HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a opta)

24 martie 2011 *

În cauzele T-443/08 și T-455/08,

Freistaat Sachsen (Germania),

Land Sachsen-Anhalt (Germania),

reprezentați de U. Soltész, avocat,

reclamante în cauza T-443/08,

Mitteldeutsche Flughafen AG, cu sediul în Leipzig (Germania),

Flughafen Leipzig-Halle GmbH, cu sediul în Leipzig,

reprezentate de M. Núñez-Müller, avocat,

reclamante în cauza T-455/08,

* Limba de procedură: germana.

susținute de

Republica Federală Germania, reprezentată de domnii M. Lumma și B. Klein, în calitate de agenți,

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), reprezentată de L. Giesberts, avocat,

interveniente,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de domnii K. Gross și B. Martenczuk și de doamna E. Righini, în calitate de agenți,

pârâtă,

având ca obiect o cerere de anulare în parte a Deciziei 2008/948/CE a Comisiei din 23 iulie 2008 Germania: DHL și aeroportul Leipzig-Halle (JO L 346, p. 1),

TRIBUNALUL (Camera a opta),

compus din doamna M. E. Martins Ribeiro, președinte, domnii S. Papasavvas (raportor) și A. Dittrich, judecători,

grefier: doamna C. Heeren, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 2 iulie 2010,

pronunță prezenta

Hotărâre

Istoricul cauzei

1 Grupul DHL (denumit în continuare „DHL") este unul dintre principalele grupuri care operează în sectorul coletelor expres. Acesta este deținut în proporție de 100 % de Deutsche Post AG.

2 După ce a negociat cu mai multe aeroporturi, DHL a decis în 2005 să transfere nodul său european de transport aerian de la Bruxelles (Belgia) la Leipzig-Halle (Germania), începând cu anul 2008.

3 Aeroportul Leipzig-Halle este exploatat de Flughafen Leipzig-Halle GmbH (denumită în continuare „FLH”), care este o filială a Mitteldeutsche Flughafen AG (denumită în continuare „MF”). MF deține participații de 94 % în cadrul FLH. Ceilalți acționari ai FLH sunt landul Saxonia (5,5 %), Landkreis Nordsachsen (0,25 %) și orașul Schkeuditz (0,25 %). Acționarii MF sunt landul Saxonia (76,64 %) landul Saxonia Superioară (18,54 %), precum și orașele Dresda (2,52 %), Halle (0,2 %) și Leipzig (2,1 %). MF nu are acționari din sectorul privat.

4 La 4 noiembrie 2004, MF a decis să construiască o nouă pistă de sud pentru decolări și aterizări (denumită în continuare „pista de sud”). Aceasta trebuia să fie finanțată printr-un aport de capital, în valoare de 350 de milioane de euro, la MF sau la FLH adus de acționarii lor publici (denumit în continuare „aport de capital”).

5 La 21 septembrie 2005, FLH, MF și DHL Hub Leipzig GmbH au semnat un acord-cadru (denumit în continuare „acordul-cadru”). În temeiul acordului-cadru, FLH este obligată să construiască pista de sud și să îndeplinească alte angajamente pe întreaga durată a acestuia. Printre acestea figurează în special garanția de acces aerian continuu pe pista de sud, 24 de ore din 24 și 7 zile din 7, și aceea ca cel puțin 90 % din transporturile aeriene efectuate de DHL sau pentru DHL să poată fi realizate în orice moment de pe această pistă. Acordul-cadru stabilește condițiile garantate de FLH și de MF pentru începerea construirii și pentru darea în exploatare a noului nod aerian, precum și pentru funcționarea sa ulterioară. Acesta include de asemenea acorduri privind condițiile de exploatare, taxele de aeroport și închirierea de terenuri. În ceea ce privește garanțiile ulterioare deschiderii noului nod european, acordul-cadru prevede că, dacă FLH nu îndeplinește, după deschiderea menționată a noului nod aerian, condițiile de exploatare pe care le conține acordul respectiv, FLH și MF vor fi obligate la plata unor despăgubiri pentru totalitatea daunelor și pierderilor suferite de DHL Hub Leipzig. În cazul unei limitări substanțiale a activităților sale, DHL Hub Leipzig ar putea de asemenea să rezilieze acordul-cadru și să solicite o despăgubire pentru toate costurile legate în mod direct sau în mod indirect de deplasarea spre un alt aeroport. Dacă DHL Hub Leipzig ar trebui să se transfere pe un alt aeroport ca urmare a interzicerii zborurilor pe timp de noapte de către autoritățile de reglementare, FLH ar putea fi obligată să îi plătească despăgubiri.

6 La 21 decembrie 2005, landul Saxonia a emis o scrisoare de garanție în favoarea FLH și a DHL Hub Leipzig (denumită în continuare „scrisoarea de garanție"). Aceasta urmărește să garanteze performanța financiară a FLH pe durata acordului-cadru și obligă landul Saxonia să despăgubească DHL Hub Leipzig în cazul în care aeroportul Leipzig-Halle nu ar mai fi în măsură să fie utilizat astfel cum s-a prevăzut.

7 La 5 aprilie 2006, Republica Federală Germania a notificat Comisiei Comunităților Europene, conform articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului [88 CE] (JO L 83, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 41), acordul-cadru și scrisoarea de garanție.

8 La 27 aprilie 2006, Comisia a solicitat informații suplimentare, pe care autoritățile germane i le-au transmis la 24 iulie 2006.

9 La 26 iulie și la 21 august 2006, au avut loc reuniuni la care au participat serviciile Comisiei, FLH, MF, DHL și autoritățile germane.

10 Prin scrisoarea din 23 noiembrie 2006, Comisia a informat Republica Federală Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) CE. Aceasta privea acordul-cadru, scrisoarea de garanție, precum și aportul de capital. Această decizie, precum și invitația adresată persoanelor interesate de a-și prezenta observațiile cu privire la ajutorul avut în vedere au fost publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* din 2 martie 2007 (JO C 48, p. 7).

11 Republica Federală Germania și-a prezentat observațiile la 23 februarie 2007. Comisia a primit observații din partea terților persoane interesate, pe care le-a transmis, prin scrisoarea din 16 mai 2007, autorităților germane, oferindu-le posibilitatea de a răspunde într-un termen de o lună. Comisia a primit observațiile autorităților menționate prin scrisoarea din 13 iunie 2007.

12 La cererea Republicii Federale Germania, au fost organizate reuniuni la 18 iunie și la 25 septembrie 2007. În urma acestor reuniuni, autoritățile germane au transmis Comisiei informații suplimentare la 19 octombrie, la 7 și la 18 decembrie 2007, precum și la 17 martie și la 9 aprilie 2008.

Decizia

13 La 23 iulie 2008, Comisia a adoptat Decizia 2008/948/CE Germania: DHL și aeroportul Leipzig-Halle (JO L 346, p. 1, denumită în continuare „decizia").

14 În ceea ce privește aportul de capital, Comisia a considerat în cuprinsul deciziei că ajutorul de stat în valoare de 350 de milioane de euro pe care Republica Federală Germania înțelegea să îl acorde FLH în scopul construirii pistei de sud și a infrastructurilor aeroportuare aferente era compatibil cu piața comună în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (c) CE.

15 În ceea ce privește acordul-cadru și scrisoarea de garanție, Comisia a apreciat că, pe de o parte, garanțiile nelimitate acordate prin acest acord-cadru și, pe de altă parte, scrisoarea menționată constituiau ajutoare de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE în măsura în care landul Saxonia, MF și FLH protejau DHL împotriva unor riscuri

economice în termeni pe care un investitor privat care operează în condițiile normale ale unei economii de piață (denumit în continuare „investitorul privat") nu i-ar fi acceptat. Dat fiind că DHL beneficiase deja de valoarea maximă a unui ajutor pentru investiții permisă în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (a) CE, Comisia a considerat că garanțiile nelimitate acordate prin acordul-cadru și prin scrisoarea de garanție nu erau compatibile cu piața comună.

16 Dispozitivul deciziei are următorul cuprins:

„Articolul 1

Ajutorul de stat, în valoare de 350 de milioane [de euro], pe care [Republica Federală] Germania intenționează să îl pună în aplicare în legătură cu construirea unei noi piste și a infrastructurii aeroportuare aferente pe aeroportul Leipzig-Halle este compatibil cu piața comună, în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (c) [CE].

Articolul 2

Ajutorul de stat pe care [Republica Federală] Germania intenționează să îl pună în aplicare, prin acordarea scrisorii de garanție în favoarea companiei DHL, este incompatibil cu piața comună. În consecință, ajutorul nu poate fi pus în aplicare.

Articolul 3

Ajutorul de stat pe care [Republica Federală] Germania l-a acordat companiei DHL, sub forma garanțiilor nelimitate (conform secțiunilor 8 și 9 din acordul-cadru), este incompatibil cu piața comună. Aceste garanții nelimitate acordate prin acordul-cadru trebuie să fie, în consecință, anulate.

Articolul 4

(1) [Republica Federală] Germania va recupera partea din ajutor specificată la articolul 3 care a fost deja pusă la dispoziția companiei DHL (adică taxa de garanție pentru perioada începând de la 1 octombrie 2007, până la anularea garanțiilor nelimitate).

[…]"

Fapte ulterioare deciziei

17 La 18 și la 27 noiembrie 2008, acționarii MF și FLH au încheiat acorduri privind finanțarea pistei de sud, în valoare de 350 de milioane de euro.

18 Prin scrisoarea din 23 decembrie 2008, autoritățile germane au notificate aceste acorduri Comisiei.

19 Această notificare a fost înregistrată cu referința N 665/2008.

20 La 30 septembrie 2009, în urma unui schimb de scrisori și a unei întâlniri cu autoritățile germane, Comisia a adoptat Decizia C(2009) 7185 privind ajutorul de stat N 665/2008 (Germania – Aeroportul Leipzig-Halle), prin care declară că măsura notificată nu constituie un ajutor nou, în sensul articolului 1 litera (c) din Regulamentul nr. 659/1999. În esență, aceasta a apreciat, pe de o parte, că, dat fiind că autoritățile germane confirmaseră faptul că notificarea privea aceleași măsuri de finanțare ca și cele aprobate prin decizie, notificarea respectivă privea o măsură de ajutor autorizată deja în sensul articolului 1 litera (b) punctul (ii) din regulamentul respectiv și, pe de altă parte, că această notificare nu privea o modificarea unui ajutor existent, în sensul articolului 4 alineatul (1) din acest regulament.

Procedura

21 Prin cererile introductive depuse la grefa Tribunalului la 6 octombrie 2008, reclamantele, Freistaat Sachsen, Land Sachsen-Anhalt, MF și FLH, au introdus prezenta acțiune.

22 Prin înscrisurile depuse la grefa Tribunalului la 28 ianuarie 2009, Republica Federală Germania a formulat cereri de intervenție în prezentele cauze în susținerea concluziilor reclamantelor.

23 Prin înscrisurile depuse la grefa Tribunalului la 30 ianuarie 2009, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) a formulat cereri de intervenție în prezentele cauze în susținerea concluziilor reclamantelor.

24 Prin Ordonanțele din 30 martie 2009, președintele Camerei a opta a Tribunalului a admis cererile de intervenție formulate de Republica Federală Germania și de ADV.

25 ADV a depus memoriile în intervenție la 11 mai 2009. Republica Federală Germania nu a depus memoriile în intervenție în termenul acordat.

26 La 26 (cauza T-455/08) și la 27 mai 2009 (cauza T-443/08), reclamantele au depus observații privind memoriile în intervenție prezentate de ADV.

27 La 29 iulie 2009, Comisia a depus observații privind memoriile în intervenție prezentate de ADV.

28 Prin Ordonanța din 24 iunie 2010, președintele Camerei a opta a Tribunalului a decis, după ascultarea părților, conexarea prezentelor cauze pentru buna desfășurare a procedurii orale.

29 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul (Camera a opta) a decis deschiderea procedurii orale.

30 În cursul ședinței, care s-a desfășurat la 2 iulie 2010 și la care Republica Federală Germania nu a participat, au fost ascultate pledoariile părților și răspunsurile acestora la întrebările adresate de Tribunal. Cu această ocazie, părțile au prezentat o hotărâre a Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) din 4 aprilie 2003, pe care Tribunalul a decis să o depună la dosar.

31 După ascultarea părților cu privire la acest aspect în cursul ședinței, Tribunalul apreciază că este necesară reunirea prezentelor cauze în vederea pronunțării hotărârii, conform articolului 50 din Regulamentul de procedură.

Concluziile părților

32 Reclamantele, susținute de ADV, solicită Tribunalului:

— anularea articolului 1 din decizie în măsura în care în cuprinsul acestuia Comisia afirmă, pe de o parte, că aportul de capital constituie un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE și, pe de altă parte, că valoarea ajutorului respectiv se ridică la 350 de milioane de euro;

— obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

33 Comisia solicită Tribunalului:

— respingerea acțiunii;

— obligarea reclamantelor la plata cheltuielilor de judecată.

34 În observațiile cu privire la memoriile în intervenție ale ADV, Comisia a solicitat de asemenea Tribunalului obligarea ADV la plata cheltuielilor de judecată aferente intervenției.

Cu privire la admisibilitate

35 Fără a ridica oficial o excepție de inadmisibilitate, Comisia susține că acțiunea din cauza T-443/08 este inadmisibilă pentru motivul că reclamantele din această cauză nu sunt vizate individual și nu au interes de a exercita acțiunea, ceea ce acestea contestă. În acest cadru, părțile nu sunt de acord nici cu privire la consecințele juridice ale deciziei.

36 Tribunalul apreciază că este oportun să examineze înainte de toate cauza de inadmisibilitate întemeiată pe lipsa interesului de a exercita acțiunea.

Argumentele părților

37 Cu titlu introductiv, în ceea ce privește consecințele juridice ale deciziei, reclamantele din cauza T-443/08 susțin în primul rând că, în temeiul dreptului german, calificarea aportului de capital drept ajutor de stat are ca efect nulitatea acestuia. Astfel, din jurisprudența Bundesgerichtshof ar rezulta că un contract prin care se acordă

un ajutor înainte de efectuarea notificării acestuia este lovit în mod iremediabil de nulitate, în temeiul articolului 134 din Codul civil german, fiind încălcat articolul 88 alineatul (3) a treia teză CE. Această nulitate nu poate fi remediată *a posteriori* printr-o decizie a Comisiei prin care ajutorul este declarat compatibil cu piața comună sau printr-o confirmare contractuală a actului nul. În plus, contrar celor indicate de Comisie, această nulitate nu ar lipsi decizia de efect util. Astfel, dispunerea nulității ar avea efect disuasiv și, așadar, preventiv, care întărește eficacitatea interdicției de punere în aplicare prevăzute la articolul 88 alineatul (3) CE.

38 Reclamantele din cauza T-443/08 expun, în al doilea rând, consecințele pe care le poate avea nulitatea aportului de capital, în special în materia dreptului societăților și a insolvenței. În primul rând, acestea indică faptul că, dacă decizia ar fi definitivă, FLH și MF ar fi amenințate de insolvență. Nulitatea aportului de capital ar implica astfel plata unor dobânzi ridicate pentru perioada dintre acordarea ajutorului și decizie și o cerere de restituire a ajutorului la nivelul de 350 de milioane de euro. Aceasta din urmă ar putea determina insolvența FLH. În această privință, în ceea ce privește faptul că dreptul Uniunii nu ar impune rambursarea integralității ajutorului, reclamantele din cauza T-443/08 răspund că aceasta nu implică faptul că interzice o astfel de rambursare, statele membre putând să îndeplinească obligațiile care rezultă din dreptul Uniunii, depășindu-le. Insolvența FLH ar putea determina insolvența MF, dat fiind că aceasta este obligată, conform dreptului german, să acopere deficitul anual al filialei sale. Insolvența MF ar putea să provoace, la rândul său, insolvența altor filiale, având în vedere existența contractelor care prevăd controlul și transferul beneficiilor, încheiate între MF și filialele sale. În al doilea rând, reclamantele din cauza T-443/08 subliniază că insolvența FLH ar putea lipsi aeroportul Leipzig-Halle de autorizația sa de funcționare. Astfel, conform dreptului german, o autorizație de funcționare este revocată atunci când condițiile de acordare a autorizației, printre care figurează rentabilitatea economică a exploatatorului, nu sunt îndeplinite. Or, acesta ar fi cazul dacă FLH ar fi insolventă. În lipsa autorizației de funcționare, aeroportul ar fi amenințat să fie închis, ceea ce ar determina pierderea unui mare număr de locuri de muncă. În al treilea rând, reclamantele din cauza T-443/08 au în vedere eventualele consecințe ale nulității aportului de capital asupra exactității conturilor anuale ale FLH și MF și rectificarea acestora, precum și eventuala încălcare de către directorii lor a obligației de a declara insolvența acestor societăți. În al patrulea rând, acestea arată că, potrivit

dreptului german, directorii FLH și MF ar putea fi în pericol pe planul dreptului civil din cauza încetării de plăți sau a supraîndatorării societății.

39 În continuare, reclamantele din cauza T-443/08 arată că, în speță, au interes de a exercita acțiunea.

40 În primul rând, acestea arată că există un interes de a exercita acțiunea atunci când o decizie a Comisiei nu răspunde favorabil cererilor persoanelor care au participat la procedura administrativă. Or, în speță, în cursul procedurii administrative, reclamantele din cauza T-443/08 au susținut teza potrivit căreia finanțările infrastructurilor nu constituie ajutoare de stat, în timp ce Comisia consideră că acestea constituie ajutoare de stat. Potrivit reclamantelor, autorizarea unui ajutor s-ar distinge de constatarea că nu a fost acordat niciun ajutor. În plus, calificarea unei măsuri drept ajutor în sensul articolului 87 alineatul (1) CE ar fi pertinentă, deoarece conferă Comisiei o largă putere de apreciere pentru a aprecia dacă măsura este compatibilă cu piața comună în sensul articolului 87 alineatul (3) CE și pentru a supune autorizarea sa anumitor condiții. În sfârșit, faptul că, autorizând o măsură, Comisia poate să lipsească persoana interesată de posibilitatea oricărei acțiuni în justiție nu ar fi compatibil cu sistemul căilor de atac prevăzut de tratat.

41 În al doilea rând, reclamantele din cauza T-443/08 susțin că prin calificarea aportului de capital drept ajutor de stat se produc pentru ele consecințe nefaste substanțiale, care nu pot fi remediate decât prin anularea în parte a deciziei.

42 În această privință, reclamantele arată în primul rând că, potrivit jurisprudenței, calificarea unei măsuri ca ajutor de stat constituie o decizie cauzatoare de prejudiciu. Astfel, anularea unei decizii referitoare în special la calificarea unei măsuri ca ajutor de stat ar putea prezenta interes, inclusiv dacă ajutorul este declarat ulterior compatibil. Ar reieși de asemenea din jurisprudență că interesul de a exercita acțiunea poate fi recunoscut atunci când decizia Comisiei pare, într-o primă etapă, să procure un

beneficiu, dar se dovedește ulterior a fi un dezavantaj, din cauza unor fapte care nu sunt cuprinse în aceasta. În sfârșit, particularitatea speței, în raport cu jurisprudența cea mai restrictivă, ar rezulta din caracterul imprevizibil, în temeiul dreptului german, al consecințelor încălcării obligației de notificare a aportului de capital (a se vedea punctul 38 de mai sus).

43 În al doilea rând, reclamantele din cauza T-443/08 arată că există o incertitudine cu privire la valoarea ajutorului. Astfel, deși Comisia consideră că cei 350 de milioane de euro ce constituie aportul de capital nu intră în totalitate în domeniul de aplicare al dispozițiilor care reglementează ajutoarele de stat, de vreme ce anumite cheltuieli intră sub incidența unei misiuni de serviciu public, aceasta ar indica totuși la articolul 1 din decizie că un ajutor de 350 de milioane de euro este compatibil cu piața comună. Problema referitoare la partea din această sumă care nu intră în domeniul de aplicare al dispozițiilor ce reglementează ajutoarele de stat ar rămâne, așadar, nerezolvată. Or, în temeiul dreptului național, nulitatea aportului de capital, precum și consecințele sale nu se pot aplica decât la partea considerată ajutor de stat. În lipsa unei indicații, părțile interesate nu ar putea să știe ce sumă intră sub incidența articolului 87 CE și care este întinderea consecințelor în cauză. Potrivit reclamantelor din cauza T-443/08, aceasta determină o insecuritate juridică ce rezultă în mod direct din decizie. Astfel, în lipsa unei indicații în decizie, reclamantele din cauza T-443/08 nu ar putea să precizeze pe cale jurisdicțională consecințele care rezultă în dreptul german și numai o hotărâre a Tribunalului le-ar permite să acționeze ulterior conform dispozițiilor în vigoare.

44 În ceea ce privește argumentul Comisiei întemeiat pe inexistența unei atingeri aduse drepturilor lor, reclamantele din cauza T-443/08 amintesc că o calificare a aportului de capital drept ajutor de stat determină nulitatea contractului aflat la baza sa, cu consecințele care rezultă din aceasta. În plus, această calificare ar implica o încălcare a articolului 88 alineatul (3) CE și, în consecință, un „viciu de nelegalitate". Pe lângă aceasta, calificarea respectivă ar aduce atingere situației juridice a reclamantelor din cauza T-443/08 în măsura în care acestea vor trebui să notifice Comisiei viitoarele

finanțări de infrastructuri aeroportuare. În fond, problema dacă astfel de finanțări intră în domeniul de aplicare al dispozițiilor Tratatului CE și dacă Comisia dispune de competențele prevăzute la articolul 88 CE ar depinde de asemenea de această calificare. De altfel, pe de o parte, măsurile care constituie ajutoare de stat și cele care nu constituie ajutoare de stat ar fi supuse unor norme diferite. Pe de altă parte, întrucât ajutoarele autorizate sunt ajutoare existente, orice modificare în finanțarea infrastructurilor ar trebui notificată. În sfârșit, calificarea în discuție ar avea repercusiuni negative asupra caracterului licit al ajutoarelor viitoare din cauza cumulului pe care l-ar implica aceasta.

45 Comisia contestă descrierea consecințelor juridice ale deciziei efectuată de reclamantele din cauza T-443/08 și susține că acestea nu au interes de a acționa împotriva articolului 1 din decizie.

Aprecierea Tribunalului

46 Trebuie amintit că o acțiune în anulare introdusă de o persoană fizică sau juridică nu este admisibilă decât în măsura în care reclamantul are un interes să obțină anularea actului atacat. Acest interes trebuie să fie născut și actual și este apreciat în ziua în care este formulată acțiunea (Hotărârea Tribunalului din 14 aprilie 2005, Sniace/Comisia, T-141/03, Rec., p. II-1197, punctul 25, și Hotărârea Tribunalului din 20 septembrie 2007, Salvat père & fils și alții/Comisia, T-136/05, Rep., p. II-4063, punctul 34).

47 În speță, reclamantele din cauza T-443/08 solicită anularea articolului 1 din decizie în măsura în care în acesta se prevede, pe de o parte, că aportul de capital constituie un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE și, pe de altă parte, că valoarea ajutorului respectiv se ridică la 350 de milioane de euro.

48 În această privință, trebuie amintit că, potrivit articolului respectiv, ajutorul de stat în valoare de 350 de milioane de euro pe care Republica Federală Germania intenționează să îl pună în aplicare în legătură cu construirea pistei de sud și a infrastructurii aeroportuare aferente pe aeroportul Leipzig-Halle este compatibil cu piața comună, în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (c) CE.

49 Cu toate acestea, simplul fapt că decizia declară ajutorul compatibil cu piața comună și, prin urmare, nu cauzează, în principiu, prejudicii reclamantelor din cauza T-443/08 nu dispensează instanța Uniunii de obligația de a examina dacă aprecierea Comisiei produce efecte juridice obligatorii de natură să afecteze interesele reclamantelor respective (a se vedea în acest sens Hotărârea Tribunalului din 30 ianuarie 2002, Nuove Industrie Molisane/Comisia, T-212/00, Rec., p. II-347, punctul 38, și Hotărârea Salvat père & fils și alții/Comisia, punctul 46 de mai sus, punctul 36).

50 În primul rând, reclamantele din cauza T-443/08 invocă argumente de ordin procedural. În acest cadru, ele invocă, în primul rând, faptul că decizia nu răspundea favorabil cererilor pe care le-au prezentat cu ocazia procedurii administrative. În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, procedura de control al ajutoarelor de stat este, ținând seama de economia sa generală, o procedură deschisă față de statul membru care răspunde pentru acordarea ajutorului (a se vedea Hotărârea Curții din 24 septembrie 2002, Falck și Acciaierie di Bolzano/Comisia, C-74/00 P și C-75/00 P, Rec., p. I-7869, punctul 81; a se vedea de asemenea, în acest sens, Hotărârea Curții din 10 iulie 1986, Belgia/Comisia, 234/84, Rec., p. 2263, punctul 29). În cadrul acestei proceduri, întreprinderile beneficiare ale ajutoarelor și entitățile teritoriale substatale care acordă ajutoarele, precum și întreprinderile concurente ale beneficiarilor ajutoarelor sunt considerate ca fiind doar „persoane interesate" în această procedură (a se vedea Hotărârea Tribunalului din 6 martie 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale și Land Nordrhein-Westfalen/Comisia, T-228/99 și T-233/99, Rec., p. II-435, punctul 122 și jurisprudența citată), jurisprudența conferind în mod esențial acestora din urmă rolul de surse de informare (Hotărârea Westdeutsche Landesbank Girozentrale și Land Nordrhein-Westfalen/Comisia, citată anterior, punctul 125). De asemenea, faptul că decizia nu corespunde poziției exprimate de reclamante în cauza T-443/08 cu ocazia procedurii administrative nu produce, singur, niciun efect juridic obligatoriu de natură să le afecteze

interesele. În consecință, acesta nu poate fundamenta el însuși interesul acestora de a exercita acțiunea.

51 În al doilea rând, în ceea ce privește argumentarea întemeiată pe faptul că respectiva calificare a aportului de capital drept ajutor de stat ar implica faptul că reclamantele din cauza T-443/08 vor trebui să notifice viitoarele finanțări de infrastructuri aeroportuare, este necesar să se constate că aceasta trebuie respinsă. Astfel, obligația de a notifica măsurile care constituie ajutoare de stat decurge în mod direct din Tratatul CE și în special din articolul 88 alineatul (3) CE, iar nu din decizia care constată că, având în vedere împrejurările speței, măsura în cauză constituie un ajutor de stat.

52 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentarea potrivit căreia calificarea respectivă a permis Comisiei să exercite competențele care îi sunt acordate în temeiul dispozițiilor în materie de ajutoare de stat și să examineze compatibilitatea ajutorului în cauză, trebuie să se arate înainte de toate că numai faptul că, după ce a calificat măsura în cauză ca ajutor de stat, Comisia a putut să examineze compatibilitatea acestuia cu piața comună nu este determinant în cadrul examinării interesului de a exercita acțiunea, de vreme ce Comisia a declarat în mod necondiționat că ajutorul respectiv era compatibil cu piața comună, ceea ce, în principiu, nu poate cauza prejudicii, astfel cum rezultă din jurisprudența citată la punctul 49 de mai sus.

53 În continuare, în măsura în care argumentarea reclamantelor din cauza T-443/08 are legătură cu dispozițiile în materie de scheme de ajutoare existente și cu obligațiile care decurg din acestea, în special cu cea de a prezenta raporturi anuale cu privire la schemă, trebuie să se constate că aceasta nu este pertinentă. Astfel, aportul de capital constituie un ajutor individual, iar nu o schemă de ajutoare, astfel încât, odată aprobat, acesta nu poate fi considerat o schemă de ajutoare existentă. În consecință, dispozițiile aplicabile schemelor de ajutoare și obligațiilor care decurg din acestea nu sunt relevante în speță.

54 În sfârșit, este necesar să se înlăture argumentul potrivit căruia calificarea în discuție ar putea avea o influență asupra ajutoarelor viitoare din cauza aplicării unei norme de interzicere a cumulului. Astfel, reclamantele din cauza T-443/08 nu au invocat nicio dispoziție care ar interzice, în domeniul infrastructurilor aeroportuare, cumulul de ajutoare în timp. În fond, nici Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 87 CE și 88 CE și a articolului 61 din Acordul privind Spațiul Economic European în cazul ajutoarelor de stat acordate în sectorul aviației (JO 1994, C 350, p. 5, denumită în continuare „Comunicarea din 1994") și nici Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO 2005, C 312, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 188, denumite în continuare „Orientările din 2005") nu conțin dispoziții privind o normă anticumul în ceea ce privește ajutoarele de stat în favoarea infrastructurilor aeroportuare.

55 În al patrulea rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia Comisia, autorizând aportul de capital, nu poate lipsi reclamantele din cauza T-443/08 de acțiunea împotriva calificării acestuia ca ajutor de stat, trebuie amintit că Uniunea este o Uniune de drept în care actele instituțiilor sale sunt supuse controlului conformității cu Tratatul CE și cu principiile generale de drept din care fac parte drepturile fundamentale. Prin urmare, particularii trebuie să poată beneficia de o protecție jurisdicțională efectivă a drepturilor care le sunt conferite de ordinea juridică a Uniunii, dreptul la o astfel de protecție făcând parte dintre principiile generale de drept care decurg din tradițiile constituționale comune statelor membre. Acest drept a fost consacrat de asemenea prin articolele 6 și 13 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, semnată la Roma la 4 noiembrie 1950 (Hotărârea Curții din 15 mai 1986, Johnston, 222/84, Rec., p. 1651, punctul 18, Hotărârea Curții din 27 noiembrie 2001, Comisia/Austria, C-424/99, Rec., p. I-9285, punctul 45, și Hotărârea Curții din 25 iulie 2002, Unión de Pequeños Agricultores/Consiliul, C-50/00 P, Rec., p. I-6677, punctele 38 și 39). Cu toate acestea, în speță, reclamantele din cauza T-443/08 nu sunt nicidecum lipsite de orice protecție jurisdicțională efectivă. Astfel, chiar dacă prezenta acțiune este declarată inadmisibilă, nimic nu se opune posibilității ca acestea să propună instanței naționale, în cadrul unui litigiu în fața unei instanțe naționale în care ar fi eventual implicate pentru a-și asuma consecințele pretinsei nulități a aportului de capital pe care le evocă, să adreseze o trimitere preliminară în temeiul articolului 234 CE, pentru a repune în discuție validitatea deciziei în măsura

în care prin aceasta se constată că măsura în cauză este un ajutor (a se vedea în acest sens Hotărârea Sniace/Comisia, punctul 46 de mai sus, punctul 40 și jurisprudența citată) și că respectivul ajutor se ridică la 350 de milioane de euro.

56 În al doilea rând, reclamantele din cauza T-443/08 se referă la consecințele negative substanțiale pe care le-ar determina calificarea aportului de capital ca ajutor de stat. În această privință, se întemeiază, pe de o parte, pe caracterul imprevizibil al consecințelor juridice rezultate din respectiva calificare și, pe de altă parte, pe incertitudinile cu privire la valoarea ajutorului.

57 În ceea ce privește, în primul rând, respectivul caracter imprevizibil, trebuie să se constate că acesta nu poate fundamenta interesul de a exercita acțiunea al reclamantelor din cauza T-443/08.

58 Astfel, dintr-o jurisprudență constantă rezultă că un reclamant nu poate invoca situații viitoare și incerte pentru a justifica propriul său interes de a solicita anularea actului atacat (Hotărârea Tribunalului din 17 septembrie 1992, NBV și NVB/Comisia, T-138/89, Rec., p. II-2181, punctul 33, Hotărârile Tribunalului Sniace/Comisia, punctul 46 de mai sus, punctul 26, și Salvat père & fils și alții/Comisia, punctul 46 de mai sus, punctul 47).

59 Or, reclamantele din cauza T-443/08 se limitează la a arăta că, în conformitate cu jurisprudența Bundesgerichtshof referitoare la ajutoarele ilegale, calificarea aportului de capital ca ajutor de stat atrage, în dreptul german, nulitatea iremediabilă a acestuia și la a descrie consecințele „posibile” ale acesteia. Reclamantele menționate nu prezintă însă niciun element care să permită să se considere că nulitatea invocată și pretinsele sale consecințe ar constitui, în speță, un interes născut și actual în sensul jurisprudenței.

60 În această privință, trebuie amintit cu titlu introductiv că, potrivit unei jurisprudențe constante, în cazul în care un ajutor a fost acordat beneficiarului cu încălcarea articolului 88 alineatul (3) ultima teză CE, la cererea altui operator, instanța națională poate fi determinată să se pronunțe, chiar ulterior adoptării unei decizii pozitive de către Comisie, cu privire la validitatea actelor de aplicare și la recuperarea ajutoarelor financiare acordate. Din Hotărârea Curții din 12 februarie 2008, CELF și ministre de la Culture et de la Communication (C-199/06, Rep., p. I-469, denumită în continuare „Hotărârea CELF", punctul 46), reiese că, într-un astfel de caz, dreptul Uniunii obligă instanța națională să dispună măsuri corespunzătoare care să permită remedierea în mod efectiv a efectelor nelegalității, însă, chiar în absența unor împrejurări excepționale, acesta nu îi impune o obligație de recuperare integrală a ajutorului ilegal. În același caz, în aplicarea dreptului Uniunii, instanța națională are obligația de a dispune ca beneficiarul ajutorului să plătească dobânzi aferente duratei nelegalității. În cadrul ordinii juridice naționale, aceasta poate să dispună, în plus, dacă este cazul, recuperarea ajutorului ilegal, fără a aduce atingere dreptului statului membru de a-l repune ulterior în aplicare. De asemenea, instanța națională poate să admită cereri de reparare a prejudiciilor cauzate ca urmare a caracterului ilegal al ajutorului. Reiese astfel că, în ipoteza unei puneri în aplicare nelegale a unui ajutor, urmată de o decizie pozitivă a Comisiei, dreptul Uniunii nu se opune ca beneficiarul, pe de o parte, să poată solicita plata ajutorului datorat pentru viitor și, pe de altă parte, să își poată menține dreptul de a dispune de ajutorul acordat anterior deciziei pozitive, cu excepția efectelor rezultate din nelegalitatea ajutorului plătit anticipat, în condițiile precizate în Hotărârea CELF (a se vedea Hotărârea Curții din 18 decembrie 2008, Wienstrom, C-384/07, Rec., p. I-10393, punctele 27-30 și jurisprudența citată).

61 În speță, în ceea ce privește, pe de o parte, pretinsa nulitate a aportului de capital, trebuie să se arate, fără să fie necesară pronunțarea asupra consecințelor juridice ale nelegalității aportului de capital, în temeiul dreptului german, că reclamantele din cauza T-443/08 nu indică în ce măsură, în afara pretinselor consecințe care ar decurge din această nulitate (a se vedea punctul 62 de mai jos), ar putea această nulitate, ca atare, să afecteze interesele lor, în sensul jurisprudenței prevăzute la punctul 46 de mai sus.

62 În ceea ce privește, pe de altă parte, pretinsele consecințe juridice ale nulității, argumentarea reclamantelor din cauza T-443/08 trebuie să fie înlăturată. Astfel, consecințele evocate, chiar dacă am presupune că sunt adevărate, nu ar aduce atingere în mod direct reclamantelor respective, ci ar afecta FLH și MF. De altfel, astfel cum acestea din urmă au indicat în răspunsul la o întrebare scrisă a Tribunalului, ele, iar nu reclamantele din cauza T-443/08, sunt cele care au trebuit să plătească dobânzi la suma reprezentând aportul de capital, pentru perioada cuprinsă între acordarea acestuia din urmă și decizia atacată, conform Hotărârii CELF, astfel cum a arătat Comisia în decizia sa din 30 septembrie 2009 (a se vedea punctul 20 de mai sus). Or, admisibilitatea unei cereri de anulare introduse de o persoană fizică sau juridică este subordonată condiției ca aceasta să justifice un interes personal în obținerea anulării actului atacat (a se vedea Ordonanța Tribunalului din 29 aprilie 1999, Unione provinciale degli agricoltori di Firenze și alții/Comisia, T-78/98, Rec., p. II-1377, punctul 30). Cu privire la faptul, evocat de reclamantele din cauza T-443/08, că acestea din urmă sunt acționari ai FLH și MF și participă la desemnarea directorilor lor, nimic nu permite să se demonstreze că faptul respectiv le conferă acestora un interes propriu, distinct de cel al beneficiarilor, de a solicita anularea deciziei. Or, cu excepția situației în care se poate valorifica un interes de a exercita acțiunea distinct de cel al unei întreprinderi vizate de un act al Uniunii și la care aceasta deține o parte a capitalului, o persoană nu poate să își apere interesele față de acest act altfel decât prin exercitarea drepturilor sale de asociat al acestei întreprinderi, care, la rândul său, are dreptul de a introduce o acțiune (Hotărârea Tribunalului din 20 iunie 2000, Euromin/Consiliul,T-597/97, Rec., p. II-2419, punctul 50).

63 În orice caz, trebuie să se arate, cu titlu suplimentar, că respectivele consecințe evocate de reclamantele din cauza T-443/08 sunt viitoare, ipotetice și incerte, astfel încât nu pot fonda interesul lor de a exercita acțiunea, în conformitate cu jurisprudența vizată la punctul 58 de mai sus. Astfel, trebuie să se arate cu titlu introductiv că, în cererea formulată, reclamantele din cauza T-443/08 se referă la consecințele „posibile" ale pretinsei nulități a aportului de capital în materie de drept al societăților și al insolvenței, iar nu la consecințe certe. În ceea ce privește, în primul rând, riscul de insolvență a FLH, aceste reclamante apreciază că o cerere de restituire a ajutorului în cauză este cea care „ar putea să [o] determine", la fel ca și, pe cale de consecință, pe cea a MF. Cu toate acestea, fiind întrebate cu privire la acest aspect de Tribunal, reclamantele respective nu au menționat nicio acțiune care să fi fost introdusă

în fața unei instanțe naționale, al cărei obiect ar fi restituirea ajutorului în cauză, aceasta nefiind, pe de altă parte, impusă de dreptul Uniunii, astfel cum rezultă din jurisprudența prevăzută la punctul 60 de mai sus. În plus, reclamantele din cauza T-443/08 nu au prezentat niciun element care să permită să se demonstreze că plata dobânzilor pentru perioada cuprinsă între acordarea ajutorului și decizie ar fi în măsură să amenințe FLH sau MF cu insolvența. În ceea ce privește argumentul întemeiat pe faptul că insolvența ar risca să lipsească aeroportul Leipzig-Halle de autorizația de funcționare, acesta trebuie înlăturat, de vreme ce riscul de insolvență nu este dovedit. În ceea ce privește, în continuare, consecințele evocate în materie contabilă, din cererea introductivă reiese că situația juridică nu este certă în dreptul german, nici la nivelul jurisprudenței, nici la cel al doctrinei, iar reclamantele din cauza T-443/08 nu se referă decât la situații ipotetice, inclusiv în ceea ce privește încălcarea obligației de declarare a insolvabilității (a se vedea punctul 38 de mai sus), iar nu la situații certe. În sfârșit, în ceea ce privește consecințele în materie de răspundere civilă, reclamantele din cauza T-443/08 nu au menționat nicio procedură care să fi fost introdusă în fața unei instanțe naționale și care să urmărească să implice FLH, MF sau pe directorii lor în această privință.

64 În sfârșit, trebuie să se constate că jurisprudența în materie de ajutoare de stat la care se referă reclamantele din cauza T-443/08 pentru a justifica admisibilitatea acțiunilor lor este lipsită de relevanță în speță. Astfel, în ceea ce privește Hotărârea Tribunalului din 10 aprilie 2008, Țările de Jos/Comisia (T-233/04, Rep., p. II-591), aceasta privea acțiunea unui stat membru împotriva unei decizii a Comisiei potrivit căreia măsura în discuție în această cauză privea un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, considerat compatibil cu piața comună, în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) CE. Or, trebuie să se arate, în primul rând, că al doilea paragraf al articolului 230 CE acordă oricărui stat membru dreptul de a contesta, prin intermediul unei acțiuni în anulare, legalitatea deciziilor Comisiei, fără ca exercitarea acestui drept să fie condiționată de justificarea unui interes de a exercita acțiunea, astfel încât această hotărâre privește o situație diferită de cea examinată în speță. De altfel, contrar celor pretinse de reclamantele din cauza T-443/08 în replica lor, din această hotărâre nu reiese că o calificare a măsurii în cauză ca ajutor de stat este suficientă *per se* pentru a recunoaște un interes de a exercita acțiunea atunci când statul membru a notificat Comisiei o măsură, solicitând acesteia să constate că măsura respectivă

nu constituie un ajutor. În continuare, contrar cazului din speță, măsura în cauză în Hotărârea Țările de Jos/Comisia, citată anterior, era o schemă de ajutor, astfel încât decizia Comisiei implica aplicarea ulterioară a dispozițiilor în materia schemelor de ajutor existente. În sfârșit, de asemenea contrar cazului din speță, calificarea măsurii în discuție în cauza respectivă producea consecințe cu privire la aplicarea unei reglementări care interzice cumularea ajutoarelor de stat.

65 În ceea ce privește Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 2000, Alitalia/Comisia (T-296/97, Rec., p. II-3871), trebuie să se sublinieze că, la fel ca și în cauza respectivă, calificarea aportului de capital ca ajutor de stat a permis Comisiei să examineze compatibilitatea măsurii cu piața comună. Cu toate acestea, spre deosebire de situația din această hotărâre, Comisia a autorizat, în speță, aportul de capital fără a impune nici cea mai mică condiție.

66 În ceea ce privește Hotărârea Tribunalului din 9 iulie 2008, Alitalia/Comisia (T-301/01, Rep., p. II-1753), este suficient să se constate că, întrucât decizia Comisiei califica măsura în discuție în această cauză ca ajutor de stat, efectul acesteia era să supună autorizării Comisiei plata celei de a treia tranșe a ajutorului respectiv. Or, nu aceasta este situația în speță.

67 În ceea ce privește, în al doilea rând, incertitudinile cu privire la valoarea ajutorului în discuție, trebuie să se arate că, în măsura în care stabilirea acestei valori ar putea avea influență asupra recuperării ajutorului ilegal sau asupra plății dobânzilor, aceasta ar influența situația FLH și a MF, singurele care ar putea fi supuse acestei recuperări

sau acestei plăți, iar nu în mod direct situația reclamantelor din cauza T-443/08. În consecință, aceste incertitudini nu pot fonda interesul lor de a exercita acțiunea.

68 Din ansamblul acestor considerații rezultă că reclamantele din cauza T-443/08 nu au demonstrat existența unui interes născut și actual de a exercita acțiunea împotriva articolului 1 din decizie în măsura în care prin acesta se prevede, pe de o parte, că aportul de capital constituie un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE și, pe de altă parte, că valoarea ajutorului respectiv se ridică la 350 de milioane de euro.

69 Prin urmare, acțiunea din cauza T-443/08 trebuie respinsă ca inadmisibilă, fără a fi necesar să se examineze cauza de inadmisibilitate invocată de Comisie, întemeiată pe lipsa afectării individuale a reclamantelor din această cauză.

Cu privire la fond

70 În susținerea acțiunii din cauza T-455/08, reclamantele din această cauză (denumite în continuare „reclamantele") invocă opt motive, întemeiate, în esență, primul, pe o încălcare a articolului 87 alineatul (1) CE, al doilea, pe faptul că FLH nu ar putea fi beneficiarul unui ajutor de stat, al treilea, pe imposibilitatea de a califica FLH în același timp ca donator și ca beneficiar al ajutoarelor de stat, al patrulea, pe încălcarea principiilor neretroactivității, securității juridice, protecției încrederii legitime și egalității, al cincilea, pe o încălcare a dreptului primar prin intermediul Orientărilor din 2005, al șaselea, prezentat cu titlu subsidiar, întemeiat pe un viciu de procedură, al șaptelea, pe o încălcare a repartizării competențelor, rezultată din Tratatul CE, și al optulea, pe caracterul contradictoriu și pe insuficiența motivării cuantumului pretinsului ajutor.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe o încălcare a articolului 87 alineatul (1) CE

Argumentele părților

71 Potrivit reclamantelor, Comisia a considerat în mod greșit că finanțarea pistei de sud constituie un ajutor de stat.

72 În primul rând, reclamantele susțin că noțiunea de întreprindere în sensul articolului 87 alineatul (1) CE nu se aplică aeroporturilor regionale, cel puțin în ceea ce privește finanțarea infrastructurilor aeroportuare.

73 Astfel, în primul rând, construirea acestor infrastructuri nu ar constitui o activitate economică, ci ar intra sub incidența politicii transporturilor, a politicii economice și a politicii regionale. De altfel, Comisia ar fi recunoscut în speță acest rol de ordin politic al construirii pistei de sud [considerentele (261) și (262) ale deciziei]. În plus, din Comunicarea Comisiei din 24 ianuarie 2007 intitulată „Un plan de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa" [COM(2006) 819 final] rezultă că amenajarea de aeroporturi corespunde de asemenea intereselor Uniunii.

74 În al doilea rând, construirea pistei de sud nu ar constitui o activitate economică, deoarece un investitor privat nu ar desfășura această activitate. Astfel, nu ar exista nicio perspectivă de rentabilitate a investiției din cauza imposibilității de a repercuta cheltuielile de construcție asupra utilizatorilor aeroportului prin intermediul unor

redevențe aeroportuare. Această imposibilitate rezultă, potrivit reclamantelor, din faptul că, în Germania, aceste redevențe sunt supuse autorizării din partea autorității portuare a landului în care se situează aeroportul, investitorii privați neavând nicio influență asupra cuantumului acesteia. În consecință, acesta din urmă nu ar putea fi stabilit în mod liber de către exploatator în funcție de considerații economice și nu ar avea de fapt nicio legătură cu costurile de investiție. Prin urmare, redevențele plătite de utilizatorii infrastructurilor aeroportuare nu ar constitui, precum lasă Comisia, în mod greșit, să se înțeleagă, o contraprestație pentru construirea lor. În ceea ce privește suprafețele închiriate în scopuri comerciale în afara operațiunilor aeriene, acestea ar fi lipsite de relevanță, dat fiind că prezenta cauză privește pista de sud, care ar fi utilizată exclusiv pentru operațiunile aeriene.

75 Potrivit reclamantelor, considerând că exploatarea nu ar fi rentabilă pentru un investitor privat, Comisia recunoaște că este imposibil să se construiască un aeroport regional, precum cel din Leipzig-Halle, având la bază numai investitori privați, astfel încât această activitate nu constituie o activitate economică, ci intră sub incidența unei măsuri de politică structurală. În această privință, reclamantele adaugă că, asimilând în mod nediferențiat aeroporturile publice unor întreprinderi private, Comisia ignoră misiunea lor specifică, caracterizată printr-o marjă economică limitată de manevră. Astfel, acestea ar suporta, în primul rând, costuri fixe superioare mediei în ceea ce privește instalațiile, exploatarea și personalul. În plus, marja lor de manevră ar fi limitată de importanța sarcinilor și a condițiilor juridice stricte. În sfârșit, costurile infrastructurilor publice ar trebui să fie suportate, în principiu, de colectivitate, ceea ce Comisia ar fi recunoscut, de altfel, printre altele, în ceea ce privește porturile. Or, Comisia nu poate aplica un tratament diferit porturilor și aeroporturilor.

76 În al treilea rând, activitatea economică nu ar constitui obiectul principal al aeroporturilor și faptul că acestea sunt eventual în concurență nu ar permite să se deducă ideea că acestea constituie întreprinderi. De altfel, Comisia considera ea însăși că trebuie să se facă distincție între diferitele activități ale operatorului de aeroport

[considerentul (178) al deciziei], acestea nefiind toate de natură economică. În speță, investiția nu ar privi decât infrastructura, în speță pista de sud. Or, niciun investitor privat nu ar fi investit vreodată în aceasta. Cu toate acestea, Comisia nu ar fi luat în considerare acest lucru, ci s-ar fi întemeiat pe o viziune globală a aeroportului, conceput ca o întreprindere.

77 În această privință, reclamantele adaugă, în replică, faptul că activitatea de construire a infrastructurilor aeroportuare și cea de exploatare a acestor infrastructuri constituie două activități diferite al căror caracter economic trebuie dovedit de Comisie, în mod pozitiv pentru fiecare în parte, necesitatea acestei diferențieri fiind confirmată, printre altele, prin Hotărârea Tribunalului din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia (T-196/04, Rep., p. II-3643). În speță, Comisia nu ar fi efectuat această diferențiere și, prin deducerea caracterului economic al construirii pistei de sud din caracterul economic al exploatării aeroportului, aceasta nu ar fi demonstrat caracterul economic al construcției respective.

78 În plus, Comisia nu ar fi prezentat nicio probă a caracterului indisociabil al activităților de construcție și de exploatare a infrastructurilor aeroportuare. În această privință, reclamantele resping argumentul potrivit căruia construirea ar fi condiția *sine qua non* a exploatării, indicând, printre altele, faptul că problema pertinentă privește caracterul disociabil al activităților ca atare, iar nu natura acestora. În orice caz, acest argument ar fi eronat, dat fiind că ar exista nenumărate condiții prealabile fără de care o activitate economică nu ar putea fi desfășurată, punerea în aplicare a condițiilor respective neconstituind în mod automat o activitate economică. În această privință, reclamantele resping afirmația Comisiei potrivit căreia exploatatorul unei instalații trebuie să finanțeze în mod necesar construirea acesteia, întemeindu-se pe exemple

concrete (muzee, școli sau universități publice, restaurante autorutiere). În continuare, reclamantele arată că exploatarea și construirea privesc actori și sectoare diferite. Pe de altă parte, acestea arată că distincția dintre construire, exploatare și utilizarea infrastructurilor este un principiu fundamental al practicii Comisiei în cadrul aprecierii, cu privire la dispozițiile în materie de ajutoare de stat, a finanțării infrastructurilor de către autoritățile publice. Or, în speță, criteriul de aplicare a acestui principiu ar fi îndeplinit, dat fiind că toți utilizatorii potențiali ar dispune de un acces egal și nediscriminatoriu la pista de sud, astfel încât, dacă principiul respectiv era aplicat, aportul de capital ar fi sustras dispozițiilor în materie de ajutoare de stat. În sfârșit, nedisocierea activităților ar putea conduce la un control generalizat al politicii statelor membre privind infrastructurile, întrucât Comisia ar putea controla, cu privire la normele în materie de ajutoare de stat, finanțarea infrastructurilor în toate sectoarele. În acest context, reclamantele contestă afirmația potrivit căreia lipsa caracterului de ajutor al finanțării construirii infrastructurilor ar permite statelor membre să creeze în permanență noi concurenți, indicând că aceasta nu corespunde realității, construirea unui aeroport fiind excepțională.

79 În al doilea rând, reclamantele subliniază că construirea de aeroporturi nu este asigurată de operatori privați. Astfel, nu ar exista în interiorul Uniunii niciun caz în care investitorii privați ar fi autofinanțat construcția unui aeroport sau o extindere substanțială a unui aeroport. De altfel, nu ar exista nicio decizie în care Comisia ar fi considerat că criteriul privind investitorul privat era îndeplinit. În schimb, Comisia ar fi recunoscut, în Decizia 2004/393/CE din 12 februarie 2004 privind avantajele acordate de regiunea valonă și de Brussels South Charleroi Airport companiei aeriene Ryanair în legătură cu stabilirea sa la Charleroi (JO L 137, p. 1), că nu există în Europa niciun caz în care un aeroport privat ar fi fost creat *ex nihilo*, fără participare de fonduri publice. Construirea de infrastructuri aeroportuare ar face parte, așadar, din activitățile care au fost desfășurate întotdeauna de instituțiile publice și trebuie să fie desfășurate, în mod necesar, de acestea. În consecință, caracterul său economic ar fi exclus din cauza lipsei unei piețe corespondente.

80 În această privință, în primul rând, reclamantele arată că, în ceea ce privește afirmația care figurează în considerentul (169) al deciziei, potrivit căreia investitorii privați ar fi manifestat un interes activ în ceea ce privește contribuția la aeroporturi, Comisia nu indică dacă acest interes privea aeroporturi regionale sau aeroporturi mari și nici dacă era vorba despre o contribuție la aeroporturi preexistente sau la aeroporturi neconstruite încă. De altfel, aceasta nu ar cita niciun exemplu pentru a-și întemeia susținerile. În plus, Comisia nu ar face nicio distincție între investiții în aeroporturi în general și investiții numai în infrastructurile de transport ca atare, acest din urmă caz fiind totuși singurul comparabil cu prezenta cauză.

81 În al doilea rând, reclamantele constată că Comisia nu prezintă nicio dovadă a susținerii sale din considerentul (170) al deciziei, potrivit căreia autoritățile și-ar fi schimbat poziția cu privire la contribuția investitorilor privați la aeroporturi.

82 În al treilea rând, întemeindu-se pe Decizia 2004/393 și pe un studiu universitar din 2001, intitulat „Concurența dintre aeroporturi și aplicarea normelor în materie de ajutoare de stat" (denumit în continuare „studiul din 2001"), reclamantele resping afirmația Comisiei potrivit căreia aeroporturile ar fi construite într-o mare măsură datorită unor fonduri private. Această afirmație ar fi eronată, chiar dacă nu s-ar ține seama decât de situația din Germania. Astfel, în primul rând, contribuția partenerilor privați la aeroporturi, inclusiv la cele care oferă legături internaționale, ar fi minoritară. De asemenea, deși anumite aeroporturi sunt privatizate în parte, totuși investitorii privați nu ar fi participat la construirea lor. În sfârșit, încercările de exploatare privată a aeroporturilor regionale ar fi eșuat în mai multe rânduri. În consecință, ar fi, în fapt, imposibil ca în Germania să se construiască un aeroport regional pe o bază privată fără ajutoare publice.

83 În al patrulea rând, reclamantele resping relevanța exemplelor de infrastructuri aeroportuare construite datorită fondurilor private, citate de Comisie, și anume aeroportul din Ciudad Real (Spania), terminalul 5 al aeroportului Heathrow (Regatul Unit) și aeroporturile din Viena (Austria) și din Frankfurt am Main (Germania).

84 În al treilea rând, reclamantele consideră inoperantă referirea, în Orientările din 2005 și în decizie, la Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 2000, Aéroports de Paris/Comisia (T-128/98, Rec., p. II-3929), confirmată prin Hotărârea Curții din 24 octombrie 2002, Aéroports de Paris/Comisia (C-82/01 P, Rec., p. I-9297, denumită în continuare „jurisprudența ADP"). Astfel, înainte de toate, aceasta nu ar privi construirea de infrastructuri aeroportuare, ci exploatarea lor. În plus, aceasta nu ar privi interpretarea noțiunii de întreprindere în sensul articolului 87 CE, ci ar privi o încălcare a interdicției abuzului de poziție dominantă, în sensul articolului 82 CE. În sfârșit, ar privi activitatea unui mare aeroport internațional, care s-ar distinge de activitatea aeroporturilor regionale, precum cel din Leipzig-Halle.

85 ADV subscrie la observațiile prezentate de reclamante. În primul rând, aceasta arată că o construire a unor infrastructuri aeroportuare nu constituie o activitate economică. În al doilea rând, ADV susține că separarea dintre îndeplinirea unei atribuții oficiale ca putere publică în cadrul finanțării infrastructurii și desfășurarea de activități economice în cadrul exploatării acesteia nu este în contradicție cu jurisprudența ADP. În al treilea rând, ADV arată că această separare funcțională este recunoscută de jurisprudența și de practica decizională a Comisiei. În al patrulea rând, ADV apreciază că finanțările publice ale proiectelor de interes general trebuie să rămână posibile.

86 Comisia contestă argumentarea reclamantelor și a intervenientei.

Aprecierea Tribunalului

87 Trebuie amintit că, pentru calificarea ca ajutor în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, se presupune să fie îndeplinite toate condițiile prevăzute la această dispoziție. În primul rând, trebuie să fie vorba despre o intervenție a statului sau prin intermediul resurselor de stat. În al doilea rând, această intervenție trebuie să fie susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre. În al treilea rând, aceasta trebuie să acorde un avantaj beneficiarului său, prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri. În al patrulea rând, aceasta trebuie să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența (a se vedea Hotărârea Tribunalului din 22 februarie 2006, Le Levant 001 și alții/Comisia, T-34/02, Rec., p. II-267, punctul 110 și jurisprudența citată).

88 În ceea ce privește noțiunea de întreprindere, este necesar să se sublinieze că, în contextul dreptului concurenței, aceasta cuprinde orice entitate care exercită o activitate economică, indiferent de statutul juridic al acestei entități și de modul său de finanțare (a se vedea Hotărârea Curții din 10 ianuarie 2006, Cassa di Risparmio di Firenze și alții, C-222/04, Rec., p. I-289, punctul 107 și jurisprudența citată; a se vedea de asemenea Hotărârea Curții din 11 iulie 2006, FENIN/Comisia, C-205/03 P, Rec., p. I-6295, punctul 25, și Hotărârea Curții din 1 iulie 2008, MOTOE, C-49/07, Rep., p. I-4863, punctul 21).

89 Conform unei jurisprudențe constante, reprezintă o activitate economică orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o piață determinată (a se vedea Hotărârea Cassa di Risparmio di Firenze și alții, punctul 88 de mai sus, punctul 108 și jurisprudența citată; a se vedea de asemenea Hotărârea FENIN/Comisia, punctul 88 de mai sus, punctul 25, și Hotărârea MOTOE, punctul 88 de mai sus, punctul 22).

90 Trebuie amintit de asemenea că noțiunea de ajutor de stat, astfel cum este definită în Tratatul CE, prezintă un caracter juridic și trebuie interpretată pe baza unor elemente obiective. Din acest motiv, instanța Uniunii, în principiu și ținând cont atât de elementele concrete ale litigiului care este dedus judecății, cât și de caracterul tehnic sau complex al aprecierilor formulate de către Comisie, trebuie să exercite un control

complet asupra problemei dacă o măsură intră în domeniul de aplicare al articolului 87 alineatul (1) CE. Rezultă astfel obligația instanței de a verifica dacă faptele invocate de către Comisie sunt exacte din punct de vedere material și dacă sunt de natură să demonstreze că sunt îndeplinite toate condițiile care permit să fie calificate drept „ajutor" în sensul articolului 87 alineatul (1) CE. Întrucât în acest caz este vorba despre o apreciere economică cu un caracter complex, trebuie amintit și faptul că, potrivit unei jurisprudențe constante, controlul jurisdicțional al unui act al Comisiei care implică o astfel de apreciere trebuie să se limiteze la verificarea respectării normelor de procedură și de motivare, a exactității materiale a faptelor reținute pentru efectuarea alegerii contestate, a lipsei unei erori vădite în aprecierea acestor fapte sau a lipsei unui abuz de putere (Hotărârea Curții din 1 iulie 2008, Chronopost/UFEX și alții, C-341/06 P și C-342/06 P, Rep., p. I-4777, punctele 141-143).

91 În sfârșit, din moment ce noțiunea de ajutor de stat corespunde unei situații obiective care trebuie apreciată la data la care Comisia a adoptat decizia, trebuie să se țină seama de aprecierile efectuate la această dată pentru realizarea acestui control jurisdicțional (Hotărârea Chronopost/UFEX și alții, punctul 90 de mai sus, punctul 144).

92 În lumina acestor principii trebuie examinat prezentul motiv, în cadrul căruia reclamantele arată, în esență, că este greșită aprecierea Comisiei potrivit căreia aportul de capital este un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, dat fiind că, în ceea ce privește extinderea infrastructurilor aeroportuare regionale, aeroporturile nu constituie întreprinderi în sensul acestei dispoziții, această activitate nefiind o activitate economică.

93 În această privință, trebuie să se arate în primul rând că, în cadrul exploatării aeroportului Leipzig-Halle, FLH este angajată într-o activitate economică. Astfel, din jurisprudență rezultă că gestionarea infrastructurilor aeroportuare constituie o activitate economică (a se vedea Hotărârea Ryanair/Comisia, punctul 77 de mai sus, punctul 88 și jurisprudența citată). Acest lucru este confirmat în speță de faptul că

FLH oferă servicii aeroportuare în schimbul unei remunerații rezultate în special din taxe aeroportuare, acestea din urmă trebuind să fie analizate ca o contraprestație pentru serviciile prestate de concesionarul aeroportului (a se vedea în acest sens Hotărârea Ryanair/Comisia, punctul 77 de mai sus, punctul 90). Faptul că FLH administrează un aeroport regional, iar nu un aeroport internațional, nu poate repune în discuție caracterul economic al activității sale, de vreme ce aceasta constă în oferirea de servicii în schimbul unei remunerații pe piața serviciilor aeroportuare regionale. De altfel, existența unei astfel de piețe este demonstrată, în speță, de faptul că aeroportul Leipzig-Halle se afla în concurență cu alte aeroporturi regionale, în special cu cel din Vatry (Franța), pentru stabilirea nodului european de transport aerian al DHL, astfel cum reiese în special din considerentul (8) al deciziei. În fond, aeroportul care făcea obiectul cauzei în care s-a pronunțat Hotărârea Ryanair/Comisia, punctul 77 de mai sus, era de asemenea un aeroport regional. Având în vedere jurisprudența expusă la punctul 89 de mai sus, ansamblul acestor elemente permite ca activitatea de exploatare a aeroportului Leipzig-Halle de către FLH să fie calificată drept activitate economică.

94 În al doilea rând, trebuie să se constate că exploatarea pistei de sud va face parte din activitatea economică a FLH. Astfel, așa cum rezultă din considerentul (177) al deciziei, pista de sud este o infrastructură care va fi exploatată de FLH în scopuri comerciale, FLH nepunând pista respectivă la dispoziția utilizatorilor cu titlu gratuit în interes comun, ci percepând taxe în schimbul utilizării sale. În această privință, trebuie să se arate că taxele de aeroport vor fi principala sursă de venit pentru finanțarea noii piste de sud, astfel cum a indicat Comisia în considerentul (15) al deciziei. În consecință, construirea și extinderea pistei respective vor permite FLH să își mărească capacitățile și activitatea economică de exploatare a aeroportului Leipzig-Halle.

95 În al treilea rând, trebuie să se considere că, în vederea examinării caracterului economic al activității FLH în contextul finanțării publice pentru extinderea pistei de sud, nu este necesar să se disocieze activitatea ce constă în construirea sau în extinderea

unei infrastructuri, în speță pista de sud, de utilizarea ulterioară a acesteia și că caracterul economic sau neeconomic al utilizării ulterioare a infrastructurii construite determină în mod necesar caracterul activității de extindere (a se vedea în acest sens și prin analogie Hotărârea FENIN/Comisia, punctul 88 de mai sus, punctul 26).

96 Astfel, pistele de aterizare și de decolare sunt elemente esențiale pentru activitățile economice desfășurate de un operator de aeroport. Construirea de piste de aterizare și de decolare permite astfel unui aeroport să își desfășoare sau, atunci când este vorba despre construirea unei piste suplimentare ori despre extinderea unei piste existente, să își dezvolte activitatea economică principală.

97 În consecință, este greșită opinia reclamantelor potrivit căreia caracterul economic al unei activități nu permite să se concluzioneze că și o altă activitate are caracter economic decât cu condiția ca cele două activități să nu fie disociabile și diferențiabile și ca acestea să trebuiască să fie asigurate printr-o singură și aceeași entitate, revenind Comisiei obligația de a dovedi că cele două criterii sunt îndeplinite. În fond, această argumentare nu își găsește nicio susținere explicită în jurisprudență.

98 Într-adevăr, nu toate activitățile unui gestionar de aeroport sunt în mod necesar de natură economică. Astfel, nu prezintă caracter economic care să justifice aplicarea normelor de concurență ale Tratatului CE activitățile legate de exercitarea prerogativelor de autoritate publică (a se vedea Hotărârea MOTOE, punctul 88 de mai sus, punctul 24 și jurisprudența citată). Calificarea ca activitate legată de exercitarea prerogativelor de autoritate publică sau ca activitate economică trebuie să se facă astfel în mod separat pentru fiecare activitate exercitată de o anumită entitate (Hotărârea MOTOE, punctul 88 de mai sus, punctul 25).

99 Cu toate acestea, în speță, de vreme ce, având în vedere natura și obiectul lor, construirea și extinderea pistei de sud nu intră, ca atare, sub incidența prerogativelor de autoritate publică, ceea ce, de altfel, reclamantele nici nu pretind în mod expres, Comisia, fără a săvârși vreo eroare, nu a realizat, în vederea aprecierii caracterului economic al activității FLH, o diferențiere între construirea și extinderea pistei de sud, pe de o parte, și exploatarea acesteia, pe de altă parte. În ceea ce privește susținerea potrivit căreia Comisia ar fi recunoscut în considerentul (178) al deciziei necesitatea de a face distincție între diferitele activități ale operatorului, aceasta trebuie înlăturată dat fiind că, în considerentul respectiv, Comisia s-a limitat de fapt să amintească, în esență, principiile care decurg din jurisprudența vizată la punctul 98 de mai sus.

100 Din ansamblul considerațiilor precedente rezultă că, în măsura în care exploatează pista de sud, FLH desfășoară o activitate economică de care activitatea constând în construirea pistei respective nu poate fi disociată. În consecință, trebuie să se înlăture argumentarea potrivit căreia extinderea infrastructurilor aeroportuare nu constituie o activitate economică, întrucât caracterul economic al acestei activități nu poate fi examinat separat de cel al exploatării infrastructurii.

101 Niciunul dintre argumentele prezentate de reclamante nu permite infirmarea acestor concluzii.

102 În primul rând, trebuie să se înlăture argumentul potrivit căruia construirea sau extinderea pistei de sud ar intra sub incidența politicii regionale, a politicii economice și a politicii transporturilor. Astfel, dintr-o jurisprudență constantă rezultă, pe de o parte, că articolul 87 alineatul (1) CE nu face distincție în funcție de cauzele sau de obiectivele intervențiilor statului, ci le definește în funcție de efectele lor (Hotărârea Curții din 2 iulie 1974, Italia/Comisia, 173/73, Rec., p. 709, punctul 27, și Hotărârea Curții din 26 septembrie 1996, Franța/Comisia, C-241/94, Rec., p. I-4551, punctul 20; Hotărârea Tribunalului din 6 septembrie 2006, Italia și Wam/Comisia, T-304/04 și T-316/04, nepublicată în Recueil, punctul 63), și, pe de altă parte, că aportul de capital din partea autorităților publice trebuie să fie apreciat în temeiul criteriului

investitorului privat, făcând abstracție de orice considerație cu caracter social sau de politică regională ori sectorială (a se vedea Hotărârea Tribunalului din 24 septembrie 2008, Kahla/Thüringen Porzellan/Comisia, T-20/03, Rep., p. II-2305, punctul 242 și jurisprudența citată). În fond, faptul că crearea și exploatarea pistei de sud satisfac un obiectiv de interes general și în special de dezvoltare regională a fost admis de Comisie și este un criteriu care a fost luat în considerare de aceasta în cadrul aprecierii compatibilității ajutorului cu piața comună, astfel cum rezultă din considerentele (258)-(263) ale deciziei.

103 Într-adevăr, trebuie să se arate că, astfel cum rezultă de la punctul 12 din Comunicarea din 1994, Comisia a considerat în trecut că realizarea proiectelor de infrastructură constituia o măsură de politică economică generală pe care aceasta nu o poate controla în temeiul normelor din Tratatul CE privind ajutoarele de stat.

104 Cu toate acestea, este necesar să se amintească, pe de o parte, că problema dacă un ajutor este un ajutor de stat în sensul Tratatului CE trebuie rezolvată pe baza unor elemente obiective, care se apreciază la data la care Comisia adoptă decizia (a se vedea în acest sens Hotărârea Curții din 22 iunie 2006, Belgia și Forum 187/Comisia, C-182/03 și C-217/03, Rec., p. I-5479, punctul 137, și Hotărârea Curții Chronopost/UFEX și alții, punctul 90 de mai sus, punctul 95) și că, pe de altă parte, Comisia este ținută de liniile directoare și de comunicările pe care le adoptă în materie de ajutoare de stat, însă numai în măsura în care aceste texte asigură o bună aplicare a normelor Tratatului CE, nefiind posibil ca textele menționate să fie interpretate într-un mod care să limiteze domeniul de aplicare al articolelor 87 CE și 88 CE sau care să contravină obiectivelor urmărite de acestea (a se vedea Hotărârea Curții din 11 septembrie 2008, Germania și alții/Kronofrance, C-75/05 P și C-80/05 P, Rep., p. I-6619, punctul 65 și jurisprudența citată).

105 Or, sectorul aeroportuar a cunoscut evoluții, evocate în considerentele (169)-(171) ale deciziei, privind în special organizarea și situația sa economică și concurențială. În plus, jurisprudența ADP a recunoscut, încă din anul 2000, că administratorul

aeroportului, în principiu, este angajat într-o activitate economică în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, căreia i se aplică normele privind ajutorul de stat, ceea ce a fost confirmat prin Hotărârea Ryanair/Comisia, punctul 77 de mai sus (punctul 88).

106 În consecință, având în vedere jurisprudența menționată la punctul 104 de mai sus, Comisia trebuia să ia în considerare, cu ocazia adoptării deciziei sale, această evoluție și această interpretare, precum și implicațiile acestora în ceea ce privește aplicarea articolului 87 alineatul (1) CE la finanțarea infrastructurilor legate de desfășurarea activităților de administrare aeroportuară, chiar dacă astfel nu se aplica punctul 12 din Comunicarea din 1994. Având în vedere considerațiile precedente, Comisia nu a săvârșit nicio eroare atunci când a apreciat, în considerentul (174) al deciziei, că nu mai era posibil să se excludă *a priori* aplicarea normelor privind ajutorul de stat în cazul aeroporturilor începând cu anul 2000.

107 În acest context, trebuie să se adauge că, dat fiind că nu exercită numai atribuții care țin în special de politica de amenajare a teritoriului sau a transporturilor, ci și, astfel cum s-a arătat, o activitate economică, un operator de aeroport ar trebui să finanțeze din propriile resurse costurile construcțiilor care sunt la baza activității sale economice. În aceste condiții, trebuie înlăturată argumentarea potrivit căreia costurile infrastructurilor publice ar trebui să fie suportate de colectivitate. În fond, faptul că finanțarea infrastructurilor necesită resurse publice nu este, ca atare și luat în considerare singur, relevant. Astfel, numai în cazul în care capitalurile sunt puse la dispoziția unei întreprinderi direct sau indirect de către stat, în împrejurări care corespund condițiilor normale de piață, această intervenție a autorităților publice poate să nu fie calificată drept ajutor de stat.

108 În al doilea rând, argumentele reclamantelor privind pretinsul caracter disociabil al activităților de construire și de exploatare a infrastructurilor aeroportuare trebuie de asemenea să fie înlăturate.

109 În ceea ce privește, în primul rând, susținerea, prezentată de reclamante în replică, potrivit căreia distincția dintre construirea, exploatarea și utilizarea infrastructurilor ar fi un principiu fundamental al practicii Comisiei, inclusiv în alte domenii decât domeniul aeroportuar, al cărui criteriu de aplicare ar fi îndeplinit în speță, trebuie să se constate că aceasta trebuie respinsă, întrucât criteriul de punere în aplicare al acestui pretins principiu fundamental, astfel cum a fost evocat de reclamante (a se vedea punctul 78 de mai sus), nu este relevant în speță. Astfel, precum a subliniat Comisia, faptul că utilizarea unei infrastructuri este deschisă tuturor utilizatorilor potențiali în mod egal și nediscriminatoriu poate fi un criteriu relevant care permite să se excludă existența unui ajutor în favoarea utilizatorilor infrastructurii în cauză. În schimb, acesta nu permite să se stabilească dacă, precum în speță, finanțarea publică a acestei infrastructuri constituie un ajutor în favoarea exploatatorului acesteia. În plus, fără a fi necesar să se pronunțe asupra existenței practicii invocate, trebuie să se constate că aceasta nu poate să repună în discuție, în orice caz, constatarea care figurează la punctul 100 de mai sus, potrivit căreia FLH desfășoară o activitate economică de care nu poate fi disociată cea constând în construirea pistei respective. Astfel, întrucât noțiunea de ajutor de stat prezintă caracter juridic și trebuie interpretată pe baza unor elemente obiective (a se vedea în acest sens Hotărârea Chronopost/UFEX și alții, punctul 90 de mai sus, punctul 141), aceasta nu poate depinde de o apreciere subiectivă a Comisiei și trebuie să fie stabilită independent de orice practică anterioară a acestei instituții.

110 În ceea ce privește, în al doilea rând, exemplele concrete furnizate de reclamante, precum exploatarea unei cafenele într-un muzeu sau a unui restaurant situat pe o autostradă, acestea nu permit să se considere că activitățile de exploatare, pe de o parte, și de construcție, pe de altă parte, trebuie analizate separat. În aceste exemple, nu se distinge activitatea principală de activitățile anexe care îi sunt subordonate. Astfel, activitatea principală a unui muzeu nu este exploatarea unei cafenele și cea a unui administrator de autostradă nu este exploatarea unui restaurant rutier. În schimb, obiectivul construirii unei piste de aterizare este legat de activitatea economică principală a unui aeroport, și anume furnizarea de servicii aeroportuare.

111 În ceea ce privește, în al treilea rând, argumentul întemeiat pe faptul că activitățile de construcție și de exploatare privesc actori și sectoare diferite, acesta este lipsit de influență asupra necesității de a examina natura activității pregătitoare desfășurării unei activități economice în mod asociat cu natura acesteia din urmă, datorită legăturii existente între cele două, construirea și extinderea pistei fiind condiții prealabile exploatării acesteia. În orice caz, în contextul specific al aportului de capital, entitățile în cauză sunt aceleași, dat fiind că MF și FLH (aceasta din urmă fiind deținută de prima) sunt cele care au beneficiat de aportul respectiv prin care se urmărea construirea pistei de sud și care, pe de altă parte, o vor exploata.

112 În ceea ce privește, în al patrulea rând, argumentul potrivit căruia Comisia nu ar fi prezentat nicio probă a caracterului indisociabil al activităților de construcție și de exploatare a infrastructurilor aeroportuare, trebuie să se arate că, atunci când nu prezintă caracterul de prerogative de autoritate publică, Comisia nu poate fi obligată să aducă proba caracterului economic al tuturor segmentelor de activitate ale unei întreprinderi, atunci când acestea participă la activitatea economică generală a întreprinderii și sunt legate între ele. Într-o astfel de ipoteză, Comisia poate să se limiteze, astfel, să expună motivele pentru care consideră că întreprinderea desfășoară o activitate economică și să indice motivele pentru care consideră că segmentele de activitate în cauză fac parte din activitatea respectivă.

113 În orice caz, trebuie să se arate că, având în vedere evoluțiile menționate în considerentele (169)-(171) ale deciziei, Comisia indică, în considerentul (172), că nu mai este posibil ca exploatarea și construirea aeroporturilor să fie considerate o sarcină administrativă, care, în principiu, nu intră în domeniul de aplicare al controlului ajutorului de stat. În continuare, trebuie să se constate că din considerentul (177) al deciziei reiese că Comisia a calificat FLH drept întreprindere în sensul articolului 87 alineatul (1) CE întemeindu-se pe faptul că infrastructura în cauză este exploatată de FLH din punct de vedere comercial și, prin urmare, reprezintă o infrastructură comercial exploatabilă. În aceste condiții, este necesar să se considere că, în speță, Comisia a adus

suficiente elemente care să permită fundamentarea legăturii dintre extinderea și exploatarea pistei de sud în contextul calificării aportului de capital drept ajutor de stat.

114 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentele potrivit cărora construirea aeroporturilor nu este asigurată de operatori privați și construirea pistei de sud nu poate constitui o activitate economică, deoarece un investitor privat nu ar desfășura această activitate din cauza lipsei sale de rentabilitate, este necesar să se amintească faptul că, astfel cum rezultă din cele prezentate mai sus, extinderea pistei de sud este o activitate direct legată de administrarea infrastructurilor aeroportuare, care constituie o activitate economică.

115 În plus, faptul că o activitate nu este asigurată de operatori privați sau că nu este rentabilă nu sunt criterii relevante în cadrul calificării acesteia drept activitate economică. Astfel, în vederea acestei calificări, nu se cere în mod explicit în jurisprudență (a se vedea punctul 89 de mai sus) ca activitatea în cauză să fie desfășurată de operatori privați și nici ca aceasta să fie rentabilă. De altfel, aceeași este situația în ceea ce privește calificarea ca întreprindere (a se vedea punctul 88 de mai sus).

116 În consecință, aceste argumente trebuie respinse ca inoperante.

117 În al patrulea rând, în ceea ce privește argumentele prin care se urmărește repunerea în discuție a relevanței jurisprudenței ADP, trebuie să se arate, înainte de toate, că noțiunile de întreprindere și de activitate economică sunt identice în toate domeniile dreptului concurenței, că este vorba despre dispoziții care se adresează întreprinderilor sau care se adresează statelor membre, dat fiind că toate aceste dispoziții concură la realizarea unui singur obiectiv, și anume cel prevăzut la articolul 3 litera (g) CE, care constă în realizarea unui sistem care împiedică denaturarea concurenței pe piața internă. Astfel, jurisprudența prevăzută la punctul 88 de mai sus se referă la noțiunea de întreprindere în contextul dreptului concurenței, fără a face distincția între dispoziții adresate întreprinderilor și dispoziții adresate statelor membre. De altfel, astfel cum a subliniat Comisia, Curtea s-a referit ea însăși, în contextul ajutoarelor de stat, la

noțiunea de întreprindere aplicată în contextul înțelegerilor (a se vedea în această privință Hotărârea Cassa di Risparmio di Firenze și alții, punctul 88 de mai sus, punctul 107). Prin urmare, faptul că jurisprudența ADP privește aplicarea articolului 82 CE, iar nu aplicarea articolului 87 CE, este lipsit de importanță. Pentru același motiv, trebuie să se respingă argumentele reclamantelor prin care se urmărește să se conteste relevanța Hotărârii FENIN/Comisia, punctul 88 de mai sus.

118 În continuare, chiar dacă jurisprudența ADP privea un mare aeroport internațional, aceasta a fost totuși confirmată prin Hotărârea Ryanair/Comisia, punctul 77 de mai sus, care privea un aeroport regional.

119 În sfârșit, deși trebuie să se arate că jurisprudența în cauză nu se referă la activități de construcție a infrastructurilor, nu este mai puțin adevărat că această împrejurare nu repune în discuție concluziile precedente, care sunt întemeiate pe caracterul indisociabil al activităților de administrare și de exploatare a unui aeroport de construirea sau extinderea infrastructurilor acestuia.

120 Din ansamblul considerațiilor anterioare rezultă că în mod legal Comisia a apreciat că aportul de capital constituia un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE.

121 În consecință, primul motiv trebuie respins în întregime.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe faptul că FLH nu ar putea fi beneficiară a ajutoarelor de stat

Argumentele părților

122 Reclamantele susțin că FLH nu poate fi beneficiară a ajutoarelor de stat întrucât este o companie publică de investiții („single purpose vehicle", denumită în continuare „SPV"). Astfel, acestea arată că, chiar dacă FLH este o persoană juridică de drept privat distinctă de autoritățile publice care o dețin, unicul obiectiv urmărit prin crearea sa și singurul său obiect sunt administrarea și exploatarea infrastructurilor publice ale aeroportului Leipzig-Halle. În consecință, FLH nu ar fi fost creată decât în vederea administrării acestui aeroport și a realizării operațiunilor necesare în acest scop. Aceasta trebuia să fie considerată, așadar, un SPV. În ceea ce privește argumentul Comisiei potrivit căruia FLH ar asigura o multitudine de sarcini, potrivit reclamantelor, Comisia ignoră faptul că trebuie să se facă distincția între construirea infrastructurii unui aeroport și exploatarea acestuia.

123 Reclamantele subliniază că, în domeniul ajutoarelor de stat, Comisia a recunoscut principiul creării unui SPV având numai asociați de stat, precum societăți de administrare de fonduri. Potrivit reclamantelor, aceste SPV ar fi create de autoritățile publice pentru a urmări un obiectiv unic și ar fi dotate cu mijloacele necesare sub formă de capital pentru a fi administrate în interes public. Astfel, acestea ar interveni în mod autonom față de terți, însă nu și față de autoritățile publice care le pun la dispoziție fonduri. De asemenea, în pofida faptului că le sunt puse la dispoziție capitaluri publice pe care trebuie să le administreze, aceste societăți nu ar fi calificate de Comisie ca beneficiare ale ajutoarelor de stat. Potrivit reclamantelor, situația FLH și situația acestor societăți sunt similare, deoarece FLH este obligată să pună infrastructura aeroportuară la dispoziția potențialilor utilizatori în mod deschis și nediscriminatoriu.

FLH nu ar avea funcția de antreprenor în ceea ce privește aceste infrastructuri, acestea nefiindu-i încredințate pentru utilizare liberă, ci în vederea exploatării lor în numele și potrivit instrucțiunilor acționarilor.

124 Astfel, potrivit reclamantelor, de vreme ce landul Saxonia și asociații săi au ales să mandateze FLH pentru realizarea extinderii pistei de sud, aceștia trebuiau să îi furnizeze mijloacele financiare necesare pentru a efectua acest lucru. În calitate de asociat, conform dreptului german, statul era obligat în egală măsură. Prin urmare, finanțările furnizate de stat în calitate de proprietar al SPV și consacrate realizării infrastructurilor nu ar constitui un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE. Această apreciere ar fi conformă jurisprudenței ADP, care nu ar privi furnizarea de infrastructuri societăților aeroportuare, ci acțiunile societăților aeroportuare față de terți. În orice caz, chiar dacă s-ar considera că un aeroport este un operator pe piață în raport cu terții, aceasta nu ar însemna că societatea însărcinată cu realizarea infrastructurii trebuie de asemenea considerată o întreprindere în relațiile cu proprietarii săi, în speță autoritățile publice.

125 Reclamantele adaugă că considerațiile privind controlul FLH sunt expresia caracterului inexact al abordării Comisiei. Astfel, FLH este controlată în proporție de 100 % de autoritățile publice. Or, întrucât acestea ar fi construit și administrat ele însele aeroportul, finanțarea infrastructurilor nu ar fi fost considerată un ajutor de stat, ci o simplă finanțare, internă administrației, a unei misiuni de serviciu public. Potrivit reclamantelor, aceeași este situația atunci când autoritățile publice încredințează această misiune unei entități juridice autonome create numai în acest scop, în speță FLH. În această privință, reclamantele se întemeiază pe Decizia C(2001) 2967 a Comisiei din 5 octombrie 2001 privind ajutorul de stat NN 86/2001 (Irlanda – Aer Rianta).

126 În sfârșit, reclamantele apreciază că, întrucât consideră că este competentă să exercite un control asupra măsurilor adoptate de administrația publică, Comisia depășește competențele care îi sunt conferite. Astfel, atât timp cât nu se atribuie competență

Uniunii, organizarea administrativă ar continua, conform articolului 5 alineatele (1) și (2) CE, să intre sub incidența competenței statelor membre, inclusiv în ceea ce privește aplicarea dreptului Uniunii. Prin urmare, statele membre ar fi libere să decidă dacă infrastructurile lor trebuie să fie administrate direct de o autoritate publică sau de o întreprindere creată în acest scop. Or, potrivit reclamantelor, dacă o astfel de întreprindere ar fi considerată beneficiară a ajutoarelor de stat, acest lucru ar conduce la privarea statelor de posibilitatea de a crea societăți de exploatare. În consecință, ar avea o influență asupra structurilor administrative ale statelor membre, ceea ce nu ar intra în competențele conferite Comisiei.

127 Comisia respinge argumentarea reclamantelor.

Aprecierea Tribunalului

128 Trebuie să se amintească din nou că, în contextul dreptului concurenței, noțiunea de întreprindere cuprinde orice entitate care exercită o activitate economică, indiferent de statutul juridic al acestei entități și de modul său de finanțare (a se vedea Hotărârea Cassa di Risparmio di Firenze și alții, punctul 88 de mai sus, punctul 107 și jurisprudența citată). În această privință, trebuie să se precizeze că articolul 87 CE cuprinde toate întreprinderile, private sau publice, și toate producțiile întreprinderilor menționate, sub rezerva articolului 86 alineatul (2) CE (Hotărârea Curții din 15 martie 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, Rec., p. I-877, punctul 11).

129 În plus, trebuie să se arate că existența sau inexistența unei personalități juridice distincte de cea a statului, pe care dreptul național o atribuie unui organ care desfășoară activități economice, nu are efect asupra existenței relațiilor financiare dintre stat și acest organ (a se vedea în acest sens Hotărârea Curții din 16 iunie 1987, Comisia/Italia, 118/85, Rec., p. 2599, punctele 10 și 13) și, prin urmare, asupra posibilității

organului respectiv de a beneficia de un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE.

130 De asemenea, astfel cum nu se poate admite că simplul fapt de a crea instituții autonome însărcinate cu distribuirea ajutoarelor permite să se eludeze normele referitoare la ajutoarele de stat (Hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, Rec., p. I-4397, punctul 23), nu se poate tolera nici că simplul fapt de a crea un SPV poate determina ca acestuia să nu i se aplice normele respective. Astfel, trebuie să se examineze dacă această entitate desfășoară o activitate economică și poate fi calificată, așadar, drept întreprindere și dacă a beneficiat de un transfer de resurse publice (a se vedea în acest sens Hotărârea Franța/Comisia, citată anterior, punctul 24).

131 Această interpretare este confirmată de aprecierile Comisiei în domeniul instrumentelor și al fondurilor de investiții, la care reclamantele se referă, de altfel, ele însele. Astfel, așa cum reiese din Orientările privind ajutorul de stat pentru promovarea investițiilor cu capital de risc în întreprinderile mici și mijlocii (JO 2006, C 194, p. 2), Comisia nu exclude ca un fond sau un instrument de investiție să poată fi considerat o întreprindere care beneficiază de un ajutor de stat. Dimpotrivă, la punctul 3.2 primul paragraf din orientările menționate, Comisia apreciază că trebuie să se stabilească dacă acesta poate fi cazul. La al cincilea paragraf al acestui punct, Comisia indică faptul că, în mod general, tinde să considere un fond sau un instrument de investiție ca o structură intermediară care permite transferarea ajutorului la investitori și/sau la întreprinderile în care este realizată investiția, iar nu ca beneficiar al acestui ajutor. Nu exclude însă că acesta poate fi cazul în anumite ipoteze, astfel cum reiese de la punctul 3.2 al cincilea paragraf din orientările respective, în special, în anumite condiții, în prezența unor măsuri care implică transferuri directe în favoarea instrumentului sau a fondului existent care regrupează un mare număr de investitori diferiți și care se prezintă ca o întreprindere independentă.

132 În speță, astfel cum reiese din examinarea primului motiv, FLH desfășoară o activitate economică și, pe cale de consecință, trebuie să fie considerată o întreprindere în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, activă pe piața aeroportuară. În plus, este cert că aceasta este destinatara finanțării publice constituite de aportul de capital, care a fost acordată în mod direct FLH de anumite entități publice. În aceste condiții, fără a fi necesar să se pronunțe asupra problemei dacă FLH este un SPV, este necesar, având în vedere principiul prevăzut la punctul 130 de mai sus, să se înlăture argumentarea întemeiată pe faptul că FLH nu poate fi considerată beneficiară a aportului de capital din cauza faptului că este vorba despre un SPV. Aceeași este situația în ceea ce privește argumentul întemeiat pe faptul că, dacă autoritățile germane ar fi construit și ar fi administrat ele însele aeroportul, finanțarea infrastructurilor nu ar fi fost considerată un ajutor de stat.

133 În ceea ce privește Decizia C(2001) 2967 la care se referă reclamantele (a se vedea punctul 125 de mai sus), aceasta nu permite fundamentarea argumentării lor. Astfel, această decizie privea în special schimbarea proprietarului aeroportului, proprietatea fiind transferată de la stat la un gestionar, ceea ce nu constituia, în acest caz, un ajutor de stat, întrucât Comisia considerase că articolul 87 CE nu împiedica statele membre să utilizeze resurse de stat pentru a crea și a poseda o întreprindere. În schimb, această decizie nu permite să se considere că un transfer de resurse de stat către o întreprindere, constituită de autoritățile publice pentru a administra un aeroport, nu poate fi calificat, datorită acestui simplu fapt, ca ajutor de stat.

134 Din considerațiile anterioare rezultă că în mod greșit reclamantele arată că FLH nu ar putea fi beneficiară a ajutoarelor de stat. În ceea ce privește critica întemeiată pe aceea că, întrucât consideră că este competentă pentru a exercita un control asupra măsurilor adoptate de administrația publică, Comisia ar fi depășit competențele care îi sunt conferite, aceasta ține de examinarea primei obiecții din cadrul celui de al șaptelea motiv (a se vedea punctele 203-206 de mai jos), la care se face, așadar, trimitere.

135 Sub această rezervă, al doilea motiv trebuie respins.

Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe imposibilitatea de a califica FLH în același timp ca donator și ca beneficiar al ajutoarelor de stat

Argumentele părților

136 Reclamantele susțin că decizia este contradictorie, dat fiind că FLH este considerată în același timp beneficiar și donator al ajutorului de stat. Astfel, Comisia ar fi considerat că FLH, pe de o parte, era beneficiar al aportului de capital și, pe de altă parte, era, în contextul acordului-cadru, donator de ajutoare către DHL. Or, aceste două funcții ar fi ireconciliabile. Astfel, practica decizională a Comisiei în domeniul capitalului de risc ar demonstra că acestea se exclud reciproc, dat fiind că donatorul unui ajutor nu poate decât să acorde sau să transfere ajutorul unei alte întreprinderi.

137 Reclamantele subliniază că, deși teza Comisiei potrivit căreia un investitor privat nu ar fi acordat garanția nelimitată în favoarea DHL este fondată, aceasta demonstrează că FLH nu acționează ca o antreprenoare pe piață. FLH ar putea așadar, eventual să acorde un ajutor, dar nu ar putea să fie în mod simultan beneficiarul unui ajutor. În plus, teza potrivit căreia FLH a acordat un ajutor ar demonstra că aceasta nu este o întreprindere în sensul articolului 87 alineatul (1) CE. Astfel, o întreprindere nu acordă ajutoare, dat fiind că, prin natura sa, este vorba despre o subvenție nerambursabilă și că nicio întreprindere nu ar furniza o prestație fără contraprestație.

138 În ceea ce privește argumentul Comisiei potrivit căruia aceasta ar fi examinat în mod separat diferitele măsuri în cauză, reclamantele răspund că faptul că, în realitate, Comisia nu a efectuat diferențierile cerute rezultă din faptul că aceasta a concluzionat în mod greșit, pe baza caracterului economic al activității de exploatare a aeroportului, că activitatea de construcție a infrastructurilor avea caracter economic. Punând în

legătură cele două activități, aceasta ar plasa FLH într-un dublu rol de donatoare și de beneficiară a ajutorului, în condițiile în care această dublă funcție ar fi în mod logic exclusă.

139 Comisia contestă argumentele reclamantelor.

Aprecierea Tribunalului

140 Trebuie să se amintească înainte de toate că FLH a fost beneficiară a aportului de capital, acesta din urmă fiind considerat un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, astfel cum rezultă din considerentele (165)-(224) ale deciziei.

141 În continuare, trebuie să se arate că, potrivit considerentelor (225)-(252) ale deciziei, DHL a fost beneficiarul unor garanții nelimitate, acordate în conformitate cu secțiunile 8 și 9 din acordul-cadru, și al scrisorii de garanție, care constituie ajutoare în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, acordate de landul Saxonia, MF și FLH. În special, trebuie să se arate că acordul-cadru a fost încheiat între FLH și MF, pe de o parte, și DHL, pe de altă parte.

142 În consecință, trebuie să se constate că Comisia a considerat că FLH era beneficiara unui ajutor de stat, în speță aportul de capital, precum și, pe de altă parte, una dintre entitățile care au acordat alte ajutoare de stat, și anume garanțiile rezultate din acordul-cadru și din scrisoarea de garanție.

143 Cu toate acestea, întrucât ajutoarele de stat în cauză sunt distincte și au făcut, de altfel, obiectul unei examinări separate în decizie, nu se poate considera, astfel cum susțin reclamantele, că, în speță, calificările ca beneficiar și ca donator de ajutor sunt incompatibile. Astfel, o întreprindere publică poate fi, astfel cum reiese din jurisprudența prevăzută la punctul 128 de mai sus, beneficiarul unui ajutor de stat, de vreme ce este vorba despre o întreprindere activă pe piață. Totuși, nimic nu exclude ca întreprinderea respectivă să poată de asemenea, în contextul unei măsuri distincte, să acorde un ajutor. Astfel, un ajutor de stat poate fi acordat nu numai direct de către stat, ci și de către organisme publice sau private pe care statul le instituie sau le desemnează în vederea administrării ajutorului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, punctul 130 de mai sus, punctul 23 și jurisprudența citată). Astfel, statul este perfect în măsură, prin exercitarea influenței sale dominante asupra întreprinderilor publice, să orienteze utilizarea resurselor lor pentru a finanța, dacă este cazul, avantaje specifice în favoarea altor întreprinderi (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, punctul 130 de mai sus, punctul 38). În consecință, este greșită susținerea reclamantelor potrivit căreia întreprinderile, în sensul articolului 87 CE, nu pot acorda ajutoare, iar FLH ar trebui fie subordonată statului, fie considerată o întreprindere.

144 Trebuie să se adauge că, contrar celor susține de reclamante, practica decizională a Comisiei în materie de capital de risc nu permite să se demonstreze incompatibilitatea funcțiilor de beneficiar și de donator de ajutor. Astfel, niciun element al practicii respective nu permite să se considere că Comisia ar fi exclus în mod necondiționat ca un beneficiar al unei măsuri care constituie un ajutor de stat să poată, în același timp, să adopte o măsură care să constituie de asemenea un ajutor de stat. Astfel, din deciziile evocate de reclamante, precum și din Orientările privind ajutorul de stat pentru promovarea investițiilor cu capital de risc în întreprinderile mici și mijlocii reiese în esență că, în fiecare caz și cu privire la caracteristicile proprii fiecărei măsuri avute în vedere, Comisia examinează dacă poate exista un ajutor de stat la nivelul investitorilor, la nivelul fondurilor de investiție și la nivelul întreprinderilor în care este realizată investiția. În fond, în Decizia C(2007) 2329 din 29 mai 2007 privind ajutorul de stat N 732/2006 (Țările de Jos – Regimul capitalului de risc „BioGeneration Venture

Fund”), Comisia a apreciat că nu poate fi exclus faptul că există un ajutor la nivelul fondurilor și la nivelul întreprinderilor în care este realizată investiția.

145 Având în vedere considerațiile precedente, precum și faptul că măsurile de ajutor în cauză sunt distincte unele de celelalte, este necesar să se considere că nimic nu se opune ca FLH, pe de o parte, să poată, în calitate de întreprindere activă pe piața aeroportuară, să fie beneficiara unui ajutor de stat, în speță aportul de capital. Or, din examinarea primului și a celui de al doilea motiv reiese că în mod corect a apreciat Comisia, pe de o parte, că FLH desfășoară o activitate economică și constituie o întreprindere în sensul articolului 87 alineatul (1) CE și, pe de altă parte, că este beneficiara ajutorului de stat constituit de aportul de capital. În plus, niciun element nu permite să se repună în discuție faptul că, în calitate de semnatară a acordului-cadru, FLH trebuie considerată donatoare a ajutorului aferent acestuia și nici aprecierea Comisiei, care figurează în considerentul (227) al deciziei, potrivit căreia acordul-cadru și scrisoarea de garanție sunt finanțate din resurse de stat, iar deciziile de acordare a acestora provin de la autoritățile publice. De altfel, reclamantele nu contestă acest aspect în speță.

146 Rezultă că, contrar celor susținute de reclamante, decizia nu este contradictorie în măsura în care califică FLH în același timp ca beneficiar și ca donator al ajutorului de stat. De aici rezultă de asemenea că trebuie înlăturat argumentul potrivit căruia, din moment ce Comisia a apreciat că un investitor privat nu ar fi acordat garanții DHL, FLH nu poate fi considerată antreprenor pe piață, astfel încât aceasta nu ar putea fi beneficiară a unui ajutor.

147 Având în vedere considerațiile precedente, al treilea motiv trebuie respins.

Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea principiilor neretroactivității, securității juridice, protecției încrederii legitime și egalității

Argumentele părților

148 Reclamantele susțin că aplicarea în speță a Orientărilor din 2005 încalcă principiile neretroactivității, securității juridice, protecției încrederii legitime și egalității.

149 În ceea ce privește, în primul rând, încălcarea principiului neretroactivității, reclamantele susțin mai întâi că, contrar a ceea ce a susținut, Comisia a aplicat în speță Orientările din 2005. Acest lucru ar rezulta din considerentul (30) al deciziei, precum și din caracterul contradictoriu, în mai multe privințe, al acesteia în ceea ce privește referirile la Orientările din 2005 [considerentele (30), (174), (176) și (195)].

150 În continuare, reclamantele arată că Orientările din 2005 nu puteau fi aplicate dat fiind că data relevantă pentru aprecierea acordării aportului de capital se situează înainte de intrarea lor în vigoare. Într-adevăr, acestea ar prevedea că se aplică ajutoarelor acordate după publicarea lor, la 9 decembrie 2005, excluzând astfel în mod expres posibilitatea unei aplicări retroactive. În speță, în urma unei decizii a consiliului de administrație al MF din 4 noiembrie 2004, acționarii acesteia din urmă au decis să pună la dispoziția FLH aportul de capital. Acesta din urmă a fost acordat, așadar, FLH înainte de intrarea în vigoare a Orientărilor din 2005, la o dată la care numai Comunicarea din 1994 era în vigoare. În consecință, prin supunerea aportului de capital Orientărilor din 2005, Comisia ar fi încălcat principiul neretroactivității.

151 Reclamantele adaugă că, potrivit jurisprudenței, o nouă reglementare de care statul membru avea cunoștință în stadiul de proiect nu are vocație să se aplice în mod retroactiv. Prin urmare, Orientările din 2005, care modifică după mai mult de un an de la acordarea sa criteriile care permit să se stabilească dacă aportul de capital constituie un ajutor de stat și al căror proiect nu a fost comunicat statelor membre decât la mai multe luni după aportul respectiv, pot avea cu atât mai puțin un efect retroactiv.

152 În ceea ce privește, în al doilea rând, încălcarea principiilor încrederii legitime și securității juridice, reclamantele arată că, la adoptarea deciziei privind pista de sud, la 4 noiembrie 2004, nu era previzibil că Comisia și-ar schimba aprecierea, în raport cu dispozițiile din domeniul ajutoarelor de stat, privind finanțarea infrastructurilor aeroporturilor regionale. Teza potrivit căreia această finanțare ar putea constitui un ajutor de stat nu ar fi apărut decât în 2005, și anume după acordarea aportului de capital. De fapt, până la adoptarea Orientărilor din 2005, nu exista nicio practică constantă a Comisiei în această privință și exista o mare insecuritate juridică. Chiar dacă s-ar presupune că a existat o practică, autoritățile germane nu ar fi putut să ia cunoștință de aceasta, dat fiind că deciziile în cauză, pe de o parte, ar fi fost publicate numai pe site-ul internet al Comisiei, iar nu în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, și, pe de altă parte, nu ar fi fost publicate în limba germană, neputând fi înțelese, așadar, de către reclamante. În aceste condiții, reclamantele apreciază că schimbarea intervenită în interpretarea articolului 87 alineatul (1) CE nu era previzibilă.

153 Reclamantele subliniază, pe de altă parte, că această evoluție nu ar fi putut fi dedusă din practica decizională a Comisiei, din jurisprudență sau din studiul din 2001. În această privință, reclamantele subliniază în special că, dacă jurisprudența ADP urmărea să extindă domeniul de aplicare al normelor în materie de ajutoare de stat la toate măsurile adoptate în sectorul aeroportuar, Comisia ar fi trebuit, de la acest moment, să abroge Comunicarea din 1994 sau să o modifice, pentru a garanta securitatea juridică. Or, nu aceasta a fost situația, astfel încât, înainte de decizie, jurisprudența nu putea fi interpretată în sensul că construirea infrastructurilor regionale intra în domeniul de aplicare al dispozițiilor care reglementează ajutoarele, ci în sensul că principiile Comunicării din 1994 continuau să se aplice. În ceea ce privește împrejurarea, amintită de Comisie, că, înainte de adoptarea Orientărilor din 2005, autoritățile

germane au notificat măsuri privind construirea sau dezvoltarea unor aeroporturi regionale (ajutorul de stat N 644i/2002), reclamantele replică faptul că statele membre notifică cu regularitate anumite măsuri pentru motive de securitate juridică, chiar și atunci când consideră că nu este vorba despre un ajutor de stat. În consecință, nu se poate deduce din această notificare că, înaintea angajamentului referitor la finanțarea pistei de sud, autoritățile germane porneau de la principiul că ar putea să fie vorba despre un ajutor de stat.

154 În sfârșit, reclamantele susțin că, dat fiind că Orientările din 2005 reglementează în mod detaliat aplicarea lor în timp, Comisia, aplicându-le la o dată anterioară intrării lor în vigoare, a încălcat propriile criterii de examinare, pe care s-a angajat să le respecte și pe respectarea cărora operatorii economici și statele membre ar trebui să poată conta. În această privință, reclamantele precizează în cadrul replicii că, supunând aportul de capital dispozițiilor în materie de ajutor de stat, deși nu putea aplica Orientările din 2005, Comisia a încălcat Comunicarea din 1994 și, așadar, principiul potrivit căruia actele emise de administrație sunt obligatorii pentru aceasta. Astfel, Comisia ar fi ținută de orientările pe care le adoptă atât timp cât acestea nu se opun dreptului primar. Or, la data deciziei referitoare la aportul de capital, Comunicarea din 1994 nu încălca dreptul primar, jurisprudența neimpunând aplicarea dispozițiilor în materie de ajutor de stat măsurilor referitoare la infrastructurile aeroportuare, ceea ce Comisia ar fi confirmat.

155 În ceea ce privește, în al treilea rând, încălcarea principiului egalității, reclamantele arată că un mare număr de aeroporturi europene au beneficiat de ajutoare publice pentru construirea și amenajarea de infrastructuri. Având în vedere principiul egalității, FLH nu poate fi, așadar, singura vizată de schimbarea de politică a Comisiei,

care constă în aplicarea dispozițiilor în materie de ajutoare de stat aeroporturilor regionale.

156 Comisia contestă argumentele reclamantelor.

Aprecierea Tribunalului

157 În ceea ce privește, în primul rând, critica privind o încălcare a principiului neretroactivității, trebuie să se constate că, referitor la calificarea aportului de capital ca ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, niciun element al deciziei nu permite să se considere că Comisia a aplicat dispozițiile Orientărilor din 2005.

158 Astfel, în ceea ce privește, mai întâi, criteriul întreprinderii și al activității economice, Comisia a arătat în considerentul (173) al deciziei că reiese din jurisprudența ADP că administratorul aeroportului, în principiu, este angajat într-o activitate economică în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, la care se aplică normele privind ajutorul de stat. Având în vedere recentele evoluții în acest sector, Comisia a apreciat, astfel cum se precizează în considerentul (174) al deciziei, că, începând cu anul 2000, anul adoptării Hotărârii Tribunalului Aéroports de Paris/Comisia, punctul 84 de mai sus, nu mai era posibil să se excludă *a priori* aplicarea normelor privind ajutorul de stat aeroporturilor. În consecință, în considerentul (176) al deciziei, Comisia a concluzionat că, de la data acestei hotărâri, în acest sector se aplică normele privind ajutorul de stat, subliniind că acest lucru nu constituia o aplicare retroactivă a Orientărilor din 2005, deoarece era vorba numai despre o clarificare a Curții cu privire la noțiunea de ajutor de stat.

159 Această abordare trebuie aprobată, dat fiind că interpretarea dată de Curte unei dispoziții de drept al Uniunii se limitează la lămurirea și la precizarea semnificației și a sferei acesteia, astfel cum ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată de la momentul intrării sale în vigoare (a se vedea Hotărârea Tribunalului din 12 februarie 2008, BUPA și alții/Comisia, T-289/03, Rep., p. II-81, punctul 159 și jurisprudența citată).

160 Rezultă că, în ceea ce privește aprecierea criteriului activității economice, Comisia a putut să pună în aplicare în mod valabil principiile care decurg din jurisprudența ADP, aplicându-le împrejurărilor speței, în special în măsura în care acesta are legătură cu finanțarea infrastructurilor aeroportuare, ceea ce nu constituie o aplicare retroactivă a Orientărilor din 2005.

161 În plus, niciun considerent al deciziei referitor la criteriile întreprinderii și activității economice nu indică în mod explicit că Comisia a aplicat în mod retroactiv Orientările din 2005, considerentul (176) indicând, de altfel, în mod expres contrariul. În această privință, trebuie să se arate că referirea la orientările menționate, care figurează în considerentul (30) al deciziei, privește evaluarea, cu ocazia examinării preliminare, a compatibilității aportului de capital cu piața comună, iar nu calificarea acestuia ca ajutor de stat. La fel, afirmația care figurează în considerentul (174) al deciziei, potrivit căreia, având în vedere evoluțiile din sectorul aeroportuar, aceasta a „extins", în Orientările din 2005, abordarea urmată în jurisprudența ADP la aeroporturile de toate tipurile, nu permite să se considere că, în speță, Comisia a aplicat orientările respective, această mențiune urmărind în fapt să arate că acestea codifică situația juridică existentă începând cu această jurisprudență, explicând anumite dintre implicațiile sale, în special pentru aeroporturile regionale.

162 În ceea ce privește, în continuare, criteriul avantajului economic, decizia nu indică faptul că Orientările din 2005 ar fi fost aplicate. Dimpotrivă, aceasta indică în considerentul (195) că aplicabilitatea testului investitorului privat nu rezultă din Orientările

din 2005, ci din evoluția jurisprudenței și din deciziile Comisiei, reclamantele necontestând, de altfel, acest aspect al deciziei.

163 În sfârșit, în ceea ce privește criteriul de imputabilitate în sarcina statului, al specificității, al denaturării concurenței și al afectării schimburilor comerciale, decizia nu conține niciun element care să indice că Comisia a aplicat elemente referitoare la criteriile respective care figurează în Orientările din 2005, reclamantele nesusținând, de altfel, acest aspect.

164 Din cele prezentate mai sus rezultă că, în ceea ce privește calificarea aportului de capital ca ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, Comisia nu a aplicat Orientările din 2005. Trebuie să se adauge că, întrucât reclamantele nu au contestat decizia în ceea ce privește aprecierea compatibilității aportului de capital cu piața comună, nu este necesar să se examineze în cadrul prezentei acțiuni dacă, efectuând această apreciere, Comisia a aplicat în mod retroactiv Orientările din 2005.

165 Având în vedere ansamblul considerațiilor anterioare, trebuie să se respingă critica privind aplicarea retroactivă a Orientărilor din 2005 cu privire la construirea și finanțarea pistei de sud.

166 În ceea ce privește, în al doilea rând, criticile referitoare la încălcarea principiului protecției încrederii legitime și al securității juridice, este suficient să se arate că, din moment ce Comisia nu a aplicat, în ceea ce privește calificarea ca ajutor de stat, Orientările din 2005, criticile respective trebuie înlăturate. Astfel, acestea se întemeiază pe premisa eronată a unei aplicări retroactive a respectivelor orientări.

167 În orice caz, aceste critici nu sunt întemeiate. Astfel, jurisprudența ADP, din care reiese că exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică, datează din anul 2000. În plus, Hotărârea Ryanair/Comisia, punctul 77 de mai sus, care privea situația anterioară adoptării Orientărilor din 2005, a confirmat jurisprudența ADP în contextul exploatării unui aeroport regional. Pe de altă parte, din decizia Comisiei SG (2001) D/286839 din 13 martie 2001 privind ajutorul de stat N 58/2000 (Italia – Promovarea sistemului aeroportuar piemontez) reiese că, la această dată, Comisia nu excludea ca o măsură în favoarea dezvoltării infrastructurilor aeroportuare regionale să poată constitui eventual un ajutor de stat. Astfel, în această decizie care, contrar celor susținute de reclamante, privea de asemenea finanțarea infrastructurilor aeroportuare, Comisia a precizat în esență, astfel cum reiese în special din considerentul (17), că, dacă măsura în cauză ar fi considerată un ajutor de stat, aceasta ar fi compatibilă cu piața comună în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) CE. În sfârșit, trebuie să se arate că, dacă autoritățile germane au notificat în anul 2000 ajutorul de stat N 644i/2002, pentru motive de securitate juridică, astfel cum arată reclamantele (a se vedea punctul 153 de mai sus), este pentru că aveau în vedere posibilitatea ca măsurile în cauză, care aveau ca obiect ameliorarea infrastructurii aeroportuare regionale, să fi putut constitui ajutoare de stat. De altfel, în cadrul procedurii referitoare la ajutorul respectiv, Comisia a indicat, în esență, autorităților germane, la 30 iunie 2003, referindu-se la jurisprudența ADP, că nu era cert că „ajutorul la construcția și la dezvoltarea de aeroporturi regionale poate fi […] considerat o măsură generală privind infrastructurile fără relevanță în vederea ajutoarelor de stat”.

168 În aceste condiții, reclamantele arată în mod greșit că la data deciziei privind construirea pistei de sud, în decembrie 2004, nu era previzibil că aprecierea, în raport cu dispozițiile în materie de ajutoare de stat, a măsurilor de finanțare a infrastructurilor aeroporturilor regionale se va schimba. Aceeași este situația și în ceea ce privește susținerea că teza potrivit căreia finanțarea construirii de aeroporturi regionale ar putea constitui un ajutor de stat nu a apărut decât în 2005, după acordarea aportului de capital.

169 De aici rezultă că criticile întemeiate pe o încălcare a principiului încrederii legitime și securității juridice trebuie respinse.

170 În ceea ce privește, în al treilea și ultimul rând, critica privind încălcarea principiului egalității, trebuie să se arate că faptul că finanțarea infrastructurilor aeroporturilor regionale poate eventual să constituie un ajutor de stat privește toate aeroporturile, începând din anul 2000, astfel încât FLH nu poate fi considerată ca fiind singurul exploatator de aeroport vizat de această schimbare, precum susțin reclamantele. Împrejurarea că anumite aeroporturi au beneficiat înainte de această dată de măsuri de finanțare nu repune în discuție faptul că toate aeroporturile regionale pot fi supuse unei examinări a finanțării infrastructurilor lor în raport cu dispozițiile în domeniul ajutoarelor de stat.

171 În consecință, critica întemeiată pe încălcarea principiului egalității trebuie să fie respinsă.

172 Având în vedere toate considerațiile de mai sus, este necesar să se respingă al patrulea motiv.

Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea dreptului primar de Orientările din 2005

Argumentele părților

173 Reclamantele apreciază că Orientările din 2005 încalcă dreptul primar pentru două motive.

174 În primul rând, Orientările din 2005 ar fi inexacte, dat fiind că amenajarea și construirea infrastructurilor aeroportuare nu ar constitui o activitate economică. În consecință, acestea ar fi contrare dreptului primar și nu pot constitui o bază juridică adecvată pentru decizie.

175 În al doilea rând, Orientările din 2005 ar fi contradictorii și, în consecință, ar încălca principiile clarității și securității juridice. Astfel, punctul 12 din Comunicarea din 1994, prin care se enunță că realizarea proiectelor de infrastructură constituie o măsură de politică economică generală pe care Comisia nu o poate controla în temeiul normelor din tratat privind ajutoarele de stat, nu ar fi fost abrogate. În consecință, nu ar fi posibil să se afle în ce măsură construirea și amenajarea infrastructurilor aeroportuare intră sub incidența dispozițiilor care reglementează ajutoarele.

176 În această privință, reclamantele subliniază că, apreciind că Orientările din 2005 „completează" Comunicarea din 1994, Comisia recunoaște că nu a dorit să repună în discuție principiul stabilit în aceasta din urmă, la care se referă, de altfel, în Orientările din 2005. Cu toate acestea, Comisia ar fi procedat la o astfel de repunere în discuție în măsura în care Orientările din 2005 se aplică tuturor activităților aeroportuare, printre care figurează construirea infrastructurilor. În plus, aceste orientări ar indica, în contradicție cu Comunicarea din 1994, că „orice administrator de aeroport care se angajează într-o activitate economică ar trebui să finanțeze din propriile resurse costurile utilizării sau construirii infrastructurii pe care o administrează". Arătând că, în această privință, Comisia se referă la jurisprudența ADP, reclamantele amintesc faptul că în jurisprudența respectivă s-a precizat că exploatarea unui mare aeroport internațional poate fi considerată o activitate economică, dar nu a dat nicio indicație referitoare la aeroporturile regionale. Potrivit reclamantelor, deoarece Comisia nu pare să mai vrea să excludă din cadrul controlului său construirea de infrastructuri, precum era cazul în temeiul Comunicării din 1994, Orientările din 2005

sunt contradictorii. În cazul în care Comisia ar fi apreciat că măsurile de finanțare a construirii sau a amenajării infrastructurilor aeroporturilor regionale constituie ajutoare de stat, aceasta ar fi trebuit să abroge în mod expres Comunicarea din 1994 și să adopte una nouă.

177 În ceea ce privește afirmațiile Comisiei potrivit cărora punctul 12 din Comunicarea din 1994 ar fi fost înlăturat de Orientările din 2005, reclamantele apreciază că acestea sunt eronate. Astfel, punctele 18 și 19 din Orientările din 2005 nu clarifică în mod explicit raportul lor cu Comunicarea din 1994. Potrivit reclamantelor, Orientările din 2005 sunt confuze deoarece, pe de o parte, nu abrogă în mod explicit punctul 12 din Comunicarea din 1994 și, pe de altă parte, înlătură această comunicare. Această contradicție ar determina inaplicabilitatea Orientărilor din 2005 în privința finanțărilor de infrastructuri și ar confirma că acestea încalcă articolul 87 CE.

178 În sfârșit, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia decizia nu se întemeiază pe Orientările din 2005, reclamantele amintesc faptul că Comisia le-a aplicat în mod efectiv (a se vedea punctul 149 de mai sus).

179 ADV subscrie la observațiile reclamantelor. Potrivit acesteia, Orientările din 2005 nu sunt aplicabile. În această privință, ADV arată că Comisia nu poate stabili, în orientări, cu încălcarea dreptului primar, elementele constitutive ale unui ajutor de stat, în speță noțiunea de existență a unei activități economice.

180 Comisia respinge argumentarea reclamantelor și a ADV.

Aprecierea Tribunalului

181 Dat fiind că, astfel cum s-a arătat în cadrul examinării celui de al patrulea motiv, Comisia nu a aplicat Orientările din 2005 în ceea ce privește calificarea aportului de capital ca ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, trebuie să se arate că prezentul motiv este inoperant.

182 Astfel, prin intermediul acestui motiv, care este similar unei excepții de nelegalitate, reclamantele arată, pe de o parte, că Orientările din 2005 sunt inexacte, dat fiind că amenajarea și construirea infrastructurilor aeroportuare nu ar constitui o activitate economică și, pe de altă parte, că orientările respective sunt contradictorii și, în consecință, încalcă principiul clarității și al securității juridice, în ceea ce privește aplicarea dispozițiilor în materie de ajutoare de stat finanțărilor de infrastructuri aeroportuare. Or, întrucât în această privință Orientările din 2005 nu au fost aplicate în speță, criticile expuse de reclamante în raport cu acestea sunt inoperante.

183 În aceste condiții, al cincilea motiv trebuie să fie respins.

Cu privire la al șaselea motiv, întemeiat pe un viciu de procedură

Argumentele părților

184 Cu titlu subsidiar, reclamantele apreciază că Comisia nu a aplicat procedura adecvată. În această privință, reclamantele arată că, în ceea ce privește aeroporturile regionale,

precum cel din Leipzig-Halle, nu exista o piață la momentul adoptării deciziei de amenajare a pistei de sud în 2004. Aceste aeroporturi nu desfășurau o activitate economică și nu erau în concurență cu alte aeroporturi. În plus, chiar dacă s-ar presupune că aeroporturile regionale se află la acest moment în concurență, că există o piață și că dispozițiile în materie de ajutoare de stat sunt, așadar, aplicabile, acest lucru ar rezulta în orice caz dintr-o evoluție recentă, precum ar admite Curtea în Orientările din 2005. În consecință, chiar dacă s-ar considera că aportul de capital constituie un ajutor de stat, acesta ar trebui calificat, în orice caz, ca ajutor existent, în sensul articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul nr. 659/1999. În consecință, dat fiind că, în speță, Comisia nu a aplicat procedura prevăzută de regulamentul menționat pentru ajutoarele existente, în special la articolele 17-19, decizia ar fi afectată de un viciu de procedură.

185 În ceea ce privește afirmația Comisiei potrivit căreia articolele 17-19 din Regulamentul nr. 659/1999 nu ar fi aplicabile decât schemelor de ajutoare, iar nu ajutoarelor individuale, aceasta ar conduce, dacă am presupune că este exactă, la faptul că Comisia nu ar fi trebuit să controleze măsura în cauză în speță. Astfel, pe de o parte, nu existau măsuri adecvate în sensul articolului 88 alineatul (1) CE și, pe de altă parte, Comisia nu era abilitată să controleze un ajutor individual existent conform Regulamentului nr. 659/1999.

186 Comisia solicită respingerea prezentului motiv.

Aprecierea Tribunalului

187 Trebuie amintit că tratatul CE instituie proceduri distincte după cum ajutoarele sunt existente sau noi. În timp ce ajutoarele noi trebuie, potrivit articolului 88 alineatul (3) CE, să fie notificate în prealabil Comisiei și nu pot fi puse în aplicare înainte ca

procedura să conducă la o decizie finală, ajutoarele existente pot, în temeiul articolului 88 alineatul (1) CE, să fie puse în aplicare în mod legal, în măsura în care Comisia nu a constatat incompatibilitatea acestora (Hotărârea Banco Exterior de España, punctul 128 de mai sus, punctul 22, și Hotărârea Tribunalului din 15 iunie 2000, Alzetta și alții/Comisia, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97-T-607/97, T-1/98, T-3/98-T-6/98 și T-23/98, Rec., p. II-2319, punctul 148). Ajutoarele existente pot, așadar, să facă obiectul, dacă este cazul, numai al unei decizii de incompatibilitate care produce efecte pentru viitor (Hotărârea Alzetta și alții/Comisia, citată anterior, punctul 147). Ajutoarele existente pot, așadar, să facă obiectul, dacă este cazul, numai al unei decizii de incompatibilitate care produce efecte pentru viitor (Hotărârea Alzetta și alții/Comisia, citată anterior, punctul 147).

188 Potrivit articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul nr. 659/1999, constituie un ajutor existent orice ajutor despre care „se poate dovedi că, în momentul punerii în aplicare, nu reprezenta un ajutor și că a devenit ajutor ulterior, datorită evoluției pieței comune și fără să fi fost modificat de statul membru". Această noțiune, „evoluția pieței comune", poate fi înțeleasă ca o modificare a contextului economic și juridic în sectorul vizat prin măsura în cauză. O asemenea modificare poate, în particular, să rezulte din liberalizarea unei piețe inițial închise concurenței.

189 În speță, trebuie să se arate că, astfel cum reiese din considerentele (174) și (176) ale deciziei, având în vedere evoluția sectorului aeroportuar și jurisprudența ADP, Comisia a considerat că nu mai era posibil să se excludă *a priori* aplicarea normelor privind ajutorul de stat aeroporturilor începând cu anul 2000. De altfel, din decizia SG (2001) D/286839 (a se vedea punctul 167 de mai sus) reiese că, în 2001, Comisia lua în considerare faptul că finanțarea infrastructurilor aeroportuare putea să constituie un ajutor de stat. Autoritățile germane luau de asemenea în considerare această eventualitate, dat fiind că acestea au notificat în 2002 ajutorul de stat N 644i/2002, Comisia informând în plus, în 2003, autoritățile respective, în cadrul procedurii referitoare la acest ajutor, despre îndoielile sale cu privire la posibilitatea ca măsurile în cauză să poată constitui măsuri de infrastructuri generale (a se vedea punctul 167 de mai sus).

190 Or, aportul de capital a fost acordat în noiembrie 2004, și anume la un moment în care Comisia indicase deja că, în opinia sa, o astfel de finanțare putea constitui un ajutor de stat.

191 Referitor la argumentarea reclamantelor potrivit căreia, în ceea ce privește aeroporturile precum cel din Leipzig-Halle, nu exista o piață la momentul adoptării deciziei de amenajare a pistei de sud, aceste aeroporturi nedesfășurând o activitate economică și nefiind în concurență între ele, este suficient să se amintească faptul că, în cadrul primului motiv, s-a stabilit că FLH desfășoară o activitate economică și că este în concurență cu alte aeroporturi (a se vedea punctul 93 de mai sus) și să se constate că niciun element nu permite să se considere că nu acesta era cazul cu ocazia acordării aportului de capital. În ceea ce privește evoluția evocată de Comisie în Orientările din 2005, aceasta este anterioară deciziei de finanțare a pistei de sud în 2004. Astfel, la punctul 5 din aceste orientări, Comisia se referă la o evoluție care a avut loc „în ultimii ani". În fond, Comisia evoca această evoluție deja în anul 2001 în Decizia SG (2001) D/286839, în special în considerentul (11).

192 În aceste condiții, nu se poate considera că aportul de capital nu constituia un ajutor la momentul acordării sale și că a devenit ajutor ulterior, datorită evoluției pieței comune.

193 Din considerațiile anterioare rezultă că aportul de capital nu era un ajutor existent în sensul articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul nr. 659/1999.

194 Trebuie să se adauge că, dacă este adevărat că decizia nu răspunde în mod specific la argumentul că autoritățile germane invocaseră în cadrul procedurii oficiale de

investigare, potrivit căruia aportul de capital constituia un ajutor existent [considerentul (70) al deciziei], nu este mai puțin adevărat că Comisia nu este obligată să adopte o poziție cu privire la toate argumentele invocate în fața sa de persoanele interesate, ci este suficient ca aceasta să expună situația de fapt și considerațiile juridice care prezintă o importanță esențială în economia deciziei (a se vedea Hotărârea Tribunalului din 15 iunie 2005, Corsica Ferries France/Comisia, T-349/03, Rec., p. II-2197, punctele 63 și 64 și jurisprudența citată). În speță, decizia conține elementele necesare, în special în considerentele (174)-(176), care permit să se înțeleagă motivele pentru care ajutorul nu poate fi considerat un ajutor existent în sensul articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul nr. 659/1999.

195 Având în vedere considerațiile anterioare, al șaselea motiv trebuie respins.

Cu privire la al șaptelea motiv, întemeiat pe o încălcare a repartizării competențelor rezultate din Tratatul CE

Argumentele părților

196 Reclamantele susțin că, prin interpretarea dată noțiunii de întreprindere, Comisia încalcă dreptul primar, dat fiind că supune controlului ajutoarelor de stat măsuri de stat care nu intră sub incidența acestora.

197 În primul rând, reclamantele susțin că Comisia a încălcat competențele statelor membre. Astfel, în ceea ce privește măsurile de politică regională și economică, statele membre ar dispune de o competență exclusivă în ceea ce privește construirea infrastructurilor, Comisia neavând nicio competență în acest domeniu. Or, prin definiția extinsă a noțiunii de întreprindere care figurează în Orientările din 2005, Comisia supune astfel de măsuri dispozițiilor referitoare la concurență, pentru care i-au fost conferite competențe. Altfel, aceasta și-ar acorda o nouă competență de control, care îi permite să verifice și eventual să respingă proiectele realizate de statele membre. Această competență ar fi chiar mai largă decât cea a instanțelor administrative germane. Prin urmare, definind noțiunea de ajutor de stat astfel încât să încalce competențele statele membre, precum reiese în special din considerentul (261) al deciziei, Comisia ar încălca principiul subsidiarității. În plus, dat fiind că nu ar fi în măsură să asigure la nivelul Uniunii un control mai bun decât cel care poate fi efectuat la nivel național, aceasta ar încălca de asemenea articolul 5 alineatul (2) CE. În această privință, reclamantele precizează că garanția accesului fără discriminare al utilizatorilor la infrastructuri nu justifică un control al Comisiei. Astfel, pe de o parte, un astfel de acces ar fi asigurat prin intermediul obligației de serviciu public și, pe de altă parte, redevențele ar fi supuse autorizației autorităților publice, după consultarea utilizatorilor și cu respectarea principiului egalității.

198 În al doilea rând, reclamantele consideră că Comisia nu poate lărgi în mod obligatoriu criteriile articolului 87 alineatul (1) CE prin intermediul orientărilor. Astfel, acestea ar fi măsuri adecvate, în sensul articolului 88 alineatul (1) CE, sau recomandări, în sensul articolului 249 alineatul (5) CE, trebuind să fie conforme cu dreptul Uniunii. Or, extinzând în Orientările din 2005 noțiunea de întreprindere la toate tipurile de aeroporturi, Comisia ar fi depășit această limită și ar fi încălcat articolul 88 alineatul (1) CE.

199 ADV subscrie la observațiile reclamantelor. Potrivit acesteia, repartizarea competențelor prevăzută de dreptul Uniunii nu permite supunerea sistematică a construirii de infrastructuri aeroportuare schemelor de ajutoare de stat.

200 Comisia respinge argumentarea reclamantelor și a ADV.

Aprecierea Tribunalului

201 Trebuie să se sublinieze mai întâi că articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf CE impune ca fiecare instituție să acționeze în limitele competențelor care îi sunt conferite prin Tratatul CE.

202 În continuare trebuie amintit că Tratatul CE, reglementând la articolul 88 CE verificarea permanentă și controlul ajutoarelor de către Comisie, prevede că recunoașterea eventualei incompatibilități a unui ajutor cu piața comună rezultă, sub controlul Tribunalului și al Curții, dintr-o procedură adecvată, a cărei punere în aplicare este de competența acestei instituții. Astfel, articolele 87 CE și 88 CE rezervă acesteia din urmă un rol central în recunoașterea eventualei incompatibilități a unui ajutor (Hotărârea Curții din 21 noiembrie 1991, Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires și Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon, C-354/90, Rec., p. I-5505, punctele 9 și 14).

203 În speță, în ceea ce privește, în primul rând, critica potrivit căreia Comisia ar fi încălcat competențele statelor membre, trebuie să se arate că, astfel cum reiese din examinarea primului motiv, Comisia nu a săvârșit nicio eroare atunci când a considerat că aportul de capital constituia un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE. În consecință, aceasta avea competența să îl aprecieze în temeiul alineatelor (2) și (3) ale articolului menționat, în conformitate cu jurisprudența vizată la punctul

precedent. În consecință, Comisia nu a putut să încalce competențele statelor membre în această privință.

204 În ceea ce privește susținerea potrivit căreia politica regională și economică, din care face parte amenajarea pistei de sud, ar intra în mod exclusiv sub incidența competenței statelor membre, trebuie să se constate că, chiar dacă ar fi dovedită, această împrejurare nu poate avea drept consecință să priveze Comisia de competența sa de control al ajutoarelor de stat, care îi este conferită de articolele 87 CE și 88 CE, în ipoteza în care finanțările acordate în cadrul politicilor menționate constituie ajutoare de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE.

205 În sfârșit, în ceea ce privește faptul că Comisia nu ar fi în măsură să asigure un control mai bun decât cel care poate fi exercitat la nivel național, precum impune articolul 5 alineatul (2) CE, trebuie să se constate că acest argument nu este relevant, deoarece s-a dovedit că, în temeiul Tratatului CE, Comisia avea competența de a controla măsura în cauză dacă era vorba despre un ajutor de stat.

206 Prima critică trebuie, așadar, respinsă. Pentru aceleași motive, trebuie să se respingă critica expusă în cadrul celui de al doilea motiv, potrivit căreia, întrucât consideră că este competentă să exercite un control asupra măsurilor adoptate de administrația publică, Comisia depășește competențele care îi sunt conferite, pentru motivul că statele membre ar fi libere să decidă dacă infrastructurile lor trebuie să fie administrate direct de o autoritate publică sau de o întreprindere creată în acest scop.

207 În ceea ce privește, în al doilea rând, critica întemeiată pe faptul că Comisia nu poate lărgi criteriile de la articolul 87 alineatul (1) CE prin intermediul orientărilor, este necesar să se amintească faptul că, în speță, Comisia nu a aplicat Orientările din 2005 în ceea ce privește calificarea aportului de capital ca ajutor de stat.

208 În orice caz, contrar celor susținute de reclamante, astfel de orientări nu constituie măsuri utile în sensul articolului 88 alineatul (1) CE. Astfel, pe de o parte, măsurile utile prevăzute la articolul respectiv se referă la măsurile cerute de dezvoltarea treptată sau de funcționarea pieței comune pe care Comisia le propune statelor membre în cadrul verificării permanente a regimurilor ajutoarelor existente în aceste state. Or, în speță, aportul de capital constituie un ajutor individual nou, iar nu o schemă de ajutoare existentă. Pe de altă parte, reiese în mod clar din natura și din conținutul lor că Orientările din 2005 constituie, pentru Comisie, un act de orientare a exercitării competenței sale de apreciere în materie de ajutoare de stat în sectorul aeroportuar, prin care aceasta și-a limitat ea însăși competența respectivă. Astfel, Comisia își poate impune orientări pentru exercitarea puterii sale de apreciere prin acte precum orientările, în măsura în care aceste acte conțin norme indicative privind abordarea ce trebuie urmată de această instituție și nu se îndepărtează de prevederile Tratatului CE. Atunci când Comisia adoptă orientări destinate să precizeze, cu respectarea Tratatului CE, criteriile pe care intenționează să le aplice în cadrul exercitării puterii sale de apreciere, rezultă de aici o autolimitare a acestei puteri, în sensul că îi revine sarcina de a se conforma normelor orientative pe care și le-a impus ea însăși (a se vedea în acest sens Hotărârea Tribunalului din 1 decembrie 2004, Kronofrance/Comisia, T-27/02, Rec., p. II-4177, punctul 79 și jurisprudența citată). Or, astfel cum reiese, în esență, din examinarea primului motiv, nimic nu permite să se considere că, extinzând noțiunea de întreprindere la toate aeroporturile, inclusiv la cele regionale, Comisia și-a depășit competența.

209 În consecință, a doua critică trebuie să fie de asemenea respinsă, precum și, pe cale de consecință, al șaptelea motiv în totalitate.

Cu privire la al optulea motiv, întemeiat pe caracterul contradictoriu și pe insuficiența motivării cuantumului pretinsului ajutor

Argumentele părților

210 Reclamantele arată că decizia este contradictorie. Astfel, pe de o parte, în cuprinsul acesteia valoarea pretinsului ajutor este stabilită la 350 de milioane de euro (articolul 1) și, pe de altă parte, se indică faptul că anumite cheltuieli, care intră sub incidența unei misiuni de serviciu public, evaluate la 108,2 milioane de euro, nu pot fi calificate în sensul articolului 87 alineatul (1) CE [considerentul (182) și următoarele]. Această contradicție ar atrage grave consecințe juridice pentru reclamante. Astfel, în temeiul jurisprudenței, acestea trebuie să achite dobânzi la cuantumul ajutorului pentru perioada dintre acordarea sa și autorizarea sa, ceea ce nu se întâmplă pentru rambursarea cheltuielilor unei misiuni de serviciu public. În speță, diferența s-ar ridica la aproximativ 25 de milioane de euro. În plus, această contradicție s-ar opune ca reclamantele și asociații lor să poată califica în mod corect din punct de vedere juridic finanțările de infrastructuri viitoare, deoarece, în decizie, Comisia califică drept ajutor de stat plățile compensatorii efectuate în temeiul unei misiuni de serviciu public, supunându-le astfel obligației de notificare.

211 Reclamantele apreciază că din caracterul contradictoriu al deciziei trebuie să rezulte anularea sa, punându-se chiar problema dacă aceasta nu ar trebui să fie considerată, din cauza gravității nelegalității sale, inexistentă din punct de vedere juridic. În plus, acestea consideră că indicațiile contradictorii ale deciziei constituie o eroare de motivare și, așadar, o încălcare a articolului 253 CE, care trebuie să conducă de asemenea la anularea sa. Astfel, pe de o parte, reclamantele, precum și landul Saxonia și Republica Federală Germania ar trebui să poată stabili pe baza deciziei ce parte a măsurii

în cauză este calificată ca ajutor de stat și ce parte este calificată ca măsură compensatorie care nu constituie un astfel de ajutor și, pe de altă parte, Tribunalul nu ar fi în măsură să exercite controlul său, din cauza caracterului contradictoriu al deciziei.

212 În ceea ce privește argumentarea Comisiei potrivit căreia putea să nu stabilească cuantificarea cheltuielilor care țin de misiunea de serviciu public, reclamantele replică faptul că, la articolul 1 din decizia atacată, Comisia a stabilit în mod expres valoarea pretinsului ajutor, dar că, în schimb, aceasta nu a dedus plățile compensatorii a căror existență o recunoaște. În consecință, problema dacă reclamantele puteau să stabilească valoarea pretinsului ajutor nu ar fi primordială.

213 În ceea ce privește jurisprudența potrivit căreia ar fi suficient ca decizia să includă informații care să îi ofere beneficiarului posibilitatea de a calcula el însuși suma ajutorului fără prea multă dificultate, reclamantele arată că aceasta nu permite să se înlăture critica întemeiată pe caracterul contradictoriu al deciziei. În plus, această jurisprudență ar privi numai deciziile negative, iar nu deciziile pozitive, astfel încât nu ar fi relevantă. În orice caz, ar susține argumentarea reclamantelor, dat fiind că decizia nu conține informații necontradictorii care ar permite destinatarului său ori reclamantelor să stabilească cuantumul ajutorului fără prea multă dificultate. În consecință, nici chiar o instanță națională nu ar putea să exercite sarcinile cu care este învestită, ci ar trebui să recurgă la ajutorul Comisiei. Totuși, această posibilitate nu ar remedia caracterul contradictoriu al deciziei atacate.

214 În ceea ce privește argumentul potrivit căruia plățile compensatorii nu ar fi fost invocate decât într-un stadiu tardiv, acesta nu ar justifica adoptarea unei decizii contradictorii. Astfel, pe de o parte, reclamantele nu aveau nicio influență în această privință, iar pe de altă parte, informațiile în cauză ar fi fost anexate la dosar cu mai multe luni înainte de adoptarea deciziei și ar fi fost, așadar, luate în considerare. Chiar dacă aceste argumente nu au fost prezentate decât cu puțin timp înainte de adoptarea deciziei,

Comisia ar fi fost totuși ținută să conducă procedura în mod legal și, în consecință, să efectueze, dacă este cazul, cercetări suplimentare, nefiind ținută de niciun termen.

215 Comisia susține înainte de toate că putea să nu stabilească, în decizie, cuantificarea cheltuielilor care țin de misiunea de serviciu public, dat fiind că aceasta nu ar fi influențat rezultatul examinării sale. Astfel, oricare ar fi partea admisibilă a cheltuielilor invocate de autoritățile germane pentru finanțarea misiunilor respective, nu ar fi ridicat nicio obiecție împotriva acestei finanțări. În consecință, Comisia nu trebuia să stabilească în mod definitiv în ce măsură această finanțare publică nu constituia un ajutor de stat sau constituia un ajutor de stat compatibil.

216 Comisia amintește în continuare că, potrivit jurisprudenței, nicio dispoziție de drept al Uniunii nu impune ca, atunci când aceasta dispune restituirea unui ajutor declarat incompatibil cu piața comună, să stabilească valoarea exactă a ajutorului care trebuie restituit. Este suficient ca decizia sa să cuprindă informații care să îi permită destinatarului acesteia să stabilească suma fără prea mari dificultăți.

217 Pe de altă parte, Comisia subliniază că autoritățile germane nu au susținut decât într-un stadiu tardiv al procedurii că o parte considerabilă a finanțării publice era destinată exercitării misiunilor care țin de prerogativele de autoritate publică. O analiză completă a calculului cheltuielilor prezentate de autoritățile respective ar fi întârziat, prin urmare, adoptarea deciziei.

218 În plus, Comisia recunoaște că, potrivit jurisprudenței, în cazul ajutoarelor ilegale pe care le autorizează, o instanță națională este ținută să dispună plata dobânzilor pentru perioada cuprinsă între acordarea ajutorului și autorizarea sa de către Comisie. De asemenea, pentru a putea îndeplini această sarcină, instanța respectivă trebuie să poată cuantifica partea ajutorului ilegal, dar compatibil. Cu toate acestea, într-o astfel de ipoteză, instanța se va putea adresa Comisiei pentru a obține un ajutor din partea acesteia, conform principiului asistenței reciproce care rezultă din articolul 10 CE și conform Comunicării privind cooperarea dintre instanțele naționale și Comisie în domeniul ajutorului de stat (JO 1995, C 312, p. 8, Ediție specială, 8/vol. 3, p. 50). De asemenea, conform repartizării funcțiilor între instanțele naționale și Comisie, prevăzută de jurisprudență, ar fi suficientă indicarea de către Comisie a criteriilor relevante, astfel cum a procedat în decizie. În schimb, nu se poate cere ca aceasta să stabilească în detaliu în decizia sa pozitivă partea ajutorului ilegal, dar compatibil din suma totală acordată, sau chiar să stabilească valoarea dobânzilor care trebuie restituite în temeiul acordării premature a ajutorului.

219 În aceste condiții, decizia nu ar fi contradictorie, Comisia putând să se limiteze să declare valoarea maximă a ajutorului acordat, și anume 350 de milioane de euro, compatibil cu piața comună, fără a trebui să stabilească în mod definitiv măsura în care trebuia să se considere că anumite părți ale acestei valori nu constituiau un ajutor.

220 Comisia adaugă că, interpretând dispozitivul deciziei în raport cu considerentele acesteia, este evident că aceasta autorizează un ajutor în valoare maximă de 350 de milioane de euro pentru amenajarea pistei de sud. Astfel, o lectură completă a deciziei nu ar lăsa nicio îndoială cu privire la conținutul dispozitivului său. Dificultățile întâmpinate de reclamante nu ar privi, așadar, interpretarea deciziei, ci problema dacă, în cadrul eventualelor proceduri desfășurate în fața instanțelor naționale, Comisia va trebui să cuantifice exact partea aportului care nu constituie un ajutor de stat. Or, Comisia respinge o astfel de ipoteză, din cauza repartizării sarcinilor între instanța

Uniunii și instanța națională, precum și a jurisprudenței potrivit căreia, chiar în caz de decizie negativă, aceasta nu este obligată să cuantifice valoarea ajutorului care trebuie restituit.

221 În sfârșit, dat fiind că a examinat, în decizia sa de deschidere a procedurii oficiale de investigare, calitatea întreprinderii FLH și, prin urmare, aplicabilitatea articolului 87 alineatul (1) CE și că s-a referit la aplicabilitatea testului investitorului privat, Comisia respinge argumentul întemeiat pe faptul că reclamantele ar fi pus la dispoziție informațiile corespunzătoare înainte de adoptarea deciziei. Dacă ar fi abordat această problemă în acest stadiu al procedurii, ar fi rezultat o întârziere a procedurii. În ceea ce privește remarca potrivit căreia nu este ținută de termene obligatorii, Comisia subliniază că se străduiește, în principiu, să decidă cât mai repede posibil.

Aprecierea Tribunalului

222 Este necesar să se amintească faptul că o contradicție în motivarea unei decizii constituie o încălcare a obligației care decurge din articolul 253 CE, de natură să afecteze validitatea actului în cauză dacă se dovedește că, din cauza acestei contradicții, destinatarul actului nu este în măsură să ia cunoștință, în tot sau în parte, de motivele reale ale deciziei și că, drept urmare, dispozitivul actului este, în tot sau în parte, lipsit de orice temei juridic (Hotărârea Tribunalului din 30 martie 2000, Kish Glass/Comisia, T-65/96, Rec., p. II-1885, punctul 85).

223 În plus, numai dispozitivul unui act poate produce efecte juridice obligatorii (a se vedea în acest sens Hotărârea Curții din 15 mai 1997, TWD/Comisia, C-355/95 P, Rec., p. I-2549, punctul 21, și Hotărârea Tribunalului din 20 noiembrie 2002, Lagardère și Canal+/Comisia, T-251/00, Rec., p. II-4825, punctul 67).

224 În speță, trebuie să se arate că, potrivit articolului 1 din decizie, ajutorul de stat, în valoare de 350 de milioane de euro, pe care Republica Federală Germania intenționează să îl pună în aplicare în legătură cu construirea unei noi piste și a infrastructurii aeroportuare aferente pe aeroportul Leipzig-Halle este compatibil cu piața comună, în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (c) CE.

225 Este necesar să se constate că, în considerentul (12) al deciziei, Comisia a indicat că, la deschiderea procedurii oficiale de investigare, a calculat că construirea noii piste de sud ar trebui finanțată prin aporturi de capital de stat în valoare de aproximativ 350 de milioane de euro. În plus, după ce a amintit în considerentul (180) al deciziei că, în ceea ce privește funcțiile de ordine publică, finanțarea acestor funcții sau a infrastructurii direct legate de aceste funcții nu constituie ajutor de stat, Comisia a recunoscut în considerentul (182) al deciziei că, în speță, anumite costuri țin de exercitarea atribuțiilor de autoritate publică. Aceste costuri se referă la funcțiile de securitate și polițienești, măsurile de stingere a incendiilor și de siguranță publică, siguranța operațională, serviciul meteorologic german și controlul traficului aerian german. Astfel, Comisia a concluzionat în considerentul (183) al deciziei că, în măsura în care acestea țin de exercitarea prerogativelor de autoritate publică, costurile în cauză nu pot constitui ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE. În această privință, Comisia a considerat că, indiferent dacă ar urma să accepte abordarea propusă de autoritățile germane în sensul că niciun cost nu trebuie considerat ajutor de stat, evaluarea finală a măsurii nu se va modifica. Chiar dacă aceste costuri ar fi considerate ajutor de stat, acest ajutor ar fi ajutor compatibil. Prin urmare, Comisia a apreciat că nu trebuie să ajungă la o concluzie finală asupra acestei chestiuni.

226 În aceste condiții, trebuie să se considere că, chiar dacă admite, în considerentele (182) și (183) ale deciziei, că anumite costuri vizate de aportul de capital țineau de exercitarea prerogativelor de autoritate publică și nu puteau fi calificate, așadar, ca

ajutoare de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, Comisia a considerat, totuși, la articolul 1 din decizie, că totalitatea aportului de capital constituia un ajutor de stat.

227 Într-adevăr, nicio dispoziție de drept al Uniunii nu impune Comisiei ca, atunci când dispune restituirea unui ajutor declarat incompatibil cu piața comună, să stabilească valoarea exactă a ajutorului care trebuie restituit. Este suficient ca decizia sa să cuprindă informații care să îi permită destinatarului acesteia să stabilească suma fără prea mari dificultăți (a se vedea în acest sens Hotărârea Curții din 13 iulie 1988, Franța/Comisia, 102/87, Rec., p. 4067, punctul 33).

228 Cu toate acestea, fără a fi necesar să se examineze dacă un astfel de principiu se aplică de asemenea atunci când Comisia declară un ajutor compatibil cu piața comună, trebuie să se considere că, în ipoteza în care decide să indice valoarea unui ajutor de stat, în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, în dispozitivul unei decizii, Comisia trebuie să indice valoarea exactă a acestuia.

229 Exactitatea valorii unui ajutor ilegal indicate de Comisie în dispozitivul unei decizii finale prin care se constată compatibilitatea ajutorului respectiv cu piața comună în sensul articolului 87 CE este cu atât mai importantă cu cât poate avea consecințe asupra cuantumului dobânzilor pe care beneficiarul poate fi obligat să le plătească. Astfel, în temeiul dreptului Uniunii, instanța națională eventual sesizată este ținută să oblige beneficiarul ajutorului la plata dobânzilor pentru perioada de ilegalitate (Hotărârea CELF, punctul 60 de mai sus, punctul 55). Or, cuantumul acestor dobânzi va depinde în special de valoarea ajutorului de stat ca atare. Astfel, dobânzile în cauză trebuie calculate pe baza valorii totale a ajutorului de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, iar nu numai pe baza părții valorii ajutorului ilegal considerat compatibil cu piața comună. De altfel, în speță, reclamantele au indicat, în cursul ședinței, că au plătit dobânzi pentru perioada de ilegalitate pe baza totalității valorii de 350 de milioane de euro indicate la articolul 1 din decizie.

230 Or, valoarea ajutorului de stat prevăzut la articolul 1 din decizie pare eronată în raport cu motivele care figurează în considerentele (182) și (183), dat fiind că, astfel cum s-a arătat, reiese din acestea din urmă că sumele legate de misiuni de serviciu public nu constituie un ajutor de stat și, în consecință, trebuiau deduse din valoarea totală a aportului de capital, și anume 350 de milioane de euro, calificat ca ajutor de stat.

231 Argumentul Comisiei potrivit căruia autoritățile germane nu au susținut decât într-un stadiu tardiv al procedurii că o parte considerabilă a finanțării publice era destinată exercitării misiunilor care țin de prerogativele de autoritate publică trebuie respins. Astfel, pe de o parte, reiese în mod explicit din considerentul (183) al deciziei că Comisia a considerat în mod deliberat că nu era necesar să se pronunțe asupra problemei dacă finanțarea anumitor costuri putea constitui un ajutor de stat, pentru motivul că, dacă s-ar presupune că acesta este cazul, ar fi vorba despre un ajutor compatibil. Pe de altă parte, astfel cum au arătat reclamantele și cum reiese de la articolul 13 alineatul (2) din Regulamentul nr. 659/1999, în prezența unui ajutor ilegal, precum cel în cauză în speță, Comisia nu este ținută de niciun termen imperativ sau orientativ pentru a adopta deciziile.

232 Pe de altă parte, trebuie respinsă argumentarea Comisiei potrivit căreia, interpretând dispozitivul deciziei în raport cu considerentele acesteia, este evident că autorizează un ajutor în valoare maximă de 350 de milioane de euro pentru amenajarea pistei de sud. Astfel, așa cum reiese din considerațiile anterioare, problema relevantă în speță nu este aceea de a cunoaște valoarea ajutorului compatibil, ci valoarea ajutorului ca atare. Or, lectura coroborată a considerentelor (182) și (183), precum și a articolului 1 din decizie arată o contradicție, prezentată la punctul 226 de mai sus, astfel încât Comisia a apreciat în mod greșit că decizia nu lasă nicio îndoială cu privire la conținutul dispozitivului său. În orice caz, întrucât dispozitivul deciziei este clar și univoc în măsura în care stabilește cuantumul ajutorului în cauză la 350 de milioane de euro, nu este necesar să se interpreteze dispozitivul respectiv în raport cu motivele deciziei. Astfel, interpretarea prin recurgerea la motivarea deciziei este necesară numai în cazul unei lipse de precizie a termenilor utilizați în dispozitivul acesteia (Hotărârea

Tribunalului din 11 decembrie 2003, Ventouris/Comisia, T-59/99, Rec., p. II-5257, punctul 31).

233 Din considerațiile anterioare rezultă că articolul 1 din decizie trebuie anulat în măsura în care stabilește la 350 de milioane de euro valoarea ajutorului de stat pe care Republica Federală Germania intenționează să îl pună în aplicare în legătură cu construirea unei noi piste și a infrastructurii aeroportuare aferente pe aeroportul Leipzig-Halle.

Cu privire la cheltuielile de judecată

234 Potrivit articolului 87 alineatul (2) din Regulamentul de procedură al Tribunalului, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Pe de altă parte, articolul 87 alineatul (3) primul paragraf din Regulamentul de procedură prevede că, pentru motive excepționale sau în cazul în care părțile cad în pretenții cu privire la unul sau mai multe capete de cerere, Tribunalul poate să repartizeze cheltuielile de judecată sau poate decide ca fiecare parte să suporte propriile cheltuieli. În sfârșit, potrivit articolului 87 alineatul (4) primul și al treilea paragraf din Regulamentul de procedură, pe de o parte, statele membre care intervin în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată și, pe de altă parte, Tribunalul poate dispune ca un intervenient să suporte propriile cheltuieli de judecată.

235 În speță, întrucât reclamantele din cauza T-443/08 au căzut în pretenții, se impune obligarea acestora să suporte propriile cheltuieli de judecată, precum și cheltuielile de judecată efectuate de Comisie în această cauză, conform concluziilor acesteia din urmă.

236 Întrucât reclamantele din cauza T-455/08 au căzut parțial în pretenții, Tribunalul consideră că se va face o apreciere corectă a împrejurărilor cauzei stabilindu-se că fiecare parte principală va suporta propriile cheltuieli de judecată.

237 În sfârșit, conform articolului 87 alineatul (4) primul și al treilea paragraf din Regulamentul de procedură, ADV și Republica Federală Germania vor suporta propriile cheltuieli de judecată în cauzele T-443/08 și T-455/08.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a opta)

declară și hotărăște:

1) Conexează cauzele T-443/08 și T-455/08 în vederea pronunțării hotărârii.

2) Respinge ca inadmisibilă acțiunea în cauza T-443/08.

3) Anulează articolul 1 din Decizia 2008/948/CE a Comisiei din 23 iulie 2008 Germania: DHL și aeroportul Leipzig-Halle în măsura în care stabilește la 350 de milioane de euro valoarea ajutorului de stat pe care Republica Federală Germania intenționează să îl pună în aplicare în legătură cu construirea unei noi piste și a infrastructurii aeroportuare aferente pe aeroportul Leipzig-Halle.

4) Respinge în rest acțiunea în cauza T-455/08.

5) Obligă Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt să suporte propriile cheltuieli de judecată, precum și cheltuielile de judecată efectuate de Comisia Europeană, în cauza T-443/08.

6) Obligă Mitteldeutsche Flughafen AG și Flughafen Leipzig-Halle GmbH să suporte propriile cheltuieli de judecată.

7) Obligă Comisia să suporte propriile cheltuieli de efectuate în cauza T-455/08.

8) Obligă Republica Federală Germania și Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) să suporte propriile cheltuieli de judecată efectuate în cauzele T-443/08 și T-455/08.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 24 martie 2011.

Semnături

Cuprins

Istoricul cauzei ..... II - 1321

Decizia ..... II - 1324

Fapte ulterioare deciziei ..... II - 1326

Procedura ..... II - 1327

Concluziile părților ..... II - 1329

Cu privire la admisibilitate ..... II - 1330

Argumentele părților ..... II - 1330

Aprecierea Tribunalului ..... II - 1334

Cu privire la fond ..... II - 1343

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe o încălcare a articolului 87 alineatul (1) CE .... II - 1344

Argumentele părților ..... II - 1344

Aprecierea Tribunalului ..... II - 1350

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe faptul că FLH nu ar putea fi beneficiară a ajutoarelor de stat ..... II - 1361

Argumentele părților ..... II - 1361

Aprecierea Tribunalului ..... II - 1363

Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe imposibilitatea de a califica FLH în același timp ca donator și ca beneficiar al ajutoarelor de stat ..... II - 1366

Argumentele părților ..... II - 1366

Aprecierea Tribunalului ..... II - 1367

Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea principiilor neretroactivității, securității juridice, protecției încrederii legitime și egalității ..... II - 1370

Argumentele părților ..... II - 1370

Aprecierea Tribunalului ..... II - 1373

Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea dreptului primar de Orientările din 2005 ..... II - 1377

Argumentele părților ..... II - 1377

Aprecierea Tribunalului ..... II - 1380

Cu privire la al șaselea motiv, întemeiat pe un viciu de procedură ..... II - 1380

Argumentele părților ..... II - 1380

Aprecierea Tribunalului ..... II - 1381

Cu privire la al șaptelea motiv, întemeiat pe o încălcare a repartizării competențelor rezultate din Tratatul CE ..... II - 1384

Argumentele părților ..... II - 1384

Aprecierea Tribunalului ..... II - 1386

Cu privire la al optulea motiv, întemeiat pe caracterul contradictoriu și pe insuficiența motivării cuantumului pretinsului ajutor ..... II - 1389

Argumentele părților ..... II - 1389

Aprecierea Tribunalului ..... II - 1393

Cu privire la cheltuielile de judecată ..... II - 1397