
Sentencia del Tribunal de Primera Instancia (Sala Primera ampliada) de 28 de enero de 1999. - Bretagne Angleterre Irlande (BAI) contra Comisión de las Comunidades Europeas.

Ayudas de Estado - Recurso de anulación - Decisión relativa al archivo de un procedimiento de examen iniciado en virtud del apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE - Concepto de ayuda de Estado en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE.

Asunto T-14/96.

Palabras clave

1 Recurso de anulación - Plazos - Inicio del cómputo - Fecha en la que se tiene conocimiento del acto - Carácter subsidiario - Decisión relativa al archivo de un procedimiento de examen de ayudas de Estado - Fecha de publicación

(Tratado CE, arts. 93, ap. 2, y 173, párr. 5)

2 Ayudas otorgadas por los Estados - Concepto - Acuerdo de compra de vales de viaje - Inclusión - Objetivos de carácter cultural o social - Irrelevancia

(Tratado CE, art. 92)

Índice

1 Del propio tenor literal del párrafo quinto del artículo 173 del Tratado, relativo al plazo de interposición del recurso de anulación, se desprende que el criterio que considera la fecha en que se tuvo conocimiento del acto como inicio de dicho plazo tiene carácter subsidiario respecto a los de publicación o notificación del acto.

Puesto que la empresa denunciante puede legítimamente confiar en que una decisión de archivo del procedimiento de examen de unas ayudas, en virtud del apartado 2 del artículo 93 del Tratado, será publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, a la vista de la práctica reiterada de la Comisión en dicho ámbito, y dado que la decisión no fue notificada a dicha empresa en una fecha anterior, es a partir de la fecha de la publicación cuando comienza a correr el plazo de interposición del recurso.

2 Un medida estatal, mediante la que una autoridad pública se compromete, a través de un acuerdo de compra de vales de viaje, a adquirir durante varios años viajes de una empresa determinada, no puede, por el simple hecho de que las partes se comprometan a realizar prestaciones recíprocas, ser excluida a priori del concepto de ayuda de Estado contemplado en el artículo 92 del Tratado.

Dado que el acuerdo contemplado afecta a la competencia y a los intercambios comerciales entre los Estados miembros, en la medida en que los vales de viaje sólo pueden ser utilizados en temporada baja, por lo que la mayor prestación realizada por la empresa no le ocasiona, en principio, costes suplementarios significativos, y puesto que la cantidad global de dichos vales de viaje adquirida no ha sido determinada en función de las necesidades reales de la autoridad pública interesada, el acuerdo mencionado entra dentro del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 92.

En estas circunstancias, el hecho de que, en su caso, las autoridades públicas persigan objetivos de carácter cultural y social es irrelevante para la calificación del acuerdo examinado en relación con el apartado 1 del artículo 92. En efecto, dicha disposición no distingue según las causas o los objetivos de las intervenciones estatales, sino que las define en función de sus efectos. No obstante, la Comisión toma en consideración dichos objetivos cuando, en el ejercicio de la facultad de examen permanente que le confiere el artículo 93 del Tratado, se pronuncia sobre la compatibilidad con el mercado común de una medida que ya ha sido calificada como ayuda de Estado y comprueba si dicha medida puede beneficiarse de alguna de las excepciones previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 92.

Partes

En el asunto T-14/96,

Bretagne Angleterre Irlande (BAI), sociedad francesa, con domicilio en Roscoff (Francia), representada por Me Jean-Michel Payre, Abogado de París, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de Me Aloyse May, 31, Grand-Rue,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. Gérard Rozet, Consejero Jurídico, y Anders Christian Jessen, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. Carlos Gómez de la Cruz, miembro del Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandada,

apoyada por

Reino de España, representado, en la fase escrita del procedimiento, por el Sr. Luis Pérez de Ayala Becerril y, en la fase oral, por el Sr. Santiago Ortiz Vaamonde, Abogados del Estado, del Servicio Jurídico del Estado ante el Tribunal de Justicia, en calidad de Agentes, que designa como domicilio en Luxemburgo la sede de la Embajada de España, 4-6, boulevard Emmanuel Servais,

y

Ferries Golfo de Vizcaya, S.A., sociedad española, con domicilio en Bilbao (España), representada, en la fase escrita del procedimiento, por el Sr. Julian Ellison y, en la fase oral, por los Sres. Ellison y Mark Clough, Solicitors, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de Mes Bonn & Schmitt, 62, avenue Guillaume,

partes coadyuvantes,

que tiene por objeto un recurso de anulación de la decisión de la Comisión, de 7 de junio de 1995, de archivo del procedimiento de examen iniciado en virtud del apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE (ayudas en favor de Ferries Golfo de Vizcaya, S.A.), notificada al Gobierno español el 11 de julio de 1995 y publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas (DO C 321, p. 4),

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

(Sala Primera ampliada),

integrado por los Sres.: B. Vesterdorf, Presidente; C.W. Bellamy, R.M. Moura Ramos, J. Pirrung y P. Mengozzi, Jueces;

Secretaria: Sra. B. Pastor, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 16 de junio de 1998;

dicta la siguiente

Sentencia

Motivación de la sentencia

1 La demandante explota desde hace varios años, bajo el nombre comercial «Brittany Ferries», una línea marítima entre los puertos de Plymouth, en el Reino Unido, y Santander, en España. Mediante escrito de 21 de septiembre de 1992, denunció ante la Comisión las importantes subvenciones que la Diputación Foral de Vizcaya y el Gobierno vasco proyectaban conceder a Ferries Golfo de Vizcaya, S.A., una sociedad española creada por Vapores Surdiaz Bilbao, S.A., una sociedad española, y P&O European Ferries (Portsmouth) Ltd, una sociedad británica, para la explotación, a partir del mes de marzo de 1993, de una línea de navegación regular entre los puertos de Portsmouth y Bilbao.

2 De esta manera, la denunciante puso en conocimiento de la Comisión diversa información de la que disponía sobre el acuerdo que debían firmar Ferries Golfo de Vizcaya y las autoridades vascas, dirigido a subvencionar, durante los tres primeros años de explotación, el funcionamiento de la línea Bilbao-Portsmouth. Además, solicitó formalmente a la Comisión la apertura de un procedimiento de aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE.

3 Mediante escrito de 30 de noviembre de 1992, se instó al Gobierno español a proporcionar toda la información pertinente sobre dicho régimen de ayuda, a fin de que la Comisión pudiera examinar su compatibilidad con el mercado común, conforme al artículo 92 del Tratado. Tras un escrito de requerimiento de la Comisión de 5 de febrero de 1993, el Gobierno español remitió su respuesta el 1 de abril de 1993.

4 El 11 de febrero de 1993, la demandante presentó a la Comisión observaciones complementarias sobre las ayudas concedidas a Ferries Golfo de Vizcaya, insistiendo en la urgente necesidad de iniciar el procedimiento de examen solicitado en su denuncia, ante la inminente entrada en funcionamiento de los servicios de transporte en la línea Bilbao-Portsmouth. Precisaba, sobre este punto, que, puesto que esta línea competía directamente con la que ella

explotaba, su apertura, en las condiciones convenidas con las autoridades españolas, podía perjudicar gravemente sus intereses económicos.

5 Del texto del acuerdo, firmado el 9 de julio de 1992, entre la Diputación Foral de Vizcaya y la Consejería de Comercio y Turismo del Gobierno vasco, por una parte, y Ferries Golfo de Vizcaya, por otra, (en lo sucesivo «acuerdo de 1992» o «acuerdo inicial») se deduce que, para el período comprendido entre marzo de 1993 y marzo de 1996, las autoridades firmantes se comprometían a adquirir una cantidad total de 26.000 vales de viaje utilizables en la línea marítima Bilbao-Portsmouth. La contrapartida financiera máxima que debían desembolsar las autoridades públicas a Ferries Golfo de Vizcaya se fijó en 911.800.000 PTA. Se estableció un precio por pasajero de 34.000 PTA para 1993-1994 y, salvo modificación, un precio estimado en 36.000 PTA para 1994-1995, y en 38.000 PTA para 1995-1996.

6 El 29 de septiembre de 1993, la Comisión decidió iniciar el procedimiento previsto por el apartado 2 del artículo 93 del Tratado. La Comisión consideraba que el acuerdo de 1992 no constituía una transacción comercial normal, puesto que contemplaba la adquisición de un número predeterminado de vales de viaje durante un período de tres años, el precio acordado era superior a la tarifa comercial, los vales de viaje debían pagarse incluso en el supuesto de viajes no realizados o desviados hacia otros puertos, el acuerdo contenía el compromiso de absorber todas las pérdidas durante los primeros tres años de operación del nuevo servicio y, en consecuencia, se eliminaba para Ferries Golfo de Vizcaya el componente de riesgo comercial. En vista de las informaciones que le habían sido comunicadas, la Comisión consideraba que la ayuda financiera concedida a Ferries Golfo de Vizcaya constituía una ayuda de Estado en el sentido del artículo 92 del Tratado y no cumplía las condiciones exigidas para poder ser declarada compatible con el mercado común.

7 Mediante escrito de 13 de octubre de 1993, dicha decisión fue notificada al Gobierno español, al que se pidió que confirmara la suspensión de cualquier pago en virtud del régimen de ayuda controvertido hasta la adopción por la Comisión de su decisión final y que presentara sus comentarios y proporcionara todos los datos necesarios para la valoración de dicho régimen.

8 La decisión de iniciar un procedimiento sobre las ayudas concedidas por España a Ferries Golfo de Vizcaya fue objeto de una Comunicación de la Comisión dirigida a los demás Estados miembros y a los demás interesados, que fue publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas (DO 1994, C 70, p. 5), a fin de que éstos presentaran sus observaciones.

9 El 7 de marzo de 1995, la Diputación Foral de Vizcaya y Ferries Golfo de Vizcaya concluyeron un nuevo acuerdo (en lo sucesivo «acuerdo de 1995» o «nuevo acuerdo»). Conforme al texto del nuevo acuerdo la autoridad pública se comprometía a adquirir, para el período comprendido entre enero de 1995 y diciembre de 1998, una cantidad total de 46.500 vales de viaje utilizables en la línea marítima Bilbao-Portsmouth explotada por Ferries Golfo de Vizcaya. La contrapartida financiera total que debía abonar la autoridad pública se fijó en 985.500.000 PTA, de los que 300 millones de PTA correspondían a 1995, 315 millones de PTA a 1996, 198 millones de PTA a 1997 y 172.500.000 PTA, a 1998. Se acordó un precio por pasajero de 20.000 PTA para 1995, 21.000 PTA para 1996, 22.000 PTA para 1997 y 23.000 PTA para 1998. A los precios mencionados se aplicaba un descuento que tomaba en consideración el compromiso de compra a largo plazo asumido por la Diputación Foral Vizcaya. Los precios habían sido calculados partiendo de un precio de referencia de 22.000 PTA, que era la tarifa comercial publicada para 1994, aumentado

en un 5 % cada año, lo que conducía a un precio de 23.300 PTA en 1995, 24.500 PTA en 1996, 25.700 PTA en 1997 y 26.985 PTA en 1998.

10 El 7 de junio de 1995, la Comisión adoptó la decisión por la que daba por concluido el procedimiento de examen iniciado en relación con las ayudas en favor de Ferries Golfo de Vizcaya (en lo sucesivo, «decisión recurrida»). El mismo día publicó el comunicado de prensa IP/95/579, que anunciaba la adopción de dicha decisión y contenía un resumen de su motivación.

11 Mediante escritos de 12 y 16 de junio de 1995, la demandante solicitó a la Comisión el texto de la decisión recurrida. Como respuesta, los servicios de la Comisión le transmitieron, mediante telefax de 19 de junio de 1995, el comunicado de prensa antes mencionado.

12 La decisión recurrida fue notificada al Gobierno español el 11 de julio de 1995. La Comunicación dirigida al resto de los Estados miembros y a los demás interesados, que reproduce el texto de dicha decisión, fue publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas de 1 de diciembre de 1995 (DO C 321, p. 4). Mediante telefax de 8 de diciembre de 1995, los servicios de la Comisión remitieron a la demandante una copia del texto así publicado.

13 Con anterioridad a la recepción de este telefax, la demandante había solicitado, en varias ocasiones, tener acceso a los términos de la decisión adoptada por la Comisión el 7 de junio de 1995, por disponer únicamente del comunicado de prensa que le había sido enviado el 19 de junio de 1995. El 28 de noviembre de 1995, remitió a la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia un recurso de indemnización dirigido a obtener la reparación del perjuicio que alega haber sufrido como consecuencia del retraso con el que la Comisión le comunicó su decisión. Dicho recurso fue registrado el 18 de diciembre de 1995 con el número T-230/95, después de que la demandante recibiera una copia del texto de la decisión recurrida.

La decisión recurrida

14 Conforme a lo indicado en la decisión, el acuerdo inicial fue suspendido tras la decisión de iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado, adoptada por la Comisión el 29 de septiembre de 1993. Ferries Golfo de Vizcaya adoptó medidas para el reembolso de la cantidad recibida, comprendidos los intereses calculados a partir del tipo bancario comercial en el Reino Unido incrementado en un 1 %.

15 La decisión recurrida señala, a continuación, que el acuerdo de 1995 introduce varias modificaciones importantes, a fin de satisfacer las exigencias de la Comisión. El Gobierno vasco ya no participa en dicho acuerdo, con vigencia de 1995 a 1998. Según la información facilitada a la Comisión, el número de vales de viaje que la Diputación Foral debía adquirir fue fijado de acuerdo con las previsiones sobre aceptación de la oferta por ciertos grupos de personas con bajos ingresos y por aquellas contempladas por los programas sociales y culturales, incluyéndose los grupos escolares, los jóvenes y los ancianos. El precio de los vales de viaje es menos elevado que el precio de los billetes que figura en el folleto para el período considerado, conforme a la práctica habitual de las primas por volumen concedidas a los grandes usuarios de servicios comerciales. Los restantes puntos del acuerdo que habían suscitado dudas han desaparecido del acuerdo notificado.

16 En la decisión objeto del recurso, la Comisión constata, asimismo, que la viabilidad del servicio propuesto por Ferries Golfo de Vizcaya ha quedado demostrada por los resultados comerciales obtenidos y que dicha sociedad ha podido consolidar sus actividades sin recurrir a la ayuda de Estado. Ferries Golfo de Vizcaya no dispone de ningún derecho especial en el puerto de Bilbao y

su prioridad de amarre se limita a los horarios específicos de salida y llegada de sus naves, lo que permite de forma efectiva a otros barcos utilizar el punto de amarre en otros momentos. La Comisión considera que el nuevo acuerdo, cuyo fin es favorecer a los residentes que utilizan los servicios de transporte locales, parece reflejar en estos momentos la existencia, para ambas partes, de una relación comercial normal y leal en cuanto a la tarificación de los servicios proporcionados.

17 La Comisión considera, en consecuencia, que el nuevo acuerdo no constituye una ayuda de Estado y decide cerrar el procedimiento iniciado el 29 de septiembre de 1993.

Procedimiento y pretensiones de las partes

18 El escrito de interposición del presente recurso fue registrado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 1 de febrero de 1996.

19 Mediante escritos registrados en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia, respectivamente el 12 y el 14 de junio de 1996, el Reino de España y Ferries Golfo de Vizcaya solicitaron intervenir en el litigio en apoyo de las pretensiones de la parte demandada. Mediante escritos de 28 de junio y de 2 de agosto de 1996, la demandante solicitó que se considerara confidencial el documento suministrado como anexo III del escrito de réplica, tanto respecto del Reino de España, como de Ferries Golfo de Vizcaya.

20 Mediante auto de 13 de noviembre de 1996, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Primera ampliada) estimó las demandas de intervención antes mencionadas. El Tribunal de Primera Instancia desestimó, además, las solicitudes de trato confidencial presentadas por la demandante, permitiéndole, sin embargo, retirar el documento de los autos antes de su comunicación a las dos partes coadyuvantes. La demandante presentó una solicitud en ese sentido dentro del plazo que le fue señalado por el Secretario.

21 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia decidió iniciar la fase oral del procedimiento sin previo recibimiento a prueba. No obstante, mediante carta de 7 de mayo de 1998, pidió a la parte demandada que aportara el texto íntegro del acuerdo de 1995. La Comisión depositó dicho documento en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 14 de mayo de 1998.

22 En la vista de 16 de junio de 1998, fueron oídos los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal de Primera Instancia.

23 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

- Anule la decisión recurrida.
- Condene en costas a la Comisión.
- Declare que las partes coadyuvantes carguen con sus propias costas.

24 La Comisión solicitó al Tribunal de Primera Instancia que:

- Declare la inadmisibilidad del recurso.
- Con carácter subsidiario, desestime el recurso por infundado.
- Condene en costas a la demandante.

25 El Reino de España, parte coadyuvante, solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

- Declare la inadmisibilidad del recurso.
- Con carácter subsidiario, desestime el recurso.

- Condene en costas a la demandante.

26 Ferries Golfo de Vizcaya, parte coadyuvante, solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

- Declare la inadmisibilidad del recurso.

- Con carácter subsidiario, desestime el recurso.

- Condene a la demandante al pago de las costas causadas por su intervención en el presente procedimiento.

Sobre la admisibilidad

Alegaciones de las partes

27 La Comisión, apoyada por las partes coadyuvantes, considera que el presente recurso fue interpuesto fuera de plazo y debe declararse su inadmisibilidad. Destaca que, de los acontecimientos contemplados en el párrafo quinto del artículo 173 del Tratado, el acontecimiento decisivo a partir del cual se computa el plazo para la interposición del recurso es aquel que se produce en primer lugar, en el caso de autos, tener la demandante conocimiento del acto. De la mera comparación del texto de la decisión, tal y como se publicó en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, y del texto del comunicado de prensa remitido a la demandante se desprende que este último texto recoge los elementos esenciales de la decisión recurrida, en particular el análisis que sirvió a la Comisión para concluir que el acuerdo de 1995 no constituía una ayuda de Estado. En consecuencia, la Comisión alega que el contenido de la decisión de 7 de junio de 1995 fue comunicado a la demandante mediante telefax de 19 de junio de 1995, por lo que, a partir de dicha fecha, ésta podía haber ejercido su derecho de recurso.

28 Asimismo, alega que el comunicado de prensa, difundido en el seno de la Comisión el 7 de junio de 1995, puede considerarse un acto recurrible notificado a la demandante el 19 de junio de 1995. La publicación de la decisión en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas de 1 de diciembre de 1995 sólo es un acto de confirmación de un acto anterior no recurrido por la demandante en el plazo señalado por el artículo 173 del Tratado. Precisa, además, que la decisión recurrida no fue notificada a la demandante el 8 de diciembre de 1995. La mencionada decisión le fue simplemente comunicada en dicha fecha, por cuanto había sido notificada el 11 de julio de 1995 al Reino de España, su único destinatario.

29 La demandante considera que la excepción de inadmisibilidad propuesta por la Comisión no sólo está mal fundada jurídicamente, sino que además resulta totalmente improcedente en cuanto a los hechos. A su juicio, resulta cuando menos atrevido que la Comisión defienda ahora que el recurso de anulación fue presentado fuera de plazo, cuando ella misma se negó a comunicarle el texto completo y oficial de la decisión recurrida antes de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

30 En opinión de la demandante, se deduce del tenor claro y preciso del párrafo quinto del artículo 173 del Tratado que sólo a falta de publicación del acto, o de su notificación, puede comenzar a correr el cómputo del plazo para la interposición del recurso en otra fecha, a saber, desde el día en el que la demandante haya tenido conocimiento del acto.

31 Añade que, en la medida en la que lo propio de un comunicado de prensa es hacer pública una información resumida y, por lo tanto, incompleta, es evidente que no puede revelar de forma clara e inequívoca el contenido de una decisión de la Comisión, ni permitir a una parte ejercer su derecho de recurso. Por lo demás, basta con comparar el texto del comunicado de prensa de 7 de junio de 1995 con el texto publicado en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas para

comprobar que dista mucho de reproducir la totalidad de los términos de la decisión de la Comisión cuya existencia anuncia.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

32 Conforme al tenor del párrafo quinto del artículo 173 del Tratado, los recursos previstos en dicho artículo deberán interponerse en el plazo de dos meses a partir, según los casos, de la publicación del acto, de su notificación al recurrente o, a falta de ello, desde el día en que éste haya tenido conocimiento del mismo.

33 Del propio tenor literal de dicha disposición se desprende que el criterio que considera la fecha en que se tuvo conocimiento del acto, como inicio del plazo de interposición del recurso, tiene carácter subsidiario respecto a los de publicación o notificación del acto (sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de marzo de 1998, Alemania/Consejo, C-122/95, Rec. p. I-973, apartado 35).

34 Aun cuando la publicación no constituye un requisito para su aplicación, conforme a una práctica constante, anunciada por la propia Comisión, en particular en su carta a los Estados miembros de 27 de junio de 1989, publicada tanto en el Derecho de la competencia en las Comunidades Europeas (volumen II A, «Normas aplicables a las ayudas estatales», 1995) como en su Vigésimo Informe sobre la política de competencia (1990, apartado 170), sus decisiones finales en procedimientos de examen de ayudas en virtud del apartado 2 del artículo 93 del Tratado son publicadas en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

35 La decisión recurrida fue publicada el 1 de diciembre de 1995. Procede destacar, además, que en el caso de autos la demandante podía legítimamente confiar en que dicha decisión sería publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, a la vista de la práctica antes mencionada y del hecho de que, mediante carta de 4 de febrero de 1995, los servicios de la Comisión le confirmaron específicamente que la decisión sería publicada en las semanas siguientes (véase, en este sentido, la sentencia Alemania/Consejo, antes citada, apartados 36 y 37).

36 En estas circunstancias, las alegaciones de la Comisión y de las partes coadyuvantes, en el sentido de que la demandante tuvo un conocimiento suficiente de la decisión recurrida desde el 19 de junio de 1995, fecha de la remisión mediante telefax del comunicado de prensa antes citado, no son pertinentes para determinar el inicio del plazo de interposición del recurso. En efecto, no procede aplicar en el caso de autos el criterio del conocimiento de la decisión, previsto con carácter subsidiario en el párrafo quinto del artículo 173 del Tratado. Puesto que consta que la decisión no fue notificada a la demandante en una fecha anterior, el Tribunal de Primera Instancia considera que fue a partir de la fecha de la publicación cuando comenzó a correr el plazo de interposición del recurso (véase, en este sentido, la sentencia Alemania/Consejo, antes citada, apartado 39).

37 En consecuencia, la excepción de inadmisibilidad basada en el carácter extemporáneo del presente recurso debe rechazarse por infundada.

Sobre el fondo

38 La demandante invoca cuatro motivos en apoyo de su pretensión de anulación de la decisión atacada. El primero se basa en la violación de los derechos de defensa. El segundo reposa sobre la insuficiente motivación de la decisión. El tercero se apoya en los errores manifiestos que vician la mencionada decisión. El cuarto motivo, finalmente, está fundado en la infracción por la Comisión del apartado 1 del artículo 92 y de otras disposiciones del Tratado.

39 El Tribunal de Primera Instancia constata que varios de los argumentos utilizados en el marco de los motivos segundo, tercero y cuarto pretenden, básicamente, demostrar que la Comisión se equivocó al llegar a la conclusión de que el pago de ciertas cantidades a Ferries Golfo de Vizcaya por las autoridades vascas constituía la ejecución de un acuerdo comercial ordinario y no la concesión de una subvención para el funcionamiento de la mencionada empresa. En tales condiciones, procede examinar, en primer lugar, el motivo basado en la infracción del apartado 1 del artículo 92 del Tratado, en la medida en que sostiene que la Comisión consideró equivocadamente que el acuerdo de 1995 no constituía una ayuda de Estado en el sentido de dicha disposición. Procede, por tanto, examinar conjuntamente, calificándolas de nuevo, las alegaciones formuladas por las partes en el marco de los restantes motivos de recurso, en la medida en que dichas alegaciones se refieran al motivo basado en la infracción del apartado 1 del artículo 92 del Tratado.

Sobre el motivo basado en la infracción del apartado 1 del artículo 92 del Tratado

Alegaciones de las partes

40 En el marco de su cuarto motivo de anulación, la demandante reprocha a la Comisión haber aplicado incorrectamente el apartado 1 del artículo 92, en la medida en que no intentó determinar si las adquisiciones masivas de vales de viaje por las autoridades españolas reforzaban o no la posición de Ferries Golfo de Vizcaya en el mercado frente a empresas competidoras (sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de septiembre de 1980, Philip Morris/Comisión, 730/79, Rec. p. 2671, apartado 11). Destaca que la calificación de una medida como ayuda de Estado no depende de la rentabilidad o de la viabilidad de la empresa que se beneficia de ella, al contrario de lo que, a su juicio, se desprende de la exposición de motivos de la decisión recurrida. Además, la demandante alega que garantizar la compra de vales de viaje durante varios años refuerza necesariamente la posición de la empresa beneficiaria, permitiéndole, por ejemplo, organizar sin riesgo campañas de promoción tarifaria, que tengan por objeto o efecto captar la clientela de sus competidores.

41 La demandante considera que el objetivo social del acuerdo de 1995, invocado ante la Comisión, tan sólo es una excusa y que, en cualquier caso, el carácter social de las intervenciones estatales no basta para que escapen, desde un principio, a la calificación de ayudas en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado. Cita en este sentido la sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de septiembre de 1996, Francia/Comisión (C-241/94, Rec. p. I-4551, apartados 20 y 21). Además, aun suponiendo que el objetivo social fuera real, lo cual niega la demandante, lo cierto es que el mecanismo adoptado no es necesario para alcanzar dicho objetivo. En su opinión, la organización de viajes sociales no implica necesariamente que éstos deban realizarse de una única manera, por ejemplo, mediante transporte marítimo, y a través de una única empresa.

42 En el marco del segundo motivo de su recurso de anulación, basado en una supuesta falta de motivación, la demandante señala que la decisión recurrida no establece la existencia de proyectos precisos que requieran la adquisición de vales de viaje con varios años de antelación. De esta manera, pone en duda la utilización efectiva de los vales de viaje que las autoridades vascas se comprometieron a adquirir para el período 1995 a 1998. La demandante recuerda que había manifestado su temor a que la compra de vales de viaje por los poderes públicos, en el marco del acuerdo inicial, fuera manifiestamente ficticia y constituyera una subvención disimulada. Subraya que, conforme a la práctica de las compañías marítimas, una autoridad que

desea adquirir vales de viaje no precisa concluir un acuerdo como el contemplado en el caso de autos. Le basta con adquirirlos el día en que se define un proyecto preciso, ya que las tarifas contemplan siempre precios especiales para grupos y siempre es posible negociar los precios.

43 En cuanto a la existencia real de los proyectos invocados por las autoridades vascas, la demandante critica las referencias a la «experiencia de otros programas sociales similares» y al vivo interés mostrado por las «personas evacuadas al Reino Unido durante la guerra civil española», que figuran en la decisión recurrida. Se pregunta qué programas sociales sirvieron de comparación en el análisis de la Comisión, así como el número de antiguos exiliados en el Reino Unido que siguen vivos y desean visitar el lugar de su exilio temporal viajando en la línea de su competidor.

44 Además, la demandante opina que la Comisión cometió un error al considerar que el acuerdo de 1995 se hallaba exento de los aspectos de los que anteriormente se consideró que podían constituir una ayuda de Estado. Destaca que el primero de dichos aspectos, la adquisición decidida con antelación de vales de viaje para un período de tres o cuatro años, no ha desaparecido y aparece, igualmente, en el nuevo acuerdo.

45 La demandante critica la incertidumbre que se deriva de la redacción del motivo relativo a la existencia de una relación comercial normal y leal entre Ferries Golfo de Vizcaya y la Diputación Foral de Vizcaya, que considera un motivo esencial en la estructura de la decisión recurrida.

46 Alega que la Comisión no podía referirse únicamente al fin social perseguido o invocado por el Estado miembro afectado, sin preocuparse de los efectos que las cantidades entregadas producen sobre la competencia (sentencias del Tribunal de Justicia de 2 de julio de 1974, Italia/Comisión, 173/73, Rec. p. 709, apartados 26 a 28, y de 30 de enero de 1985, Comisión/Francia, 290/83, Rec. p. 439). Discute, por otra parte, el análisis de la evolución de la competencia entre las dos líneas marítimas realizado por la Comisión. A juicio de la demandante, la cuestión pertinente no es si Brittany Ferries sufrió pérdidas a raíz de la entrada en funcionamiento de una nueva línea subvencionada por las autoridades españolas. De lo que se trata es de determinar si la ausencia de la ayuda hubiera provocado la desaparición de la empresa competidora o, en el caso de autos, la renuncia a crear dicha empresa (sentencias del Tribunal de Justicia Philip Morris/Comisión, antes citada, y de 10 de julio de 1986, Bélgica/Comisión, 40/85, Rec. p. 2321).

47 En el marco de su tercer motivo, relativo a errores manifiestos presuntamente cometidos por la Comisión, la demandante añade que el control que el Tribunal de Primera Instancia debe ejercer sobre la decisión recurrida, que constata que el nuevo acuerdo no constituye una ayuda de Estado, comprende la interpretación y aplicación del concepto de ayuda de Estado contemplado en el artículo 92 del Tratado. Puesto que la Comisión no posee una competencia exclusiva en esta materia, el control jurisdiccional no puede limitarse a los errores manifiestos de apreciación (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 28 de septiembre de 1995, Sytraval y Brink's France/Comisión, T-95/94, Rec. p. II-2651, apartado 54).

48 Durante la fase oral del procedimiento, la demandante expuso otro argumento basado en el examen de los términos del acuerdo de 1995, del que afirma haber tenido conocimiento tan sólo unos días antes de la vista, una vez que, a requerimiento del Tribunal de Primera Instancia, la Comisión incluyó en el expediente el texto íntegro de dicho acuerdo. Señala que, a fin de responder a las críticas de que había sido objeto el acuerdo de 1992, el nuevo acuerdo se limita a reducir el precio por unidad de cada vale de viaje, de forma que no se supere el valor de la tarifa

comercial publicada para los correspondientes servicios de transporte. No obstante, en la medida en que el número de vales de viaje adquiridos por las autoridades españolas ha pasado de 26.000 a 46.500, la subvención total concedida a Ferries Golfo de Vizcaya, en virtud del acuerdo de 1995, es, incluso, ligeramente superior a la prevista en el acuerdo de 1992, ya que asciende a 985.500.000 PTA. En esas circunstancias, la demandante critica la conclusión de la Comisión según la cual la modificación del acuerdo entre los poderes públicos y Ferries Golfo de Vizcaya permitía eliminar los elementos de ayuda que había identificado en el acuerdo inicial.

49 La Comisión, por su parte, niega la infracción pretendida del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y considera que la decisión recurrida expuso con claridad las razones que permitían concluir que el nuevo acuerdo no constituía una ayuda de Estado. La primera razón reside en el propio análisis del acuerdo controvertido, que se halla libre de los cinco aspectos respecto a los que, anteriormente, en la decisión de inicio del procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado, se consideró que podían contener elementos de ayuda de Estado. La viabilidad de Ferries Golfo de Vizcaya sólo es uno de los elementos examinados por la Comisión y que avalan su decisión. Por otra parte, los datos aportados por la propia demandante confirman dicha viabilidad.

50 La parte demandada destaca que, al iniciarse el procedimiento de examen, consideró que los elementos que podían constituir una ayuda de Estado representaban el 7 % de los costes de funcionamiento de la empresa beneficiaria. Habida cuenta del efecto suspensivo que conlleva cualquier decisión de inicio del procedimiento, y puesto que las sumas entregadas anteriormente fueron bloqueadas y su restitución garantizada, Ferries Golfo de Vizcaya operó, en realidad, durante los años considerados sin el apoyo de una ayuda de Estado. Además, la Comisión afirma que el mercado del transporte marítimo entre el norte de España y el sur del Reino Unido se ha duplicado y que los dos operadores poseen una cuota de dicho mercado casi igual. En consecuencia, la apertura de la nueva línea no provocó, a su juicio, una disminución de la demanda en perjuicio de la demandante.

51 La Comisión manifiesta sus reservas sobre la admisibilidad de varios de los argumentos planteados por la demandante en su escrito de réplica. Señala que la demandante ha sido incapaz de justificar el motivo basado en la falta de motivación de la decisión. Las imputaciones de que la Comisión no se preocupó de los efectos sobre la competencia de las compras masivas y a largo plazo de vales de viaje y de que no constató que un aspecto previamente cuestionado del acuerdo inicial seguía presente en el acuerdo de 1995 no pueden considerarse, en su opinión, un desarrollo de dicho motivo. Tampoco constituyen un desarrollo del motivo fundado en un error manifiesto que la demandante también alegó. Por tratarse de nuevos argumentos, la demandada solicita al Tribunal de Primera Instancia que declare su inadmisibilidad.

52 En cuanto a los programas sociales similares mencionados en la decisión, la Comisión confirma que la experiencia tenida en cuenta no se refiere a las líneas marítimas de transbordadores entre España y el Reino Unido, sino a programas existentes en el Reino Unido y en España, en los que se incluyen, entre otros, transportes entre la península y América Latina. La referencia, a título complementario, a los veteranos de la guerra civil española está justificada por haberse manifestado su asociación, en la debida forma, en el marco del procedimiento. La demandada señala igualmente que, al manifestar sus dudas sobre la utilización efectiva de los vales de viaje adquiridos con antelación, la demandante juzga las intenciones de las autoridades responsables, que proporcionaron a la Comisión las previsiones necesarias. La demandante

abandona, así, el campo de la motivación del acto para entrar en el de su correcta ejecución, que plantea problemas específicos y en el marco del cual desempeñan sus respectivos papeles la Comisión y los posibles denunciadores.

53 En respuesta a una pregunta planteada por el Tribunal de Primera Instancia en la vista, la demandada recordó que su posición inicial, tal y como quedó recogida en su decisión de iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado, fue adoptada en 1993 sobre la base de los elementos de los que la Comisión disponía en dicho momento y no tenía el carácter de una apreciación definitiva sobre la existencia de una ayuda de Estado en favor de Ferries Golfo de Vizcaya. Por otra parte, la Comisión precisó que, durante el examen del nuevo acuerdo, las autoridades españolas le entregaron elementos verosímiles sobre los programas culturales y sociales, como los del Inersso (Instituto Nacional de Servicios Sociales), que justifican la adquisición anticipada por los poderes públicos de grandes cantidades de vales de viaje. Dicha información, que no figuraba en el expediente de la Comisión cuando se pronunció sobre el acuerdo de 1992, determinó la modificación de su valoración inicial de la naturaleza de las compras masivas de vales de viaje.

54 El Reino de España, que ha intervenido en apoyo de las pretensiones de la Comisión, considera que los elementos necesarios para afirmar la existencia de una ayuda de Estado conforme al apartado 1 del artículo 92 del Tratado no concurren en el caso de autos. En la vista, señaló las tres condiciones esenciales del concepto de ayuda que, a su juicio, no concurren en el presente caso: no se ha concedido ninguna ventaja, el acuerdo no favorece a una empresa determinada y no se ha falseado la competencia.

55 No se ha concedido ninguna ventaja a Ferries Golfo de Vizcaya porque, según el nuevo acuerdo, los vales de viaje se adquieren a un precio inferior al de mercado. Ello corresponde a una práctica normal, puesto que el descuento concedido por el vendedor es la contrapartida del compromiso de adquirir una gran cantidad de billetes durante varios años asumido anticipadamente por el comprador.

56 Las autoridades vascas no tuvieron la intención de favorecer a una empresa determinada. El Gobierno que interviene como coadyuvante destaca que tan sólo existía un operador capaz de prestar los servicios de transporte solicitados por las autoridades provinciales con el propósito de beneficiar a las personas que residen en su territorio. Dado que el puerto cubierto por la línea de la demandante se encuentra fuera del territorio de Vizcaya y a una distancia considerable de éste, es inaceptable la pretensión de que la Diputación Foral debiera haber firmado el acuerdo controvertido con dicha compañía marítima.

57 El Reino de España niega igualmente que la conclusión del mencionado acuerdo haya distorsionado la competencia. En primer lugar, advierte que las cantidades entregadas por los poderes públicos a Ferries Golfo de Vizcaya, en virtud del acuerdo inicial, apenas representan del 5 % al 7 % de la inversión necesaria para lanzar la nueva línea marítima. En consecuencia, no es posible afirmar que, sin la intervención de las autoridades españolas, esta línea no habría sido creada. En segundo lugar, el Gobierno que interviene en el proceso alega que la línea Santander-Plymouth no se ha visto sustancialmente afectada por la inauguración de la línea Bilbao-Portsmouth. El que la demandante no haya sufrido pérdidas y que incluso haya aumentado su cuota de mercado durante los primeros años que siguieron al establecimiento de la nueva línea demuestra que el principal resultado de su inauguración ha sido el incremento de la demanda.

58 El Gobierno español confirma, además, que las autoridades vascas desarrollan desde hace varios años una política de apoyo a los viajes de personas con escasos recursos, de la que los programas culturales y sociales invocados en el caso de autos no son sino un ejemplo más de los citados en el transcurso de la vista. El acuerdo concluido con Ferries Golfo de Vizcaya no tiene, por tanto, un carácter excepcional. Se inscribe, más bien, en un plan de acción general desarrollado también por otras Comunidades Autónomas y a nivel nacional.

59 Ferries Golfo de Vizcaya, parte coadyuvante, alega que el compromiso asumido por las autoridades vascas respecto a la adquisición anticipada de ciertas cantidades de vales de viaje utilizables durante un período determinado constituye una transacción comercial completamente normal en el sector en el que actúan las compañías marítimas. Hace alusión a los contratos de reserva concluidos con los operadores llamados «ITX», que adquieren, igualmente, con anticipación grandes cantidades de billetes turísticos y se benefician, en consecuencia, de primas por volumen. Los descuentos concedidos a dichos operadores comerciales oscilan entre el 5 % y el 30 % de la tarifa publicada, según el volumen y la duración del compromiso. El tipo de descuento del 15 % contemplado en el acuerdo con la Diputación Foral de Vizcaya es adecuado y conforme con la práctica habitual en dicho tipo de contratos.

60 La sociedad coadyuvante rechaza la sugerencia de la demandante de que las autoridades provinciales, para obtener una prima por volumen, no precisen comprar con antelación los vales de viaje destinados a la organización de sus viajes culturales y sociales. Señala que, en la medida en que dichas autoridades asumen un compromiso a largo plazo, obtienen descuentos más sustanciosos. Además, pueden asegurarse de la disponibilidad de las plazas necesarias para la ejecución de sus programas y evitar, así, costes suplementarios.

61 Respecto a la existencia real de una demanda que pueda justificar el acuerdo de compra controvertido, Ferries Golfo de Vizcaya precisó en la vista que los programas desarrollados por las autoridades provinciales se inscriben, principalmente, en el marco del programa de vacaciones para la tercera edad del Inserso, mencionado en el comunicado de prensa publicado por la Comisión el 7 de junio de 1995. Aproximadamente el 50 % del total de los vales de viaje adquiridos por los poderes públicos ya han sido utilizados, según la sociedad coadyuvante, por las categorías de personas contempladas en estos programas. La utilización de los vales de viaje puede ser pospuesta, pero su validez se limita a travesías en temporada baja.

62 Las cantidades recibidas como consecuencia de los acuerdos concluidos con las autoridades vascas son demasiado reducidas, a su juicio, para que puedan tener un verdadero impacto sobre su viabilidad. En el momento de crear la nueva línea, en 1993, los ingresos derivados del acuerdo con los poderes públicos representaron un 3,6 % de su volumen de negocios. Habida cuenta de sus costes de explotación en el mismo año, resulta evidente que la apertura de la línea Bilbao-Portsmouth no dependió de los mencionados ingresos. De noviembre de 1993 a 1995, la venta de vales de viaje fue, además, suspendida. En opinión de la sociedad coadyuvante, los ingresos generados por el nuevo acuerdo son aún menos importantes, puesto que representan cerca de un 5,1 % de su volumen de negocios en 1995 y un 4 % del de 1997.

63 La sociedad coadyuvante considera, además, que la referencia en la decisión a su viabilidad confirma que la Comisión examinó realmente si la Diputación Foral de Vizcaya actuó como lo haría un operador privado que desea adquirir grandes cantidades de vales de viaje para varios años. En el contexto de una relación comercial normal, el examen de la viabilidad del otro contratante es un elemento pertinente. Además, la sociedad coadyuvante destaca que, si la

demandante hubiera ofrecido un servicio de transbordadores desde el puerto de Bilbao, habría podido competir con ella en la venta de vales de viaje a las autoridades provinciales. Ahora bien, su servicio de transbordadores tiene como base el puerto de Santander, situado en otra región.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

64 Dado que la Comisión y las partes coadyuvantes niegan la admisibilidad de ciertos argumentos expuestos por la demandante en apoyo de su recurso, procede comprobar, con carácter previo, si todos los argumentos agrupados dentro del presente motivo de anulación pueden ser considerados por el Tribunal de Primera Instancia.

65 En virtud del párrafo primero del apartado 2 del artículo 48 del Reglamento de Procedimiento, en el curso del procedimiento no podrán invocarse motivos nuevos, a menos que se funden en razones de hecho y de Derecho que hayan aparecido durante el procedimiento.

66 En el caso de autos, el Tribunal de Primera Instancia considera que los argumentos cuya sustancia presenta un estrecho vínculo con el motivo de anulación basado en la infracción del apartado 1 del artículo 92 del Tratado no pueden ser considerados motivos nuevos, en el sentido del Reglamento de Procedimiento, aun cuando hayan sido mencionados por primera vez en el escrito de réplica. En efecto, no se discute que la demandante enunció el citado motivo en el escrito de interposición del recurso y que presentó, ya entonces, argumentos de hecho y de Derecho que podían apoyarlo. Los argumentos relativos a la ausencia de un análisis del efecto sobre la competencia de las compras masivas y a largo plazo de vales de viaje, así como al aspecto del acuerdo inicial anteriormente criticado que persiste todavía en el acuerdo de 1995, constituyen en realidad una ampliación de un motivo invocado anteriormente. En consecuencia, su presentación en el momento de la réplica es admitida por el juez comunitario (véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 27 de febrero de 1997, FFSA y otros/Comisión, T-106/95, Rec. p. II-229, apartado 125).

67 Es verdad que ciertos argumentos fueron presentados formalmente en el escrito de interposición del recurso en el marco de los restantes motivos de anulación invocados. Debe declararse, a fortiori, la admisibilidad de dichos argumentos, puesto que la Comisión tuvo ocasión de rebatirlos desde el momento de la contestación a la demanda. Los errores de calificación que una parte pueda haber cometido, hayan o no hayan sido advertidos por las partes contrarias, no pueden impedir que el Tribunal de Primera Instancia tome en consideración, en su examen de la procedencia de un motivo invocado de forma regular, el conjunto de los argumentos relacionados con dicho motivo.

68 La Comisión y las partes coadyuvantes consideran que los argumentos que la demandante presentó durante la fase oral del procedimiento, basados en el examen de los términos del acuerdo de 1995, deberían haber sido recogidos en el escrito de recurso. Aseguran que el texto de dicho acuerdo es un documento público, al que la demandante pudo tener fácilmente acceso antes de la presentación de su recurso.

69 A este respecto procede destacar, en primer lugar, que los argumentos presentados en la vista se hallan también estrechamente vinculados al motivo basado en la infracción del apartado 1 del artículo 92 del Tratado. En segundo lugar, el Tribunal de Primera Instancia no ha apreciado que ningún elemento del expediente demuestre que la demandante consiguiera efectivamente el texto del acuerdo de 1995 antes de que fuera incorporado al expediente del caso de autos. En estas circunstancias y sin que sea preciso examinar las razones por las que la demandante no pudo disponer del mencionado documento, que, por otra parte, había intentado conseguir de la

Comisión, procede considerar que los argumentos basados en el examen del texto de dicho acuerdo reposan sobre elementos aparecidos durante el procedimiento y que, por consiguiente, debe declararse su admisibilidad.

70 Por lo que respecta al fondo del presente motivo, las partes admiten que, en la decisión recurrida, la Comisión no se pronunció sobre la compatibilidad con el mercado común de la pretendida subvención concedida a Ferries Golfo de Vizcaya, sino que se limitó a interpretar y aplicar al caso de autos el concepto de ayuda de Estado contemplado en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado. En efecto, a fin de motivar su decisión de archivo del procedimiento iniciado en virtud del apartado 2 del artículo 93 del Tratado, la Comisión señaló expresamente que «el nuevo acuerdo, que se desarrollará de 1995 a 1998, no constituye una ayuda de Estado».

71 A fin de determinar si un acuerdo mediante el que una autoridad pública se compromete a adquirir durante varios años ciertos servicios de una empresa determinada pertenece o no al ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 92 del Tratado, es importante recordar que el objetivo de esta disposición es evitar que los intercambios entre Estados miembros sean afectados por ventajas concedidas por las autoridades públicas que, bajo diversas formas, falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones (sentencias del Tribunal de Justicia Italia/Comisión, antes citada, apartado 26, y de 24 de febrero de 1987, Deufil/Comisión, 310/85, Rec. p. 901, apartado 8). De ello se deduce que una medida estatal en favor de una empresa que reviste la forma de un acuerdo de compra de vales de viaje no puede, por el simple hecho de que las partes se comprometan a realizar prestaciones recíprocas, ser excluida a priori del concepto de ayuda de Estado contemplado en el artículo 92 del Tratado.

72 Por otra parte, esta interpretación del artículo 92 del Tratado fue adoptada por la Comisión en su decisión de 29 de septiembre de 1993 de iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado en relación con el régimen de ayuda establecido en el acuerdo inicial. A pesar de que, según el Gobierno español, la prestación financiera concedida a Ferries Golfo de Vizcaya constituía la contrapartida de los vales de viaje adquiridos por las autoridades regionales, la Comisión consideró que el acuerdo de 1992 contenía ciertos elementos constitutivos de una ayuda de Estado, puesto que las condiciones acordadas para dicha transacción no eran las de una transacción comercial normal. A fin de determinar la ventaja concedida por los poderes públicos a la empresa beneficiaria, destacó varios aspectos del mencionado acuerdo (véase el apartado 6 supra).

73 De la motivación de la decisión recurrida y de los argumentos expuestos por la Comisión en el marco del presente procedimiento, se deduce que la modificación de su apreciación sobre la existencia de una ayuda de Estado en beneficio de Ferries Golfo de Vizcaya reposa sobre dos consideraciones principales. En primer lugar, el acuerdo de 1995 ya no contiene, a su juicio, los elementos criticados al término del examen del acuerdo inicial y, por tanto, el nuevo acuerdo debe considerarse una transacción comercial normal. En segundo lugar, las autoridades españolas justificaron suficientemente, aportando la prueba de la existencia real de los programas culturales y sociales que organizan en favor de las personas que residen en el territorio de la provincia de Vizcaya, la existencia de una necesidad real de concluir el acuerdo de compra controvertido, a fin de poder distribuir los vales de viaje a los beneficiarios de dichos programas.

74 Procede, por tanto, examinar en primer lugar si, como afirma la Comisión, el mencionado acuerdo ya no contiene los elementos que la llevaron a decidir que el acuerdo inicial entraba

dentro del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 92 del Tratado. A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia constata que ciertos elementos, tales como el pago por los poderes públicos de vales de viaje a un precio unitario superior al precio comercial publicado y la variación del importe total de la subvención en función de los resultados de explotación positivos o negativos obtenidos por la empresa, han desaparecido, efectivamente, del texto del acuerdo de 1995. No obstante, tal y como la demandante ha señalado, el nuevo acuerdo contempla todavía la adquisición durante varios años de un número predeterminado de vales de viaje y, a pesar de la reducción del precio unitario de referencia, proporciona a Ferries Golfo de Vizcaya unos ingresos globales cuyo importe no sólo es equivalente, sino incluso ligeramente superior, al convenido en el acuerdo inicial.

75 Considerando estas circunstancias, el hecho de que los términos del acuerdo de 1995, en particular en lo relativo al compromiso de compra a largo plazo y a los descuentos por volumen concedidos al comprador, sean comparables a los de los contratos celebrados generalmente entre las compañías marítimas y los operadores privados conocidos como «ITX» no basta para considerar que la adquisición de vales de viaje por la Diputación Foral de Vizcaya tenga el carácter de una transacción comercial normal.

76 En efecto, el expediente presentado ante el Tribunal de Primera Instancia no permite llegar a la conclusión de que el número de vales de viaje objeto del acuerdo de 1995 obedeciera a un incremento de las necesidades reales apreciadas por los poderes públicos que hiciera necesaria la compra de un total de 46.500 vales de viaje utilizables en la línea Bilbao-Portsmouth a lo largo de los años 1995-1998, cuando dichas necesidades suponían inicialmente un total de 26.000 vales de viaje para los años 1993-1996. Además, la ventaja que permite fortalecer la posición competitiva de Ferries Golfo de Vizcaya no queda eliminada por el simple hecho de que la empresa beneficiaria deba prestar una mayor cantidad de servicios de transporte, como contrapartida a una prestación financiera que permanece relativamente inalterada. En la medida en que los vales de viaje adquiridos por las autoridades españolas sólo pueden ser utilizados en temporada baja, la mayor prestación realizada por la empresa no le ocasiona, en principio, costes suplementarios significativos y, en consecuencia, los efectos del nuevo acuerdo sobre la competencia y los intercambios entre Estados miembros son iguales a los que podían imputarse al acuerdo de 1992.

77 Procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, la cuantía relativamente reducida de una ayuda o el tamaño relativamente modesto de la empresa beneficiaria no excluyen a priori la posibilidad de que se vean afectados los intercambios comerciales entre Estados miembros (sentencias del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1990, Bélgica/Comisión, C-142/87, Rec. p. I-959, apartado 43; y de 14 de septiembre de 1994, España/Comisión, asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92, Rec. p. I-4103, apartados 40 a 42, y del Tribunal de Primera Instancia de 30 de abril de 1998, Vlaams Gewest/Comisión, T-214/95, Rec. p. II-717, apartado 48). En el caso de autos, la ayuda controvertida afecta a los intercambios comerciales entre Estados miembros ya que la empresa beneficiaria cubre rutas entre ciudades situadas en Estados miembros diferentes y compite con compañías marítimas establecidas en otros Estados miembros (véase, en este sentido, la sentencia Vlaams Gewest/Comisión, antes citada, apartado 52). En estas circunstancias, las observaciones de las partes coadyuvantes según las cuales los ingresos generados por el acuerdo con las autoridades públicas representan un porcentaje reducido del volumen de negocios anual de Ferries Golfo de Vizcaya no son pertinentes a la hora

de determinar si la medida estatal controvertida entra o no en el concepto de ayuda de Estado contemplado en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado.

78 Asimismo, cuando una ayuda financiera concedida por las autoridades públicas refuerza la posición de una empresa frente a otras empresas competidoras, entra dentro del ámbito de aplicación del artículo 92. Se desprende de la jurisprudencia que la capacidad de una ayuda para reforzar la posición competitiva de la empresa beneficiaria se aprecia en función de la ventaja que se le confiere, sin que proceda examinar los resultados de explotación obtenidos por sus competidores (véanse, en este sentido, las sentencias Philip Morris/Comisión, antes citada, apartados 10 y 11; y Bélgica /Comisión, antes citada, apartados 22 y 23).

79 La segunda consideración de carácter principal en la que la Comisión se apoya para decidir que el acuerdo de 1995 no constituye una ayuda de Estado debe interpretarse en el sentido de que la organización de programas precisos, en la medida en que éstos implican la utilización de la línea marítima Bilbao-Portsmouth por diversos grupos de residentes, puede probar, de manera objetiva, que las autoridades españolas necesitan realmente comprar a Ferries Golfo de Vizcaya un cierto número de vales de viaje. No obstante, tal y como el Tribunal de Primera Instancia ya ha constatado anteriormente en el apartado 76, no se deduce del expediente que la cantidad global de vales de viaje adquirida por la Diputación Foral de Vizcaya en virtud del acuerdo de 1995 fuera fijada en función de sus necesidades efectivas. Se desprende, por el contrario, que, para mantener la prestación concedida en virtud de dicho acuerdo a un nivel equivalente al de la prestación contemplada en el acuerdo inicial, era preciso, teniendo en cuenta la reducción del precio unitario de referencia, aumentar de manera considerable el número total de vales de viaje que debían ser adquiridos por los poderes públicos.

80 El Tribunal de Primera Instancia llega necesariamente a la conclusión de que el acuerdo de 1995 no constituye una transacción comercial normal, máxime si se tiene en cuenta que, como destacó la demandante, las cantidades entregadas a Ferries Golfo de Vizcaya en virtud del acuerdo inicial, que las partes abandonaron tras la decisión de la Comisión de 29 de septiembre de 1993, permanecieron a disposición de la empresa beneficiaria hasta que la celebración de un nuevo acuerdo le permitió proceder a una compensación de sus deudas y créditos frente a la Diputación Foral de Vizcaya.

81 Además, procede recordar que los objetivos de carácter cultural y social que, en su caso, puedan perseguir las autoridades españolas son irrelevantes para la calificación del acuerdo de 1995 en relación con el apartado 1 del artículo 92 del Tratado. En efecto, según reiterada jurisprudencia, el apartado 1 del artículo 92 no distingue según las causas o los objetivos de las intervenciones estatales, sino que las define en función de sus efectos (sentencias Italia/Comisión, antes citada, apartado 27; Francia/Comisión, antes citada, apartado 20, y FFSA y otros/Comisión, antes citada, apartado 195). No obstante, la Comisión toma en consideración dichos objetivos cuando, en el ejercicio de la facultad de examen permanente que le confiere el artículo 93 del Tratado, se pronuncia sobre la compatibilidad con el mercado común de una medida que ya ha sido calificada como ayuda de Estado y comprueba si dicha medida puede beneficiarse de alguna de las excepciones previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 92 (véase, en este sentido, el auto del Tribunal de Primera Instancia de 18 de febrero de 1998, Comité de empresa de la Société française de production y otros/Comisión, T-189/97, Rec. p. II-335, apartado 40).

82 En vista de cuanto antecede, el Tribunal de Primera Instancia deduce que la apreciación de la Comisión según la cual el acuerdo de 1995 no constituye una ayuda de Estado se funda sobre una interpretación equivocada del apartado 1 del artículo 92 del Tratado. Por lo tanto, la decisión de archivar el procedimiento de examen iniciado en relación con las ayudas concedidas a Ferries Golfo de Vizcaya infringe la disposición mencionada y debe ser anulada.

83 En consecuencia, no es preciso examinar los restantes motivos invocados por la demandante en apoyo de su recurso.

Decisión sobre las costas

Costas

84 A tenor del apartado 2 del artículo 87 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 haber solicitado la demandante su condena en costas, procede condenar a la Comisión al pago de las costas.

85 Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del apartado 4 del artículo 87, los Estados miembros que intervengan como coadyuvantes en el litigio soportarán sus propias costas. Según el párrafo tercero de dicho apartado, el Tribunal de Primera Instancia podrá ordenar que una parte coadyuvante distinta de los Estados partes en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de los Estados miembros, de las Instituciones y del Órgano de Vigilancia de la Asociación Europea de Libre Comercio soporte sus propias costas. El Tribunal de Primera Instancia estima que, en las circunstancias del presente asunto, la parte coadyuvante Ferries Golfo de Vizcaya debe cargar con sus propias costas.

Parte dispositiva

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA

(Sala Primera ampliada)

decide:

- 1) Anular la decisión de la Comisión, de 7 de junio de 1995, de archivo del procedimiento iniciado en virtud del apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE (ayudas en favor de Ferries Golfo de Vizcaya, S.A.), notificada al Gobierno español el 11 de julio de 1995 y publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.
- 2) Condenar en costas a la Comisión.
- 3) El Reino de España y Ferries Golfo de Vizcaya, S.A., cargarán con sus propias costas.

