdidas.

88 En lo relativo a por qué las pérdidas sufridas por SNCM permiten determinar el importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público, debe señalarse que, en el considerando 257 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que para la determinación de ese importe utilizaría, «el mismo planteamiento y motivación que en la Decisión 2002/149», que había sido adoptada al término de un procedimiento en el que participó la demandante como parte interesada y que se refería a ayudas concedidas a la misma empresa, en el marco de convenios sobre las mismas obligaciones de servicio público, correspondientes al mismo período, dado que el convenio de 1996 era aplicable hasta 2001.

- 89 Así pues, dada la remisión explícita efectuada por la Decisión impugnada a la Decisión 2002/149 y habida cuenta del hecho de que ésta Decisión se encuentra en un contexto bien conocido por la demandante, debe admitirse que la Decisión 2002/149 puede completar la motivación de la Decisión impugnada relativa a la cuestión de la determinación del importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público (véase, en ese sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de junio de 2004, Portugal/Comisión, C-42/01, Rec. p. I-6079, apartados 69 y 70, y la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 19 de marzo de 2003, CMA CGM y otros/Comisión, T-213/00, Rec. p. II-913, apartado 217).
- 90 Pues bien, en los considerandos 87 a 105 de la Decisión 2002/149, la Comisión expuso, basándose en las conclusiones de su experto sobre el período 1991-1999, que el importe de las pérdidas así determinado reflejaba razonablemente el coste de las obligaciones de servicio público. Habida cuenta de tales pérdidas, a pesar del pago de las compensaciones previstas por el convenio de 1991 y el convenio de 1996, la Comisión concluyó, en dicha Decisión, que no existía una compensación excesiva.
- 91 Respecto a las razones de la existencia de pérdidas en SNCM, debe observarse que, tanto en la Decisión impugnada (considerandos 281, 282 y 326) como en la Decisión 2002/149 (considerando 123), a la que se remite el considerando 257 de la Decisión impugnada, la Comisión expuso que las compensaciones financieras previstas por el convenio de 1991 y el convenio de 1996 no eran suficientes para cubrir la totalidad del coste de las obligaciones de servicio público porque, en particular, éstas eran relativamente independientes de los ingresos. Además, en el considerando 282 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló que la llegada de la demandante al mercado en 1996 influyó negativamente en los resultados de SNCM.
- 92 De ello resulta que deben desestimarse totalmente las imputaciones de la demandante sobre la motivación, en la Decisión impugnada, del importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público.

Sobre la eliminación de las dudas que motivaron la incoación del procedimiento de investigación formal

- 93 La demandante estima que la Decisión impugnada no expone suficientemente en Derecho los motivos por los que la Comisión dispuso las dudas que motivaron la incoación del procedimiento de investigación formal en lo que atañe a la relación entre las pérdidas de SNCM y sus obligaciones de servicio público, al impacto de la política de compra de buques de SNCM en sus cuentas de resultados, las medidas previstas para aumentar la productividad de SNCM y las medidas para reducir los consumos intermedios, así como la futura política tarifaria de SNCM.
- 94 Con el fin de examinar si la Comisión motivó de manera suficiente la Decisión impugnada a ese respecto, hay que determinar el alcance de las dudas suscitadas por la Comisión en la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, para comprobar, posteriormente, en qué medida la Decisión impugnada expuso los motivos por los que se habían disipado esas dudas.
- 95 En lo que se refiere, en primer lugar, a la relación entre las pérdidas de SNCM y sus obligaciones por servicio público, cabe indicar que, en la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión suscitó dudas en cuanto al restablecimiento de la viabilidad de SNCM dado que los datos analíticos facilitados en el plan de reestructuración no permitían determinar las causas estructurales de las pérdidas crónicas de SNCM durante los últimos años. La Comisión estimaba que debía comprobar que la ayuda de reestructuración no sirviera para cubrir las pérdidas de explotación pasadas y que el plan de reestructuración correspondiente situara a la empresa en condiciones de producir en el futuro beneficios de explotación. A este respecto, en la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión manifestaba, por una parte, que el plan de reestructuración no indicaba cómo iba a reducir sus pérdidas SNCM en las líneas que anteriormente estaban sujetas a obligaciones de servicio público y, por otra, que el citado plan debía permitir garantizar la viabilidad de la empresa incluso en el supuesto de que SNCM no obtuviera, después de 2006, el contrato relativo a las obligaciones de servicio público en los enlaces entre Marsella y Córcega.

- 96 De ello se deduce que las dudas suscitadas por la Comisión en cuanto a la relación entre las pérdidas de SNCM y las obligaciones de servicio público abarcaban dos aspectos distintos, a saber, por un lado, la adecuación de la ayuda a los costes derivados de las obligaciones de servicio público entre 1991 y 2001, ya que la ayuda debía permitir a la empresa cubrir las pérdidas pasadas resultantes exclusivamente del cumplimiento de las obligaciones de servicio público en el marco del convenio de 1991 y del convenio de 1996 y, por otro, la contribución de la ayuda al restablecimiento de la viabilidad para el período 2002-2006, ya que la ayuda debía permitir a la empresa reducir en el futuro sus pérdidas en las líneas que no están o que dejarán de estar sometidas a obligaciones de servicio público.
- 97 En primer lugar, con respecto a la adecuación de la ayuda a los costes ligados a las obligaciones de servicio público entre 1991 y 2001, basta recordar que ya se ha declarado anteriormente que la razón por la cual podía considerarse que las pérdidas sufridas por SNCM en el pasado en los servicios con destino a Córcega, todos ellos sometidos, en aquella época, a las obligaciones de servicio público, se correspondían con los costes adicionales soportados por SNCM para cumplir las citadas obligaciones estaba suficientemente motivada tanto por la Decisión impugnada, en particular sus considerandos 256, 257, 281 y 282, como por la Decisión 2002/149 a la que se remite.
- 98 A este respecto, cabe manifestar que las imputaciones de la demandante sobre la motivación de los considerandos 281 y 282 de la Decisión impugnada, imputaciones por las que alega que el convenio de 2002 no tiene por objeto cubrir las pérdidas y que la llegada de un competidor en 1996 fue el resultado de la liberalización comunitaria, se refieren, en realidad, a la veracidad de las afirmaciones de la Comisión y no a su motivación. Por lo tanto, estas imputaciones deben desestimarse por no ser pertinentes.
- 99 Por otro lado, en lo que se refiere a las pérdidas eventualmente sufridas en el ejercicio de las obligaciones de servicio público previstas por el convenio de 2002, la Decisión impugnada está suficientemente motivada en Derecho por el considerando 256 de la citada Decisión, en el que la Comisión precisa que esas pérdidas no pueden ser tomadas en consideración habida cuenta de que la compensación se fijó de manera contractual.

100 En segundo lugar, en lo que atañe a la contribución de la ayuda al restablecimiento de la viabilidad en el período 2002-2006, hay que señalar primeramente que, en los considerandos 263 a 282 de la Decisión impugnada, la Comisión, contrariamente a lo alegado por la demandante, analizó las causas que llevaron a la crisis de SNCM y cifró el coste representado por las cargas provocadas por éste. En particular, en los considerandos 270 a 273, la Comisión examinó, en ese marco, el carácter racional de la política de compra de nuevos buques por SNCM. A continuación, en los considerandos 299 a 303, la Comisión expuso los motivos por los que el plan de reestructuración debía permitir el restablecimiento de la viabilidad de SNCM tanto hasta 2006 como después de dicha fecha. A este respecto, hay que afirmar que, en los considerandos 142 a 152 de la Decisión impugnada, la Comisión explicó en detalle los resultados financieros previsibles según el «supuesto intermedio» utilizado, a la vez para el período 2002-2006 y para después de 2006. Además, en el considerando 315 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que SNCM procedía a su saneamiento mediante la venta de cuatro buques. Por añadidura, en los considerandos 111 y 113 de la Decisión impugnada, la Comisión, contrariamente a lo que afirma la demandante, señaló y describió los compromisos adicionales propuestos por las autoridades francesas tras la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal con el fin de reducir los costes de personal y los costes de compra de consumos intermedios. En el considerando 114 de la Decisión impugnada, la Comisión observó que dichos compromisos, así como la reducción de la flota, habían permitido reducir los gastos de mantenimiento de 29,6 a 23 millones de euros entre 2001 y 2002.

101 Del conjunto de estos considerandos resulta que, la Comisión expuso de manera suficiente en Derecho los motivos por los que SNCM podrá, en el marco del plan de reestructuración, reducir en el futuro sus pérdidas en las líneas que no están o dejarán de estar sometidas a obligaciones de servicio público.

102 Ninguna de las alegaciones formuladas por la demandante puede enervar esta conclusión.

103 En primer lugar, respecto a las imputaciones basadas en una supuesta incoherencia de la fundamentación de la Decisión impugnada cuando afirma que el plan de

ahorro en las compras intermedias es insuficiente (considerando 279) o que las cuentas relativas a 2002 no son positivas, contrariamente a las previsiones del plan de reestructuración (considerando 280), debe señalarse que dichas imputaciones se refieren a la procedencia de la Decisión impugnada sobre esos puntos y no a su motivación, de modo que procede desestimarlas por carecer de pertinencia.

104 En lo referente, a continuación, a la alegación según la cual los considerandos 258 a 260 de la Decisión impugnada no muestran las razones por las que la ayuda debe examinarse a la luz de las Directrices, basta observar que dicha alegación es errónea, dado que la Decisión impugnada expone, en el considerando 260, que la ayuda fue notificada en concepto de ayuda de reestructuración y que su importe excede la insuficiencia de compensación por servicio público, y después, en el considerando 326, que la ayuda de reestructuración puede incluir a la vez los costes de diferentes acciones previstas en el plan de reestructuración y los déficits soportados por la empresa a causa de la ejecución de sus convenios de servicio público hasta el final del año 2001.

105 Con respecto, por último, a las alegaciones basadas en la sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003, *Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, Rec. p. I-7747), debe observarse que, dado que esta sentencia es posterior a la Decisión impugnada, la Comisión no tenía, evidentemente, la obligación de exponer los motivos por los que las condiciones previstas por dicha sentencia se cumplan en el caso de autos, lo que admite además la propia demandante.

106 En lo que atañe, en segundo lugar, al impacto de la política de compra de buques de SNCM en sus cuentas de resultados, es suficiente indicar que la imputación de la demandante, por la que cuestiona la afirmación del considerando 271 de la Decisión impugnada según la cual SNCM no invirtió en exceso en los últimos años para la renovación de su flota, se dirige a discutir el acierto de la apreciación de la Comisión sobre ese punto y el método adoptado a tal efecto, reprochándole, en particular, no haber tenido en cuenta una serie de factores que considera pertinentes y haberse limitado exclusivamente a un análisis del balance. Tal imputación carece de pertinencia para el presente motivo.

- 107 En cualquier caso, hay que manifestar que, como ya se ha indicado anteriormente, los considerandos 269 a 273 de la Decisión impugnada exponen de manera suficiente en Derecho los motivos por los que la política de compra de buques de SNCM no llevaron a una sobreinversión excesiva.
- 108 En lo que atañe, en tercer lugar, a las medidas previstas para aumentar la productividad de SNCM y a la falta de medidas concretas para reducir el importe de los consumos intermedios, debe señalarse de nuevo que, mediante sus imputaciones sobre ese punto, la demandante discute la procedencia de la apreciación de la Comisión. En efecto, dichas imputaciones se dirigen a cuestionar que se hayan podido disipar las dudas sobre esos puntos, toda vez que la Comisión afirma, en los considerandos 279 y 280 de la Decisión impugnada, que el plan «comprar mejor» era insuficiente y que los resultados correspondientes al 2002 no son positivos. Tales imputaciones carecen de pertinencia para el presente motivo.
- 109 En cualquier caso, es preciso recordar que ya se ha observado anteriormente que la Decisión impugnada estaba suficientemente motivada sobre ese particular mediante sus considerandos 113, 114 y 279.
- 110 Por último, por lo que respecta, en cuarto lugar, a la futura política tarifaria de SNCM, hay que observar de nuevo que la demandante discute, en realidad, la procedencia de las apreciaciones de la Comisión. En efecto, la demandante alega esencialmente que la Comisión no apreció correctamente la política tarifaria de SNCM antes de la adopción de la Decisión impugnada y que no disponía de los datos necesarios para apreciar la citada política en 2003. Estas imputaciones carecen de pertinencia para el presente motivo y procede, por consiguiente, desestimarlas.
- 111 Por otro lado, en la medida en que las imputaciones de la demandante deban interpretarse en el sentido de que reprocha a la Comisión no haber respondido de manera específica, en la Decisión impugnada, a sus alegaciones sobre el precio de

venta de los billetes aplicado por SNCM antes de adoptar la citada Decisión, hay que observar que, en el considerando 359, la Comisión indica explícitamente que las alegaciones presentadas por la República Francesa a ese respecto, que figuran en los considerandos 119 a 123 y 191 a 203, permiten rechazar esas alegaciones.

- 112 De lo anterior resulta que procede desestimar en su totalidad las imputaciones y alegaciones de la demandante sobre la motivación de la eliminación de las dudas que justificaron la incoación del procedimiento de investigación formal.

Sobre la apreciación del restablecimiento de la viabilidad

- 113 La demandante estima que la Decisión impugnada no está motivada suficientemente en Derecho por lo que respecta al restablecimiento de la viabilidad, en cuanto la Comisión no expone las razones por las que acepta tener en cuenta, por excepción al principio previsto por las Directrices, factores externos, a saber el crecimiento del mercado del Magreb, la evolución prevista en la línea de Niza y la hipótesis de no renovación del convenio de 2002 después de 2006.
- 114 A este respecto, cabe recordar que, a tenor del punto 32 de las Directrices, «la mejora de la viabilidad debe resultar principalmente de las medidas internas contenidas en el plan de reestructuración y sólo podrá basarse en factores externos, como el aumento de los precios o de la demanda, sobre los que la empresa no ejerce gran influencia, cuando las hipótesis sobre el mercado realizadas gocen de reconocimiento general».
- 115 En el caso de autos, debe destacarse, en primer lugar, con respecto al crecimiento del mercado hacia el Magreb, que, en el considerando 300 de la Decisión impugnada, la

Comisión indica que el efecto de las medidas de reestructuración no es tributario de la evolución del mercado «con excepción del crecimiento en los servicios del Magreb, que representa sobre todo un retorno a la posición de que gozó SNCM hasta mediados de los años noventa». Pues bien, en los considerandos 66 a 81 de la Decisión impugnada, la Comisión observó, sobre la base del estudio de mercado aportado en el marco del plan de reestructuración, que ese mercado iba a experimentar un crecimiento considerable. Habida cuenta del punto 32 de las Directrices, la demandante podía, por tanto, comprender la razón que apoyaba la conclusión de la Comisión que figuraba en el considerando 300 de la Decisión impugnada.

- 116 Por otro lado, hay que señalar que las mismas apreciaciones relativas al crecimiento del mercado hacia el Magreb figuraban también de manera explícita en la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal. Pues bien, si, en sus observaciones escritas de 8 de enero de 2003 sobre la incoación del citado procedimiento, la demandante sostenía que el objetivo de cuota de mercado perseguido por SNCM era ambicioso habida cuenta de la fuerte competencia de las compañías nacionales e indicaba que la imagen comercial de SNCM en África del Norte era negativa, no cuestionaba en ningún momento la hipótesis del fuerte crecimiento previsto por el estudio de mercado. Esta actitud, además de confirmar el hecho de que la hipótesis de crecimiento de ese mercado gozaba efectivamente de reconocimiento general en el sentido de las Directrices, justifica igualmente que la Comisión no motivara de forma más específica ese aspecto de la Decisión impugnada a falta de objeciones por parte de la demandante.

- 117 Con respecto, en segundo lugar, al mantenimiento del servicio entre Niza y Córcega, la imputación de la demandante se basa en una lectura errónea de la Decisión impugnada. En efecto, contrariamente a la tesis de la demandante, la Comisión no acepta, en la Decisión impugnada el mantenimiento de dicho servicio por la evolución del mercado, sino por los motivos enunciados en el considerando 302 según los cuales el peso de dicho servicio disminuye y la amortización anticipada del *Liamone* facilitará la vuelta a resultados positivos. Además, debe observarse que, en el considerando 283 de la Decisión impugnada, la Comisión expuso en ese contexto su preocupación por evitar la emergencia de un monopolio de hecho de la demandante en los servicios a Córcega. Si bien es cierto que, en el considerando 316

de la Decisión impugnada, considerando que la demandante no invoca, la Comisión destaca el fuerte crecimiento del mercado en el Golfo de Génova y Tolón, no lo hace no obstante para justificar el mantenimiento de SNCM en Niza apoyándose en un factor externo, sino, bien al contrario, para subrayar la importancia de las contrapartidas concedidas a los competidores, que incluyen, en particular, el abandono prácticamente total de Tolón y la limitación de rotaciones en Niza. Evidentemente, la Comisión no debía motivar en su Decisión una posición que no adoptó.

- 118 En lo que atañe a la supuesta inexistencia de motivación de no haber tenido en cuenta otras opciones que no fueran el mantenimiento o la retirada del servicio entre Niza y Córcega, es preciso manifestar que, en sus observaciones de 8 de enero de 2003 sobre la incoación del procedimiento de investigación formal, la demandante no propuso, contrariamente a lo que sostiene en la réplica, ninguna otra opción, sino que se limitó a alegar, en esencia, que SNCM no estaba en condiciones de ser rentable en esa línea. En estas circunstancias, la Comisión no tenía que motivar la Decisión impugnada en cuanto a no tener en cuenta otras opciones.
- 119 En tercer lugar, en relación con la hipótesis de una no renovación eventual del convenio de 2002 después de 2006, basta señalar que la Decisión impugnada está suficientemente motivada sobre ese particular en el considerando 303, dado que la Comisión indica en éste que, al tratarse de la viabilidad a largo plazo, «la aplicación del plan debe permitir a la empresa afrontar la competencia de manera eficaz en el momento de la renovación de los contratos». Además en el considerando 149, la Decisión impugnada establece que «es importante saber cuál será la situación competitiva de la compañía en 2006, al término del actual contrato de concesión de servicio público, así como su viabilidad», consideración que se reproduce igualmente en el considerando 310.
- 120 Por otro lado, en tanto la demandante alega que es incoherente que, a la vez que se aprecia la viabilidad a largo plazo, se considere prematura la hipótesis de que el convenio no se renueve, basta manifestar que esa imputación, que se refiere a la procedencia de la Decisión impugnada, carece de pertinencia para el presente motivo.

- 121 De ello se desprende que deben desestimarse en su totalidad las imputaciones y alegaciones de la demandante sobre la motivación del restablecimiento de la viabilidad.

Sobre el carácter realista de las hipótesis previstas de reestructuración

- 122 La demandante alega que la Comisión se limitó, por lo que respecta al carácter realista de las hipótesis de reestructuración, a transcribir las Directrices y a indicar, en el considerando 306 de la Decisión impugnada, que el estudio de mercado presentado por las autoridades francesas era una «buena base para establecer supuestos sobre la evolución de la empresa».
- 123 No obstante, resulta claramente de los considerandos 139 a 141 de la Decisión impugnada que la Comisión expuso en la citada Decisión las razones por las que los tres supuestos de evolución financiera, a saber los supuestos optimista y pesimista previstos por el estudio de mercado y el supuesto intermedio recogido por el plan de reestructuración, que se imponen por el punto 33 de las Directrices, constituían una «buena base» para apreciar la evolución de la empresa. Respecto a los supuestos optimista y pesimista, la Comisión expuso sus motivos sobre ese particular en el considerando 139, antes de concluir que esas hipótesis «parecen así constituir globalmente una gama bastante representativa de las posibles evoluciones». En el considerando 140, la Comisión añade que los resultados, según el supuesto pesimista podrían mejorarse por una simple adaptación por parte de SNCM de su oferta a la demanda en función de las estaciones. Además, en el considerando 141 de la Decisión impugnada, tras haber comparado la evolución de los principales indicadores financieros según los tres supuestos posibles en el cuadro 6, la Comisión observó que «estas simulaciones demuestran que SNCM debe volver a la rentabilidad en los tres casos».

- 124 Por lo demás, las imputaciones de la demandante se confunden con las que se refieren al restablecimiento de la viabilidad. En efecto, según el punto 32 de las Directrices, para apreciar si el plan de reestructuración permite el restablecimiento de la viabilidad éste debe basarse en hipótesis realistas por lo que se refiere a las condiciones futuras de explotación.
- 125 Sobre este particular, de los considerandos 142 a 148 de la Decisión impugnada resulta que la evolución prevista por el supuesto intermedio utilizado para apreciar el restablecimiento de la viabilidad se determinaron a partir del examen cifrado de las cuestiones siguientes: el redespigue hacia el Magreb, el enlace Niza-Córcega, el enlace Marsella-Córcega y el endeudamiento de SNCM. Además, de los considerandos 149 a 152 se desprende que el estudio de mercado examinó también la hipótesis de una no renovación del convenio de servicio público después de 2006. Pues bien, es necesario observar que cada una de estas cuestiones es tratada específicamente en los considerandos 300 a 304 y que, como resulta ya del examen de las imputaciones relativas al restablecimiento de la viabilidad, éstas contienen una motivación suficiente de las razones por las que la Comisión estima que el plan de reestructuración puede garantizar tal restablecimiento de la viabilidad, incluso sin el ejercicio por parte de SNCM de sus obligaciones de servicio público.
- 126 En cuanto al argumento basado en el aumento de la capacidad de la flota en 2004 a raíz de la adquisición de un nuevo buque por la demandante, debe recordarse que la Comisión no está obligada a responder a todas las alegaciones de hecho o de Derecho formuladas en el procedimiento administrativo. Además, contrariamente a lo que alega la demandante, ni de sus observaciones escritas de 8 de enero de 2003 ni de los considerandos 169 a 174 de la Decisión impugnada, que resumen, sin ser discutidos por la demandante, las alegaciones que presentó en la reunión del 4 de febrero de 2003, resulta que la demandante llamara particularmente la atención de la Comisión sobre ese punto.
- 127 En lo que atañe a la circunstancia de que, en otras Decisiones, la Comisión se haya pronunciado sobre la validez de ayudas a compañías marítimas tras un análisis minucioso de la evolución financiera de la empresa beneficiaria del plan de

reestructuración, tanto a la vista de su tesorería como de su capacidad de obtener beneficios y de su capacidad de financiación [por ejemplo, Decisión 2002/15/CE de la Comisión, de 8 de mayo de 2001, relativa a la ayuda estatal aplicada por Francia en favor de la empresa «Bretagne Angleterre Irlande» («BAI» o «Brittany Ferries») (DO 2002, L 12, p. 33)], basta señalar que el grado de motivación de dicha Decisión, a la que la Decisión impugnada no se remite en apoyo de su propia motivación, no demuestra en absoluto que la Decisión impugnada, aunque hubiera sido adoptada en el mismo ámbito, no esté motivada de manera suficiente y, en cualquier caso, no desvirtúa la conclusión anterior según la cual de los considerandos 300 a 304 se deduce que la Decisión impugnada está suficientemente motivada sobre la cuestión del restablecimiento de la viabilidad.

- 128 Por último, en la medida en que la demandante reprocha a la Comisión que se fundara, en apoyo de sus conclusiones sobre el restablecimiento de la viabilidad, únicamente en hipótesis numéricas presentadas por las autoridades francesas, que, por lo demás, la demandante considera actualmente desmentidas por los hechos, es preciso indicar que tal imputación, dirigida a discutir la procedencia de las apreciaciones de la Comisión sobre ese punto, carece de pertinencia para el presente motivo. Esto es así en particular por lo que respecta al argumento basado en la supuesta falta de examen de la tesorería de la beneficiaria de la ayuda o en que la Comisión no tuvo en cuenta el aumento de capacidad de la flota resultante de la compra de un nuevo buque por la demandante.
- 129 De ello resulta que deben desestimarse en su totalidad las imputaciones y alegaciones de la demandante relativas a la motivación del carácter realista de las hipótesis previstas.

Sobre la determinación de las participaciones no estratégicas

- 130 La demandante estima que la Decisión impugnada no está suficientemente motivada en Derecho respecto a la razón por la que la participación de SNCM en CMN constituye una participación estratégica que, por tanto, no debe enajenarse.

- 131 No obstante, de los considerandos 348 a 354 de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión expuso detalladamente en la citada Decisión, en respuesta a las alegaciones presentadas por la demandante y por Stef-TFE en el procedimiento administrativo, las razones por las que estimaba que la citada participación era esencial y no debía enajenarse. En particular, la Comisión señaló a ese respecto, en los considerandos 349 a 351 de la Decisión impugnada, que las dos empresas participaban en la ejecución de un contrato de servicio público, que éstas habían desarrollado sinergias en el servicio de Córcega que iban más allá de lo que preveía el convenio de 2002 y que las flotas de CMN y de SNCM eran complementarias. A todas luces, tales indicaciones proporcionan una motivación suficiente de la Decisión impugnada sobre ese punto.
- 132 En cuanto a la alegación relativa a que no se tuvo en cuenta la revalorización de las participaciones de SNCM en CMN, si bien es cierto que del considerando 174 de la Decisión impugnada resulta que dicha alegación fue formulada en la reunión de 4 de febrero de 2003, debe recordarse que la Comisión no tiene la obligación de responder a todas las alegaciones de hecho o de Derecho formuladas en el procedimiento. Ahora bien, hay que considerar que la Decisión impugnada está suficientemente motivada sobre la cuestión de la participación en CMN mediante los considerandos 348 a 354. Por otro lado, hay que observar que la demandante podía comprender el razonamiento de la Comisión sobre ese punto, dado que del considerando 256 de la Decisión impugnada resulta claramente que ésta estimó que las plusvalías no realizadas no podían ser tenidas en cuenta para determinar el nivel de los recursos de SNCM.
- 133 Por lo demás, las alegaciones formuladas por la demandante con el fin de poner de relieve el supuesto carácter contradictorio de la motivación de la Decisión impugnada sobre ese punto van dirigidas, en realidad, a discutir la procedencia de la Decisión impugnada. Por tanto, deben desestimarse esas alegaciones por carecer de pertinencia para el presente motivo.
- 134 De ello resulta que deben desestimarse en su totalidad las imputaciones y alegaciones de la demandante sobre la motivación del importe de la determinación de las participaciones no estratégicas.

Conclusión sobre el primer motivo

- 135 De todas las consideraciones que preceden resulta que procede desestimar el primer motivo, basado en infracción del artículo 253 CE por insuficiencia de motivación de la Decisión impugnada.

3. Sobre el segundo motivo, basado en infracción del artículo 87 CE, apartado 3, letra c), del Reglamento nº 659/1999 y de las Directrices en la medida en que la Decisión impugnada contiene errores de hecho y errores manifiestos de apreciación

- 136 Mediante el presente motivo, la demandante sostiene que la Decisión impugnada contiene errores de hecho y errores manifiestos de apreciación respecto a la apreciación de la compensación por servicio público de una parte de la ayuda, al análisis de las causas que provocaron la crisis financiera de SNCM, al respeto de las Directrices y a la necesidad de las condiciones impuestas por la Comisión.

Observación preliminar relativa al control ejercido por el Tribunal de Primera Instancia

- 137 Según reiterada jurisprudencia, la Comisión goza de una amplia facultad de apreciación para aplicar el artículo 87 CE, apartado 3, letra c), cuyo ejercicio implica evaluaciones complejas de orden económico y social que deben efectuarse en un contexto comunitario (sentencias del Tribunal de Justicia de 24 de febrero de 1987, Deufil/Comisión, 310/85, Rec. p. 901, apartado 18, y de 29 de abril de 2004, Italia/Comisión, C-372/97, Rec. p. I-3679, apartado 83).

- 138 El control jurisdiccional que se aplica al ejercicio de dicha facultad de apreciación se limita, por ello, a comprobar el respeto de las normas de procedimiento y de motivación, así como a controlar la exactitud material de los hechos alegados y la ausencia de error de Derecho, de error manifiesto al apreciar los hechos o de desviación de poder (sentencias del Tribunal de Justicia de 13 de febrero de 2003, España/Comisión, C-409/00, Rec. p. I-1487, apartado 93, e Italia/Comisión, citada en el apartado 137 *supra*, apartado 83; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 5 de noviembre de 1997, Ducros/Comisión, T-149/95, Rec. p. II-2031, apartado 63; de 6 de octubre de 1999, Salomon/Comisión, T-123/97, Rec. p. II-2925, apartado 47; Kneissl Dachstein/Comisión, T-110/97, Rec. p. II-2881, apartado 46, y sentencia Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comisión, citada en el apartado 62 *supra*, apartado 282). En particular, no corresponde al Tribunal de Primera Instancia sustituir la apreciación de orden económico del autor de la Decisión por la suya propia (sentencia British Airways y otros/Comisión, citada en el apartado 48 *supra*, apartado 79).
- 139 Por otro lado, según la jurisprudencia, la Comisión está vinculada por las directrices y las comunicaciones que adopta en materia de control de las ayudas de Estado en la medida en que no se aparten de las normas del Tratado y sean aceptadas por los Estados miembros (sentencia España/Comisión, citada en el apartado 138 *supra*, apartado 95; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 8 de julio de 2004, Technische Glaswerke Ilmenau/Comisión, T-198/01, Rec. p. II-2717, apartado 149, y de 18 de noviembre de 2004, Ferriere Nord/Comisión, T-176/01, Rec. p. II-3931, apartado 134).
- 140 De la jurisprudencia resulta que, cuando la Comisión analiza una ayuda individual a la luz de unas directrices de este tipo, previamente establecidas por ella, no puede considerarse que sobrepase los límites de su facultad de apreciación o renuncie a la misma. En efecto, por una parte, la Comisión conserva su facultad de derogar o modificar tales directrices si las circunstancias así lo exigen. Por otra parte, tales directrices se aplican en un sector determinado y nacen de la voluntad de la Comisión de seguir aplicando la política que estableció en su día (sentencia Vlaamse Gewest/Comisión, citada en el apartado 66 *supra*, apartado 89).

- 141 En este contexto, corresponde, por ello, al Tribunal de Primera Instancia comprobar si la Comisión ha respetado las exigencias que ella misma se había impuesto, tal como se mencionan en las referidas directrices (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 30 de enero de 2002, Keller y Keller Meccanica/Comisión, T-35/99, Rec. p. II-261, apartado 77, y Ducros/Comisión, citada en el apartado 138 *supra*, apartados 61 y 62).
- 142 Por otra parte, es preciso recordar que, en el marco de un recurso de anulación con arreglo al artículo 230 CE, la legalidad de un acto comunitario debe apreciarse en función de los elementos de hecho y de Derecho existentes en la fecha en que el acto fue adoptado. En particular, las apreciaciones complejas hechas por la Comisión deben examinarse únicamente en función de los elementos de que ésta disponía en el momento en que efectuó dichas apreciaciones (sentencias Salomon/Comisión, citada en el apartado 138 *supra*, apartado 48, y Kneissl Dachstein/Comisión, citada en el apartado 138 *supra*, apartado 47).
- 143 Por último, la mera afirmación de que no se cumplirá alguna de las condiciones de autorización de la ayuda no puede cuestionar la legalidad misma de la Decisión de autorización. En efecto, en general, la legalidad de un acto comunitario no puede depender de las eventuales posibilidades de soslayarlo, ni de consideraciones retrospectivas sobre su nivel de eficacia (sentencias British Airways y otros/Comisión, citada en el apartado 48 *supra*, apartado 291, y Salomon/Comisión, citada en el apartado 138 *supra*, apartado 49).
- 144 Las imputaciones y alegaciones formuladas por la demandante deben examinarse a la luz de los principios anteriormente mencionados.

Sobre las apreciaciones relativas a la procedencia de la Decisión impugnada

- 145 El presente motivo, en la medida en que está basado en infracción del Reglamento nº 659/1999, debe desestimarse de entrada por inoperante. En efecto, el citado

Reglamento, que establece las normas de procedimiento aplicables para el examen de las ayudas de Estado, no puede en absoluto infringirse por los supuestos errores de hecho y errores manifiestos de apreciación imputados a la Comisión, y menos aún cuando la Decisión impugnada fue adoptada tras la incoación del procedimiento de investigación formal previsto por el artículo 88 CE, apartado 2. Es preciso afirmar además que la demandante no formula ningún argumento con el fin de demostrar que la Decisión impugnada infrinja el Reglamento nº 659/1999 y no identifica las disposiciones de ese Reglamento que considera vulneradas por la citada Decisión.

- 146 Por ello, debe examinarse el presente motivo únicamente en la medida en que invoca una infracción del artículo 87 CE, apartado 3, letra c), y de las Directrices.

Sobre la apreciación de la compensación por servicio público de una parte de la ayuda

- 147 La demandante alega que la Comisión apreció erróneamente la parte de la ayuda correspondiente a la insuficiencia de la compensación por servicio público en cuanto, por una parte, tuvo en cuenta la amortización del *Liamone* a pesar de que ese buque no estaba adscrito a las obligaciones de servicio público y, por otra, no tuvo en cuenta las plusvalías potenciales relativas a la flota adscrita a dichas obligaciones. Por otro lado, la demandante señala el fuerte crecimiento de las pérdidas entre 2000 y 2001.

- 148 Procede desestimar por inoperantes las presentes imputaciones en la medida en que van dirigidas a probar que la Decisión impugnada efectuó una apreciación errónea de la compatibilidad de la ayuda con el artículo 86 CE, apartado 2, ya que la Comisión estimó, en el considerando 260 de la Decisión impugnada, que había que apreciar la totalidad de la ayuda de 76 millones de que se trata, incluida la parte correspondiente a la insuficiencia de la compensación por servicio público, como ayuda de reestructuración.

149 Por el contrario, las presentes imputaciones han de examinarse en cuanto van dirigidas a discutir la determinación del importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público por parte de la Comisión.

150 Con respecto, en primer lugar, a la amortización del *Liamone*, debe señalarse que la imputación de la demandante se basa en una lectura errónea de la Decisión impugnada. En efecto, contrariamente a lo que sostiene la demandante, la Comisión no tuvo en cuenta, para calcular la parte de la ayuda correspondiente a la insuficiencia de la compensación por servicio público, la dotación relativa a la citada amortización, sino, al contrario, como se deduce claramente del considerando 257, cuadro 11, de la Decisión impugnada, excluyó de su cálculo el importe de dicha dotación. Interrogada en la vista por el Tribunal de Primera Instancia, la demandante admitió además explícitamente que su lectura de la Decisión impugnada sobre este punto era errónea.

151 De ello resulta que el importe de 53,48 millones de euros considerado por la Comisión como correspondiente a los costes no compensados de las obligaciones de servicio público asumidas por SNCM en los enlaces de Córcega entre 1991 y 2001 no tiene en cuenta la amortización del *Liamone*.

152 Por lo que respecta, en segundo lugar, a las posibles plusvalías sobre la flota adscrita a las obligaciones de servicio público, la demandante manifiesta que el valor venal de cinco buques adscritos a las obligaciones de servicio público a 31 de diciembre de 2001 era superior, por un importe de 22,2 millones de euros, a su valor neto contable. Según la demandante, las pérdidas sufridas entre 1991 y 2001 en la línea de Córcega, que corresponden, según la Comisión, a la insuficiencia de la compensación por servicio público, debían por ello descontarse del importe de esas plusvalías.

153 Sobre ese particular, debe observarse, en primer lugar, y ello no se discute, que las plusvalías latentes alegadas no se inscribieron en las cuentas de SNCM relativas a

2000 y 2001, cuentas que fueron certificadas por auditores. En efecto, como alega la Comisión sin que la demandante —como confirmó en la vista— la contradiga, resulta de la aplicación de los principios generales de la contabilidad, en particular del principio de prudencia, que una empresa no tiene, en principio, derecho a reevaluar el importe de un activo de su balance porque su valor venal sea superior a su valor contable. Al revés, según los mismos principios, una empresa debe tener en cuenta una amortización anticipada cuando el valor venal de un activo sea inferior a su valor contable.

154 Ciertamente, la demandante alega de manera general, en el marco de otras imputaciones, que las cuentas provisionales en posesión de la Comisión en el momento de la adopción de la Decisión impugnada eran diferentes de las cuentas definitivas aprobadas por los auditores, a las que se dio acceso tras la adopción de la citada Decisión. No obstante, debe manifestarse que la demandante no aporta ningún dato que pueda apoyar esta alegación y que en ningún momento indica en qué se diferencian las cuentas provisionales de las cuentas definitivas certificadas.

155 Con posterioridad, y sobre todo, hay que señalar que, en el considerando 272 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que dos de los cinco buques adscritos antes de 2002 a las obligaciones de servicio público estaban hipotecados mientras que, para los otros tres buques, la compañía no había encontrado bancos dispuestos a aceptarlos como garantía hipotecaria. Sobre este particular, la Comisión observó: «El nivel de endeudamiento de la empresa y su escasa autofinanciación, que se comentan en detalle más adelante y que apenas permite hacer frente al servicio de la deuda existente, no constituyen incentivos para que un banco, en calidad de acreedor privado y a condiciones de mercado, proponga un crédito adicional a SNCM. El riesgo para tal acreedor de que SNCM no abone los plazos sería, en efecto, significativo, vistos los recursos financieros disponibles. Dificultades similares no permitirían a SNCM beneficiarse de eventuales operaciones de *lease-back* para reducir su endeudamiento. La experiencia de la Comisión en materia de embargos efectivos de buques o aeronaves muestra que tales acciones resultan difíciles en la práctica cuando tales activos están destinados al servicio de un tráfico de interés nacional o regional.» Hay que observar que, aunque la demandante discute estas apreciaciones, no aporta, en las presentes imputaciones, ningún dato concreto que pueda desvirtuarlas.

- 156 Por último, en la medida en que la demandante alega que SNCM debía haber realizado las plusvalías alegadas con el fin de obtener recursos propios adicionales y reducir así las pérdidas resultantes del ejercicio de las obligaciones de servicio público, procede desestimar esta alegación dado que ello implicaría la venta de buques adscritos precisamente por SNCM a sus obligaciones de servicio público.
- 157 Por consiguiente, no se pone de manifiesto que la Comisión haya cometido un error manifiesto de apreciación al excluir las plusvalías latentes de los buques adscritos a las obligaciones de servicio público del cálculo de la insuficiencia de la compensación por servicio público.
- 158 Contrariamente a lo que afirma la demandante, de ello no se desprende ninguna incoherencia en relación con el método seguido en la Decisión 2002/149. En efecto, como se deduce del considerando 102 de la citada Decisión, en ésta, la Comisión tuvo en cuenta únicamente, para corregir el importe de las pérdidas correspondientes al ejercicio de las obligaciones de servicio público, el importe de las plusvalías efectivamente realizadas sobre tres buques que fueron vendidos en el período 1991-1999. Por el contrario, de la citada Decisión no resulta que la Comisión tuviera asimismo en cuenta las plusvalías latentes sobre otros buques que no fueron vendidos efectivamente. Si bien es cierto que, en la Decisión 2002/149, la Comisión se vio obligada a corregir el resultado contable de SNCM en el servicio de Córcega adscribiéndole una plusvalía contable que no constaba en la partida relativa a ese servicio, dado que estaba inscrita en otra partida, en el caso de autos la situación es muy diferente, pues en éste la demandante reprocha a la Comisión que no corrigiera la contabilidad de SNCM para tener en cuenta las plusvalías potenciales no inscritas en las cuentas.
- 159 En cuanto a la circunstancia, puesta de relieve por la demandante, de que, al contrario, para determinar los costes de reestructuración, la Comisión tuvo en cuenta la amortización del *Liamone*, basta manifestar que tal circunstancia, como se ha expuesto anteriormente, resulta de la aplicación estricta de reglas contables que no han sido discutidas por la demandante.

- 160 En lo que atañe, en tercer lugar, al supuesto crecimiento significativo de las pérdidas de SNCM entre 2000 y 2001, hay que señalar que en vez de cuestionar la apreciación hecha en el considerando 256 de la Decisión impugnada, según la cual SNCM sufrió déficits sustanciales entre 1991 y 2001 en todos los servicios marítimos de Córcega sometidos a obligación de servicio público, esta circunstancia, suponiendo que sea cierta, confirma la citada apreciación y no puede, por ello, desvirtuar en absoluto el análisis de la Decisión impugnada sobre la parte de la ayuda correspondiente a la insuficiencia de la compensación por servicio público.
- 161 Por lo tanto, procede desestimar en su totalidad las imputaciones y alegaciones formuladas por la demandante en lo que atañe a la determinación de la insuficiencia de la compensación por servicio público.

Sobre el análisis de las causas que llevaron a la crisis financiera de SNCM

- 162 La demandante alega esencialmente que las dificultades de SNCM no provienen de las cargas impuestas por las obligaciones de servicio público, sino de su oferta sobredimensionada, que es producto de una política de inversión excesiva en nuevos buques.
- 163 A este respecto, es preciso recordar, con carácter preliminar, que, a tenor del punto 33 de las Directrices, «el plan de reestructuración tendrá en cuenta especialmente las circunstancias que han generado las dificultades de la empresa, lo que permite determinar si las medidas propuestas son las adecuadas».
- 164 De ello se deduce que, como sostiene acertadamente la Comisión, el análisis de las causas de la crisis de SNCM, que realizó en los considerandos 263 a 281 de la

Decisión impugnada al examinar, en particular, la política de compra de buques de SNCM, el peso de la masa salarial, el peso de las compras intermedias y el peso de las cortapisas de servicio público, se requiere no por sí mismo, sino únicamente con el fin de verificar la adecuación de las medidas propuestas para resolver estas dificultades y, por tanto, para asegurar el restablecimiento de la viabilidad de la empresa de que se trata.

166 En consecuencia, en el presente caso, las imputaciones formuladas por la demandante sobre la oferta sobredimensionada de SNCM sólo pueden acreditar la existencia de un vicio en la Decisión impugnada si demuestran el carácter inadecuado de las medidas por ella previstas para resolver las dudas que se planteaban a la Comisión sobre ese punto.

166 A este respecto, es necesario señalar que, en la Decisión impugnada, tras haber observado, en el considerado 333, que «[...] la reducción de la flota prevista en el plan de reestructuración debe compensarse con respecto a la política de compra de buques llevada a cabo por SNCM en años anteriores», la Comisión estimó en los considerandos 336 a 339 que, sin necesidad de declarar la existencia de una oferta sobredimensionada por parte de SNCM o cuantificar ésta, era oportuno imponer a SNCM, además del compromiso de vender cuatro buques, adquirido en el plan de reestructuración, como resulta de los considerandos 97 a 101 y 315, tres condiciones adicionales con el fin de reducir su capacidad, a saber, la limitación de la flota del grupo SNCM al número actual de buques tras la venta de cuatro buques, la prohibición para SNCM de proceder durante un determinado período a la renovación de su flota y la limitación del número anual de rotaciones entre los diferentes enlaces marítimos con destino a Córcega. De conformidad con los puntos 35 y 36 de las Directrices, estas condiciones reflejan la preocupación de la Comisión, expresada en los considerandos 311 a 317 de la Decisión impugnada, de atenuar las consecuencias desfavorables de la ayuda para los competidores limitando la presencia de SNCM en su mercado histórico, a saber, el servicio de Córcega.

- 167 Pues bien, hay que observar que si bien, mediante las presentes imputaciones, la demandante alega que la oferta de SNCM es excesiva, no explica, por el contrario, por qué el compromiso de las autoridades francesas relativo a la venta de cuatro buques y las condiciones adicionales antes citadas impuestas por la Comisión no pueden resolver de manera adecuada el exceso de capacidad alegado.
- 168 Por consiguiente, procede considerar que las imputaciones de la demandante sobre este punto son inoperantes.
- 169 En cualquier caso, estas imputaciones se muestran carentes de fundamento.
- 170 En primer lugar, debe desestimarse la alegación según la cual la Comisión afirmó, en el considerando 271 de la Decisión impugnada, que SNCM no había invertido en exceso en los últimos años en la renovación de su flota, basándose en la evolución de los inmovilizados netos de buques y no en la evolución de la capacidad ofrecida por SNCM en términos de plazas ofertadas.
- 171 En efecto, al proceder al examen de la evolución de los inmovilizados netos de buques, la Comisión pretendía comprobar no el carácter sobredimensionado de la oferta de SNCM, sino, como se desprende explícitamente del considerando 270 de la Decisión impugnada y del punto III 2 de la decisión de incoar el procedimiento, la racionalidad de las decisiones de compra de la compañía para cerciorarse de que las pérdidas del pasado no eran producto de factores distintos del peso de las obligaciones de servicio público entre 1991 y 2001. Así, tras haber examinado la evolución de los inmovilizados netos de buques de SNCM y comprobado que SNCM no había invertido en exceso, la Comisión examinó, en el considerando 272 de la Decisión impugnada, el endeudamiento de SNCM resultante de la compra de los buques de que se trata.

- 172 De ello resulta que la imputación de la demandante se basa en una lectura errónea de la Decisión impugnada.
- 173 Sea como fuere, es preciso señalar que los datos aportados por la demandante sobre la evolución de la capacidad de los buques en términos de plazas contradicen su tesis, ya que de ellos resulta claramente, y además aquélla no lo ha discutido, que dicha capacidad disminuyó, teniendo en cuenta la venta de cuatro buques a raíz de la renovación y de la compra de otros tres buques. Sobre este particular, la alegación formulada en la réplica, según la cual la capacidad media representada por los tres nuevos buques en términos de plazas era, por su parte, superior a la de la antigua flota, debe rechazarse como carente de pertinencia, dado que la capacidad media alegada es un dato puramente teórico que no se corresponde en absoluto con la capacidad real ofrecida por los buques de SNCM.
- 174 En cuanto a la alegación según la cual dicha reducción del número de plazas no fue proporcional a la bajada del tráfico sufrida por SNCM y era necesaria aun con más razón si se tenían en cuenta la alegada disminución del volumen de negocios de SNCM, la disminución del peso de las obligaciones de servicio público y el aumento del número de travesías efectuadas por la demandante, debe recordarse que es inoperante toda vez que esos fueron precisamente los motivos por los que la Comisión estimó necesario reducir la capacidad ofrecida por SNCM mediante la imposición de diversas condiciones, sin declarar sobredimensionada, ni cuantificar, la oferta de SNCM. Hay que señalar de nuevo que, si bien la demandante reprocha a la Comisión no haber apreciado el carácter sobredimensionado de la oferta de SNCM, no discute las medidas que, para resolverlo, aportó la Comisión en concepto de contrapartidas a favor de los competidores.
- 175 En cualquier caso, la demandante no puede pretender demostrar el carácter sobredimensionado de la oferta de SNCM invocando la circunstancia de que el buque *Pascal Paoli*, activo en la línea Marsella-Bastia, oferte un número de plazas superior al previsto en el convenio de 2002. En efecto, del anexo I del citado

convenio resulta claramente que éste prevé un número mínimo de plazas con el fin de garantizar un servicio mínimo denominado «de base». Además, la Comisión señaló, sin que la demandante lo rebatiera, que el *Pascal Paoli* ofrecía un número estrictamente igual de camarotes en las obligaciones de servicio público.

- 176 Por lo que respecta, en segundo lugar, a la alegación según la cual las pérdidas de SNCM se incrementaron en 2000 y 2001, es decir, precisamente los años de la entrega del *Liamone* y del pedido del *Danielle Casanova*, baste destacar que la demandante no aporta ningún dato concreto que pueda acreditar la existencia de una relación de causalidad entre estas circunstancias y el aumento de las pérdidas de SNCM.
- 177 A la vista de estas apreciaciones, deben desestimarse en su totalidad las imputaciones relativas al análisis de las causas de la crisis de SNCM.

Sobre el respeto de las Directrices

- 178 La demandante sostiene que la Comisión cometió errores de hecho y errores manifiestos de apreciación en relación al cumplimiento de los requisitos enunciados por las Directrices con respecto al carácter de empresa en crisis de la empresa beneficiaria de la ayuda, a la apreciación del restablecimiento de la viabilidad, a la prevención de distorsiones indebidas de la competencia y a la limitación de la ayuda al mínimo.
- 179 Con carácter preliminar, hay que señalar que, mediante esas imputaciones, la demandante se limita a invocar la infracción por parte de la Comisión de los requisitos expuestos en las Directrices sobre los cuatro puntos antes citados, sin aducir la ilegalidad de las citadas Directrices a la luz del artículo 87 CE, apartado 3, letra c).

- 180 Por consiguiente, el examen de las presentes imputaciones debe limitarse a comprobar el respeto por la Comisión de sus propias Directrices y no puede ampliarse a la legalidad de los citados requisitos a la luz del Tratado CE. En efecto, a falta de alegación formulada por la demandante a ese respecto, tal cuestión no forma parte de los motivos que el Tribunal de Primera Instancia puede o debe examinar de oficio (véase, en particular, la sentencia Comisión/Sytraval y Brink's France, citada en el apartado 52 *supra*, apartado 67).
- 181 Las imputaciones y alegaciones formuladas por la demandante con el fin de demostrar que la Decisión impugnada infringe las Directrices han de apreciarse a la luz de esta observación previa.

— Sobre el carácter de empresa en crisis de SNCM

- 182 En esencia, la demandante reprocha a la Comisión haber apreciado que SNCM era una empresa en crisis dada la desaparición de su capital social, basándose en el valor neto contable de los activos sin tener en cuenta la posibilidad de movilizar algunos de ellos.
- 183 Debe recordarse que, si bien no existe definición comunitaria de empresa en crisis, la Comisión considera, en el punto 4 de las Directrices, que una empresa está en crisis «si es incapaz, mediante sus propios recursos financieros o con los que están dispuestos a aportarle sus accionistas y acreedores, de enjugar pérdidas que la conducirán, de no mediar una intervención exterior, a su desaparición económica casi segura a corto o medio plazo».

- 184 Según el punto 5, letra a), de las Directrices, la Comisión estima que, «en particular y sea cual sea su tamaño, se considera que una empresa está en crisis, a efectos de las presentes Directrices, si [...] tratándose de una sociedad cuyos socios tienen una responsabilidad limitada, ha desaparecido más de la mitad de su capital suscrito y se ha perdido más de una cuarta parte del mismo en los últimos doce meses». Asimismo, la Comisión indica, en el punto 6 de las Directrices:

«Los síntomas habituales de crisis son el nivel creciente de pérdidas, la disminución del volumen de negocios, el incremento de las existencias, el exceso de capacidad, la disminución del margen bruto de autofinanciación, el endeudamiento creciente, el aumento de los gastos financieros y el debilitamiento o desaparición de su activo neto [...] En cualquier caso, las empresas sólo podrán beneficiarse de las ayudas de reestructuración en caso de que se compruebe realmente su incapacidad para reestructurarse con sus propios recursos o con fondos obtenidos de sus accionistas o acreedores.»

- 185 De ello resulta que, si, según las Directrices, se considera una empresa «en cualquier caso» en crisis cuando ha desaparecido una parte sustancial de su capital social, nada impide a una empresa demostrar mediante otros indicios, como los enumerados anteriormente, que está en crisis financiera en el sentido de las Directrices, aun cuando no haya perdido una parte importante de su capital social.

- 186 En el caso de autos, la Comisión estimó que SNCM cumplía a la vez el requisito previsto por el punto 5, letra a), de las Directrices y el previsto por su punto 6. Así, después de haber apreciado, en el considerando 291 de la Decisión impugnada, que SNCM había perdido más de la mitad de su capital social, y dentro de éste una cuarta parte en el último año, observó, en los considerandos 292 a 294 de la Decisión impugnada, que otros indicios demostraban que SNCM era una empresa en crisis en el sentido de las Directrices. Sobre este particular, la Comisión observó el aumento de las pérdidas, la disminución del volumen de negocios, el aumento de las deudas

financieras, el aumento de la carga financiera, la disminución de los capitales propios, la escasez de los fondos propios en relación con su tamaño, con las necesidades de financiación y con el activo inmovilizado neto de la empresa así como la reducida capacidad de autofinanciación. A continuación, en el considerando 295 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que las autoridades francesas le habían confirmado que los bancos se negaban a prestar dinero a SNCM a causa de su endeudamiento aun cuando SNCM propuso aportar en garantía sus últimos buque libres de hipotecas o cargas similares.

187 Pues bien, es preciso señalar que, aunque, mediante las presentes imputaciones, la demandante discute que se cumpla el requisito previsto en el punto 5, letra a), de las Directrices, por el contrario, no discute verdaderamente estas últimas apreciaciones de la Decisión impugnada.

188 Todo lo más, la demandante sugiere, en primer lugar, que el balance de SNCM del ejercicio 2002 no fue certificado por censores de cuentas. Es necesario, no obstante, señalar que esta alegación no se apoya en ningún dato concreto.

189 En la medida en que, mediante esa imputación, la demandante reprocha a la Comisión haberse basado, en el momento de la adopción de la Decisión impugnada, en cuentas provisionales, circunstancia no discutida y explícitamente mencionada en los considerandos 17 y 293 de la Decisión impugnada, basta señalar que la demandante no aduce a ese respecto ningún dato que pueda acreditar que las cuentas definitivas sean diferentes de las cuentas provisionales.

190 Por ello, deben desestimarse de entrada las alegaciones, manifiestamente sin fundamento, sobre las cuentas anuales de SNCM.

191 A continuación, con respecto, más en particular, a los indicios que figuran en los considerandos 293 y 294 de la Decisión impugnada, debe observarse que la demandante se limita a discutir el único análisis realizado por la Comisión sobre la capacidad de autofinanciación de SNCM. Pues bien, hay que admitir que los otros indicios enunciados por la Decisión impugnada, en concreto, el nivel de las pérdidas y de las deudas financieras, son los únicos que pueden acreditar el carácter de empresa en crisis de SNCM. Es cierto que la demandante discutió por primera vez en sus observaciones sobre los escritos de formalización de las intervenciones el nivel de las deudas de SNCM, pero lo hizo sin indicar no obstante de qué manera el error alegado podría modificar el análisis de la Comisión en cuanto al carácter de empresa en crisis de SNCM. Ahora bien, en varias ocasiones en sus escritos, la propia demandante subrayó enérgicamente el aumento significativo de las deudas de SNCM entre 2000 y 2001 por razón de un supuesto exceso de inversión en buques.

192 Estos indicios no se debilitan, en cualquier caso, por la circunstancia, invocada por primera vez en la dúplica, según la cual SNCM libró una guerra tarifaria. En efecto, tal comportamiento no es en absoluto incompatible con la existencia de dificultades financieras. Al contrario, el hecho de que SNCM aplicara precios muy bajos, eventualmente inferiores a sus costes, puede reforzar su carácter de empresa en crisis, ya que tal comportamiento provoca pérdidas financieras. En cuanto al hecho, igualmente mencionado en la dúplica, de que SNCM contrató a un nuevo director general en 2003, no puede tenerse en cuenta a efectos de examinar la legalidad de la Decisión impugnada, dado que es posterior a la adopción de ésta.

193 Por último, respecto a la alegación según la cual, contrariamente a lo que la Comisión manifestó en el considerando 295 de la Decisión impugnada, algunos buques podían ser movilizados y podían servir de garantía para los bancos, basta dejar constancia de que no se apoya en ningún elemento concreto. Todo lo más, en sus observaciones sobre los escritos de formalización de las intervenciones, la demandante señala a este respecto que, según el escrito de formalización de la intervención de SNCM, esta compañía obtuvo un crédito de 22,5 millones de euros a finales de 2001 y que habría podido obtener un crédito a corto plazo de

40 millones de euros en 2002. Sin embargo, a raíz de una pregunta del Tribunal de Primera Instancia sobre ese punto, SNCM explicó en la vista que el citado «crédito» se refería, en realidad, a una línea de crédito existente que estaba completamente agotada en el momento de la adopción de la Decisión impugnada. Hay que observar que la demandante no ha puesto en duda esta explicación, que, por lo demás, se ve confirmada por el considerando 272 de la Decisión impugnada, en el que la Comisión expone que, habida cuenta del endeudamiento de SNCM y de la escasez de su autofinanciación, ningún banco que actuase como acreedor privado y en condiciones de mercado estaba dispuesto a proponer un crédito «adicional» a SNCM. En cualquier caso, el hecho de que SNCM hubiera podido obtener créditos bancarios en 2002 no desvirtúa el hecho de que en el momento de la adopción de la Decisión impugnada, la Comisión comprobó que, en adelante, los bancos negaban a SNCM cualquier nuevo préstamo. Por consiguiente, debe considerarse acreditada la apreciación realizada en el considerando 295 de la Decisión impugnada, que figura igualmente en esencia en el considerando 272 de la citada Decisión,

194 De ello resulta que el carácter de empresa en crisis de SNCM en el sentido de las Directrices está acreditado de manera suficiente en Derecho por los indicios enumerados en los considerandos 293 y 294 de la Decisión impugnada.

195 En consecuencia, las imputaciones formuladas por la demandante con el fin de cuestionar las consideraciones de la Comisión sobre la desaparición del capital social de SNCM se muestran inoperantes.

196 En cualquier caso, hay que observar a este respecto que, aunque la demandante reprocha a la Comisión haber infravalorado los activos de SNCM al adoptar un enfoque estrictamente contable basado en el valor neto de los activos sin tener en cuenta su valor venal pese a la posibilidad de movilizar algunos de ellos, no indica de qué manera la toma en consideración del valor venal de los citados activos puede llevar a una conclusión sustancialmente diferente de la de la Decisión impugnada, a saber, que, contrariamente a lo que ésta afirma, SNCM no perdió la mitad de su capital y un cuarto de ese capital no había desaparecido en el transcurso del último año. Bien al contrario, en sus observaciones sobre los escritos de formalización de

las intervenciones, la propia demandante admite la desaparición de una cuarta parte del capital social durante los doce últimos meses. De igual modo, si bien, como ya se ha indicado anteriormente, la demandante afirma que algunos buques pueden movilizarse y podrían servir de garantía para los bancos, no aporta ningún dato numérico o elemento concreto en apoyo de su tesis, sin perjuicio de los elementos aportados por la propia SNCM, los cuales, como se indicó en el apartado 193 *supra*, no contradicen el análisis de la Decisión impugnada sobre ese punto.

- 197 De ello resulta que las imputaciones de la demandante sobre la desaparición del capital social de SNCM son inoperantes y carecen de fundamento fáctico.
- 198 Por estos motivos, deben desestimarse las imputaciones y alegaciones formuladas por la demandante sobre el carácter de empresa en crisis de SNCM.

— Sobre el restablecimiento de la viabilidad

- 199 La demandante reprocha a la Comisión no haber considerado una opción intermedia entre la continuación de la actividad de SNCM gracias a la concesión de la ayuda y la desaparición de esta empresa sin la concesión de la ayuda.
- 200 Es preciso observar que tales imputaciones proceden de una lectura errónea de la Decisión impugnada. En efecto, como sostiene acertadamente la Comisión, la Decisión impugnada no adoptó ninguna de las soluciones extremas expuestas por la demandante, sino que optó, de conformidad con la tesis defendida por ésta, por una solución intermedia.

201 Así, debe subrayarse que, según los considerandos 300 a 302 de la Decisión impugnada, con el fin de garantizar el restablecimiento de su viabilidad, SNCM se vio obligada, por un lado, a reorientar sus actividades hacia el Magreb dadas las perspectivas de crecimiento de ese mercado y, por otro, a abandonar actividades que, incluso después de la reestructuración, seguirían siendo estructuralmente deficitarias, en particular el enlace entre Italia y Córcega prestado por Corsica Marittima.

202 Asimismo, en los considerandos 315 a 317 de la Decisión impugnada, con el fin de impedir distorsiones de la competencia indebidas, la Comisión obligó a SNCM, además de al cierre del enlace entre Italia y Córcega, al abandono prácticamente total de los enlaces entre Tolón y Córcega, a la limitación del número de rotaciones a partir de 2003, en particular, en el servicio entre Niza y Córcega, así como a la venta de cuatro buques. Por añadidura, la Comisión estimó necesario, con el fin de evitar que SNCM utilizase el exceso de liquidez en actividades agresivas que pudieran provocar distorsiones en el mercado, prohibirle financiar nuevas inversiones, al margen de los costes de redespliegue de su actividad hacia el Magreb, incluso para sustituir buques existentes.

203 Por último, con el fin de preservar el interés común, la Comisión impuso igualmente a SNCM, en los considerandos 331 a 367 de la Decisión impugnada, una serie de medidas que tenían por objeto limitar su capacidad e impedirle adoptar una política tarifaria agresiva. Con este fin, la Comisión impuso, además de las medidas anteriormente citadas en materia de rotación y de inversión, la limitación de la flota de SNCM al número actual de buques resultante de la venta de cuatro de ellos, la venta de participaciones no estratégicas y la prohibición de adoptar un comportamiento de «price-leader», condiciones recogidas en los artículos 2 a 5 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada.

204 De ello resulta que, lejos de haber autorizado a SNCM a continuar sus actividades existentes con la concesión de la ayuda de que se trata, la Comisión adoptó, bien al

contrario, una Decisión que exige a SNCM, para beneficiarse de la citada ayuda, una modificación sustancial de una parte de sus actividades. Por consiguiente, deben desestimarse las imputaciones de la demandante sobre ese punto.

205 En cuanto, mediante las presentes imputaciones, la demandante pretende, más en concreto, so pretexto de una crítica general del examen del restablecimiento de la viabilidad, discutir el mantenimiento de la presencia de SNCM en el enlace entre Niza y Córcega, enlace en el que ella misma está activa en competencia directa con SNCM, debe observarse que, si bien, en su demanda, la demandante parece reprochar a la Comisión no haber obligado a SNCM a retirarse totalmente del enlace entre Niza y Córcega, sostiene, de manera más matizada, en la réplica, que la Comisión hubiera debido imponer a SNCM una reducción de su presencia en ese enlace.

206 Pues bien, en primer lugar, en la medida en que la demandante critica la Decisión impugnada por entender que la Comisión hubiera debido obligar a SNCM a reducir su presencia en el enlace entre Niza y Córcega, basta señalar que tal crítica procede de una lectura errónea de la Decisión impugnada, ya que, como resulta de lo anterior, la Comisión impuso precisamente a SNCM medidas con el fin de reducir su presencia en esa línea en forma de restricciones en materia de rotaciones. Sobre ese particular, carece de interés que la condición impuesta por la Comisión deba analizarse como una reducción de los enlaces anuales más que como una reducción del tráfico, dado que en cualquier caso de ella resulta una limitación de las actividades de SNCM desde Niza. Por ello, la imputación de la demandante sobre este punto carece de fundamento.

207 En segundo lugar, en la medida en que la demandante critica la Decisión impugnada en cuanto la Comisión debería haber impuesto a SNCM la retirada total del enlace entre Niza y Córcega, hay que recordar que la Comisión explicó, a ese respecto, en el considerando 302 de la Decisión impugnada que, por una parte, si bien la actividad desde Niza se mantenía más incierta, su importancia relativa estaba disminuyendo, y la amortización anticipada del *Liamone* en 2001 facilitaría la vuelta a resultados positivos en esta línea y, por otra parte, una presencia en Niza, aunque fuera reducida, seguía siendo necesaria para el posicionamiento de la compañía en el

conjunto del mercado. Por otro lado en el considerando 338 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que no había impuesto medidas más drásticas en lo que respecta a la reducción de capacidad que las mencionadas anteriormente, por las perspectivas de crecimiento del tráfico hacia Córcega y por el riesgo de que se crease una situación de monopolio en beneficio de su competidor directo en las líneas entre Francia continental y Córcega.

208 Es necesario señalar, primeramente, que la demandante no discute la razón expuesta en el considerando 302 de la Decisión impugnada según la cual el peso de la actividad desde Niza disminuye y la amortización anticipada del *Liamone* en 2001 facilitará el regreso a resultados positivos en esa línea.

209 En segundo lugar, respecto a la razón basada en la posición de SNCM en el conjunto del mercado, la demandante se limita a afirmar que no la comprende, sin discutirla realmente. Pues bien, es manifiesto que, al aducir esa razón, la Comisión aceptó que la presencia de SNCM en el enlace Niza-Córcega era necesaria para disminuir su dependencia en relación con el servicio histórico entre Marsella y Córcega que era objeto de obligaciones de servicio público. Ello resulta de la exposición del considerando 302 de la Decisión impugnada, que precisa que el redespiegue hacia el Magreb contribuirá a disminuir la dependencia de la compañía respecto a esa misma línea histórica. Sobre este particular, contrariamente a lo que alega la demandante, SNCM sigue siendo vulnerable en Marsella dado que el convenio de 2002 expira en 2006 y que no tiene ningún derecho exclusivo sobre esa línea. Es preciso además indicar que la demandante se retiró de la licitación para la concesión del convenio de 2002. La demandante no puede, tampoco, discutir razonablemente la necesidad para SNCM de diversificar su oferta, en cuanto presta servicios en cuatro enlaces a Córcega. Por otro lado, SNCM explicó a ese respecto, sin que la demandante la rebatiera que, en la medida en que una parte importante de las travesías se efectúa desde Marsella y hacia Niza (o a la inversa), una retirada de Niza tendría repercusiones negativas automáticas en Marsella. Del mismo modo, como resulta del considerando 205 de la Decisión impugnada, no discutido por la demandante, las autoridades francesas señalaron la complementariedad del servicio de Niza y de Marsella, así como la necesidad, para SNCM, de presentar una oferta equilibrada habida cuenta de la presencia de la demandante desde cuatro puertos continentales.

- 210 En cuanto a la imputación, formulada en las observaciones sobre los escritos de formalización de las intervenciones, según la cual el mantenimiento de un servicio de enlaces no rentables se justificaba por su complementariedad con enlaces más rentables, reposa sobre un doble postulado no demostrado. En efecto, por una parte, por las razones que se expondrán en detalle más adelante, la demandante no demuestra en absoluto que el enlace de Niza no sea rentable. Por otra parte, respecto al enlace de Marsella, es preciso manifestar que no sólo su rentabilidad no puede, contrariamente a lo que sugiere la demandante, deducirse de un supuesto monopolio sobre esa línea, al no disponer SNCM de ningún derecho exclusivo sobre ella, sino que, además, la demandante ignora que el convenio de 2002 tiene como único objetivo compensar el coste de las obligaciones de servicio público sobre dicho enlace, sin conceder ninguna garantía de beneficios a SNCM. Asimismo debe señalarse, que si la tesis de la demandante fuera exacta, sería difícilmente comprensible que la demandante haya elegido operar desde Niza y renunciar a operar desde Marsella.
- 211 En tercer lugar, respecto al riesgo invocado por la Comisión, en cuanto se refiere a la línea de Niza, de la creación de un monopolio, debe recordarse que el Tribunal de Primera Instancia ya ha declarado que la Comisión podía legalmente estimar, en el ejercicio de su amplia facultad de apreciación, que la presencia de una empresa era necesaria para prevenir la aparición de una estructura oligopolística reforzada en los mercados de que se trata (sentencia Kneissl Dachstein/Comisión, citada en el apartado 138 *supra*, apartado 97).
- 212 Pues bien, en el caso de autos, es preciso señalar que la demandante, sin discutir que es la única competidora actual de SNCM en el enlace entre Niza y Córcega, de modo que la retirada de SNCM de esta línea le conferiría un monopolio de hecho sobre ella, se limita a alegar que Moby Lines y otras compañías italianas podrían entrar en dicha línea. No obstante, debe observarse que ni Moby Lines ni ninguna otra compañía indicada por la demandante está actualmente activa en las líneas entre Francia continental y Córcega. Además, la demandante no aporta el menor dato que pueda apoyar la tesis de que hay compañías marítimas que tienen actualmente planes para entrar en esta línea. En estas circunstancias, las alegaciones de la demandante sobre este punto no desvirtúan las conclusiones de la Comisión en cuanto al riesgo de creación de un monopolio en el enlace Niza-Córcega a su favor.

213 Ninguna de las otras alegaciones realizadas por la demandante desvirtúa las apreciaciones de la Comisión en relación con la necesidad de mantener la presencia de SNCM en el enlace Niza-Córcega.

214 Respecto, en primer lugar, al alegado carácter estructuralmente deficitario de esa línea, es preciso observar que no sólo la demandante no apoya en modo alguno su alegación con datos concretos, sino que además su presencia ininterrumpida en esa línea desde 1999 contradice dicha tesis. Sobre ese particular, debe señalarse, en primer lugar, que la demandante no ha dejado de incrementar su capacidad, tal como lo subraya ella misma en la réplica, en la que alega un incremento del 109 % de sus travesías a Córcega entre 2000 y 2004. Por otro lado, la demandante indica en su demanda que el pedido de un duodécimo buque le permitirá aumentar un 70 % su oferta en las líneas francesas. Además, la Comisión afirmó en los considerandos 65 y 86 de la Decisión impugnada, sin que la demandante la haya rebatido, que, en la ruta de Córcega, la demandante inició en 2001 una política agresiva de captación de cuota de mercado y que esta estrategia la llevó a proponer una oferta sobredimensionada durante uno o dos años para atraer nuevos clientes.

215 A continuación, en cuanto a la alegación según la cual SNCM vendía con pérdidas en las líneas con competencia, cabe indicar igualmente que se basa en un postulado no demostrado. Es preciso señalar que las preguntas formuladas por la demandante sobre la razón por la que SNCM no previó un plan de reestructuración desde 1992 cuando estaba claro que la liberalización del cabotaje entraría en vigor a partir de 1999 carecen de pertinencia. En efecto, dado que la Comisión examinaba un plan de reestructuración en 2002, le correspondía adoptar una posición únicamente sobre ese único plan. La circunstancia de que tal plan hubiera podido, en su caso, haberse presentado con anterioridad constituye una hipótesis teórica y no afecta a la legalidad de la Decisión impugnada. En cualquier caso, no puede reprocharse a SNCM haber intentado adaptarse a la nueva situación competitiva recurriendo en primer lugar a sus propios recursos, sin pedir ayudas de reestructuración, que, por lo demás, no se ha demostrado que hubieran podido concedérsele legalmente en ese momento en el marco de las Directrices.

- 216 Por otra parte, en lo que atañe, a la alegada incapacidad de SNCM para desarrollar sus actividades en un contexto competitivo no subvencionado, basta señalar que tal alegación no está acreditada. A ese respecto, debe subrayarse que SNCM sólo opera desde 2002 en el enlace entre Niza y la Córcega al margen de toda obligación de servicio público y de las compensaciones públicas correspondientes. Asimismo, la propia demandante indica, en su demanda, que SNCM opera con tres buques en el Magreb, otro enlace que ejerce al margen de toda obligación de servicio público, con resultados positivos.
- 217 Por último, en cuanto al supuesto exceso de capacidad del mercado hacia Córcega, hay que recordar que, en los considerandos 82 a 87 y 313 de la Decisión impugnada, la Comisión concluyó, basándose en el estudio de mercado presentado por las autoridades francesas, que no había exceso de capacidad en el servicio marítimo hacia Córcega.
- 218 Ninguno de los elementos expuestos por la demandante desvirtúa dicha conclusión. Más bien al contrario, al subrayar la propia demandante, como ya se ha señalado, que incrementó sus travesías en dirección a Córcega un 109 % entre 2000 y 2004 y que el pedido de un duodécimo buque le permitirá aumentar su oferta un 70 % en las líneas francesas, la alegación de que el mercado tiene un exceso de capacidad se evidencia poco creíble. La demandante no aporta ningún otro dato relativo a la oferta global. Por otro lado, del considerando 170 de la Decisión impugnada, que no ha sido discutido en el presente recurso, resulta que, en la reunión con la Comisión el 4 de febrero de 2003, los representantes de la demandante indicaron que el mercado de las travesías entre Francia continental y Córcega «muestra un buen comportamiento, con crecimientos del 17 % entre 2000 y 2001 y del 13 % entre 2001 y 2002», confirmando así la afirmación realizada por la Comisión, en el considerando 61 de la Decisión impugnada, basándose en el estudio de mercado presentado por las autoridades francesas, según el cual el mercado experimentaría un crecimiento sostenido. De igual modo, hay que señalar que, según los propios datos aportados por la demandante en la réplica, el mercado creció un 6,6 % en 2000-2001, un 8,3 % en 2001-2002 y, aun cuando constituya un ralentizamiento cierto, un 1 % en 2002-2003. Sobre este particular, la diferencia apreciable entre

estos datos y los precedentes sólo puede, por otro lado, suscitar dudas en cuanto a la credibilidad de la tesis de la demandante. Por último, en relación con los datos aportados en las observaciones sobre los escritos de formalización de las intervenciones con el fin de demostrar una reducción del número de pasajeros a comienzos del año 2004, basta afirmar que esos datos no solo son posteriores a la Decisión impugnada, sino que además, dado que se refieren exclusivamente a un año, no pueden, como tales, debilitar las previsiones de crecimiento del período 2002-2006.

219 De todo ello resulta que ninguna de las imputaciones formuladas por la demandante demuestra que la Comisión haya cometido un error manifiesto de apreciación al no exigir a SNCM que se retirase completamente del enlace Niza-Córcega.

220 Por tanto, deben desestimarse en su totalidad las imputaciones y alegaciones de la demandante sobre el restablecimiento de la viabilidad.

— Sobre la prevención de distorsiones indebidas de la competencia

221 La demandante alega que la Comisión apreció erróneamente las distorsiones de la competencia resultantes de la concesión de la ayuda de que se trata y no se planteó algunas distorsiones observadas con ocasión del examen de la citada ayuda.

222 Por lo que respecta, en primer lugar, a las distorsiones de la competencia resultantes de la concesión de la ayuda de que se trata, debe recordarse que, en el considerando 312 de la Decisión impugnada, la Comisión estimó que, de conformidad con el punto 39 de las Directrices, era necesario limitar la presencia de SNCM en su mercado histórico, a saber, el servicio marítimo de Córcega, donde hace frente a la

competencia de operadores comunitarios, lo que no sucede en los enlaces del Magreb. Así, a tenor de los considerandos 313 a 317, tras haber observado que el mercado no adolecía de exceso de capacidad, la Comisión admitió que las cuatro contrapartidas siguientes eran suficientes para reducir la presencia de SNCM en su mercado en beneficio directo de sus competidores: el cierre de la conexión entre Italia y Córcega realizada por Corsica Marittima, el abandono prácticamente total de los enlaces entre Tolón y Córcega, la limitación del número total de plazas ofertadas y del número de rotaciones a partir de 2003, en particular en la ruta entre Niza y Córcega, y la venta de cuatro buques. Además, la Comisión estimó necesario, con el fin de evitar que SNCM utilizase su exceso de liquidez en actividades agresivas que pudieran provocar distorsiones en el mercado, prohibir a SNCM financiar nuevas inversiones, al margen de los costes de redespiegue de la actividad hacia el Magreb recogidos en el plan de reestructuración.

223 Mediante las presentes imputaciones, la demandante, sin cuestionar la venta de los buques y el abandono prácticamente total de Tolón, discute las conclusiones de la Comisión en cuanto a la inexistencia de un exceso de capacidad en el mercado, al cierre de la conexión Italia-Córcega y a la limitación de las rotaciones.

224 En lo que atañe, en primer lugar, a la inexistencia de un exceso de capacidad en el mercado, basta indicar que ya se han desestimado las alegaciones de la demandante sobre ese punto en el apartado 217 *supra*. En esta fase, la demandante se limita a añadir, en respuesta a la observación de la República Francesa sobre el hecho de que ella misma compró un nuevo buque en 2004, que su decisión a ese respecto había sido adoptada antes del proyecto de recapitalización de SNCM. No obstante, además de que la demandante no acredita que no habría realizado esa compra si hubiera conocido el proyecto de recapitalización, debe señalarse que, como resulta de la denuncia presentada por la demandante ante la Comisión, el 18 febrero 2004, por utilización abusiva de la ayuda por parte de SNCM, el aumento de capacidad a la que procedió en la línea de Niza no se limita al nuevo buque adquirido en 2004, sino que es constante desde 1996, con la construcción de tres buques rápidos en 1996 y de dos transbordadores rápidos en 2001, lo que, según sus propias afirmaciones, le permitió aumentar en 2004 su capacidad en esta línea en un 18,17 %.

225 Por lo que respecta, en segundo lugar, al cierre de la conexión Italia-Córcega, no se discute, como destaca la demandante, que éste tuvo lugar, en enero de 2002, antes de la ejecución del plan de reestructuración. Tal circunstancia, no obstante, no priva a la citada medida de su naturaleza de contrapartida en beneficio de los competidores con el fin de reducir la presencia de SNCM en su mercado dado que se evidencia que la retirada de esa línea estaba prevista por el plan de reestructuración adoptado el 17 de diciembre de 2001 y notificado a la Comisión el 18 de febrero de 2002. Como sostiene acertadamente la Comisión, a cada operador económico le corresponde, en efecto, adoptar las medidas necesarias para limitar sus daños, así como los causados a la competencia. Sobre este particular, aun cuando fuera cierto, como sostiene la demandante, que el plan de reestructuración no prevé la retirada de la línea de que se trata como contrapartida a favor de la competencia en el sentido de las Directrices, esta circunstancia carece de pertinencia, pues consta que tal medida disminuirá realmente las distorsiones de la competencia resultantes de la ayuda de que se trata.

226 En lo que concierne, en tercer lugar, a la limitación de las rotaciones, se evidencia que, mediante su imputación sobre este punto, la demandante reprocha a la Comisión haberse basado, para imponer esta medida, en el número de pasajeros transportados entre Francia continental y Córcega, como se indica en el considerando 53, cuadro 2, de la Decisión impugnada, y no en el número de plazas realmente ofrecidas.

227 A este respecto, procede indicar que, a tenor del artículo 5 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada, la Comisión impuso a SNCM, como contrapartida a favor de la competencia, la limitación del número anual de rotaciones de buques en las diferentes conexiones marítimas con Córcega «a los máximos previstos en el cuadro 3 [del considerando 104 de la Decisión impugnada]». La remisión al cuadro 2 del considerando 53 de la Decisión impugnada realizado mediante la nota 113 del considerando 315 de la citada Decisión, que expone en los motivos la condición prevista en el artículo 5 de la parte dispositiva, se debe manifiestamente a un error tipográfico.

228 De ello resulta que, contrariamente a la tesis de la demandante, la limitación de las rotaciones con destino a Córcega no se determinó en función del número de pasajeros transportados, sino en función del número de travesías. La tesis de la demandante se basa, por ello, en una lectura errónea de la Decisión impugnada.

- 229 De cualquier modo, hay que observar que, si bien, en el considerando 315 de la Decisión impugnada, la Comisión indica que impuso a SNCM, en concepto de contrapartida a favor de la competencia, la limitación del número de plazas ofrecidas «y» rotaciones a partir de 2003, del artículo 5 de la parte dispositiva de la referida Decisión resulta, por el contrario, que los considerandos 337, 363 y 364, consagrados a dicha condición, que sólo se impuso a SNCM la limitación del número anual de rotaciones en concepto de condición de autorización de la ayuda. Como confirmó la Comisión en la vista a raíz de una pregunta del Tribunal de Primera Instancia, hay que considerar, por ello, que la Decisión impugnada no impone ninguna limitación a SNCM en términos de plazas ofrecidas en sus buques.
- 230 Dicho esto, es preciso señalar que, en el marco de la presente imputación, la demandante no indica de qué manera las limitaciones de rotaciones impuestas por la Decisión impugnada son manifiestamente inadecuadas para reducir las distorsiones indebidas de la competencia resultantes de la concesión de la ayuda, ni de qué forma el método que preconiza llevaría a imponer limitaciones de rotaciones diferentes y más aptas para reducir tales distorsiones.
- 231 Sobre este particular, es cierto que, como alega la demandante, una limitación de las rotaciones no equivale necesariamente, y en cualquier caso, a una limitación del número de plazas, ya que todos los buques de SNCM no tienen la misma capacidad y que, al menos en teoría, podría modificarse su adscripción, ya que el convenio de 2002 prevé únicamente, para el ejercicio de las obligaciones de servicio público, una adscripción «de principio» de cada buque designado a una línea determinada. A este respecto, no puede admitirse la explicación dada en la vista por SNCM según la cual el convenio de 2002 se interpreta por las partes firmantes en el sentido de que prohíbe la modificación de la adscripción de buques dado que tal explicación contradice directamente los términos de dicho convenio. Por lo demás, hay que señalar que, en el considerando 29, letra c), de la Decisión impugnada, la propia Comisión indicó que los buques de gran velocidad (en lo sucesivo, «BGV») *Liamone* y *Asco* viajaban «principalmente» desde Niza.

232 No obstante, es preciso admitir que, al menos, la limitación del número de rotaciones contribuye al objetivo de reducción de la capacidad. A ese respecto, debe señalarse que la demandante no discute la afirmación de la Comisión realizada en el considerando 104 de la Decisión impugnada de que la limitación del número de rotaciones prevista por el plan de reestructuración, que constituye la base de la condición prevista en el artículo 5 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada, conlleva una reducción del número de plazas ofrecidas del 28 % sobre la totalidad de los servicios. Del mismo modo, la demandante tampoco ha discutido la afirmación, contenida en el considerado 316 de la Decisión impugnada, según la cual, «en el conjunto formado por el golfo de Génova y Tolón, SNCM reduce su oferta en más de un millón de plazas anuales con respecto a 2001, lo que representa una reducción del 50 %, en beneficio inmediato de sus competidores, a pesar de que esos servicios son los que experimentan crecimientos más fuertes».

233 Asimismo, hay que subrayar que la reducción de capacidad prevista por la Decisión impugnada se realiza no sólo por la condición relativa a las rotaciones, sino, como resulta de los considerandos 315 a 317 y 333 a 358, así como de los artículos 2 y 3 de la parte dispositiva de la citada Decisión, por un conjunto de condiciones que prevén también el cierre de Corsica Marittima, el abandono prácticamente total de Tolón, la venta de cuatro buques, la venta de participaciones no estratégicas, la limitación de la flota a los once buques restantes al término de la venta de los cuatro buques y la prohibición, en principio, de la renovación de dichos buques.

234 Por tanto, deben desestimarse las imputaciones de la demandante sobre esos puntos.

235 En cuanto, en segundo lugar, a la supuesta inexistencia de examen de determinadas distorsiones de competencia, la demandante reprocha a la Comisión no haber comprobado los aspectos de ayudas de Estado resultantes de la amortización fiscal especial que permite a SNCM realizar una amortización anticipada del *Liamone*.

- 236 Es necesario manifestar en primer lugar que, contrariamente a lo que sostiene la demandante, la amortización anticipada del *Liamone* no resulta de una amortización fiscal especial. Como ya se ha señalado anteriormente, la amortización anticipada de un activo resulta en efecto de la aplicación de las reglas contables según las cuales, en virtud del principio de prudencia, una empresa debe corregir su balance haciendo constar una amortización excepcional en cuanto observe que uno de sus activos tiene un valor real o venal inferior a su valor contable. Así, en el caso de autos, como se desprende del considerando 144 de la Decisión impugnada, SNCM procedió a tal amortización excepcional en 2001 con respecto al buque *Liamone* por un importe de 14,8 millones de euros.
- 237 Esta amortización excepcional no tiene relación con la amortización fiscal especial que permite la legislación francesa. Como explicó la Comisión en la nota 105 del considerando 294 de la Decisión impugnada: «La amortización especial representa la diferencia entre la amortización lineal, consignada como disminución de activo en el balance, y la amortización decreciente autorizada por la normativa fiscal. Si la amortización decreciente no se utiliza como amortización contable, la diferencia entre esta última y la amortización lineal acumulada se traslada a una cuenta de pasivo (amortización especial) tradicionalmente incluida en la contabilidad francesa entre los fondos propios. La amortización total a fin de período sigue siendo la misma y este sistema sólo permite, pues, anticiparla y generar una reducción de impuesto durante los primeros años.» En el caso de autos, del considerando 294 de la Decisión impugnada resulta que SNCM dejó constancia, en la sección «provisiones obligatorias», de amortizaciones especiales por un importe de 60 millones de euros, que no se refieren necesariamente al *Liamone*.
- 238 La presente imputación formulada por la demandante, se basa en una premisa errónea, y debe desestimarse por ese único motivo.
- 239 Por añadidura, es necesario observar que, como sostiene la Comisión sin que la demandante la contradiga, el mecanismo de amortización excepcional previsto por la ley contable nacional, al estar abierto a todas las empresas, no puede constituir una ayuda de Estado en el sentido del artículo 87 CE, apartado 1.

240 En cuanto a la alegación, formulada por primera vez en la réplica, de que la citada amortización permitió a SNCM cubrir con ayudas pérdidas potenciales para anticipar un riesgo potencial, hay que indicar que la demandante no discutió que las cuentas de SNCM de 2001 que recogieron la citada amortización fueron debidamente certificadas y que, a falta de cualquier elemento en ese sentido, no corresponde al Tribunal de Primera Instancia cuestionarlas. Por ello, la Comisión, en el caso de autos, podía considerar, sin cometer un error manifiesto de apreciación, que dicha amortización constituía un coste para SNCM que podía ser compensado con las ayudas de que se trata en su reestructuración.

241 Por último, en cualquier caso, en la medida que la presente imputación deba entenderse destinada a discutir la amortización fiscal especial a la que procedió SNCM, debe señalarse asimismo que tal sistema, previsto por la ley contable nacional, está abierto a todas las empresas y, por ello, no puede constituir en sí mismo una ayuda de Estado en el sentido del artículo 87 CE, apartado 1.

242 Por estos motivos, deben desestimarse en su totalidad las imputaciones y alegaciones de la demandante sobre la prevención de distorsiones indebidas de la competencia.

— Sobre la limitación de la ayuda al mínimo

243 La demandante sostiene que la ayuda autorizada no está limitada a lo estrictamente necesario para permitir la reestructuración de SNCM en función de los recursos de la empresa. A este respecto, discute el importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público, el coste del plan social, el importe de la amortización del *Liamone* y el importe de los productos netos de las ventas navales e inmobiliarias previstas en el plan de reestructuración.

- 244 Con carácter preliminar, hay que recordar que la ayuda de reestructuración notificada por las autoridades francesas se eleva a 76 millones de euros. Como resulta del considerando 326 de la Decisión impugnada, esta ayuda de reestructuración tiene un componente financiero y un componente operativo. El componente financiero corresponde a las insuficientes compensaciones por servicio público relativas al pasado. En los considerandos 256 a 258 de la Decisión impugnada, la Comisión estimó que ese componente financiero correspondía a las pérdidas sufridas por SNCM por el ejercicio de sus obligaciones de servicio público hasta 2001. En cuanto al componente operativo, corresponde, según el considerando 328 de la Decisión impugnada, a los costes de las diferentes acciones previstas en el plan de reestructuración.
- 245 En los considerandos 256 a 258 de la Decisión impugnada, la Comisión calculó que la insuficiencia de la compensación por servicio público se elevaba, como recordó en el considerando 327, a 53,48 millones de euros. En el considerando 328 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró que los costes de la reestructuración se elevaban a 46 millones de euros. Ese importe incluye, según la nota 120 del considerando 328 de la citada Decisión, las medidas operativas de reestructuración (31,2 millones de euros) y la amortización del *Liamone* (14,8 millones de euros). No obstante, dado que SNCM debía obtener 21 millones de euros de producto neto de venta a raíz de las ventas previstas en el plan de reestructuración (considerandos 97 a 99 y 319 de la Decisión impugnada), la Comisión llegó a la conclusión, en el considerando 328 de la Decisión impugnada, de que estaba justificado un importe de 76 millones de euros para permitir a SNCM volver, en un breve plazo, a la senda de la viabilidad, toda vez que la Comisión estimó que la empresa no era capaz de encontrar otros recursos propios para financiar su reestructuración.
- 246 No obstante, con el fin de tener en cuenta el producto de eventuales ventas de participaciones no estratégicas impuestas en el artículo 3 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada que complementarían las ventas previstas en el plan de reestructuración, la Comisión, como explicó en los considerandos 329, 357 y 358 de la Decisión impugnada, sólo autorizó la ayuda de reestructuración de que se trata, a tenor del artículo 6 de la parte dispositiva de la citada Decisión, por un primer tramo de 66 millones de euros, reservándose así su autorización para el segundo tramo de 10 millones de euros. Si se comprueba que dichas ventas permiten a la empresa obtener más de 10 millones de euros, no podrá concederse este segundo tramo a

SNCM. Por el contrario, si con las referidas ventas se obtienen sumas inferiores a 10 millones de euros, se pagará el resto, previa autorización de la Comisión, teniendo en cuenta el producto de esas ventas.

- 247 Mediante sus imputaciones sobre el carácter mínimo de la ayuda, la demandante intenta desvirtuar el cálculo tanto del importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público (componente financiero) como de los costes de reestructuración (componente operativo).
- 248 Con respecto, en primer lugar, al importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público, basta recordar que las imputaciones de la demandante en relación con la procedencia de la Decisión impugnada sobre ese punto ya han sido desestimadas en los apartados 149 a 161 *supra*. En cuanto a la imputación adicional formulada en la fase actual según la cual SNCM procedió, además, a amortizaciones excesivas por un importe de 22,2 millones de euros, correspondiente a las plusvalías latentes de su flota, no puede acogerse dado que la cuantía autorizada de las amortizaciones de activos resulta de la simple aplicación de reglas contables no discutidas por la demandante. En cualquier caso, las cuentas de SNCM que recogieron dichas amortizaciones en el pasado fueron certificadas, lo que no se discute, y no corresponde al Tribunal de Primera Instancia cuestionarlas. Además, ya se ha declarado, en el apartado 193 *supra*, que la Comisión pudo señalar acertadamente que el nivel de endeudamiento de SNCM y la escasez de su autofinanciación hacían que ningún banco, que actúe como acreedor privado y en condiciones de mercado, estuviera dispuesto a ofrecer un crédito a SNCM.
- 249 En lo que atañe, en segundo lugar, al importe del coste de la reestructuración, la demandante evalúa primero las medidas operativas de reestructuración no en 31,2 millones de euros, sino en 17,091 millones de euros, basándose en el coste del plan social, o en 16,86 millones de euros, basándose en el importe de la dotación que figura en las cuentas de SNCM de 2002.

- 250 Sin embargo, es preciso indicar, por lo que respecta al importe de 17,091 millones de euros, que éste se refiere únicamente, como se desprende además claramente del considerando 257, cuadro 11, de la Decisión impugnada, al coste del plan social en relación con el destino de Córcega. Pues bien, la reestructuración de que se trata se refiere no solo a la actividad de SNCM hacia Córcega, sino a todas las actividades de la compañía, en particular sus actividades hacia el Magreb. En cuanto al importe de 16,86 millones de euros, la Comisión y SNCM explicaron a ese respecto, sin que la demandante las contradijera, que no se podía constituir una provisión por la totalidad de los gastos ligados a la reestructuración, porque correspondían a gastos de inversión.
- 251 Dado que la demandante se limita, por lo demás, a reprochar de manera general a la Comisión no haber comprobado el coste real del plan social, sin aportar otros elementos que permitan cuestionar el importe de 31,2 millones que figura en la Decisión impugnada, hay que considerar acreditado que ese importe corresponde a los costes relativos a las medidas operativas de la reestructuración.
- 252 Con respecto, en segundo lugar, a la amortización del *Liamone*, la demandante estima que la citada amortización no está justificada.
- 253 En la medida en que la demandante se remite a ese respecto a las alegaciones ya examinadas en el marco de las imputaciones anteriores, procede desestimarlas por idénticos motivos a los expuestos en los apartados 150 y 151 *supra*.
- 254 En cuanto a la circunstancia, alegada en las observaciones sobre los escritos de formalización de las intervenciones, de que SNCM no tenía en absoluto la obligación de comprar un BGV sobredimensionado, más aún cuando ella misma se inquietaba en 1998 del índice de indisponibilidad de sus BGV, basta recordar que las imputaciones formuladas por la demandante para discutir la inexistencia de exceso

de inversión significativo también han sido desestimadas en los apartados 170 a 175 *surpa*. En cualquier caso, las dudas que manifestó SNCM sobre la rentabilidad de los dos nuevos BGV en 1998, a cuyo respecto indicaba que la adscripción de dichos buques a las obligaciones de servicio público dependería del carácter positivo de su utilización experimental, no permiten dudar de la racionalidad de la compra de un BGV en 2000. Lo mismo cabe decir de las observaciones formuladas por el presidente de SNCM en un artículo de prensa de 4 de noviembre de 2004 invocado por la demandante. En efecto, además de que no puede atribuirse a tal artículo una fuerza probatoria significativa, debe señalarse que, aun cuando, en éste, el presidente de SNCM se cuestiona, como subraya la demandante, la pertinencia de comprar el *Liamone*, añade igualmente, lo que la demandante omite indicar, que, «en aquella época, los clientes demandaban a la compañía una oferta de calidad», mientras que «en la actualidad [...] los pasajeros dan más importancia en primer lugar y ante todo a las tarifas», precisando que el buque *Liamone* recibió «una acogida favorable unánime en el momento de su botadura».

255 Con respecto, en tercer lugar, al producto neto de las ventas previstas por el plan de reestructuración, la demandante reprocha a la Comisión no haber tenido en cuenta, para la determinación del carácter mínimo de la ayuda, el producto neto de las ventas de activos inmobiliarios previstas por el plan de reestructuración y efectivamente realizadas en 2003.

256 Sobre ese particular, hay que recordar que, en el considerando 328 de la Decisión impugnada la Comisión, tras haber indicado que tuvo en cuenta, con relación a los gastos vinculados a las medidas operativas de reestructuración, la cifra de 46 millones de euros, observó que SNCM «debería obtener 21 millones EUR como producto neto de las enajenaciones tras la realización de las ventas previstas en el plan de reestructuración». En estas circunstancias, y teniendo en cuenta que la insuficiencia de compensación financiera por servicio público del período entre 1991 y 2001 se elevaba a 53,48 millones de euros, la Comisión llegó en el citado considerando a la conclusión «de que la cantidad de 76 millones EUR [estaba] plenamente justificada a fin de permitir a la empresa recuperar en breve plazo la senda de la viabilidad».

- 257 Consta, como se desprende de la nota 121 en el considerando 328 de la Decisión impugnada, que remite a los considerandos 97 a 101 de la citada Decisión, que el importe de 21 millones de euros mencionado en el considerando 328 de la Decisión impugnada se refiere al producto neto de venta indicado en el considerando 99 de la citada Decisión.
- 258 Debe señalarse que, en este lugar de la Decisión impugnada, tras haber recordado, por una parte, en el considerando 97, que SNCM había previsto, en su plan de reestructuración, vender en 2002 cuatro de sus buques, a saber, los buques *Napoleón*, *Liberté*, *Monte Rotondo* y el BGV *Asco*, buques a propósito de los cuales se precisa que se han vendido todos, excepto el BGV *Asco*, y, por otra parte, en el considerando 98, que a dichas ventas se añadía la del *Southern Trader*; entonces en curso, la Comisión indicó que «el producto esperado de esas ventas [era] de 40 millones de EUR, equivalente a una aportación de liquidez (producto neto de la enajenación) de 21 millones EUR teniendo en cuenta los pagos pendientes».
- 259 No obstante, es necesario observar que, en el considerando 101 de la Decisión impugnada, la Comisión añade lo que sigue:

«Paralelamente, [SNCM] preveía en su plan de reestructuración la venta de los activos inmobiliarios de sus filiales (oficinas de Marsella), operación que tuvo lugar en 2003 por 12 millones EUR de producto neto, con una plusvalía contable de 5,1 millones.»

- 260 Así pues, de los términos de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión indicó que, de conformidad con su plan de reestructuración, SNCM había previsto, por un lado, respecto a la venta de buques, obtener un producto neto de venta de 21 millones de euros y, por otro lado, en relación con la venta de activos inmobiliarios, los había vendido efectivamente por un importe de 12 millones de producto neto de venta.

261 Ahora bien, en el considerando 328 de la Decisión impugnada, para determinar el importe mínimo, la Comisión indicó únicamente que SNCM debía obtener 21 millones de euros de producto neto de venta, sin referirse al importe de 12 millones de euros indicado en el considerando 101 de la citada Decisión en relación con el producto neto de enajenación de los activos inmobiliarios.

262 Con el fin de explicar las apreciaciones de la Decisión impugnada sobre ese punto, la Comisión sostuvo en primer lugar, en su escrito de contestación a la demanda, que los ingresos de esas ventas de activos inmobiliarios no modificaban fundamentalmente el análisis, dado que la plusvalía generada de 5,1 millones de euros tenía un impacto marginal en la disminución de la deuda financiera, de modo que debía descartarse el riesgo de una liquidez excesiva. Tanto la República Francesa como SNCM, coadyuvantes, sostuvieron también esta tesis en sus escritos.

263 A continuación, en la dúplica, la Comisión alegó, de manera semejante a SNCM, que no había podido efectuar los cálculos necesarios para determinar la liquidez de la que había podido disponer SNCM, por razón de la falta de homogeneidad de los datos disponibles en el momento de la adopción de la Decisión impugnada y de su imprecisión sobre lo que representaban exactamente. A este respecto, la Comisión señaló que numerosas ventas exigidas en la Decisión impugnada incluían ventas previstas por el plan de reestructuración y no realizadas en la fecha de adopción de la Decisión impugnada, que determinados productos netos de ventas esperados debían ser revisados a la baja habida cuenta de las dificultades de SNCM, tras la adopción de la Decisión impugnada, para encontrar un comprador y que los datos aportados por las autoridades francesas eran en gran parte previsiones. La Comisión explicó que, por estas razones, había apreciado en sus «grandes cifras» la liquidez que podría movilizar razonablemente SNCM con el fin de internalizar al máximo los costes del plan de reestructuración antes y después de la Decisión impugnada.

264 Con todo, no puede acogerse ninguna de estas explicaciones para justificar que no se tuviera en cuenta el producto neto de venta de los activos inmobiliarios.

- 265 En cuanto a la primera explicación, hay que recordar que, a tenor del punto 40 de las Directrices, el importe de la ayuda debe limitarse a lo «estrictamente necesario para permitir la reestructuración en función de las disponibilidades financieras de la empresa».
- 266 De ello se deduce que, dado que, en el caso de autos, SNCM adquirió en su plan de reestructuración el compromiso de vender activos navales e inmobiliarios no indispensables, dicha sociedad debe consagrar la integridad del producto de la venta de esos activos a la financiación del plan de reestructuración, como admitió la Comisión en respuesta a las preguntas escritas del Tribunal de Primera Instancia. Contrariamente a lo que mantiene SNCM, esta obligación no equivale en absoluto a obligar al beneficiario de una ayuda a utilizar todos sus recursos para reducir el importe de la ayuda concedida, sino únicamente a utilizar todos los recursos generados por activos que no se consideren indispensables para la continuación de las actividades de la empresa en el marco de su reestructuración. Tal contribución del beneficiario con sus propios recursos al plan de reestructuración se requiere con el fin de garantizar que la ayuda, de conformidad con el punto 40 de las Directrices, quede limitada a lo estrictamente necesario para permitir la reestructuración en función de las disponibilidades financieras del citado beneficiario, de sus accionistas y del grupo comercial del que forma parte.
- 267 Este es, además, el enfoque seguido por la Comisión en la Decisión impugnada, ya que, por una parte, del considerando 328 de la citada Decisión se desprende que, para garantizar el carácter mínimo de la ayuda, la Comisión dedujo del coste total de las medidas operativas de la reestructuración la integridad del importe de 21 millones de euros de producto neto de venta que se indica, precisando, por otro lado, que SNCM no era capaz de encontrar otros recursos propios para financiar su reestructuración. Por otra parte, la Comisión tuvo también en cuenta la obligación de limitar el importe de la ayuda a lo estrictamente necesario imponiendo, en el caso de autos, un mecanismo de pago escalonado en el tiempo y acompañado de un sistema de compensación. En efecto, a tenor del artículo 6 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada, la Comisión sólo autorizó la ayuda de que se trata por un primer tramo de 66 millones de euros, el pago del resto de 10 millones estaba supeditado al resultado de la venta de varias participaciones no estratégicas impuesto por la Comisión en el artículo 3 de la parte dispositiva de la citada

Decisión. Es preciso señalar que esta técnica de autorización de la ayuda por tramos traduce igualmente el hecho de que la Comisión quiso tener en cuenta la totalidad del producto de las ventas realizadas de todos los activos no indispensables, ya que, como indica en el considerando 341 de la Decisión impugnada, el producto de estas ventas debe reducir «en la misma cuantía» la necesidad de ayuda con el fin de respetar la necesidad de que la ayuda se limite a lo estrictamente necesario de conformidad con la obligación prevista en el punto 40 de las Directrices.

268 De ello resulta que, para la determinación del importe mínimo de la ayuda concedida a SNCM, la Comisión tenía la obligación de tener en cuenta la totalidad del producto neto de las ventas realizadas en ejecución del plan de reestructuración.

269 A este respecto, la circunstancia alegada de que el importe de la ayuda autorizada en la Decisión impugnada no permite a SNCM beneficiarse de liquidez excedentaria carece de pertinencia.

270 Es cierto, que de conformidad con el punto 40 de las Directrices, la Comisión debía comprobar, como lo hizo en el considerando 330 de la Decisión impugnada, que la ayuda de que se trata no se concedía en una forma o por un importe que llevase a SNCM a disponer de un exceso de liquidez que hubiera podido consagrar a actividades agresivas capaces de provocar distorsiones en el mercado. No obstante, la circunstancia de que el importe de la ayuda autorizado en la Decisión impugnada permitiera evitar tal riesgo no puede justificar que la Comisión no tuviera en cuenta el producto neto de la venta de los activos inmobiliarios, cuando dicha consideración hubiera podido llevarla a declarar compatible una ayuda de un importe inferior o, incluso, en su caso, a declarar la ayuda de que se trata incompatible con el mercado común, lo que, en cualquier caso, habría permitido, con mayor razón, evitar el riesgo de distorsión de la competencia.

271 Procede desestimar, por tanto, la explicación de la Comisión basada en la incidencia marginal del producto neto de la venta de los activos inmobiliarios en la situación financiera de SNCM.

- 272 Con respecto a la segunda explicación, debe recordarse que el Tribunal de Primera Instancia ya declaró a propósito de una ayuda de reestructuración (sentencia Kneissl Dachstein/Comisión, citada en el apartado 138 *supra*, apartado 84), que la Comisión no estaba obligada a evaluar el coste específico de cada una de las medidas que debía adoptar la empresa de que se trata. En efecto, además de que, en cualquier caso, una evaluación exacta de las diferentes partidas hubiera sido aleatoria, dado el carácter prospectivo de las medidas proyectadas, la Comisión, en ejercicio de su amplia facultad de apreciación, puede limitarse a realizar una evaluación global.
- 273 Por ello, hay que admitir que, en el caso de autos, en vista de la dificultad para apreciar con exactitud el producto neto de las ventas de los activos navales y de los activos inmobiliarios previstos por el plan de reestructuración, la Comisión podía, en principio, en el ejercicio de su amplia facultad de apreciación, adoptar una evaluación aproximada del citado producto.
- 274 No obstante, en el presente caso, es necesario observar, en lo que atañe, en primer lugar, a la venta de los activos navales, que, en los considerandos 97 y 98 de la Decisión impugnada, la Comisión indica que tres de los cuatro buques cuya venta estaba prevista en el plan de reestructuración, a saber, *Napoléon*, *Liberté* y *Monte Rotondo*, ya habían sido vendidos, de modo que el BGV Asco era el único para el que no se encontraba comprador, y que estaba en curso la venta del *Southern Trader*. De igual modo, si bien, en el considerando 99 de la citada Decisión, la Comisión señala que el producto neto «esperado» de dichas ventas era de 21 millones de euros teniendo en cuenta los pagos pendientes, afirma, en el mismo considerando, que «los buques *Monte Rotondo* y *Napoléon* se vendieron en 2002», mientras que «el *Liberté* y el *Southern Trader* se venderán en 2003», y precisa que este último buque era objeto de una promesa de venta. Por otro lado, en el mismo considerando 99 de la Decisión impugnada, la Comisión manifiesta que «el producto neto total derivado de las ventas de estos cuatro buques ha resultado superior en 1,2 millones EUR a las hipótesis iniciales».
- 275 Por ello, debe observarse que de los propios términos de la Decisión impugnada se desprende que, en el momento de su adopción, la Comisión tenía conocimiento del importe efectivo de los productos netos de venta de varios buques, ya que indica, por

lo que respecta a la venta de cuatro buques, la existencia de una plusvalía en términos de producto neto de venta en comparación con las previsiones. Sobre este particular, y por lo que respecta a los buques *Napoléon* y *Monte Rotondo*, hay que considerar que la Comisión debía disponer necesariamente de todos los elementos que le permitiesen determinar el importe exacto del producto neto de su venta, dado que ésta tuvo lugar en 2002 y habida cuenta del transcurso del tiempo entre esas ventas y la adopción de la Decisión impugnada. En cuanto al buque *Liberté*, cuya venta tuvo lugar en 2003 antes de la adopción de la Decisión impugnada, también es preciso señalar que, sin perjuicio de la necesidad de realizar, en su caso, adaptaciones menores con el fin de tener en cuenta gastos posteriores imputables al precio de la venta, la Comisión también debía necesariamente disponer de lo esencial de los elementos que le permitiesen calcular el importe del producto neto de venta.

276 En respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia, la Comisión confirmó además que la determinación de la plusvalía realizada con los buques *Napoléon*, *Monte Rotondo* y *Liberté* pudo ser realizada por sus servicios sobre la base de los datos comunicados por las autoridades francesas con fecha de 14 de mayo de 2003, es decir, aproximadamente dos meses antes de la adopción de la Decisión impugnada.

277 Es cierto, por lo que respecta al quinto buque, a saber, el *Southern Trader*, que la Comisión sólo disponía, por el contrario, de una estimación de su producto neto de venta. No obstante, en relación con ese buque, del artículo 3 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada resulta que su venta únicamente debe ser tomada en cuenta, como señaló acertadamente SNCM, a la hora de pagar el segundo tramo de la ayuda, dado que el citado buque estaba alquilado a una de las filiales de SNCM, la Société méditerranéenne d'investissements et de participations (en lo sucesivo, «SMIP»), considerada por la Comisión como participación no estratégica. Así, el artículo 3, párrafo segundo, de la parte dispositiva de la Decisión impugnada establece que, en vez de vender esta última participación, SNCM puede vender el activo único de dicha sociedad, el *Southern Trader*, y cerrar esta filial. En respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia sobre ese punto, la Comisión confirmó que el producto neto de venta del *Southern Trader* no estaba incluido en el importe de 21 millones de euros indicado en el considerando 99 de la Decisión impugnada.

- 278 De lo anterior resulta que, en el momento de la adopción de la Decisión impugnada, la Comisión debía disponer del importe efectivo del producto neto de venta de los buques cuya enajenación estaba prevista en el plan de reestructuración y que habían sido efectivamente vendidos en la fecha de adopción de la citada Decisión.
- 279 En segundo lugar, en lo relativo al producto neto de venta de los activos inmobiliarios, hay que recordar que, en el considerando 101 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que «[los activos inmobiliarios fueron vendidos efectivamente] en 2003 por 12 millones EUR de producto neto, con una plusvalía contable de 5,1 millones». Así de los propios términos de este considerando resulta que la Comisión presenta el importe de 12 millones de euros citados no como una estimación aproximativa, sino como una evaluación precisa del producto neto de una venta efectivamente realizada.
- 280 En respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia, la Comisión confirmó además que el importe de 12 millones de euros mencionado en el considerando 101 de la Decisión impugnada procedía de la información comunicada por las autoridades francesas con fecha de 14 de mayo de 2003, es decir, aproximadamente dos meses antes de la adopción de la Decisión impugnada.
- 281 Por consiguiente, no puede admitirse, contrariamente a lo que sostiene la Comisión en sus escritos, que el importe del producto neto de venta de los activos inmobiliarios no se conociera de manera cierta y definitiva en la fecha de adopción de la Decisión impugnada.
- 282 Así pues, de los términos de la Decisión impugnada resulta que, en el momento de su adopción, la Comisión debía disponer, en lo que atañe tanto a los activos navales como a los activos inmobiliarios cuya venta estaba prevista en el plan de reestructuración y que ya habían sido vendidos en ese momento, no sólo de la estimación de su producto neto de venta inscrita en el citado plan, sino también del importe efectivo de dicho producto neto de venta.

283 Por consiguiente, y a la luz, en particular, del principio de prohibición de las ayudas de Estado establecido por el artículo 87 CE, apartado 1, para determinar el carácter mínimo de la ayuda la Comisión no podía limitarse, en relación con estos activos, a realizar una estimación en «grandes cifras» de la liquidez de que disponía SNCM.

284 En efecto, dado que, en relación con la venta de activos navales, la Comisión había apreciado que existía, en términos de producto neto de venta, una plusvalía con respecto a la estimación de 21 millones de euros prevista en el plan de reestructuración así como, en relación con la enajenación de activos inmobiliarios, un producto neto de venta de 12 millones de euros, no podía, sin cometer un error manifiesto de apreciación, tener en cuenta únicamente la estimación de 21 millones de euros prevista en el plan de reestructuración por la enajenación de activos navales al determinar el carácter mínimo de la ayuda en el considerando 328 de la Decisión impugnada.

285 Por tanto, debe desestimarse asimismo la explicación dada por la Comisión, basada en la imprecisión de los datos disponibles en el momento de la adopción de la Decisión impugnada.

286 En respuesta a las preguntas escritas del Tribunal de Primera Instancia, la Comisión sostuvo, según una nueva explicación que no figuraba en su escrito de contestación a la demanda ni en la dúplica, basándose en documentos confidenciales no aportados a los autos del presente procedimiento judicial ante el Tribunal de Primera Instancia, que el producto neto de venta de 21 millones de euros indicado en el considerando 99 de la Decisión impugnada incluía, en realidad, a la vez la venta de los cuatro buques mencionados en el considerando 97 de la citada Decisión y la de los activos inmobiliarios prevista en el plan de reestructuración. SNCM dio la misma explicación en su escrito de formalización de la intervención.

287 No obstante, sin que sea necesario comprobar la procedencia de esta explicación en base a los documentos invocados por la Comisión, hay que recordar que, según

reiterada jurisprudencia, la motivación de una Decisión debe figurar en el cuerpo mismo de ésta y que, salvo que concurran circunstancias excepcionales, no pueden ser tenidas en cuenta explicaciones posteriores ofrecidas por la Comisión (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 2 de julio de 1992, Dansk Pelsdyravlerforening/Comisión, T-61/89, Rec. p. II-1931, apartado 131; de 14 de mayo de 1998, Buchmann/Comisión, T-295/94, Rec. p. II-813, apartado 171, y de 15 de septiembre de 1998, European Night Services y otros/Comisión, asuntos acumulados T-374/94, T-375/94, T-384/94 y T-388/94, Rec. p. II-3141, apartado 95). De ello se deduce que la Decisión debe ser autosuficiente y que su motivación no puede resultar de explicaciones escritas u orales dadas con posterioridad, cuando la Decisión de que se trata ya es objeto de un recurso ante el juez comunitario (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 1996, Rendo y otros/Comisión, T-16/91, Rec. p. II-1827, apartado 45).

288 Pues bien, en el caso de autos, es preciso indicar que la explicación dada por la Comisión y SNCM según la cual el producto neto de venta de los activos inmobiliarios está incluida en el importe de 21 millones de producto neto de venta indicado en el considerando 99 de la Decisión impugnada no figura en la citada Decisión, lo que, por lo demás, admitió la Comisión en la vista en respuesta a una pregunta del Tribunal de Primera Instancia.

289 En cualquier caso, procede manifestar que esta explicación dada tardíamente por la Comisión contradice la Decisión impugnada. En efecto, dado que los considerandos 97 y 98 de la Decisión impugnada se limitan a mencionar únicamente las ventas de buques previstas por SNCM, sin que se mencione en manera alguna, hasta ese punto de la Decisión impugnada, las ventas de activos inmobiliarios, que se indican por primera vez en el considerando 101 de la Decisión impugnada, es necesario señalar que la indicación en el considerando 99 de la citada Decisión, según la cual el producto esperado de «esas» ventas era de 21 millones de euros, se refiere necesaria y exclusivamente a las ventas de buques que se expusieron en los considerandos anteriores, a saber, los considerandos 97 y 98. De igual modo, la indicación, en el considerando 101 de la Decisión impugnada, según la cual «paralelamente» SNCM había previsto vender activos inmobiliarios, que fueron efectivamente vendidos por 12 millones de euros de producto neto de venta, confirma que la Comisión

consideró que el importe del producto neto de venta de los activos inmobiliarios era distinto del producto neto de venta de los buques y añadido a éste. Por otro lado, hay que observar que ni el considerando 328 de la Decisión impugnada ni su considerando 341, que se refieren, sin ninguna otra precisión, a la existencia de un producto neto de venta de 21 millones de euros, permiten comprender que el citado importe incluya, además del producto neto de venta de los buques, el producto neto de venta de los activos inmobiliarios.

290 De ello se deduce que debe desestimarse la explicación de la Comisión y de SNCM, según la cual el importe de 21 millones de euros tomado en cuenta para determinar el importe mínimo de la ayuda en el considerando 328 de la Decisión impugnada incluye la venta de los activos inmobiliarios.

291 De cualquier modo, aun suponiendo, como alegan la Comisión y SNCM, que deba entenderse que el producto neto de venta esperado, por importe de 21 millones de euros, indicado en el considerando 99 de la Decisión impugnada incluye el producto neto de la venta de los activos inmobiliarios, no es menos cierto que la Comisión no podía limitarse a tomar en cuenta, en el considerando 328 de la citada Decisión, un producto neto de venta por importe de 21 millones de euros con el fin de garantizar el carácter mínimo de la ayuda.

292 En efecto, si no puede excluirse que el producto neto de venta de los activos navales e inmobiliarios haya sido valorado en el plan de reestructuración en 21 millones de euros, no puede admitirse, contrariamente a lo que la Comisión alegó en la vista, que tenga derecho a basarse en simples previsiones, aun cuando éstas no se correspondan con la realidad, con el fin de no retrasar la adopción de su Decisión. Toda vez que, como se desprende de la nota 31 en el considerando 88 de la Decisión impugnada, la estimación del producto neto de venta en 21 millones de euros que figura en el plan de reestructuración se estableció en diciembre de 2001, la Comisión, habida cuenta de la necesidad de comprobar, de conformidad con las Directrices, el carácter estrictamente necesario de la ayuda, tenía la obligación de corregir la citada estimación con el fin de tener en cuenta la situación real de SNCM, tal como se presentaba en el momento de la adopción de la citada Decisión cerca de 19 meses más tarde.

- 293 Por consiguiente, si bien SNCM alega acertadamente que, dado que encontró dificultades para vender el BGV *Asco*, la Comisión pudo, en el momento de la adopción de la Decisión impugnada, tener en cuenta, respecto a ese buque, un producto neto de venta inferior a la valoración prevista en el plan de reestructuración, procediendo así a una corrección negativa de la citada valoración, la Comisión también tenía la obligación de realizar las eventuales correcciones positivas que pudieran incrementar las valoraciones de los otros buques.
- 294 Pues bien, en el caso de autos, de los considerandos 99 y 101 de la Decisión impugnada se desprende que, por un lado, SNCM vendió los otros tres buques cuya venta estaba prevista en el plan de reestructuración así como el *Southern Trader* y que el producto total neto de la venta de esos cuatros buques se reveló 1,2 millones de euros superior a las hipótesis y, por otro lado, vendió los activos inmobiliarios cuya venta estaba prevista en el citado plan por un producto neto de venta de 12 millones de euros.
- 295 Es preciso indicar que la disminución del producto neto de venta resultante de la corrección negativa, referida únicamente al buque BGV *Asco*, no puede compensar totalmente el hecho de que no se tuvieran en cuenta esos elementos, conclusión esta que, por lo demás, SNCM no discute.
- 296 En efecto, en su escrito de formalización de la intervención, SNCM aportó al Tribunal de Primera Instancia, para cada uno de los cuatro buques cuya venta estaba prevista en el plan de reestructuración, el importe correspondiente a los «recursos reales disponibles para SNCM». Como ya se ha señalado anteriormente, por lo que respecta a los buques *Napoléon* y *Monte Rotondo*, dado que su venta tuvo lugar en 2002 y habida cuenta del transcurso del tiempo entre esas ventas y la adopción de la Decisión impugnada, procede considerar que el importe indicado por SNCM corresponde al importe exacto del producto neto de venta de estos buques. De igual modo, respecto al buque *Liberté*, cuya venta tuvo lugar en 2003 antes de la adopción de la Decisión impugnada, es necesario observar también que, sin perjuicio de la

necesidad de realizar eventuales adaptaciones menores, el importe indicado en el escrito de formalización de la intervención de SNCM corresponde aproximadamente al importe del producto neto de venta de ese buque, ya que lo esencial de los elementos que permitían calcular ese importe era conocido en el momento de la adopción de la Decisión impugnada. En la vista, SNCM confirmó además que el importe mencionado en su escrito de formalización de la intervención era fiable.

297 Pues bien, de los datos aportados por SNCM se desprende que, aun teniendo en cuenta un producto neto negativo de la venta del BGV *Asco*, el importe efectivo del producto neto de venta de los cuatro buques de que se trata se elevaba a aproximadamente 16,5 millones de euros, de modo que, teniendo en cuenta el producto neto de venta de 12 millones de euros indicado en el considerando 101 de la Decisión impugnada por la venta de los activos inmobiliarios, el producto neto de venta total a disposición de SNCM en el momento de la adopción de la Decisión impugnada debía elevarse a aproximadamente 28,5 millones de euros en lugar del importe de 21 millones que la Comisión tuvo en cuenta en la Decisión impugnada.

298 A este respecto, hay que desestimar las alegaciones de SNCM dirigidas a demostrar que el importe indicado en el considerando 101 de la Decisión impugnada se refiere a un producto bruto de venta, dado que contradicen directamente los términos de ese considerando. En cuanto a la alegación según la cual el importe indicado en el citado considerando se refiere parcialmente a la venta de activos indispensables para la actividad de la empresa, basta señalar, además de que esta alegación no está apoyada por otros datos, que la Decisión impugnada no contiene ningún elemento en ese sentido para justificar que no se tuviera en cuenta el producto neto de la venta de dichos activos inmobiliarios, ya sea en el considerando 101 o en el considerando 328 de la Decisión impugnada. En cualquier caso, debe observarse que, aun teniendo en cuenta los datos aportados por SNCM sobre el producto neto de venta de los activos inmobiliarios, el importe real de los recursos a disposición de esta compañía, indicado por ésta en su escrito de formalización de la intervención, se elevaba a 24,9 millones de euros.

299 Interrogada sobre ese punto en la vista, la Comisión admitió además, a fin de cuentas, que el importe total del producto neto de venta de los activos navales e inmobiliarios que le constaba en el momento de la adopción de la Decisión impugnada era superior a 21 millones de euros.

- 300 De lo anterior resulta, por tanto, que la Decisión impugnada adolece de un error manifiesto de apreciación en la medida en que, a efectos de la determinación del importe mínimo de la ayuda, únicamente tiene en cuenta un producto neto de venta de un importe de 21 millones de euros, cuando de la citada Decisión y de las explicaciones dadas en el presente procedimiento resulta que la Comisión pudo comprobar, sobre la base de los elementos de que disponía en el momento de la adopción de la Decisión impugnada, que el citado producto neto de la venta era superior a 21 millones de euros.
- 301 Ninguna de las otras alegaciones formuladas por la Comisión y los coadyuvantes puede desvirtuar esta conclusión.
- 302 En primer lugar, debe desestimarse como carente de fundamento la alegación formulada por la Comisión en la dúplica, según la cual, para el futuro examen del segundo tramo de 10 millones de euros con arreglo al artículo 6 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada, habrá que tener en cuenta el producto neto de las esperadas ventas de los activos inmobiliarios y de los buques cuya venta figuraba en el plan de reestructuración y que todavía no se habían vendido en la fecha de la Decisión impugnada.
- 303 En efecto, si bien es cierto que los artículos 3 y 6 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada prevén la imputación al segundo tramo de la ayuda del producto neto de la venta de activos inmobiliarios realizada por SNCM, resulta, tanto del tenor de los citados artículos como de los considerandos 357 y 358 que constituyen el apoyo necesario de éstos, que este segundo tramo pretende únicamente tener en cuenta el producto de las ventas de las participaciones no estratégicas impuestas por la Comisión como condición de la compatibilidad de la ayuda con el mercado común, ventas exhaustivamente enumeradas en el artículo 3, párrafo primero, de la parte dispositiva de la Decisión impugnada y que se refieren a las participaciones en las sociedades Amadeus France, Compagnie Corse Méditerranée, société civile immobilière Schuman, SMIP y Someca.

304 Como confirmó la Comisión en varias ocasiones en sus respuestas a las preguntas escritas y en la vista, los activos inmobiliarios a los que se refieren a las disposiciones anteriormente citadas de la parte dispositiva de la Decisión impugnada relativas al pago del segundo tramo no forman parte del perímetro de la venta inmobiliaria mencionada en el considerando 101 de la citada Decisión, que la Comisión debía tener en cuenta para la determinación del carácter mínimo de la ayuda en el considerando 328 de dicha Decisión. Con respecto al buque *Southern Trader* propiedad de SMIP, la Comisión explicó, en sus respuestas a las preguntas escritas, que había exigido la venta en el artículo 3 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada a causa de la imprecisión que rodeaba la venta de dicho buque en el plan de reestructuración, de modo que el citado buque no debía considerarse un activo incluido en el importe de 21 millones de euros inscrito en el plan de reestructuración.

305 De ello se deduce que, contrariamente a lo que sugirió la Comisión en sus escritos, el producto neto de venta de los activos inmobiliarios mencionado en el considerando 101 de la Decisión impugnada no puede tenerse en cuenta para el pago del segundo tramo de la ayuda.

306 Por tanto, la posibilidad, al alcance de la Comisión, de apreciar posteriormente si se cumplen las condiciones para el pago del segundo tramo no desvirtúa las conclusiones que preceden en cuanto al hecho de que no se tuvo en cuenta, para la determinación del carácter mínimo de la ayuda, la totalidad del producto neto de venta de los activos no indispensables.

307 Por el mismo motivo, la Comisión tampoco puede sostener, como hizo en la vista, que al autorizar la ayuda con un primer tramo por importe de 66 millones de euros se aseguró del carácter mínimo de la citada ayuda, ya que la consideración de un producto neto de venta de los activos no indispensables superior a 21 millones de euros debía, en principio, llevarla a constatar que el importe de la ayuda notificada por las autoridades francesas no respetaba la exigencia de que la ayuda se limite al mínimo y que, por consiguiente, no se cumplían las condiciones para que declarar la ayuda compatible con el mercado común con arreglo al artículo 87 CE, apartado 3, letra c).

- 308 Por lo que respecta, en segundo lugar, a la circunstancia, evocada brevemente por la Comisión, según la cual el importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público fue infravalorada hasta finales del 2001, basta señalar que esta circunstancia fue debidamente tenida en cuenta por la Comisión para determinar el importe mínimo de la ayuda, ya que, como resulta, en particular, de los considerandos 326 y 327 de la Decisión impugnada, la parte de la ayuda notificada por las autoridades francesas como ayuda de reestructuración destinada a permitir «corregir de una vez por todas las consecuencias de las inadecuadas compensaciones financieras otorgadas en aplicación del [convenio de 1991 y del convenio de 1996] en relación con los gastos de explotación y costes de tierra constatados para ese período en las líneas objeto de obligaciones de servicio público» fue autorizada por un importe de 53,48 millones de euros. Por ello, la circunstancia alegada no podía tenerse en cuenta una segunda vez para la determinación del importe del producto de la venta de los activos no indispensables que debía deducirse para el cálculo del importe mínimo de la ayuda.
- 309 Con respecto, en tercer lugar, a la circunstancia alegada por SNCM según la cual, en resumidas cuentas, los costes de la reestructuración tomados en consideración por la Decisión impugnada, es decir, 25 millones de euros (46 millones de euros menos 21 millones de euros) y el importe de la insuficiencia de compensación por servicio público, es decir, 53,48 millones de euros, podían justificar juntos hasta 78,48 millones de euros de ayuda de reestructuración, ofreciendo así un margen de 2,48 millones de euros, basta indicar que la ayuda notificada por las autoridades francesas se referiría a una ayuda no de 78,48 millones de euros, sino de 76 millones. Pues bien, no corresponde al Tribunal de Primera Instancia, en el marco del recurso de anulación, decidir sobre la legalidad de una ayuda de un importe diferente al de la ayuda examinada por la Comisión, sustituyendo la valoración de ésta por la suya propia (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 22 de octubre de 1996, SNCF y British Railways/Comisión, asuntos acumulados T-79/95 y T-80/95, Rec. p. II-1491, apartado 64). Además, debe observarse que la diferencia alegada por SNCM es poco significativa en relación con el error cometido a su favor al determinar el importe del producto neto de las ventas de activos no indispensables.
- 310 En cuarto lugar, la alegación de SNCM según la cual el importe de la ayuda en sentido estricto se eleva solamente a 22,5 millones de euros, es decir, a la diferencia entre la inyección financiera realizada por el Estado francés y la insuficiencia de la compensación por servicio público, y equivalente así al 48 % de los costes de la

reestructuración que se elevaban a 46 millones de euros, se basa en la premisa errónea de que el importe de la insuficiencia de la compensación por servicio público no constituye una ayuda de Estado en el sentido del artículo 87 CE, apartado 1. Pues bien, sólo sería así si se cumplieran las condiciones enunciadas en la sentencia *Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg* (citada en el apartado 105 *supra*) sobre esta parte de la aportación financiera. No obstante, a este respecto no corresponde al Tribunal de Primera Instancia, en el marco del recurso de anulación, sustituir la valoración de la Comisión por la suya propia (sentencia *SNCF y British Railways/Comisión*, citada en el apartado 309 *supra*, apartado 64).

- 311 Esta consideración se impone con mayor motivo en el caso de autos dado que, en la Decisión impugnada, la Comisión estimó explícitamente, como resulta en particular de los considerandos 260 y 326 de la citada Decisión, que, aun cuando el importe de la insuficiencia de la compensación financiera por servicio público podía estar justificada con arreglo al artículo 86 CE, apartado 2, la totalidad de la ayuda de que se trata de 76 millones de euros debía examinarse como ayuda de reestructuración, incluyendo la parte correspondiente a la insuficiencia de la compensación por servicio público, ya que la ayuda de que se trata había sido notificada como ayuda de reestructuración y el restablecimiento de la viabilidad requería que la citada ayuda permitiera igualmente el reembolso de las deudas provocadas por dicha insuficiencia de compensación.
- 312 Por consiguiente, se evidencia que el importe total de la ayuda de que se trata, a saber 76 millones de euros, representa aproximadamente un 76 % del coste total de la reestructuración, que se eleva, incluyendo la insuficiencia de la compensación por servicio público de un importe de 53,48 millones de euros y los costes de la reestructuración por un importe de 46 millones, a 99,48 millones de euros. Por otro lado, aun teniendo en cuenta únicamente el importe del primer tramo de 66 millones de euros, hay que afirmar que el citado tramo representa todavía aproximadamente un 66 % de dicho coste total.
- 313 En cualquier caso, aun suponiendo que se cumplan las condiciones enunciadas en la sentencia *Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg* (citada en el apartado 105 *supra*), el hecho de que la ayuda equivalga en ese caso a menos del 50 % de los costes de la reestructuración no desvirtúa en absoluto la consideración

según la cual dicha ayuda sigue siendo no obstante excesiva al no haberse tenido en cuenta la totalidad del producto neto de las ventas realizadas en ejecución del plan de reestructuración. En efecto, como se ha indicado anteriormente, en virtud del punto 40 de las Directrices, una ayuda de reestructuración debe limitarse a lo «estrictamente necesario» teniendo en cuenta las disponibilidades financieras de la empresa resultantes, en particular, de la venta de determinados activos cuando no son indispensables para la supervivencia de la empresa.

314 Por último, por lo que respecta, en quinto lugar, a la alegación formulada por la República Francesa en sus escritos, según la cual los otros métodos de evaluación presentados por las autoridades francesas hubieran permitido justificar un importe equivalente a la ayuda de que se trata, basta señalar que, en los considerandos 320 a 325 de la Decisión impugnada, la Comisión rechazó explícitamente esos métodos para utilizar un método alternativo elaborado por ella misma.

315 Por tanto, procede concluir que la imputación de la demandante en relación con el hecho de que la Comisión no tomó en consideración la totalidad del producto neto de la venta de los activos no indispensables para la determinación del carácter mínimo de la ayuda es fundada, dado que la Decisión impugnada adolece, sobre ese punto, de un error manifiesto de apreciación.

Conclusión sobre el segundo motivo

316 Del conjunto de las consideraciones que preceden resulta que el segundo motivo, basado en una infracción del artículo 87 CE, apartado 3, letra c), y de las Directrices, en la medida en que la Decisión impugnada contiene errores de hecho y errores manifiestos de apreciación debe desestimarse, salvo en lo que respecta a la imputación basada en una apreciación errónea del carácter mínimo de la ayuda.

- 317 Habida cuenta de que el carácter mínimo de la ayuda se refiere, como indicó la Comisión en los puntos 19 y 20 de las Directrices, al requisito establecido por el artículo 87 CE, apartado 3, letra c), y consistente en que, para que una ayuda pueda declararse compatible con el mercado común, ésta no debe alterar las condiciones de los intercambios de forma contraria al interés común, resulta que el vicio que afecta a la legalidad de la Decisión impugnada infringe uno de los requisitos establecidos por el artículo 87 CE, apartado 3, letra c), para que una ayuda pueda declararse compatible con el mercado común.
- 318 Así pues, procede declarar que en el caso de autos no se cumplían los requisitos para que la Comisión pudiera declarar compatible con el mercado común la ayuda de que se trata. Por consiguiente, el vicio que afecta a la legalidad de la Decisión impugnada ejerció, en el presente caso, una influencia determinante en el resultado (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 2002, *Graphischer Maschinenbau/Comisión*, T-126/99, Rec. p. II-2427, apartado 49).
- 319 En consecuencia, dado que la determinación del carácter mínimo de la ayuda tiene una importancia esencial en la estructura general de la Decisión impugnada (sentencia *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comisión*, citada en el apartado 62 *supra*, apartado 420) y que no corresponde al Tribunal de Primera Instancia, en el recurso de anulación, sustituir la valoración de la Comisión por la suya propia (sentencia *SNCF y British Railways/Comisión*, citada en el apartado 309 *supra*, apartado 64), procede anular dicha Decisión, sin que sea necesario examinar la procedencia de las imputaciones formuladas por la demandante en relación con las condiciones impuestas por la Decisión impugnada.
- 320 En efecto, no puede excluirse, en concreto, que la Comisión, en particular a la luz de la sentencia *Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg* (citada en el apartado 105 *supra*), pueda realizar una nueva apreciación sobre la naturaleza de ayuda de Estado de la medida de que se trata o, al menos, de una parte de ésta a la luz del artículo 87 CE, apartado 1, y que ello la lleve a modificar, en su caso, las

condiciones impuestas por la Decisión impugnada, en la medida en que las citadas condiciones sigan siendo necesarias a la vista del importe de la medida que constituye una ayuda de Estado (véase, en ese sentido, la sentencia SNCF y British Railways/Comisión, citada en el apartado 309 *supra*, apartado 64).

321 De lo anterior resulta que procede anular la Decisión impugnada.

Costas

322 A tenor del artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber sido desestimadas las pretensiones de la Comisión y por haberlo solicitado la demandante, procede condenar a la Comisión a cargar con sus propias costas y con las costas de la demandante.

323 De conformidad con el artículo 87, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento de procedimiento, la SNCM, parte coadyuvante, soportará sus propias costas.

324 Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 4, párrafo primero, del Reglamento de Procedimiento, los Estados miembros que han intervenido en el litigio soportarán sus propias costas. En consecuencia, la República Francesa soportará sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Tercera)

decide:

- 1) **Anular la Decisión 2004/166/CE de la Comisión, de 9 de julio de 2003, relativa a la ayuda a la reestructuración que Francia tiene previsto ejecutar a favor de la Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM).**
- 2) **La Comisión cargará con sus propias costas y con las de la demandante.**
- 3) **La República Francesa y SNCM soportarán sus propias costas.**

Jaeger

Tiili

Czúcz

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 15 de junio de 2005,

El Secretario

El Presidente

H. Jung

M. Jaeger

Índice

Marco jurídico	II - 2206
Antecedentes de hecho	II - 2208
1. Compañías marítimas afectadas	II - 2208
2. Obligaciones de servicio público relativas a los servicios marítimos entre Francia continental y Córcega	II - 2209
Procedimiento administrativo	II - 2211
1. Ayudas a favor de SNCM para compensar las obligaciones de servicio público en los convenios de 1991 y de 1996	II - 2211
2. Ayudas de salvamento y a la reestructuración a favor de SNCM	II - 2212
Procedimiento y pretensiones de las partes	II - 2220
Fundamentos de Derecho	II - 2222
1. Observación preliminar sobre la incidencia de la Decisión de 8 de septiembre de 2004 en el presente recurso	II - 2222
2. Sobre el primer motivo, basado en la infracción del artículo 253 CE en la medida en que la Decisión impugnada no está suficientemente motivada	II - 2223
Observaciones preliminares sobre el alcance del motivo	II - 2224
Sobre las imputaciones relativas a la motivación de la Decisión impugnada ...	II - 2227
Observaciones preliminares	II - 2227
Sobre la naturaleza de la medida de que se trata y el carácter de compensación por servicio público de una parte de la ayuda	II - 2229
Sobre la eliminación de las dudas que motivaron la incoación del procedimiento de investigación formal	II - 2236
	II - 2303

Sobre la apreciación del restablecimiento de la viabilidad	II - 2241
Sobre el carácter realista de las hipótesis previstas de reestructuración ...	II - 2244
Sobre la determinación de las participaciones no estratégicas	II - 2246
Conclusión sobre el primer motivo	II - 2248
3. Sobre el segundo motivo, basado en infracción del artículo 87 CE, apartado 3, letra c), del Reglamento n° 659/1999 y de las Directrices en la medida en que la Decisión impugnada contiene errores de hecho y errores manifiestos de apreciación	II - 2248
Observación preliminar relativa al control ejercido por el Tribunal de Primera Instancia	II - 2248
Sobre las apreciaciones relativas a la procedencia de la Decisión impugnada ..	II - 2250
Sobre la apreciación de la compensación por servicio público de una parte de la ayuda	II - 2251
Sobre el análisis de las causas que llevaron a la crisis financiera de SNCM	II - 2255
Sobre el respeto de las Directrices	II - 2259
— Sobre el carácter de empresa en crisis de SNCM	II - 2260
— Sobre el restablecimiento de la viabilidad	II - 2265
— Sobre la prevención de distorsiones indebidas de la competencia ..	II - 2272
— Sobre la limitación de la ayuda al mínimo	II - 2278
Conclusión sobre el segundo motivo	II - 2299
Costas	II - 2301