

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Cuarta
ampliada)
de 21 de marzo de 2001 *

En el asunto T-69/96,

Hamburger Hafen- und Lagerhaus Aktiengesellschaft, con domicilio social en
Hamburgo (Alemania),

Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe eV, con sede en Hamburgo,

y

Unternehmensverband Hafen Hamburg eV, con sede en Hamburgo,

representadas por los Sres. E.A. Undritz y G. Schohe, abogados, que designan
domicilio en Luxemburgo,

partes demandantes,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. P.F. Nemitz, en
calidad de agente, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

* Lengua de procedimiento: alemán.

que tiene por objeto que se anulen las Decisiones de la Comisión, notificadas al Gobierno neerlandés los días 25 de octubre y 6 de diciembre de 1995, relativas a los proyectos de ayudas de Estado n^{os} 618/95 y 484/95.

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

integrado por la Sra. V. Tiili, Presidenta, la Sra. P. Lindh, y los Sres. R.M. Moura Ramos, J.D. Cooke y P. Mengozzi, Jueces;

Secretario: Sr. J. Palacio González, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 28 de junio de 2000;

dicta la siguiente

Sentencia

Hechos que originaron el litigio

- 1 Mediante escrito de 28 de abril de 1995, las autoridades neerlandesas notificaron a la Comisión un proyecto de ayuda de Estado, registrado con el n^o 484/95. Mediante escrito de 6 de diciembre de 1995, la Comisión les comunicó su

Decisión de no formular objeciones a la concesión de la ayuda. Dicha Decisión había sido adoptada el 20 de septiembre de 1995 tras obtener de las autoridades neerlandesas informaciones complementarias sobre la ayuda prevista.

2 La ayuda n° 484/95 consistía en una subvención directa de 241.000 ECU a favor de la empresa NS Cargo, destinada a facilitar la adquisición de dos trenes de 20 vagones para el transporte combinado de mercancías. El objetivo de esta ayuda era el desarrollo del transporte combinado ferrocarril/carretera, especialmente en el trayecto Rotterdam-Praga.

3 Mediante escrito de 27 de junio de 1995, las autoridades neerlandesas notificaron a la Comisión un segundo proyecto de ayuda de Estado consistente en un régimen general de ayudas, también destinado a inversiones en material de transporte combinado ferrocarril/carretera. Este proyecto de ayuda fue registrado con el n° 618/95 y, mediante escrito de 25 de octubre de 1995 dirigido al Gobierno neerlandés, la Comisión comunicó su Decisión de no formular objeciones a la concesión de dicha ayuda.

4 La ayuda n° 618/95 consistía en dos subvenciones directas por un total de 960.000 ECU, que debían concederse en 1995 y 1996 a empresas que operan en el sector del transporte combinado ferrocarril/carretera.

5 Tanto en su escrito de 25 de octubre de 1995 como en el de 6 de diciembre de 1996 la Comisión motivó sus Decisiones (en lo sucesivo, «Decisiones impugnadas») indicando que «[dichas] medidas de ayuda forma[ban] parte de la política común intermodal y, especialmente, correspond[ían] al objetivo declarado de la política común de transportes de desarrollar el transporte combinado, incluso por medio de concursos públicos a las inversiones en material especializado». Asimismo, según dichos escritos, las Decisiones favorables se basaban en el artículo 3, apartado 1, letra e), del Reglamento (CEE) n° 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector

de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 130, p. 1; EE 08/01, p. 164), en su versión modificada por el Reglamento (CEE) n° 3578/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992 (DO L 364, p. 11).

- 6 El artículo 3, apartado 1, letra e), del Reglamento n° 1107/70 autorizaba a los Estados miembros a adoptar, hasta el 31 de diciembre de 1995, medidas de coordinación de los transportes que supusieran la concesión de ayudas con arreglo al artículo 77 del Tratado CE (actualmente artículo 73 CE), siempre que se concedieran con carácter temporal y se destinaran a facilitar el desarrollo del transporte combinado, debiendo dichas ayudas referirse, en particular, a las «inversiones en material de transporte específicamente adaptado al transporte combinado y utilizado únicamente en el transporte combinado».
- 7 La demandante Hamburger Hafen- und Lagerhaus (en lo sucesivo, «HHLA») es una empresa que se dedica al transbordo y depósito de mercancías en el puerto de Hamburgo.
- 8 Las demandantes Unternehmensverband Hafen Hamburg (en lo sucesivo, «UVHH») y Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (en lo sucesivo, «ZDS») son asociaciones que representan los intereses de los puertos marítimos alemanes.
- 9 La empresa NS Cargo, beneficiaria de la ayuda n° 484/95, es una filial de la empresa de ferrocarriles neerlandeses Nederlandse Spoorwegen (en lo sucesivo, «NS»). Su objeto consiste en el transporte de mercancías.
- 10 En septiembre de 1995, HHLA tuvo conocimiento, por la prensa, de los proyectos de ayudas del Gobierno neerlandés. El 23 de octubre de 1995 su

abogado se puso en contacto con la Comisión para saber si dichos proyectos habían sido notificados. Mediante escrito de 28 de noviembre de 1995, HHLA presentó una denuncia contra ambos proyectos de ayudas, pidiendo que se le diera acceso a los documentos del procedimiento relativo a dichos proyectos y que se iniciara el procedimiento previsto en el artículo 93, apartado 2, del Tratado CE (actualmente artículo 88 CE, apartado 2).

- 11 A raíz, según parece, de una conversación telefónica con un agente de la Comisión, mantenida el 29 de noviembre de 1995, el abogado de HHLA se enteró de que las ayudas controvertidas habían sido declaradas compatibles con el mercado común y que, por lo tanto, no se había iniciado el procedimiento previsto en el artículo 93, apartado 2, del Tratado.

- 12 A partir del 1 de diciembre de 1995 HHLA solicitó repetidamente a la Comisión que se le remitiera el texto de cualquier decisión relativa a los proyectos de ayudas de que se trata y, mediante escrito de 4 de febrero de 1996, pidió a dicha Institución que actuara con arreglo al artículo 175 del Tratado CE (actualmente artículo 232 CE). El 8 de marzo de 1996, la Comisión remitió a HHLA copia de ambas Decisiones dirigidas al Gobierno neerlandés relativas a los proyectos de ayudas de Estado n^{os} 484/95 y 618/95.

- 13 La Comisión denegó el acceso a otros documentos. Los proyectos de ayudas y las Decisiones impugnadas no fueron publicados en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Procedimiento

- 14 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 13 de mayo de 1996, las demandantes interpusieron el presente recurso.

- 15 Mediante escrito separado, presentado en la Secretaría el 1 de octubre de 1996, la demandada propuso una excepción de inadmisibilidad, con arreglo al artículo 114 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, con respecto a la Decisión relativa a la ayuda n° 618/95.
- 16 El 13 de diciembre de 1996, las demandantes presentaron sus observaciones sobre la excepción de inadmisibilidad.
- 17 Mediante auto de 4 de agosto de 1997, el Tribunal de Primera Instancia acordó unir el examen de la excepción de inadmisibilidad al fondo del asunto.
- 18 El 8 de agosto de 1997, el Tribunal de Primera Instancia instó a las partes a que respondieran a determinadas preguntas.
- 19 El 20 de junio de 2000, las demandantes solicitaron al Tribunal de Primera Instancia que se uniera a los autos un estudio realizado por Planco Consulting GmbH el 19 de junio de 2000 sobre la relación existente entre el tráfico interior procedente y con destino a puertos marítimos, por una parte, y la competencia entre los puertos marítimos, por otra.
- 20 El 21 de junio de 2000, el Presidente de la Sala Cuarta ampliada acordó que se uniera dicho documento a los autos.
- 21 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Cuarta ampliada) decidió abrir la fase oral del procedimiento.

- 22 En la vista celebrada el 28 de junio de 2000 se oyeron los informes de las partes y sus respuestas a las preguntas orales formuladas por el Tribunal de Primera Instancia.

Pretensiones de las partes

- 23 Las partes demandantes solicitan del Tribunal de Primera Instancia que:

- Anule las Decisiones impugnadas.
- Condene en costas a la parte demandada.

- 24 La parte demandada solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

- Declare la inadmisibilidad del recurso en la parte relativa a la ayuda n° 618/95.
- Declare bien la inadmisibilidad del recurso bien que éste es infundado en la parte relativa a la ayuda n° 484/95.
- Condene en costas a las partes demandantes.

Sobre la admisibilidad

Alegaciones de las partes

- 25 Según la demandada, la Decisión relativa a la ayuda nº 618/95 no afecta individualmente a las demandantes. Expone a este respecto que, en realidad, la medida de ayuda de que se trata estableció un régimen general de ayudas. Por consiguiente, a juicio de la demandada, la Decisión de la Comisión relativa a la ayuda nº 618/95 produce efectos jurídicos en relación con una categoría de personas considerada de manera abstracta. En particular, ilustra lo anterior el párrafo cuarto del escrito de 25 de octubre de 1995, que describe a los beneficiarios de la ayuda como «las personas jurídicas privadas establecidas en los Países Bajos, que explotan, con carácter profesional y para el transporte combinado, material de transporte del que son propietarias».
- 26 Además, a juicio de la Comisión, la Decisión relativa a la ayuda nº 618/95 no afecta directamente a las demandantes. Sobre el particular, la Comisión expone que, dado que en un régimen general de ayudas la concesión real de una ayuda sólo tiene lugar en virtud de una decisión adoptada por las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate, la Decisión de la Comisión no afecta directamente a ninguno de los beneficiarios potenciales. Por consiguiente, sostiene que la Decisión de la Comisión tampoco puede afectar directamente a las demandantes, aunque demuestren que son competidoras directas de los beneficiarios potenciales.
- 27 A continuación, la Comisión alega que, a mayor abundamiento, las demandantes no son competidoras de los beneficiarios potenciales del régimen de ayudas. A este respecto, señala que las demandantes se dedican a actividades puramente portuarias y, en particular, al transbordo y depósito de mercancías, mientras que los beneficiarios potenciales del régimen de ayudas son empresas de transportes.

- 28 La Comisión se opone asimismo a la admisibilidad del recurso en la medida en que versa sobre la Decisión relativa a la ayuda n° 484/95. Alega, en particular, que no existe relación alguna de la competencia directa y real entre las demandantes, por una parte, y la beneficiaria de la ayuda, la empresa NS Cargo, por otra. Según la Comisión, únicamente las empresas que realizan el transporte entre Rotterdam y Praga son competidoras de NS Cargo a efectos de la ayuda controvertida. La Comisión señala que las demandantes no han demostrado de ninguna manera en qué consistió el perjuicio competitivo que han sufrido a causa de la ayuda de que se trata. Por consiguiente, sostiene que no se las puede considerar «interesados» en el sentido del artículo 93, apartado 2, del Tratado.
- 29 Según las demandantes, debe considerarse que HHLA es un «interesado» en el sentido del artículo 93, apartado 2, del Tratado y que, por lo tanto, las Decisiones impugnadas le afectan individualmente. Subrayan, al respecto, que, debido al carácter intercambiable, desde el punto de vista tanto de los armadores como de los expedidores de Europa interior, de las actividades de transbordo en los distintos puertos marítimos situados entre Hamburgo y Le Havre, HHLA -compite con las empresas de transbordo que operan en el puerto de Rotterdam. Estas empresas se agrupan en el seno de la sociedad Europe Combined Terminal (en lo sucesivo, «ECT»). Pues bien, esencialmente, el beneficiario de las ayudas controvertidas es ECT y no NS Cargo ni las demás empresas de transportes que operan desde el puerto de Rotterdam. Afirman que, en lo que atañe a la ayuda n° 618/95, en realidad, no se trata de un régimen general de ayudas, sino de una ayuda financiera con carácter único cuyo beneficiario es ECT. A su juicio, las empresas de transportes sólo actúan como intermediarias, destinándose las ventajas competitivas a las empresas de transbordo. Las demandantes señalan, al respecto, que NS Cargo es titular del 10 % del capital de ECT.
- 30 Las demandantes consideran asimismo que las Decisiones impugnadas afectan directamente a HHLA. Manifiestan que, en particular, supusieron una ventaja directa para ECT, por cuanto los armadores y los expedidores eligen con mayor

frecuencia el puerto de Rotterdam debido a las reducciones de costes que, gracias a las ayudas controvertidas, obtienen las empresas de transportes que operan desde dicho puerto. Por ello, a su juicio, las Decisiones impugnadas ocasionaron un perjuicio directo a las empresas transbordadoras que operan en los puertos que compiten con el de Rotterdam, como el puerto de Hamburgo. Afirman que la circunstancia de que las autoridades neerlandesas aún debían conceder algunas ayudas no cambia nada al respecto, ya que, en primer lugar, era seguro que las autoridades neerlandesas pagarían los importes de las ayudas autorizadas por la Comisión y en segundo lugar, la Comisión ya había fijado los criterios de pago de manera detallada y vinculante.

- 31 A continuación, las demandantes estiman que también debe considerarse que las Decisiones impugnadas afectan individual y directamente a UVHH y ZDS dada su condición de organizaciones profesionales de los competidores de los beneficiarios de las ayudas.
- 32 Añaden que, aunque el Tribunal de Primera Instancia decidiera que la ayuda nº 618/95 constituye un régimen general de ayudas, ello no impediría admitir el recurso en relación con UVHH y ZDS. A este respecto, señalan que, en virtud de reiterada jurisprudencia, asiste a las asociaciones un derecho de recurso aunque el acto controvertido tenga alcance general. Sobre este extremo, las demandantes recuerdan que basta que el acto controvertido afecte a una asociación en su condición de interlocutora privilegiada de la Comisión para que pueda interponer un recurso de anulación. En ejercicio de los derechos de defensa reconocidos por la jurisprudencia en los procedimientos administrativos sobre ayudas de Estado, tales asociaciones tienen derecho a presentar observaciones ante la Comisión antes de la adopción de las decisiones controvertidas.
- 33 Por último, las demandantes exponen que el presente recurso de anulación es el único cauce jurídico de que disponen para impugnar las ayudas controvertidas.

En particular, señalan que no pueden recurrir los actos relativos al pago de las ayudas ante los órganos jurisdiccionales neerlandeses, dada la dificultad insuperable de obtener información sobre dichos actos.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

34 De conformidad con el artículo 173, párrafo cuarto, del Tratado CE (actualmente artículo 230 CE, párrafo cuarto, tras su modificación), una persona física o jurídica sólo puede interponer recurso contra una decisión dirigida a otra persona si dicha decisión le afecta directa e individualmente. Como las decisiones impugnadas fueron dirigidas al Gobierno neerlandés, procede examinar, en primer lugar, si afectan individualmente a las demandantes.

35 Según jurisprudencia reiterada, los sujetos distintos de los destinatarios de una decisión sólo pueden afirmar que quedan individualmente afectados si esta decisión les atañe debido a ciertas cualidades que les son propias o a una situación de hecho que les caracteriza en relación con cualquier otra persona y, en consecuencia, los individualiza de manera análoga a la del destinatario (sentencias del Tribunal de Justicia de 15 de julio de 1963, Plaumann/Comisión, 25/62, Rec. pp. 199, especialmente p. 223, y de 28 de enero de 1986, Cofaz y otros/Comisión, 169/84, Rec. p. 391, apartado 22; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 15 de septiembre de 1998, BP Chemicals/Comisión, T-11/95, Rec. p. II-3235, apartado 71, y de 15 de diciembre de 1999, asuntos acumulados T-132/96 y T-143/96, Freistaat Sachsen y otros/Comisión, Rec. p. II-3663, apartado 83).

36 En el marco del control de las ayudas de Estado, la fase previa de examen de las ayudas, establecida por el apartado 93, apartado 3, del Tratado, que sólo tiene por objeto permitir a la Comisión formarse una primera opinión sobre la

compatibilidad parcial o total de la ayuda controvertida, debe distinguirse de la fase de examen del artículo 93, apartado 2, del Tratado. El Tratado tan sólo prevé la obligación de la Comisión de emplazar a los interesados para que presenten sus observaciones en el marco de esta última fase, cuya finalidad es permitir a la Comisión obtener una información completa sobre el conjunto de los datos del asunto (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 16 de septiembre de 1998, *Waterleiding Maatschappij/Comisión*, T-188/95, Rec. p. II-3713, apartado 52).

- 37 Cuando, sin iniciar el procedimiento del artículo 93, apartado 2, del Tratado, la Comisión declara, sobre la base del apartado 3 del mismo artículo, que una ayuda es compatible con el mercado común, los beneficiarios de dichas garantías de procedimiento únicamente pueden obtener su respeto si tienen la posibilidad de impugnar ante el juez comunitario dicha decisión de la Comisión (sentencias del Tribunal de Justicia de 19 de mayo de 1993, *Cook/Comisión*, C-198/91, Rec. p. I-2487, apartado 23, y de 15 de junio de 1993, *Matra/Comisión*, C-225/91, Rec. p. I-3203, apartado 17, y sentencia *Waterleiding Maatschappij/Comisión*, antes citada, apartado 53). Por estos motivos, el Tribunal de Justicia y el Tribunal de Primera Instancia declaran la admisibilidad de un recurso que tiene por objeto la anulación de una decisión adoptada con arreglo al artículo 93, apartado 3, del Tratado, interpuesto por un interesado en el sentido del artículo 93, apartado 2, del Tratado, cuando, mediante la interposición del recurso, el interesado pretende hacer respetar los derechos procedimentales que le concede el artículo 93, apartado 2, del Tratado (sentencias *Cook/Comisión*, antes citada, apartados 23 a 26, *Matra/Comisión*, antes citada, apartados 17 a 20, y *Waterleiding Maatschappij/Comisión*, antes citada, apartado 53).

- 38 En el presente asunto, las dos Decisiones impugnadas se adoptaron sobre la base del artículo 93, apartado 3, del Tratado, sin que la Comisión hubiera iniciado el procedimiento formal previsto por el artículo 93, apartado 2, del Tratado. Además, las demandantes solicitan la anulación de las Decisiones impugnadas alegando que la Comisión no inició dicho procedimiento en el presente asunto. Consideran, en efecto, que se imponía la apertura de tal procedimiento, puesto

que una primera apreciación de las ayudas de que se trata planteaba serias dificultades en la apreciación de su compatibilidad con el mercado común.

39 Habida cuenta de cuanto precede, las demandantes habrán de ser consideradas individualmente afectadas por las Decisiones impugnadas si se demuestra que tienen la condición de interesadas en el sentido del artículo 93, apartado 2, del Tratado.

40 De reiterada jurisprudencia se desprende que los interesados a los que se refiere el artículo 93, apartado 2, del Tratado no sólo son la empresa o las empresas beneficiarias de una ayuda, sino también las personas, empresas o asociaciones que puedan verse afectadas en sus intereses por la concesión de la ayuda, en particular, las empresas competidoras y las organizaciones profesionales (sentencias del Tribunal de Justicia de 14 de noviembre de 1984, Intermills/Comisión, 323/82, Rec. p. 3809, apartado 16; Cook/Comisión, antes citada, apartado 24; Matra/Comisión, antes citada, apartado 18, y de 2 de abril de 1998, Comisión/Sytraval y Brink's France, C-367/95 P, Rec. p. I-1719, apartado 41, por la que se confirma la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 28 de septiembre de 1995, Sytraval y Brink's France/Comisión, T-95/94, Rec. p. II-2651).

41 Se desprende asimismo de la jurisprudencia que, para que proceda admitir su recurso, el competidor del beneficiario de la ayuda debe demostrar que su situación competitiva en el mercado resulta afectada por la concesión de la ayuda. En caso contrario, no tiene la condición de interesado en el sentido del artículo 93, apartado 2, del Tratado (sentencia Waterleiding Maatschappij/Comisión, antes citada, apartado 62).

42 En el caso de autos, en lo que atañe al hecho de que la posición de las demandantes en el mercado resulte afectada, procede señalar, en primer lugar, que no son competidoras directas de los beneficiarios de las ayudas controver-

tidas, ya que estas últimas se dedican al transporte combinado de mercancías ferrocarril/carretera, mientras que las demandantes son, una de ellas, una empresa que efectúa el transbordo y el depósito de mercancías en el puerto de Hamburgo, y las otras dos, asociaciones que representan, en particular, los intereses de empresas que desarrollan la actividad citada en puertos marítimos alemanes. El estudio de Planco Consulting GmbH no desvirtúa esta conclusión. Este estudio pretende demostrar que una reducción de los costes de los transportes interiores procedentes y con destino a puertos marítimos puede afectar a la competencia entre puertos, pero no acredita que los operadores del sector del transbordo y del depósito de mercancías en los puertos alemanes sean competidores directos de los beneficiarios de las ayudas controvertidas.

43 Debe señalarse, además, que las demandantes no han demostrado que las Decisiones impugnadas las hubieran afectado.

44 A este respecto, citan las reducciones de los volúmenes de negocios que registraron en el transporte de mercancías con destino a Praga. Ahora bien, por una parte, se desprende de los autos que, durante los años de concesión de las ayudas, los volúmenes de negocios de las demandantes no experimentaron una disminución sustancial y, por otra, las demandantes no han probado que existiera una relación directa entre dichas reducciones de sus volúmenes de negocios y la concesión de las ayudas controvertidas.

45 En efecto, las demandantes presentan, a este respecto, volúmenes de negocios realizados por Metrans, sociedad controlada por HHLA, que realizaba el transporte interior de contenedores, en el trayecto Hamburgo-Praga y Zelechovice de enero de 1992 a diciembre de 1996, que, según parece, demuestran que, al ponerse en servicio el tren lanzadera de Rotterdam (subvencionado directamente

con la ayuda n° 484/95), el puerto de Rotterdam ganó las cantidades de contenedores que perdió el de Hamburgo.

46 Pues bien, debe señalarse que, aunque según los datos del cuadro que figura en el anexo 24 de la réplica resulta que, durante el mes de septiembre de 1994, es decir, cuando se puso en servicio el tren lanzadera entre Rotterdam y Praga, las cifras de negocios de Metrans registraron una disminución, de este mismo cuadro se desprende que desde octubre de 1994 dichas cifras aumentaron de nuevo paralelamente a las de dicho tren. Aun suponiendo que el tren lanzadera de Rotterdam hubiera absorbido, en efecto, una parte de las actividades de los trenes con salida del puerto de Hamburgo, resultó que ello fue provisional y que no afectó seriamente a los volúmenes de negocios de los operadores alemanes. Además, dado que la disminución temporal de los volúmenes de negocios de Metrans se produjo en los meses de agosto y septiembre de 1994, a saber, cuando se puso en servicio el tren lanzadera entre Rotterdam y Praga, y no durante los años 1995 y 1996, cuando se concedió la ayuda, cabe considerar que cualquier posible efecto sobre las actividades de los operadores alemanes debe atribuirse a dicha puesta en servicio y no a la concesión de la ayuda.

47 Por último, de los datos aportados por las partes no se puede sacar la conclusión de que, durante los años 1994 a 1996, los puertos marítimos alemanes experimentaron un mayor desarrollo que el puerto de Rotterdam, en términos comparativos, por lo que respecta al transporte interior hacia Europa del Este, lo cual han reconocido las demandantes. En particular, el anexo 20 de la réplica, que contiene un extracto de las estadísticas oficiales de la navegación marítima, elaboradas por la Oficina Federal de Estadística, sobre la evolución del transbordo de contenedores en los puertos de Hamburgo, Bremen y Bremerhaven durante los años 1994 a 1996, indica que el número de contenedores transbordados ha ido constantemente en aumento de una forma regular.

48 En consecuencia, las demandantes no han aportado elementos suficientes que puedan demostrar que la concesión de las ayudas controvertidas afectó a su situación competitiva en el mercado.

- 49 Por lo que se refiere a la supuesta admisibilidad del recurso de UVHH y de ZDS, como asociaciones que representan los intereses de los puertos marítimos alemanes, procede recordar que, según jurisprudencia reiterada, una asociación constituida para promover los intereses colectivos de una categoría de justiciables no puede ser considerada individualmente afectada, a efectos del artículo 173, párrafo cuarto, del Tratado, por un acto que afecta a los intereses generales de esa categoría y, por consiguiente, no está legitimada para interponer un recurso de anulación en nombre de sus miembros cuando éstos no puedan hacerlo individualmente (sentencias de 14 de diciembre de 1962, *Fédération nationale de la boucherie en gros et du commerce en gros des viandes y otros/Consejo*, asuntos acumulados 19/62 a 22/62, Rec. p. 943, y de 2 de abril de 1998, *Greenpeace Council y otros/Comisión*, C-321/95, Rec. p. I-1651, apartados 14 y 29). Ahora bien, en el caso de autos, dado que UVHH y ZDS no han probado que sus miembros se hallen en situación de interponer un recurso admisible, dichas asociaciones no se encuentran en tal situación.
- 50 Por otra parte, no puede considerarse que procede admitir el recurso de dichas asociaciones, con arreglo a las sentencias del Tribunal de Justicia de 2 de febrero de 1988, *Van der Kooy y otros/Comisión* (asuntos acumulados 67/85, 68/85 y 70/85, Rec. p. 219, apartados 21 a 24), y de 24 de marzo de 1993, *CIRFS y otros/Comisión* (C-313/90, Rec. p. I-1125, apartados 29 a 30). En efecto, en estas dos sentencias el Tribunal de Justicia reconoció la existencia de un interés propio para ejercitar la acción de la asociación demandante debido a su condición de negociadora de las disposiciones impugnadas por la Comisión y de interlocutora de la Comisión en relación con el establecimiento, la prórroga y la adaptación de un régimen de ayudas de Estado en el sector de que se trataba. Ahora bien, UVHH y ZDS no han demostrado que tienen tal condición. De ello se deriva que estas últimas no tienen ningún interés propio para ejercitar la acción, en el sentido de la jurisprudencia citada (véanse, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 11 de febrero de 1999, *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrty-Unternehmen y Hapag-Lloyd/Comisión*, T-86/96, Rec. p. II-179, apartados 55 a 64).
- 51 En lo que se refiere a la afirmación de las demandantes de que el presente recurso de anulación es el único cauce jurídico de que disponen para impugnar las ayudas controvertidas, también carece de pertinencia. En efecto, baste señalar al respecto que la falta de un cauce jurídico eficaz ante el juez nacional no puede llevar al Tribunal de Primera Instancia a sobrepasar los límites de su competencia establecidos por el artículo 173, párrafo cuarto, del Tratado (véanse los autos del

Tribunal de Justicia de 23 de noviembre de 1995, Asocarne/Consejo, C-10/95 P, Rec. p. I-4149, apartado 26; de 24 de abril de 1996, CNPAAP/Consejo, C-87/95 P, Rec. p. I-2003, apartado 38, así como las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 5 de junio de 1996, Kahn Scheepvaart/Comisión, T-398/94, Rec. p. II-477, apartado 50, y Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen y Hapag-Lloyd/Comisión, antes citada, apartado 52).

- 52 De todo lo que precede se deduce que, con respecto a las demandantes, las Decisiones impugnadas no constituyen decisiones que las afecten individualmente en el sentido del artículo 173, párrafo cuarto, del Tratado.
- 53 Por consiguiente, procede declarar la inadmisibilidad del recurso sin que sea necesario examinar si las Decisiones impugnadas afectan directamente a las demandantes.

Costas

- 54 A tenor del artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte.
- 55 Por haber sido desestimadas las pretensiones de la demandante, procede condenarla en costas, de conformidad con las pretensiones deducidas en tal sentido por la Comisión.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Cuarta ampliada)

decide:

- 1) Declarar la inadmisibilidad del recurso.
- 2) Las partes demandantes cargarán con sus propias costas, así como con las de la Comisión.

Tiili

Lindh

Moura Ramos

Cooke

Mengozi

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 21 de marzo de 2001.

El Secretario

El Presidente

H. Jung

P. Mengozzi