



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

19 decembrie 2012 *

„Recurs — Ajutoare de stat — Noțiunea «întreprindere» — Activitate economică — Construire de infrastructuri aeroportuare — Pistă de decolare și de aterizare”

În cauza C-288/11 P,

având ca obiect un recurs formulat în temeiul articolului 56 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, introdus la 6 iunie 2011,

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

Flughafen Leipzig-Halle GmbH, cu sediul în Leipzig,

reprezentate de M. Núñez Müller și de J. Dammann, Rechtsanwälte,

recurente,

celelalte părți din proces fiind:

Comisia Europeană, reprezentată de B. Martenczuk și de T. Maxian Rusche, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

pârâtă în primă instanță,

Republica Federală Germania,

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), reprezentată de L. Giesberts și de G. Kleve, Rechtsanwälte,

interveniente în primă instanță,

CURTEA (Camera a opta),

compusă din domnul E. Jarašiūnas (raportor), președinte de cameră, domnul A. Ó Caoimh și doamna C. Toader, judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,

grefier: domnul M. Aleksejev, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 14 noiembrie 2012,

* Limba de procedură: germana.

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,
pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Prin recursul formulat, Mitteldeutsche Flughafen AG (denumit în continuare „MF”) și Flughafen Leipzig-Halle GmbH (denumit în continuare „FLH”) solicită anularea parțială a Hotărârii Tribunalului Uniunii Europene din 24 martie 2011, Freistaat Sachsen și alții/Comisia (T-443/08 și T-455/08, Rep., p. II-1311, denumită în continuare „hotărârea atacată”), prin care acesta, în cauza T-455/08, pe de o parte, a anulat articolul 1 din Decizia 2008/948/CE a Comisiei din 23 iulie 2008, Germania: DHL și aeroportul Leipzig Halle (JO L 346, p. 1, denumită în continuare „decizia în litigiu”), întrucât stabilește la 350 de milioane de euro valoarea ajutorului de stat pe care Republica Federală Germania intenționa să îl pună în aplicare în legătură cu construirea unei noi piste și a infrastructurii aeroportuare aferente pe Aeroportul Leipzig Halle și, pe de altă parte, a respins în rest acțiunea.

Istoricul cauzei și decizia în litigiu

- 2 Din cuprinsul punctelor 1-12 din hotărârea atacată rezultă că Aeroportul Leipzig-Halle este exploatat de FLH, care este o filială a MF, ai cărui acționari sunt landurile Saxonia și Saxonia-Anhalt, precum și orașele Dresda (Germania), Halle (Germania) și Leipzig. La 4 noiembrie 2004, MF a decis să construiască o nouă pistă pentru decolări și aterizări (denumită în continuare „noua pistă de sud”), care trebuia finanțată printr-un aport de capital la MF sau la FLH, în valoare de 350 de milioane de euro, de către acționarii lor publici.
- 3 Grupul DHL (denumit în continuare „DHL”), care operează în sectorul distribuției rapide de colete, deținut integral de Deutsche Post AG, a decis, după ce a negociat cu mai multe aeroporturi, să transfere nodul său european de transport aerian de la Bruxelles (Belgia) la Leipzig-Halle începând cu anul 2008. La 21 septembrie 2005, FLH, MF și DHL Hub Leipzig GmbH (denumit în continuare „DHL Hub Leipzig”) au semnat un acord-cadru în temeiul căruia FLH era obligată să construiască noua pistă de sud și să îndeplinească și alte angajamente pe întreaga durată a acordului, cum ar fi garanția ca DHL să poată opera în continuare pe pista menționată și ca cel puțin 90 % din transporturile aeriene efectuate de DHL sau pentru DHL să poată fi realizate în orice moment de pe această pistă.
- 4 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.
- 5 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.
- 6 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.
- 7 La 23 iulie 2008, Comisia a adoptat decizia în litigiu. Aceasta a apreciat în decizie că aportul de capital era un ajutor de stat compatibil cu piața comună în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (c) CE. În schimb, Comisia a considerat că scrisoarea de garanție și garanțiile nelimitate prevăzute în

acordul-cadru nu erau compatibile cu piața comună și a solicitat Republicii Federale Germania să recupereze partea din ajutor care a fost deja pusă la dispoziția companiei DHL în temeiul acestor garanții.

- 8 Astfel cum rezultă din cuprinsul punctelor 62 și 67 din hotărârea atacată, aportul de capital a fost acordat anterior deciziei în litigiu, fapt confirmat în ședință de Comisie.

Procedura în fața Tribunalului și hotărârea atacată

- 9 Prin cererile introductive depuse la grefa Tribunalului la 6 octombrie 2008 de Freistaat Sachsen și de landul Saxonia-Anhalt, în cauza T-443/08, precum și de MF și de FLH, în cauza T-455/08, s-au formulat acțiuni având ca obiect anularea articolului 1 din decizia în litigiu în măsura în care, în cuprinsul acestuia, Comisia declară, 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 de stat respectiv se ridică la 350 de milioane de euro.
- 10 Prin Ordonanțele din 30 martie 2009 și din 24 iunie 2010, președintele Camerei a opta a Tribunalului, pe de o parte, a admis cererile de intervenție formulate de Republica Federală Germania și de Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) (denumită în continuare „ADV”) în cele două cauze și, pe de altă parte, a decis conexarea acestora pentru buna desfășurare a procedurii orale.
- 11 În acțiunile lor, MF și FLH, susținute de ADV, au invocat 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 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”), al șaselea, prezentat cu titlu subsidiar, pe un viciu de procedură, al șaptelea, pe o încălcare a repartizării competențelor ce rezultă din Tratatul CE și al optulea, pe caracterul contradictoriu și pe insuficiența motivării cuantumului pretinsului ajutor.
- 12 Prin hotărârea atacată, Tribunalul a conexas cauzele T-443/08 și T-455/08 în vederea pronunțării hotărârii, a respins acțiunea ca inadmisibilă în prima cauză, iar, în a doua cauză, a anulat articolul 1 din decizia în litigiu întrucât stabilește la 350 de milioane de euro valoarea ajutorului de stat pe care Republica Federală Germania intenționa să îl pună în aplicare în legătură cu construirea noii piste de sud și a infrastructurii aeroportuare aferente pe Aeroportul Leipzig Halle, respingând în rest acțiunea.
- 13 Pentru a respinge primul motiv, în susținerea căruia reclamantele, în cauza T-455/08, susțineau în special că noțiunea „întreprindere” în sensul articolului 87 alineatul (1) CE nu se aplica aeroporturilor regionale în legătură cu finanțarea infrastructurii aeroportuare, Tribunalul a apreciat mai întâi, pentru motivele arătate la punctele 87-100 din hotărârea atacată, că, în măsura în care exploata noua pistă de sud, FLH desfășura o activitate economică de care activitatea constând în construirea pistei respective nu poate fi disociată.
- 14 În continuare, la punctele 102-107 din hotărârea atacată, Tribunalul a înlăturat argumentul invocat de reclamante potrivit căruia construirea noii piste de sud constituia o măsură care ținea de politica regională, de politica economică și de politica privind transporturile pe care Comisia nu o putea controla în temeiul normelor din Tratatul CE referitoare la ajutoarele de stat, în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor [87 CE] și [88 CE] și a articolului 61 din Acordul privind SEE în cazul ajutoarelor de stat acordate în sectorul aviației (JO 1994, C 350, p. 5, denumită în continuare „Comunicarea din 1994”). În această privință, Tribunalul a arătat că sectorul aeroportuar a cunoscut evoluții privind în special organizarea, precum și situația sa economică și concurențială și că

jurisprudența rezultând din 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, denumite în continuare, împreună, „Hotărârile Aéroports de Paris”), a recunoscut, încă din anul 2000, că administratorii de aeroporturi exercită o activitate economică în sensul articolului 87 alineatul (1) CE.

- 15 De asemenea, Tribunalul a respins, la punctele 108-116 din hotărârea atacată, argumentele reclamantelor privind pretinsul caracter dissociabil al activităților de construire și de exploatare de infrastructuri aeroportuare. Acesta a mai arătat, în primul rând, că construirea noii piste de sud era o condiție prealabilă pentru exploatarea acesteia, în al doilea rând, că entitățile în cauză erau de fapt aceleași, în al treilea rând, că, întrucât s-a întemeiat pe faptul că infrastructura în discuție era exploatată de FLH în scop comercial și că era vorba deci despre o infrastructură utilizabilă în acest scop, Comisia a prezentat suficiente elemente care să permită susținerea legăturii dintre construirea și exploatarea noii piste de sud și, în al patrulea rând, că construirea acestei noi piste de sud era o activitate care avea o legătură directă cu administrarea infrastructurii aeroportuare și că faptul că o activitate nu este asigurată de operatori privați sau că nu este rentabilă nu erau criterii relevante pentru a înlătura calificarea ca activitate economică.
- 16 În sfârșit, Tribunalul a respins, la punctele 117-119 din hotărârea atacată, argumentele reclamantelor prin care urmăreau repunerea în discuție a relevanței Hotărârilor Aéroports de Paris, înainte de a concluziona, la punctul 120 din aceeași hotărâre, că în mod legal Comisia a apreciat că aportul de capital constituia un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE.
- 17 Pentru a înlătura al patrulea motiv invocat de reclamante în cauza T-455/08 și întemeiat pe încălcarea principiilor neretroactivității, securității juridice, protecției încrederii legitime și egalității, Tribunalul a subliniat, la punctele 157-164 din hotărârea atacată, că Comisia nu a aplicat Orientările din 2005, contrar celor pretinse de reclamante, ci a aplicat principiile care decurg din Hotărârile Aéroports de Paris. Prin urmare, la punctele 166-172, 181 și 182 din hotărârea atacată, Tribunalul a respins și obiecțiile referitoare la încălcarea principiilor protecției încrederii legitime, securității juridice și egalității, precum și al cincilea motiv invocat în această cauză, întemeiat pe faptul că Orientările din 2005 încalcă dreptul primar.
- 18 La punctele 192 și 201-209 din hotărârea atacată, Tribunalul a respins și al șaselea motiv formulat de reclamante în cauza menționată, întemeiat pe un viciu de procedură, motiv în cadrul căruia acestea au susținut, cu titlu subsidiar, că aportul de capital trebuia calificat drept „ajutor existent” în sensul articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul nr. 659/1999, precum și al șaptelea motiv invocat de acestea în aceeași cauză, întemeiat pe o încălcare a repartizării competențelor rezultând din Tratatul CE.
- 19 În schimb, Tribunalul a admis al optulea motiv invocat de reclamante în susținerea acțiunii în cauza T-455/08, care se întemeia pe caracterul contradictoriu și pe insuficiența motivării valorii ajutorului. În această privință, Tribunalul a reținut, la punctul 230 din hotărârea atacată, că valoarea de 350 de milioane de euro care figurează în dispozitivul deciziei în litigiu era eronată în raport cu considerentele deciziei, dat fiind că din aceste considerente reieșea că sumele legate de misiuni de serviciu public nu constituiau un ajutor de stat și, în consecință, trebuiau deduse din quantumul aportului de capital.

Concluziile părților

- 20 MF și FLH, precum și ADV solicită Curții:

— anularea punctului 4 din dispozitivul hotărârii atacate, prin care acțiunea formulată în cauza T-455/08 a fost respinsă în rest, precum și a deciziei privind cheltuielile de judecată;

- pronunțarea definitivă asupra litigiului admitând acțiunea formulată în cauza T-455/08, deoarece prin aceasta din urmă se urmărește anularea deciziei în litigiu pentru motivul că Comisia declară în cuprinsul ei că aportul de capital acordat de Republica Federală Germania pentru construirea noii piste de sud și a infrastructurii aeroportuare aferente constituie un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE și
 - obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată efectuate în recurs și în procedura în primă instanță.
- 21 Comisia solicită respingerea recursului și obligarea recurentelor la plata cheltuielilor de judecată efectuate în recurs.

Cu privire la recurs

- 22 În susținerea recursului, recurentele invocă cinci motive, întemeiate, primul, pe încălcarea articolului 87 alineatul (1) CE, al doilea, pe încălcarea principiilor neretroactivității, protecției încrederii legitime și securității juridice, al treilea, pe încălcarea articolului 1 litera (b) punctul (v) și a articolelor 17 și 18 din Regulamentul nr. 659/1999, al patrulea, pe încălcarea repartizării competențelor rezultând din Tratatul CE și al cincilea, pe încălcarea obligației de motivare a hotărârilor.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 87 alineatul (1) CE

Argumentele părților

- 23 Recurentele reproșează Tribunalului faptul că a calificat finanțarea construirii noii piste de sud drept ajutor de stat apreciind că, în această privință, FLH trebuia să fie considerat o întreprindere întrucât construirea respectivă era o activitate economică în sensul normelor în materie de ajutoare de stat.
- 24 În opinia recurentelor, trebuie să se distingă activitatea de construire a unei infrastructuri aeroportuare de cea de exploatare a acesteia. Contrar a ceea ce ar impune jurisprudența constantă a instanțelor Uniunii, Tribunalul ar fi omis să examineze în mod distinct aceste activități și ar fi prezumat că acestea sunt inseparabile, limitându-se să constate, la punctul 96 din hotărârea atacată, că pistele de decolare și de aterizare sunt elemente „esențiale” pentru activitățile economice întreprinse de cel care exploatează un aeroport și că construirea unor astfel de piste permite acestuia exercitarea activității sale economice principale. Astfel, Tribunalul nu ar fi verificat dacă aceste activități puteau fi deosebite și ar fi ignorat faptul că ele priveau actori și sectoare diferite.
- 25 Pentru a aprecia caracterul economic al unei activități, ar avea o importanță redusă faptul că aceasta constituie o „condiție prealabilă” a unei alte activități și nu ar fi necesar să se facă distincție între activitățile principale și activitățile anexe ale entității avute în vedere, jurisprudența impunând obligația de a se efectua această apreciere pentru fiecare activitate exercitată de această entitate.
- 26 Pe de altă parte, distincția dintre construirea și exploatarea infrastructurii ar fi un principiu fundamental al practicii Comisiei și ar decurge, în ceea ce privește aeroporturile, din textul punctului 12 din Comunicarea din 1994, care nu ar fi fost anulată, ci doar completată de Orientările din 2005. Prin urmare, în mod greșit Tribunalul a considerat că Comisia nu a aplicat Comunicarea din 1994, deși aceasta nu este contrară dreptului primar întrucât Tratatul CE nu atribuie nicio competență proprie Uniunii Europene în materie de politică de infrastructură.
- 27 În plus, în cadrul interpretării dreptului primar, instanțele Uniunii nu ar impune în niciun fel aplicarea normelor în materie de ajutoare de stat în cazul măsurilor privind infrastructura aeroportuară și ar considera că acestea nu trebuie să se aplice decât atunci când este vorba despre exploatarea

aeroportului. Recurențele se referă, în această privință, la Hotărârea Tribunalului Aéroports de Paris/Comisia, citată anterior, și la Hotărârea Tribunalului din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia (T-196/04, Rep., p. II-3643), subliniind că faptele care au stat la baza pronunțării celei dintâi dintre aceste hotărâri priveau activitățile unui mare aeroport internațional, a cărui situație, pe plan economic, ar fi diametral opusă situației unui aeroport regional precum Leipzig-Halle.

- 28 În plus, Tribunalul ar fi apreciat în mod neîntemeiat, la punctul 115 din hotărârea atacată, că faptul că activitatea de construire a unei infrastructuri nu este asigurată de operatori privați nu este relevant, cu toate că existența unei piețe presupune ca activitatea în cauză să poată fi, în principiu, exercitată de astfel de operatori. Tribunalul s-ar fi limitat să prezume caracterul economic al activității de construire a noii piste de sud, fără a examina argumentele invocate pentru a contesta existența unei piețe pentru această activitate și nici realitatea economică.
- 29 Or, activitatea de construire a unei infrastructuri aeroportuare nu ar putea avea caracterul unei activități economice în lipsa unor perspective de rentabilitate, repercutoarea costurilor de construcție asupra utilizatorilor prin intermediul redevențelor aeroportuare fiind imposibilă, contrar celor arătate de Tribunal la punctul 94 din hotărârea atacată. Astfel, investitorii privați nu ar putea repercuta în mod liber aceste costuri asupra utilizatorilor deoarece aceste redevențe trebuie să fie autorizate de autoritățile competente ale landului în care se află aeroportul în cauză, care și-ar întemeia autorizarea pe criterii care nu au nicio legătură cu costurile de construcție a infrastructurii aeroportuare. Construirea unei astfel de infrastructuri ar fi o problemă care ține, așadar, de activități care au fost întotdeauna și care sunt în mod obligatoriu exercitate de entități publice.
- 30 Ca și recurențele, ADV, care este o asociație a unor întreprinderi care exploatează aeroporturi germane, apreciază că a califica activitatea de finanțare sau de construire a unei infrastructuri aeroportuare drept activitate economică este contrar dreptului Uniunii.
- 31 Potrivit acestei părți, o distincție funcțională între construirea și exploatarea unei astfel de infrastructuri este necesară atât din punct de vedere juridic, cât și factual. ADV remarcă printre altele că concluzia Tribunalului potrivit căreia construirea noii piste de sud ar fi esențială pentru exploatarea aeroportului și nu ar putea fi apreciată separat de aceasta este prea generală și conduce la a se considera ca fiind economice toate activitățile de care depinde activitatea celui care exploatează un aeroport, inclusiv măsuri care țin de exercitarea puterii publice.
- 32 În situația dată, nu ar exista o finanțare privată pentru construirea de noi infrastructuri aeroportuare, cel puțin nu în aeroporturile mici și medii, iar implicarea întreprinderilor private s-ar limita la achiziționarea și la exploatarea infrastructurii deja existente sau construite de stat. În pofida evoluției sectorului aeroportuar, ar fi întotdeauna imposibil să se finanțeze construirea unei infrastructuri aeroportuare costisitoare prin veniturile obținute din exploatare. În lipsa unei rentabilități, nu ar exista, așadar, o activitate economică.
- 33 ADV mai susține că Tribunalul, în mod greșit și contradictoriu, urmând în acest fel Comisia, a făcut trimitere la Hotărârile Aéroports de Paris. Concluzia potrivit căreia caracterul economic al construirii infrastructurii aeroportuare decurge din caracterul economic al exploatării nu ar putea fi dedusă din această jurisprudență. Nici Comisia, nici Tribunalul nu ar fi justificat în drept într-un mod acceptabil motivul pentru care, contrar Comunicării din 1994, finanțarea construirii unui aeroport ar trebui să fie investigată de Comisie. În realitate, construirea unei infrastructuri aeroportuare ar reprezenta un element esențial al serviciilor de interes general, astfel încât această misiune ar ține în mod normal de exercitarea puterii publice.
- 34 Comisia susține în principal că teza apărută de recurențe, potrivit căreia construirea unei infrastructuri aeroportuare constituie o activitate care trebuie apreciată separat de exploatarea aeroportului, este în mod evident inexactă. Astfel, în opinia Comisiei, odată cu pronunțarea Hotărârilor Aéroports de Paris s-a stabilit că punerea la dispoziție cu titlu oneros a unei instalații aeroportuare constituie o activitate

economică ce face obiectul normelor Uniunii în materie de concurență. Costurile construirii instalațiilor utilizate de cel care exploatează aeroportul ar fi deci costuri de investiție pe care în mod normal trebuie să le suporte o întreprindere comercială. Prin urmare, în opinia acestei instituții, Tribunalul nu a săvârșit o eroare în drept atunci când a apreciat că FLH era o întreprindere și că construirea noii piste de sud constituia un element inseparabil al activității sale economice.

Aprecierea Curții

- 35 În cadrul primului motiv, recurențele, susținute de ADV, reiau în esență argumentarea dezvoltată la Tribunal, potrivit căreia construirea sau extinderea unei infrastructuri aeroportuare nu constituie o activitate economică ce intră în domeniul de aplicare al dreptului Uniunii în materie de ajutoare de stat, astfel încât finanțarea lor din fonduri publice nu poate constitui un ajutor de stat.
- 36 În prezentul recurs, trebuie examinat dacă, în speță, Tribunalul a încălcat articolul 87 alineatul (1) CE atunci când a statuat că activitatea de exploatare a Aeroportului Leipzig-Halle desfășurată de FLH, care, împreună cu MF, beneficia de aportul de capital destinat finanțării construirii noii piste de sud, avea, legat de această construire, un caracter economic și că, prin urmare, Comisia a apreciat corect că aportul de capital amintit constituia un ajutor de stat în sensul acestei dispoziții.
- 37 Cu titlu introductiv, trebuie remarcat că, astfel cum susțin recurențele și ADV, la punctul 12 din Comunicarea din 1994 se precizează că „realizarea proiectelor de infrastructură (aeroporturi, drumuri, poduri etc.) constituie o măsură de politică economică generală pe care Comisia nu o poate controla în temeiul normelor din tratat privind ajutoarele de stat”.
- 38 Pentru a respinge argumentele recurențelor întemeiate pe această comunicare, Tribunalul a susținut, la punctele 104-106 din hotărârea atacată, următoarele:

„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 [din 1 iulie 2008,] Chronopost și La Poste/UFEX și alții, [C-341/06 P și C-342/06 P, Rep., p. I-4777], punctul 95) și că, pe de altă parte, Comisia este ținută de liniile directe 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 [în litigiu], privind în special organizarea și situația sa economică și concurențială. În plus, jurisprudența [Aéroports de Paris] a recunoscut, din anul 2000, 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, ceea ce a fost confirmat prin Hotărârea Ryanair/Comisia, [citată anterior] (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 [în litigiu], 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 aeroporturilor începând cu anul 2000.”

- 39 Aceste aprecieri ale Tribunalului nu conțin nicio eroare de drept. Astfel, Comisia era obligată, în raport cu elementele de fapt și de drept care prevalau la momentul adoptării deciziei sale, să examineze aportul de capital în cadrul competențelor care îi sunt atribuite de articolul 88 CE. Prin urmare, Tribunalul, în mod întemeiat, pe de o parte, a respins argumentele recurențelor legate de Comunicarea din 1994 și, pe de altă parte, a analizat motivul cu care era sesizat verificând în concret, ținând cont de aceste elemente, iar nu de comunicare, dacă construirea noii piste de sud constituia o activitate economică.
- 40 În această privință, referitor, în speță, la caracterul inseparabil al activităților de exploatare și de construire, pe care recurențele îl contestă, Tribunalul, după ce a amintit, la punctul 89 din hotărârea atacată, că reprezintă o activitate economică orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o piață determinată (Hotărârea din 1 iulie 2008, MOTOE, C-49/07, Rep., p. I-4863, punctul 21), a arătat în mod corect, mai întâi, la punctul 93 din hotărârea atacată, că, prin exploatarea Aeroportului Leipzig-Halle, FLH exercită o activitate economică din moment ce oferă, pe piața serviciilor aeroportuare regionale, servicii aeroportuare în schimbul unei remunerații provenind în special din taxele aeroportuare (a se vedea Hotărârea din 24 octombrie 2002, Aéroports de Paris/Comisia, citată anterior, punctul 78). În cadrul aprecierii suverane a situației de fapt, care nu a fost contestată de recurențe în prezentul recurs, Tribunalul a constatat cu privire la acest aspect că existența unei astfel de piețe era demonstrată în speță de faptul că Aeroportul Leipzig-Halle era în concurență cu alte aeroporturi regionale pentru implementarea nodului european de transport aerian al DHL.
- 41 Tribunalul a constatat în continuare, la punctul 94 din hotărârea atacată, că exploatarea noii piste de sud face parte din activitatea economică a FLH, întrucât Comisia a indicat, în considerentul (177) al deciziei în litigiu, că această infrastructură va fi exploatată de FLH în scopuri comerciale prin perceperea de taxe în schimbul utilizării sale. Tribunalul a subliniat că, astfel cum a indicat Comisia în considerentul (15) al deciziei în litigiu, aceste taxe vor constitui principala sursă de venit pentru finanțarea acestei piste, care va permite FLH să își extindă capacitățile și activitatea economică de exploatare a Aeroportului Leipzig-Halle.
- 42 În sfârșit, la punctele 95-100 din hotărârea atacată, Tribunalul a apreciat că nu este necesar să se disocieze activitatea care constă în construirea noii piste de sud de utilizarea ulterioară a acesteia, subliniind în special, la punctul 99 din această hotărâre, că, având în vedere natura și obiectul său, construirea pistei respective nu intră, ca atare, sub incidența prerogativelor de putere publică, ceea ce de altfel recurențele nici nu pretindeau în mod expres. Trebuie subliniat în această privință că, pentru a admite motivul de anulare întemeiat pe caracterul contradictoriu și pe insuficiența motivării valorii ajutorului, Tribunalul a subliniat, la punctele 225 și 226 din hotărârea atacată, că, în considerentele (182) și (183) ale deciziei în litigiu, Comisia a admis că anumite costuri vizate de aportul de capital erau legate de exercițiul unor misiuni publice, și anume costurile privind funcțiile de securitate și de poliție, măsurile de protecție împotriva incendiilor și măsurile de securitate publică, securitatea exploatării, serviciul de meteorologie german, precum și serviciul de control al traficului aerian, și nu puteau fi, așadar, calificate drept ajutoare de stat.
- 43 Rezultă din cele de mai sus că Tribunalul nu a săvârșit o eroare de drept atunci când a apreciat în esență că Comisia era în drept să considere că construirea noii piste de sud de către FLH constituia o activitate economică și că, în consecință, aportul de capital, cu excepția costurilor legate de execuția unor misiuni publice, care trebuiau deduse din valoarea sa, constituia un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE.

- 44 Astfel, contrar celor afirmate de recurente, susținute de ADV, rezultă că, pentru a stabili dacă construirea noii piste de sud putea fi calificată de Comisie drept activitate economică, Tribunalul a efectuat, în conformitate cu jurisprudența (a se vedea Hotărârea din 19 ianuarie 1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, Rec., p. I-43, punctul 19, Hotărârea din 24 octombrie 2002, Aéroports de Paris/Comisia, citată anterior, punctul 75, și Hotărârea MOTOE, citată anterior, punctul 25), o examinare a acestei activități și a cercetat natura sa. Procedând astfel, Tribunalul nu a prezumat, ci a stabilit, ținând cont de împrejurările concrete și fără a săvârși o eroare de drept, că această activitate nu putea fi disociată de exploatarea de către FLH a infrastructurii aeroportuare, care constituie o activitate economică, întrucât construirea noii piste de sud nu are de altfel legătură, ca atare, prin natura sau prin obiectul său, cu exercitarea unor prerogative de putere publică.
- 45 Această concluzie nu poate fi repusă în discuție prin celelalte argumente invocate de recurente și de ADV.
- 46 Astfel, trebuie înlăturat în primul rând argumentul potrivit căruia construirea infrastructurii aeroportuare și exploatarea aeroportului privesc actori și sectoare diferite, deoarece, oricum, astfel cum a constatat Tribunalul în mod suveran la punctul 111 din hotărârea atacată, fără ca acest lucru să fie repus în discuție în prezentul recurs, entitățile vizate erau în speță aceleași.
- 47 În al doilea rând, are o importanță minoră faptul că Tribunalul a subliniat, la punctele 96, 110 și, respectiv, 111 din hotărârea atacată, că „pistele de aterizare și de decolare sunt elemente esențiale pentru activitățile economice desfășurate de un operator de aeroport”, că „obiectivul construirii unei piste de aterizare este legat de activitatea economică principală a unui aeroport” și că „construirea și extinderea pistei [sunt] condiții prealabile exploatării acesteia”. Aceste considerații, prin caracterul lor general și prin faptul că ar putea fi valabile și în cazul anumitor activități care țin de exercitarea unor prerogative de putere publică, sunt, desigur, improprii pentru a stabili caracterul economic al unei activități date de construire a unei infrastructuri aeroportuare. Ele nu au însă niciun efect asupra temeiniciei în drept a constatărilor Tribunalului, expuse la punctele 40-42 din prezenta hotărâre, din care rezultă că, în speță, construirea noii piste de sud constituia o activitate economică.
- 48 În al treilea rând, ca răspuns la afirmația ADV potrivit căreia construirea unei infrastructuri aeroportuare reprezintă un element esențial al serviciilor de interes general și constituie astfel în mod obișnuit o misiune de ordin public, este suficient să se sublinieze că Tribunalul a constatat, la punctul 99 din hotărârea atacată, că recurentele însele nu pretindeau în mod expres că construirea noii piste de sud ținea, ca atare, de prerogative de putere publică.
- 49 În sfârșit, referitor la argumentul potrivit căruia activitatea de construire a unei infrastructuri aeroportuare nu ar putea fi asigurată de operatori privați întrucât nu ar exista o piață pentru acest tip de activitate din cauza lipsei unor perspective de rentabilitate, Tribunalul l-a respins arătând, la punctul 114 din hotărârea atacată, că din constatările sale precedente rezulta că construirea noii piste de sud era o activitate direct legată de administrarea aeroportului, care este o activitate economică. În aceste condiții, Tribunalul nu trebuia, așadar, să cerceteze dacă exista o piață specifică pentru activitatea de construire a unei infrastructuri aeroportuare.
- 50 De asemenea, la punctul 115 din hotărârea atacată, Tribunalul a amintit în mod întemeiat că, în plus, faptul că o activitate nu este asigurată de operatori privați sau faptul că nu este rentabilă nu sunt criterii relevante pentru a o califica sau nu drept activitate economică. Astfel, după cum a amintit Tribunalul la punctele 88 și 89 din această hotărâre, potrivit jurisprudenței constante, pe de o parte, noțiunea de întreprindere, în contextul dreptului concurenței, cuprinde orice entitate care exercită o activitate economică, indiferent de statutul juridic al acestei entități și de modul său de finanțare, și, pe de altă parte, reprezintă o activitate economică orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o piață determinată (a se vedea în special Hotărârea din 24 octombrie 2002, Aéroports de Paris/Comisia, citată anterior, punctul 75, Hotărârea MOTOE, citată anterior, punctele

21 și 22, precum și Hotărârea din 26 martie 2009, SELEX Sistemi Integrati/Comisia, C-113/07 P, Rep., p. I-2207, punctul 69). Așadar, caracterul economic sau neeconomic al unei activități nu depinde de statutul privat sau public al entității care o exercită și nici de rentabilitatea acestei activități.

- 51 În rest, pentru a răspunde argumentelor invocate în acest context de recurente pe tema cuantumului taxelor aeroportuare, trebuie amintit că, după cum s-a arătat la punctul 41 din prezenta hotărâre, Tribunalul a constatat în speță, la punctul 94 din hotărârea atacată, că taxele aeroportuare ar constitui principala sursă de venit pentru finanțarea noii piste de sud, astfel cum a menționat Comisia în considerentul (15) al deciziei în litigiu. Această constatare de fapt, din care rezultă că, spre deosebire de cele afirmate de recurente, costurile de construire a acestei piste sunt parțial repercutate asupra utilizatorilor, nu constituie, cu excepția cazului în care sunt denaturate fapte sau elemente de probă – neinvocat în speță –, o chestiune de drept supusă ca atare controlului Curții în cadrul recursului (a se vedea în special Hotărârea din 22 decembrie 2008, British Aggregates/Comisia, C-487/06 P, Rep., p. I-10515, punctul 97 și jurisprudența citată).
- 52 Rezultă că primul motiv de recurs trebuie respins în parte ca inadmisibil și în parte ca nefondat.

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

Argumentele părților

- 53 Recurentele, susținute de ADV, consideră că Tribunalul a săvârșit o eroare de drept atunci când a apreciat că Comisia nu a aplicat Orientările din 2005. În opinia lor, dat fiind că *de facto* Comisia le-a aplicat, Tribunalul, prin refuzul de a admite acest lucru, a încălcat principiile neretroactivității, protecției încrederii legitime și securității juridice.
- 54 Referitor, mai întâi, la primul dintre aceste motive, părțile subliniază că decizia referitoare la aportul de capital în favoarea FLH a fost adoptată într-o perioadă în care se aplica numai Comunicarea din 1994. Abia la sfârșitul anului 2005 ar fi intervenit o schimbare în politica Comisiei, instituție care nu ar fi anulat comunicarea amintită, ci ar fi completat-o cu Orientările din 2005. Acestea din urmă ar exclude în mod expres orice aplicare retroactivă.
- 55 În continuare, referitor la încălcarea invocată a principiilor protecției încrederii legitime și securității juridice, recurentele susțin că, contrar considerațiilor Tribunalului expuse la punctul 167 din hotărârea atacată, înainte de adoptarea deciziei din 4 noiembrie 2004 privind construirea și finanțarea noii piste de sud, nu a existat nici o practică decizională care să se îndepărteze de la Comunicarea din 1994, nici o jurisprudență care să stabilească aplicabilitatea normelor în materie de ajutoare de stat pentru finanțarea construirii unei infrastructuri aeroportuare, astfel încât evoluția imediată a abordării Comisiei era imprevizibilă.
- 56 Astfel, o analiză a deciziilor adoptate de Comisie referitoare la măsurile de finanțare a unei infrastructuri aeroportuare ar confirma faptul că, anterior publicării Orientărilor din 2005, această instituție nu adoptase nicio decizie care să urmeze această direcție. Comisia ar fi tratat anterior în mod expres aceste măsuri drept măsuri generale de politică economică ce nu intră în domeniul de aplicare al normelor privind ajutorul de stat, chiar și după pronunțarea Hotărârilor Aéroports de Paris. Abia în deciziile sale din 19 ianuarie 2005, referitoare la ajutorul de stat N 644i/2002 (Germania – Construirea și dezvoltarea de aeroporturi regionale), și din 20 aprilie 2005, referitoare la ajutorul de stat N 355/2004 privind Aeroportul Anvers, Comisia ar fi avut în vedere pentru prima oară aplicarea acestor norme în situația construirii și a dezvoltării unei infrastructuri aeroportuare, deși a amintit principiul neaplicabilității acestora. Însă, presupunând că aceste decizii au fost relevante,

ele nu ar fi putut știrbi încrederea legitimă a operatorilor economici vizați, dat fiind că ele au fost publicate integral, dar nu în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, ci ulterior, pe site-ul internet al Comisiei, doar în limba de procedură.

- 57 Tribunalul s-ar fi referit în această privință în mod eronat, mai întâi, la Hotărârile Aéroports de Paris și Ryanair/Comisia, citate anterior, care nu priveau decât exploatarea unei astfel de infrastructuri, în continuare, la Decizia Comisiei din 13 martie 2001 privind ajutorul de stat N 58/2000 (Italia – Promovarea sistemului aeroportuar piemontez, denumită în continuare „Decizia Comisiei din 13 martie 2001”), care nu ar fi pus în niciun fel la îndoială faptul că măsurile de finanțare a unei infrastructuri aeroportuare constituie măsuri de politică generală, și, în sfârșit, la notificarea făcută de guvernul german privind ajutorul de stat N 644i/2002, care nu viza o măsură individuală, ci o schemă de ajutor. Or, statele membre ar notifica adesea legislația națională din motive de securitate juridică, chiar și atunci când apreciază că ea nu conține niciun ajutor.
- 58 În ședință, recurențele au adăugat că Hotărârile Aéroports de Paris și Decizia Comisiei din 13 martie 2001 au făcut obiectul doar al unei publicări limitate în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*, că nu erau disponibile în limba germană pe site-ul internet al Comisiei și că schimburile dintre Comisie și statele membre nu au făcut obiectul niciunei publicări.
- 59 În sfârșit, recurențele reproșează Tribunalului că nu a examinat argumentele pe care le-au invocat împotriva legalității Orientărilor din 2005. Or, pe lângă faptul că Orientările ar fi contrare dreptului primar întrucât califică construirea unei infrastructuri aeroportuare drept activitate economică, ar fi și intrinsec contradictorii, deoarece confirmă Comunicarea din 1994 îndepărtându-se în același timp de aceasta și încălcând astfel principiul securității juridice.
- 60 Comisia se opune tuturor acestor argumente, care, în opinia sa, nu rezistă unei simple lecturi a deciziei în litigiu, din care ar rezulta că, pentru a stabili existența unui ajutor, aceasta nu s-a întemeiat pe Orientările din 2005, ci pe articolul 87 alineatul (1) CE, astfel cum a fost interpretat în Hotărârile Aéroports de Paris. Comisia menționează că, ținând cont de clarificările aduse prin aceste hotărâri noțiunii de ajutor de stat, care este o noțiune juridică obiectivă, nu mai avea posibilitatea să aplice punctul 12 din Comunicarea din 1994 fără să încalce acest articol.
- 61 În plus, având în vedere Hotărârile Aéroports de Paris și practica decizională care a urmat acestor hotărâri, nu mai exista, în opinia Comisiei, un motiv legitim să se creadă, la finalul anului 2004, că finanțarea de către stat a unei piste de decolare și de aterizare a unui aeroport nu putea constitui în niciun caz un ajutor de stat. Principiul protecției încrederii legitime nu ar fi fost, așadar, încălcat. Pe de altă parte, întrucât Orientările din 2005 nu au fost aplicate, aspectul motivului referitor la încălcarea principiului securității juridice ar fi în mod evident fără obiect.

Aprecierea Curții

- 62 În primul rând, referitor la motivul privind încălcarea principiului neretroactivității, Tribunalul a subliniat, la punctele 157-160 din hotărârea atacată, următoarele:

„157[...] 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 [în litigiu] 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 [în litigiu] că reiese din jurisprudența [Aéroports de Paris] că administratorul aeroportului, în principiu, este angajat într-o activitate economică în sensul articolului 87 alineatul (1) CE, căreia i se aplică normele privind ajutorul de stat. Având în vedere recente evoluții în acest sector, Comisia a apreciat, astfel cum se precizează în considerentul

(174) al deciziei [în litigiu], că, începând cu anul 2000, anul adoptării Hotărârii [din 12 decembrie 2000], Aéroports de Paris/Comisia, [citată anterior], nu mai era posibil să se excludă *a priori* aplicarea normelor privind ajutorul de stat aeroporturilor. În consecință, în considerentul (176) al deciziei [în litigiu], 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 [Aéroports de Paris], 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.”

63 La punctul 161 din hotărârea atacată, Tribunalul a subliniat în plus că menționarea, în considerentul (174) al deciziei în litigiu, a faptului că, având în vedere evoluțiile din sectorul aeroportuar, Comisia a „extins”, în Orientările din 2005, abordarea urmată în Hotărârile Aéroports de Paris la situația aeroporturilor de toate tipurile nu permitea să se considere că Comisia a aplicat în speță aceste orientări. Întrucât a constatat, la punctele 162 și 163 din hotărârea atacată, că Comisia nu a mai aplicat ulterior Orientările din 2005 în cadrul examinării criteriilor legate de avantajul economic și de tragerea la răspundere a statului, Tribunalul a concluzionat, la punctul 164 din această hotărâre, 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. Prin urmare, a respins obiecția.

64 Procedând în acest fel, Tribunalul nu a săvârșit o eroare de drept. Astfel, pe de o parte, după cum rezultă din analiza primului motiv de recurs, acesta în mod întemeiat a apreciat, în esență, pentru motivele reluate la punctul 38 din prezenta hotărâre, că Comisia s-a îndepărtat în mod corect de Comunicarea din 1994. Pe de altă parte, Tribunalul a constatat, de asemenea în mod întemeiat, în esență, că Comisia nu a aplicat totuși Orientările din 2005 pentru a califica aportul de capital drept ajutor de stat, ci l-a apreciat pe baza concluziilor pe care le-a tras din Hotărârile Aéroports de Paris cu privire la aplicarea articolului 87 alineatul (1) CE.

65 Prin urmare, Tribunalul, tot în mod întemeiat, nu a analizat argumentele invocate de recurente privind legalitatea Orientărilor din 2005, statuând, la punctul 182 din hotărârea atacată, că obiecțiile care se raportează la acestea sunt inoperante.

66 Referitor, în al doilea rând, la obiecțiile privind încălcarea principiilor protecției încrederii legitime și securității juridice, Tribunalul le-a înlăturat, la punctul 166 din hotărârea atacată, pentru motivul că se întemeiau pe premisa eronată potrivit căreia Orientările din 2005 au fost aplicate retroactiv. La punctul 167 din hotărârea menționată, Tribunalul a subliniat de asemenea următoarele:

„În orice caz, aceste critici nu sunt întemeiate. Astfel, jurisprudența [Aéroports de Paris], din care reiese că exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică, datează din anul 2000. În plus, Hotărârea Ryanair/Comisia, [citată anterior], care privea situația anterioară adoptării Orientărilor din 2005, a confirmat jurisprudența [Aéroports de Paris] în contextul exploatării unui aeroport regional. Pe de altă parte, din decizia Comisiei [din 13 martie 2001] reiese că, la această dată, Comisia nu excludea ca o măsură în favoarea dezvoltării infrastructurilor aeroportuare regionale să poată eventual constitui 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 [...], 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 [Aéroports de Paris], 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”.

- 67 În această privință, trebuie subliniat că, după cum a constatat în mod corect Tribunalul la punctul 166 din hotărârea atacată, argumentația recurentelor privind aceste obiecții are la bază premisa greșită că, în decizia în litigiu, Comisia a aplicat retroactiv Orientările din 2005. Prin urmare, Tribunalul a respins în mod întemeiat aceste obiecții la punctul 169 din hotărârea atacată.
- 68 În rest, întrucât aceeași argumentație vizează să repună în discuție punctul 167 din hotărârea atacată, ea trebuie respinsă ca inoperantă din moment ce privește motive superflue preluate din hotărârea menționată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 2 aprilie 2009, Bouygues și Bouygues Télécom/Comisia, C-431/07 P, Rep., p. I-2665, punctul 148 și jurisprudență citată).
- 69 În consecință, al doilea motiv trebuie respins în parte ca inoperant și în parte ca nefondat.

Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 1 litera (b) punctul (v) și a articolelor 17 și 18 din Regulamentul nr. 659/1999

Argumentele părților

- 70 În opinia recurentelor, susținute de ADV, dacă aportul de capital ar fi considerat un ajutor de stat, ar trebui în orice caz calificat drept ajutor existent, deoarece, la data adoptării deciziei de extindere a Aeroportului Leipzig-Halle în cursul anului 2004, nu exista o piață, aeroporturile regionale nu exercitau o activitate economică și nu erau în concurență cu alte aeroporturi. Prin urmare, măsura în cauză ar fi devenit un ajutor numai din cauza evoluției ulterioare a pieței aeroportuare. Tribunalul ar fi săvârșit, așadar, o eroare de drept respingând motivul invocat prin acest capăt de cerere subsidiar.
- 71 Comisia consideră că acest motiv este vădit neîntemeiat. Pe de o parte, condițiile pieței suferiseră deja o modificare profundă la momentul acordării aportului de capital, astfel încât acesta trebuia considerat un ajutor nou. Pe de altă parte, articolul 1 litera (b) punctul (v) și articolele 17 și 18 din Regulamentul nr. 659/1999 nu ar fi aplicabile decât schemelor de ajutoare.

Aprecierea Curții

- 72 Trebuie amintit că, la punctele 191-193 din hotărârea atacată, Tribunalul, după ce a arătat motivele pentru care considera că aportul de capital în discuție a fost acordat la un moment în care Comisia indicase deja că aprecia că o astfel de finanțare putea constitui un ajutor de stat, a menționat următoarele:

„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 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 [din 13 martie 2001], 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.”

73 Or, prin prezentul motiv, recurentele nu invocă în niciun fel că acest raționament ar fi viciat de una sau de mai multe erori de drept sau de o denaturare a situației de fapt, ci se limitează să conteste, repetând, în esență, argumentele deja formulate în primă instanță, aprecierile de fapt ale Tribunalului de la punctul 191 din hotărârea atacată, susținând că nu exista o piață la momentul adoptării deciziei de extindere a Aeroportului Leipzig-Halle în cursul anului 2004.

74 Rezultă că prin această argumentație recurentele urmăresc în realitate să obțină o reexaminare a cererii introductive formulate la Tribunal, precum și a aprecierii Tribunalului din hotărârea atacată cu privire la situația de fapt, ceea ce excede competenței Curții în cadrul unui recurs (a se vedea jurisprudența citată la punctul 51 din prezenta hotărâre și Hotărârea din 4 iulie 2000, Bergaderm și Goupil/Comisia, C-352/98 P, Rec., p. I-5291, punctele 34 și 35, precum și Hotărârea din 30 septembrie 2003, Eurocoton și alții/Consiliul, C-76/01 P, Rec., p. I-10091, punctele 46 și 47).

75 Al treilea motiv de recurs trebuie, așadar, înlăturat ca inadmisibil.

Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe o încălcare a repartizării competențelor ce rezultă din Tratatul CE

Argumentele părților

76 Recurentele, susținute de ADV, invocă faptul că Tribunalul a săvârșit o eroare de drept atunci când a apreciat, la punctul 203 din hotărârea atacată, că Comisia nu și-a depășit competențele calificând aportul de capital drept ajutor de stat. Tribunalul ar fi ignorat că decizia privind construirea unei infrastructuri de transport constituie o decizie în materie de amenajarea teritoriului, adoptată pe baza unor dispoziții de drept public ale statului membru. Supunând finanțarea extinderilor de infrastructură dreptului ajutoarelor de stat, Tribunalul ar atribui Comisiei competențe care ar restrânge prerogativele statelor membre în materie de amenajarea teritoriului. Acest lucru ar fi, în plus, contrar principiului subsidiarității.

77 În opinia Comisiei, Tribunalul a constatat în mod întemeiat că articolul 88 CE îi permite și chiar o obligă să analizeze și să controleze ajutoarele de stat și că analiza compatibilității ajutoarelor cu piața comună intră în competența sa exclusivă. Potrivit Tribunalului, argumentația recurențelor este, așadar, lipsită de temei.

Aprecierea Curții

78 Din analiza primului motiv de recurs rezultă că Tribunalul nu a săvârșit o eroare de drept atunci când a decis că Comisia a apreciat în mod corect faptul că aportul de capital constituia un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE. Pentru a înlătura motivul invocat în fața sa, întemeiat pe o încălcare a repartizării competențelor ce rezultă din Tratatul CE, Tribunalul a arătat la punctele 203-205 din hotărârea atacată, tot fără ca hotărârea sa să fie viciată de o eroare de drept, următoarele:

„203 În speță, în ceea ce privește, [...] 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 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.”

79 Astfel, întrucât a constatat că în mod întemeiat Comisia a considerat că măsura în cauză constituia un ajutor de stat, Tribunalul putea în mod legal să deducă faptul că Comisia a exercitat în privința acestei măsuri controlul conferit acesteia prin articolul 88 CE și nu a depășit, așadar, nici competențele sale și deci nici pe cele atribuite Uniunii. În plus, întrucât aprecierea compatibilității unui ajutor cu piața comună intră în competența sa exclusivă, sub controlul instanței Uniunii (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 16 decembrie 1992, Lornoy și alții, C-17/91, Rec., p. I-6523, punctul 30, și Hotărârea din 23 martie 2006, Enirisorse, C-237/04, Rec., p. I-2843, punctul 23), Tribunalul a considerat în mod întemeiat că nu era posibil ca Comisia să fi adus atingere principiului subsidiarității.

80 Rezultă că al patrulea motiv de recurs trebuie respins ca nefondat.

Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea obligației de motivare a hotărârilor

Argumentele părților

81 Recurentele, susținute de ADV, obiectează că hotărârea atacată este lacunară, întrucât Tribunalul prezumă că se exercită o activitate economică făcând trimitere doar la decizia în litigiu, fără a examina argumentele contrare invocate de ele sau realitatea economică.

82 Comisia remarcă faptul că Tribunalul a examinat în detaliu argumentele întemeiate pe o pretinsă încălcare a articolului 87 alineatul (1) CE. În opinia acesteia, Tribunalul a respectat, așadar, obligația de motivare a hotărârilor.

Aprecierea Curții

- 83 Trebuie amintit că obligația de motivare a hotărârilor rezultă din articolul 36 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, aplicabil Tribunalului în temeiul articolului 53 primul paragraf din același statut, și din articolul 81 din Regulamentul de procedură al Tribunalului. Potrivit unei jurisprudențe constante, motivarea unei hotărâri a Tribunalului trebuie să menționeze în mod clar și neechivoc raționamentul acestuia, astfel încât să dea posibilitatea persoanelor interesate să ia cunoștință de temeiurile deciziei adoptate, iar Curții să își exercite controlul judecătoresc (Hotărârea din 14 octombrie 2010, Deutsche Telekom/Comisia, C-280/08 P, Rep., p. I-9555, punctele 135 și 136).
- 84 Tribunalul a respectat această cerință precizând în mod clar și neechivoc, la punctele 87-121 din hotărârea atacată, motivele pentru care a respins argumentele recurentelor și a considerat întemeiată aprecierea Comisiei conform căreia aportul de capital constituie un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) CE.
- 85 Întrucât al cincilea și ultimul motiv de recurs nu este, în consecință, fondat, trebuie înlăturat și, prin urmare, recursul trebuie respins.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 86 Potrivit articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, aplicabil procedurii de recurs în temeiul articolului 184 alineatul (1) din acest regulament, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât recurentele au căzut în pretenții, se impune obligarea acestora ca, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, să suporte și cheltuielile de judecată efectuate de Comisie, conform concluziilor acesteia din urmă.
- 87 În conformitate cu articolul 184 alineatul (4) din același regulament, ADV, intervenientă care a participat la procedura în fața Curții, suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a opta) declară și hotărăște:

- 1) **Respinge recursul.**
- 2) **Mitteldeutsche Flughafen AG și Flughafen Leipzig-Halle GmbH suportă propriile cheltuieli de judecată, precum și cheltuielile de judecată efectuate de Comisia Europeană.**
- 3) **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) suportă propriile cheltuieli de judecată.**

Semnături