



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a patra extinsă)

12 aprilie 2019\*

„Acțiune în anulare – Ajutoare de stat – Măsuri puse în aplicare de Germania în favoarea aeroportului Frankfurt-Hahn și a companiilor aeriene care utilizează acest aeroport – Decizie care califică măsurile în favoarea aeroportului Frankfurt-Hahn drept ajutoare de stat compatibile cu piața internă și prin care se constată inexistența unui ajutor de stat în favoarea companiilor aeriene care utilizează acest aeroport – Lipsa afectării individuale – Lipsa afectării directe – Inadmisibilitate”

În cauza T-492/15,

**Deutsche Lufthansa AG**, cu sediul în Köln (Germania), reprezentată de A. Martin-Ehlers, avocat,

reclamantă,

împotriva

**Comisiei Europene**, reprezentată de K. Herrmann, de T. Maxian Rusche și de S. Noë, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de

**Land Rheinland-Pfalz** (Germania), reprezentat de C. Koenig, profesor,

și de

**Ryanair DAC**, fostă Ryanair Ltd, cu sediul în Dublin (Irlanda), reprezentată de G. Berrisch, avocat, și de B. Byrne, solicitor,

interveniente,

având ca obiect o cerere întemeiată pe articolul 263 TFUE prin care se solicită anularea Deciziei (UE) 2016/789 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.21121 (C 29/08) (ex NN 54/07) pus în aplicare de Germania referitor la finanțarea aeroportului Frankfurt-Hahn și [la] relațiile financiare dintre aeroport și compania aeriană Ryanair (JO 2016, L 134, p. 46),

TRIBUNALUL (Camera a patra extinsă),

compus din domnii H. Kanninen, președinte, domnii J. Schwarcz, C. Iliopoulos și L. Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín (raportor) și doamna I. Reine, judecători,

grefier: doamna S. Bukšek Tomac, administrator,

\* Limba de procedură: germana.

având în vedere faza scrisă a procedurii și în urma ședinței din 9 iulie 2018,

pronunță prezenta

## Hotărâre

### I. Istoricul cauzei

- 1 Reclamanta, Deutsche Lufthansa AG, este o companie aeriană cu sediul în Germania, a cărei activitate principală este transportul de pasageri. Primul său aeroport de bază este cel din Frankfurt am Main (Germania).
- 2 Aeroportul Frankfurt-Hahn este situat în Germania, pe teritoriul Land Rheinland-Pfalz (Landul Renania-Palatinat, denumit în continuare „Landul”), la aproximativ 120 km vest de orașul Frankfurt am Main și la 115 km de aeroportul Frankfurt am Main. Până în anul 1992, situl pe care este implantat aeroportul Frankfurt-Hahn a găzduit o bază militară. Ulterior, această bază a fost transformată în aeroport civil. La 1 aprilie 1995, Republica Federală Germania a cedat proprietatea infrastructurii către Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG (denumită în continuare „Holding Hahn”), un parteneriat public-privat la care a participat Landul.
- 3 La 1 ianuarie 1998, Flughafen Frankfurt/Main GmbH (denumită în continuare „Fraport”), care opera și gestiona aeroportul internațional Frankfurt am Main, a achiziționat 64,90 % din acțiunile Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen (denumită în continuare „Flughafen Hahn”), societatea care opera aeroportul Frankfurt-Hahn.
- 4 În anul 1999, aeroportul Frankfurt-Hahn a atras primul său transportator low-cost, Ryanair Ltd (devenită Ryanair DAC, denumită în continuare „Ryanair”). Primul acord încheiat de Flughafen Hahn cu Ryanair a intrat în vigoare la 1 aprilie 1999 (denumit în continuare „acordul cu Ryanair din 1999”). Având o durată de cinci ani, acordul cu Ryanair din 1999 a avut ca obiect taxele de aeroport pe care Ryanair trebuia să le plătească.
- 5 În luna august a anului 1999, Fraport a achiziționat 73,37 % din acțiunile Holding Hahn și 74,90 % din acțiunile asociatului comanditat al acesteia, Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH.
- 6 La 31 august 1999, Landul și Fraport au încheiat un acord în temeiul căruia Fraport se angaja să încheie un acord de transfer al profitului și al pierderilor. Acest acord a fost încheiat la aceeași dată, a fost confirmat printr-un act notarial la 24 noiembrie 2000 și a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2001. Potrivit acestui acord, Fraport avea dreptul la toate profiturile generate de operatorul aeroportului Frankfurt-Hahn, iar în schimb avea obligația să acopere toate pierderile acestuia din urmă (denumit în continuare „acordul din 2001 de transfer al profitului și al pierderilor”).
- 7 Ulterior, Holding Hahn și Flughafen Hahn au fuzionat pentru a forma Flughafen Hahn GmbH, devenită Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (denumită în continuare „FFHG” sau „Frankfurt-Hahn”), al cărei capital era deținut în proporție de 26,93 % de Land și în proporție de 73,07 % de Fraport.
- 8 Până la 11 iunie 2001, toate acțiunile societății Fraport au fost deținute de acționari publici. La acea dată, Fraport a fost cotate la bursa de valori, iar 29,71 % din acțiunile sale au fost vândute către acționari particulari, restul de 70,29 % din acțiuni rămânând acționarilor publici.
- 9 La 16 octombrie 2001, Landul a aprobat lista taxelor de aeroport pentru aeroportul Frankfurt-Hahn, care a intrat în vigoare, în mod retroactiv, la 1 octombrie 2001 (denumită în continuare „lista taxelor de aeroport din 2001”).

- 10 La 14 decembrie 2001 și, respectiv, la 9 ianuarie 2002, Fraport și acționarii FFHG au decis o majorare a capitalului FFHG pentru a finanța partea cea mai urgentă a unui program de îmbunătățire a infrastructurii aeroportuare (denumită în continuare „majorarea de capital din 2001”). Majorarea de capital din 2001, în cuantum de 27 de milioane de euro, a fost subscrisă de Fraport și de Land, care, la 9 ianuarie 2002, au contribuit până la concurența sumelor de 19,7 milioane de euro și, respectiv, de 7,3 milioane de euro.
- 11 La 14 februarie 2002, între FFHG și Ryanair a fost încheiat un al doilea acord (denumit în continuare „acordul cu Ryanair din 2002”). Acesta a înlocuit acordul cu Ryanair din 1999.
- 12 La 27 noiembrie 2002, Landul, Landul Hessen (Germania), Fraport și FFHG au încheiat un acord privind dezvoltarea aeroportului Frankfurt-Hahn. Acest acord prevedea o a doua majorare a capitalului FFHG, ocazie cu care Landul Hessen a devenit al treilea acționar al societății FFHG.
- 13 La 22 martie 2004 a fost pregătit un acord între acționari privind participarea Fraport, a Landului și a Landului Hessen la capitalul FFHG (denumit în continuare „acordul dintre acționari”). Fraport, Landul și Landul Hessen au semnat acest acord la 30 martie 2005.
- 14 Pentru executarea acordului dintre acționari, a fost convenită o majorare a capitalului FFHG de 19,5 milioane de euro în vederea continuării programului de investiții menționat la punctul 10 de mai sus. Între anii 2004 și 2009, Fraport, Landul și Landul Hessen au efectuat injecții de capital în FFHG de 10,21 milioane de euro, de 540 000 de euro și, respectiv, de 8,75 milioane de euro, în mai multe tranșe. În plus, Landul și Landul Hessen s-au angajat să efectueze injecții de capital de încă 11,25 milioane de euro drept capital de rezervă, în conformitate cu un grafic de plăți stabilit până în anul 2009.
- 15 În urma majorării de capital descrise la punctul 14 de mai sus (denumită în continuare „majorarea de capital din 2004”), al cărei cuantum total s-a ridicat la 42 de milioane de euro, Fraport deținea 65 % din acțiunile FFHG, față de câte 17,5 % deținute de Landul Hessen și de Land.
- 16 Acordul dintre acționari prevedea de asemenea că orice datorie nouă contractată de FFHG trebuia să fie acoperită de Fraport, de Land și de Landul Hessen proporțional cu participarea lor la capitalul FFHG și că acordul din 2001 de transfer al profitului și al pierderilor trebuia să fie prelungit până în anul 2014. Pentru a se conforma acestor obligații, Fraport și FFHG au încheiat la 5 aprilie 2004 un nou acord de transfer al profitului și al pierderilor (denumit în continuare „acordul din 2004 de transfer al profitului și al pierderilor”). Acordul din 2004 de transfer al profitului și al pierderilor a intrat în vigoare la 2 iunie 2004, în urma aprobării acestuia de adunarea generală a acționarilor Fraport cu majoritatea de trei sferturi impusă de acordul dintre acționari. Potrivit acordului din 2004 de transfer al profitului și al pierderilor, Fraport s-a angajat să acopere toate pierderile suferite de FFHG între anii 2004 și 2009.
- 17 În perioada 1997-2004, Landul a plătit operatorului aeroportului Frankfurt-Hahn subvenții directe (denumite în continuare „subvenții directe ale Landului”). Subvențiile directe ale Landului plătite până în anul 2000 au avut drept scop finanțarea investițiilor în infrastructura aeroportuară, în timp ce subvențiile plătite după anul 2001 au urmărit finanțarea cheltuielilor cu personalul pentru controalele de securitate. Landul încasează o taxă de securitate aeroportuară de la toți călătorii care pleacă de pe aeroportul Frankfurt-Hahn cu companiile aeriene care utilizează acest aeroport și transferă toate veniturile rezultate din această taxă, precum și fonduri din bugetul său general operatorului aeroportului Frankfurt-Hahn cu titlu de compensație pentru efectuarea controalelor de securitate (denumită în continuare „compensația pentru controalele de securitate”).
- 18 La 4 noiembrie 2005, acordului cu Ryanair din 2002 i s-a adăugat un act adițional (denumit în continuare „acordul cu Ryanair din 2005”).

- 19 Între anii 2003 și 2006, Comisia Comunităților Europene a primit mai multe plângeri referitoare la preținse ajutoare de stat acordate de Fraport, de Land și de Landul Hessen în favoarea Ryanair și a FFHG. La 22 septembrie 2003 și la 1 iunie 2006, unul dintre autorii plângerilor a transmis Comisiei informații suplimentare.
- 20 La 26 aprilie 2006, o nouă listă a taxelor de aeroport pentru aeroportul Frankfurt-Hahn a fost aprobată de Land (denumită în continuare „lista taxelor de aeroport din 2006”). Aceasta a intrat în vigoare la 1 iunie 2006.
- 21 Prin scrisorile din 25 septembrie 2006 și din 9 februarie 2007, Comisia a solicitat informații Republicii Federale Germania, care a dat curs acestei solicitări prin scrisorile din 20 decembrie 2006 și din 29 iunie 2007.
- 22 Prin scrisoarea din 17 iunie 2008, Comisia a notificat Republicii Federale Germania decizia sa de a deschide procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE [devenit articolul 108 alineatul (2) TFUE] în cazul ajutoarelor de stat privind finanțarea aeroportului Frankfurt-Hahn și relațiile sale cu Ryanair (denumită în continuare „decizia de deschidere din 2008”). Decizia prin care părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 17 ianuarie 2009 (JO 2009, C 12, p. 6).
- 23 La 31 decembrie 2008, Fraport a vândut Landului întreaga participație pe care o deținea la FFHG. În urma acestei vânzări, pe de o parte, Landul deținea o participație majoritară de 82,5 % la FFHG, restul de 17,5 % fiind deținut în continuare de Landul Hessen, și, pe de altă parte, a fost reziliat acordul din 2004 de transfer al profitului și al pierderilor.
- 24 În cadrul procedurii oficiale de investigare, Comisia a primit observații în special de la reclamantă și de la Ryanair, care au fost comunicate Republicii Federale Germania.
- 25 La 1 iulie 2009, Republica Federală Germania a transmis Comisiei observațiile sale și informații suplimentare.
- 26 La 13 iulie 2011, Comisia a decis să deschidă o a doua procedură oficială de investigare privind măsurile de finanțare a FFHG adoptate între anii 2009 și 2011. Decizia prin care părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 21 iulie 2012 (JO 2012, C 216, p. 1). Prin urmare, cele două proceduri au coexistat.
- 27 Prin scrisoarea din 20 februarie 2012, Comisia solicitat Republicii Federale Germania să îi furnizeze informații mai ample privind decizia de deschidere din 2008. Republica Federală Germania a dat curs acestei solicitări prin scrisoarea din 16 aprilie 2012.
- 28 Prin scrisoarea din 27 iulie 2012, Comisia a adresat o nouă solicitare de informații suplimentare Republicii Federale Germania, care a dat curs acestei solicitări prin scrisoarea din 4 septembrie 2012.
- 29 Republica Federală Germania s-a angajat să efectueze injecții de capital în FFHG pentru refinanțarea împrumuturilor acesteia din urmă destinate finanțării măsurilor de infrastructură decise de autoritățile publice între anii 1997 și 2012, care nu erau acoperite de acordurile de transfer al profitului și al pierderilor, de majorările de capital sau de celelalte subvenții (în continuare, „ultima majorare de capital”).
- 30 Prin scrisoarea din 25 februarie 2014, Comisia a informat Republica Federală Germania cu privire la adoptarea, la 20 februarie 2014, a Orientărilor privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO 2014, C 99, p. 3, denumite în continuare „Orientările din 2014”).

- 31 Prin scrisorile din 23 martie 2014 și din 4 aprilie 2014, Comisia a solicitat Republicii Federale Germania noi clarificări. Prin scrisorile din 17 și din 24 aprilie 2014 și din 9 mai 2014, Republica Federală Germania a dat curs acestei solicitări.
- 32 La 15 aprilie 2014, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* a fost publicată o comunicare prin care statele membre și părțile interesate au fost invitate să prezinte observații cu privire la aplicarea Orientărilor din 2014 în prezenta cauză. Reclamanta a prezentat observații, pe care Comisia le-a transmis Republicii Federale Germania prin scrisoarea din 26 august 2014. Prin scrisoarea din 3 septembrie 2014, Republica Federală Germania a informat Comisia că nu avea nicio observație de formulat.
- 33 La 1 octombrie 2014, Comisia a adoptat Decizia (UE) 2016/789 privind ajutorul de stat SA.21121 (C 29/08) (ex NN 54/07) pus în aplicare de Germania referitor la finanțarea aeroportului Frankfurt-Hahn și la relațiile financiare dintre aeroport și compania aeriană Ryanair (JO 2016, L 134, p. 46, denumită în continuare „decizia atacată”).

## II. Decizia atacată

- 34 În decizia atacată, Comisia a examinat, pe de o parte, existența unui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE în ceea ce privește, în primul rând, măsurile în favoarea aeroportului Frankfurt-Hahn [a se vedea considerentele (292)-(420) ale deciziei atacate], în al doilea rând, măsurile în favoarea Ryanair [a se vedea considerentele (421)-(456), (464)-(484) și (580) ale deciziei atacate] și, în al treilea rând, măsurile în favoarea companiilor aeriene care utilizau aeroportul Frankfurt-Hahn, și anume lista taxelor de aeroport din 2001 și lista taxelor de aeroport din 2006 [a se vedea considerentele (457)-(463), (485)-(494) și (581) ale deciziei atacate]. Pe de altă parte, întrucât a considerat că anumite măsuri în favoarea aeroportului Frankfurt-Hahn constituiau un ajutor de stat, Comisia a examinat compatibilitatea acestora cu piața internă [a se vedea considerentele (497)-(579) ale deciziei atacate].

### A. Măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn

- 35 În primul rând, Comisia a constatat că acordul din 2001 de transfer al profitului și al pierderilor nu constituia un ajutor de stat. Astfel, Comisia a apreciat în esență că acest acord a fost încheiat în mod definitiv înainte de Hotărârea din 12 decembrie 2000, *Aéroports de Paris/Comisia* (T-128/98, EU:T:2000:290), cu alte cuvinte, într-o perioadă în care autoritățile publice puteau să considere în mod legitim că măsurile de finanțare privind aeroportul Frankfurt-Hahn nu constituiau ajutoare de stat.
- 36 În al doilea rând, Comisia a examinat dacă majorarea de capital din 2001 constituia un ajutor de stat. În această privință, mai întâi, Comisia a considerat că majorarea de capital din 2001, pe de o parte, a fost finanțată din bugetul general al Landului, deci prin intermediul resurselor de stat, și, pe de altă parte, că era imputabilă statului. În plus, Comisia a apreciat că participarea Fraport la această majorare de capital, pe de o parte, a fost efectuată prin intermediul resurselor de stat, deoarece Fraport era o întreprindere majoritar publică, ale cărei resurse erau supuse controlului direct sau indirect al statului, și, pe de altă parte, era imputabilă statului, deoarece Fraport se considera o „societate publică dependentă”, și că conducerea FFHG a avut negocieri directe cu Landul și cu Landul Hessen, Landul incitând în mod direct Fraport să participe la majorarea de capital din 2001. Pe de altă parte, Comisia a apreciat că majorarea de capital din 2001 a conferit FFHG un avantaj selectiv deoarece decizia de recapitalizare nu era conformă cu principiul operatorului în economia de piață. În sfârșit, Comisia a considerat că, din cauza în special a dimensiunii aeroportului Frankfurt-Hahn și a proximității acestuia față de alte aeroporturi ale Uniunii Europene, majorarea de capital din 2001 era susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să afecteze concurența.

- 37 În al treilea rând, Comisia a examinat în comun, în ceea ce privește Fraport, majorarea de capital din 2004 și acordul din 2004 privind transferul profitului și al pierderilor, întrucât încheierea acestui acord, care trebuia să dureze până la 31 decembrie 2014, era o condiție prealabilă a majorării de capital din 2004. Comisia a arătat că acordul din 2004 de transfer al profitului și al pierderilor trebuia să fie aprobat de Fraport cu o majoritate de cel puțin trei sferturi din voturi în adunarea generală a acționarilor, care nu putea să fie atinsă fără participarea acționarilor privați ai acestei societăți, deoarece acționarii publici dețineau doar aproximativ 70 % din acțiunile sale. Din această situație Comisia a dedus că acționarii publici nu puteau să controleze decizia referitoare la aprobarea de către Fraport a acordului din 2004 de transfer al profitului și al pierderilor și, în consecință, decizia referitoare la majorarea de capital din 2004, care, prin urmare, nu erau imputabile statului.
- 38 Comisia a apreciat, așadar, că acordul din 2004 de transfer al profitului și al pierderilor și participarea Fraport la majorarea de capital din 2004 nu constituiau ajutoare de stat.
- 39 În ceea ce privește participarea Landului și participarea Landului Hessen la majorarea de capital din 2004, mai întâi, Comisia a arătat că acestea fuseseră finanțate din bugetele lor generale, cu alte cuvinte, prin intermediul resurselor de stat, și că erau imputabile statului. În continuare, Comisia a considerat că aceste participări nu erau conforme cu principiul operatorului în economia de piață și, prin urmare, au conferit FFHG un avantaj selectiv. În sfârșit, Comisia a amintit că orice avantaj economic selectiv acordat FFHG risca să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- 40 Comisia a concluzionat, așadar, că participarea Landului și participarea Landului Hessen la majorarea de capital din 2004 constituiau un ajutor de stat.
- 41 În al patrulea rând, Comisia a examinat dacă compensația pentru controalele de securitate constituia un ajutor de stat.
- 42 În această privință, mai întâi, Comisia a arătat că, în temeiul legii germane, Landul putea rambursa operatorului aeroportului Frankfurt-Hahn doar costurile legate de furnizarea și de întreținerea spațiilor și a incintelor necesare efectuării controalelor de securitate. Astfel, Comisia a apreciat că, întrucât preluarea de către Land a costului controalelor de securitate a depășit costurile rambursabile, această preluare a exonerat operatorul aeroportului Frankfurt-Hahn de o sarcină pe care trebuia să o suporte în mod normal și, prin urmare, i-a conferit un avantaj selectiv.
- 43 În continuare, Comisia a ținut seama de faptul că quantumul compensației pentru controalele de securitate, plătită de Land operatorului aeroportului Frankfurt-Hahn, conținea nu numai veniturile din taxele de securitate aeroportuară colectate de la companiile aeriene, ci și fonduri din bugetul general al Landului. În acest context, Comisia a concluzionat că această compensație era finanțată prin intermediul resurselor de stat și că era imputabilă statului.
- 44 Pe de altă parte, Comisia a amintit că orice avantaj economic selectiv acordat operatorului aeroportului Frankfurt-Hahn risca să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- 45 În sfârșit, Comisia a considerat că, în măsura în care sumele plătite de Land operatorului aeroportului Frankfurt-Hahn pentru controalele de securitate depășeau veniturile obținute din taxele de securitate aeroportuară colectate de la companiile aeriene, finanțarea publică acordată operatorului aeroportului Frankfurt-Hahn cu titlu de compensație pentru controalele de securitate constituia un ajutor de stat.
- 46 În al cincilea rând, în ceea ce privește subvențiile directe ale Landului, pe de o parte, Comisia a apreciat că cele acordate în perioada 1997-2000, destinate finanțării investițiilor în infrastructura aeroportuară, nu constituiau ajutoare de stat din moment ce au fost decise înainte de Hotărârea din 12 decembrie 2000, *Aéroports de Paris/Comisia* (T-128/98, EU:T:2000:290). Pe de altă parte, Comisia a reținut că

subvențiile directe ale Landului care au finanțat între anii 2001 și 2004 cheltuielile de personal pentru controalele de securitate trebuiau să fie examinate ca fiind posibile ajutoare de stat, deoarece au acoperit costuri care ar fi trebuit să fie suportate de operatorul aeroportului Frankfurt-Hahn.

- 47 În această privință, mai întâi, Comisia a arătat că subvențiile directe ale Landului plătite între anii 2001 și 2004, în valoare totală de 1,93 milioane de euro, au fost finanțate prin intermediul resurselor de stat și, așadar, erau imputabile statului. În continuare, întrucât aceste subvenții au acoperit costuri care ar fi trebuit să fie suportate de operatorul aeroportului Frankfurt-Hahn și întrucât au fost acordate numai acestuia, Comisia a considerat că ele au conferit un avantaj selectiv operatorului menționat. În sfârșit, Comisia a amintit că orice avantaj economic selectiv acordat operatorului aeroportului Frankfurt-Hahn risca să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre. Prin urmare, Comisia a concluzionat că subvențiile în cauză constituiau ajutoare de stat.
- 48 În al șaselea și ultimul rând, Comisia a apreciat că ultima majorare de capital, destinată refinanțării împrumuturilor luate de FFHG pentru finanțarea îmbunătățirii infrastructurii aeroportului Frankfurt-Hahn între anii 1997 și 2002, constituia un ajutor de stat și a făcut trimitere în această privință la considerațiile pe care le menționase în legătură cu participarea Landului și a Landului Hessen la majorarea de capital din 2004 și la compensația pentru controalele de securitate.
- 49 Astfel, Comisia a considerat, pe de o parte, că ajutoarele pentru investiții acordate în mod nelegal FFHG, și anume majorarea de capital din 2001, participarea Landului și a Landului Hessen la majorarea de capital din 2004 și ultima majorare de capital, erau compatibile cu piața internă deoarece îndeplineau criteriile prevăzute la punctul (61) din Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturile regionale (JO 2005, C 312, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 188). Pe de altă parte, Comisia a considerat că ajutoarele pentru funcționare acordate în mod nelegal operatorului aeroportului Frankfurt-Hahn înainte de 4 aprilie 2014, și anume compensația pentru controalele de securitate și subvențiile directe ale Landului, erau compatibile cu piața internă deoarece îndeplineau criteriile prevăzute la punctul 137 din Orientările din 2014.

## **B. Măsurile în favoarea Ryanair**

- 50 Cu titlu introductiv, în vederea aprecierii existenței unui ajutor de stat în favoarea Ryanair, Comisia a considerat că trebuia să se stabilească dacă acordul cu Ryanair din 1999, acordul cu Ryanair din 2002 și acordul cu Ryanair din 2005 erau conforme cu principiul operatorului în economia de piață la momentul încheierii lor. În această privință, Comisia a arătat că, în conformitate cu Orientările din 2014, în vederea aplicării principiului operatorului în economia de piață, rentabilitatea marginală a fiecăruia dintre acordurile încheiate între Ryanair și operatorul aeroportului Frankfurt-Hahn trebuia apreciată *ex ante*, cu luarea în considerare a tuturor costurilor și veniturilor marginale relevante asociate fiecăruia dintre aceste acorduri.
- 51 Comisia a apreciat în esență că acordul cu Ryanair din 1999, acordul cu Ryanair din 2002 și acordul cu Ryanair din 2005 respectau principiul operatorului în economia de piață în măsura în care erau susceptibile să contribuie la rentabilitatea aeroportului Frankfurt-Hahn, în sensul în care veniturile marginale prevăzute depășeau costurile marginale prevăzute. Din această împrejurare Comisia a dedus că cele trei acorduri în discuție nu au conferit niciun avantaj Ryanair și, prin urmare, nu cuprindeau elemente de ajutor.

### C. Listele taxelor de aeroport

- 52 Comisia a apreciat că lista taxelor de aeroport din 2001 și lista taxelor de aeroport din 2006 erau conforme cu principiul operatorului în economia de piață, în sensul că au contribuit în mod progresiv, potrivit unei abordări *ex ante*, la rentabilitatea aeroportului Frankfurt-Hahn.
- 53 În consecință, Comisia a apreciat că lista taxelor de aeroport din 2001 și lista taxelor de aeroport din 2006 nu confereau companiilor aeriene care utilizau aeroportul Frankfurt-Hahn niciun avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață și, prin urmare, că nu constituiau un ajutor de stat.

### D. Partea dispozitivă a deciziei atacate

- 54 Partea dispozitivă a deciziei atacate are următorul cuprins:

#### „Articolul 1

(1) Ajutorul de stat pus în aplicare în mod ilegal de Germania, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) [TFUE], în favoarea [FFHG], în perioada 2001-2012, prin intermediul majorărilor de capital din 2001, în valoare de 27 de milioane [de euro], al majorărilor de capital din 2004, în valoare de 22 de milioane [de euro] și al subvențiilor directe acordate de [Land] [...] este compatibil cu piața internă.

(2) Majorarea de capital din 2004 efectuată de Fraport [...] și acordul de transfer al profitului și al pierderilor din 2004 nu constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) [TFUE].

#### Articolul 2

(1) Acordul încheiat între Ryanair și [FFHG], care a intrat în vigoare la 1 aprilie 1999, nu constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) [TFUE].

(2) Acordul încheiat între Ryanair și [FFHG] la 14 februarie 2002 nu constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) [TFUE].

(3) «Acordul între Ryanair și [FFHG] privind livrarea unui număr de 6 până la 18 aeronave în perioada 2005-2012» din 4 noiembrie 2005 nu constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) [TFUE].

#### Articolul 3

Listele taxelor de aeroport, care au intrat în vigoare la 1 octombrie 2001 și, respectiv, la 1 iunie 2006, nu constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) [TFUE].

#### Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.”

### III. Procedura și concluziile părților

- 55 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 26 august 2015, reclamanta a introdus prezenta acțiune.
- 56 Comisia a depus memoriul în apărare la grefa Tribunalului la 13 noiembrie 2015.

- 57 Replica și duplica au fost depuse la grefa Tribunalului la 5 februarie 2016 și, respectiv, la 31 martie 2016.
- 58 Prin înscrisul depus la grefa Tribunalului la 5 octombrie 2015, Ryanair plc a depus o cerere de intervenție în susținerea concluziilor Comisiei. Prin scrisoarea depusă la grefa Tribunalului la 23 octombrie 2015, Ryanair plc a informat Tribunalul, în conformitate cu articolul 144 alineatul (8) din Regulamentul de procedură al Tribunalului, că își retrage cererea de intervenție.
- 59 Prin Ordonanța din 18 noiembrie 2015, președintele Camerei a șasea a Tribunalului, pe de o parte, a dispus radierea Ryanair din cauza T-492/15 în calitate de autoare a cererii de intervenție și, pe de altă parte, a obligat societatea menționată să suporte propriile cheltuieli de judecată.
- 60 Prin înscrisurile depuse la grefa Tribunalului la 23 octombrie 2015 și, respectiv, la 17 noiembrie 2015, Ryanair și Landul au depus o cerere de intervenție în susținerea concluziilor Comisiei. Prin Ordonanța din 26 februarie 2016, Deutsche Lufthansa/Comisia (T-492/15, nepublicată, EU:T:2016:126), și prin Ordonanța din 17 martie 2016, Deutsche Lufthansa/Comisia (T-492/15, nepublicată, EU:T:2016:193), președintele Camerei a șasea a Tribunalului a admis intervenția Landului și, respectiv, intervenția Ryanair.
- 61 Intervenientele, Landul și Ryanair, au depus memoriile în intervenție la grefa Tribunalului la 12 martie 2016 și, respectiv, la 20 mai 2016.
- 62 Observațiile reclamantei cu privire la memoriile în intervenție ale Landului și Ryanair au fost depuse la grefa Tribunalului la 2 mai 2016 și, respectiv, la 18 iulie 2016.
- 63 Prin scrisorile depuse la grefa Tribunalului la 7 aprilie 2016 și, respectiv, la 15 iulie 2016, Comisia a arătat că nu are observații de formulat cu privire la cererile de intervenție formulate de Land și de Ryanair.
- 64 Întrucât compunerea Tribunalului a fost modificată, în interesul bunei administrări a justiției, președintele Tribunalului, în temeiul articolului 27 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, a reatribuit cauza unui nou judecător raportor, care a fost repartizat Camerei întâi.
- 65 Prin scrisoarea depusă la grefa Tribunalului la 29 aprilie 2016, reclamanta a expus considerații suplimentare, prezentate ca fiind motive noi. Landul, Ryanair și Comisia au depus la grefa Tribunalului observațiile lor cu privire la aceste considerații la 19 august 2016, la 26 august 2016 și, respectiv, la 29 august 2016.
- 66 La 6 iunie 2016, în cadrul măsurilor de organizare a procedurii, Tribunalul (Camera întâi) a adresat reclamantei o întrebare scrisă. Reclamanta a răspuns la această întrebare în termenul stabilit.
- 67 Întrucât compunerea camerelor Tribunalului a fost modificată, în conformitate cu articolul 27 alineatul (5) din Regulamentul de procedură, judecătorul raportor a fost repartizat Camerei a patra, căreia, în consecință, i-a fost atribuită prezenta cauză.
- 68 La 6 octombrie 2016, reclamanta a depus la grefa Tribunalului o nouă propunere de probe.
- 69 Observațiile Comisiei, ale Landului și ale Ryanair cu privire la noua propunere de probe au fost depuse la grefa Tribunalului la 28 octombrie 2016, la 4 noiembrie 2016 și, respectiv, 14 noiembrie 2016.
- 70 Prin scrisoarea depusă la grefa Tribunalului la 11 aprilie 2017, reclamanta a expus din nou considerații suplimentare prezentate ca fiind motive noi. La 12 mai 2017, Landul a depus la grefa Tribunalului observațiile sale cu privire la aceste considerații. La 2 iunie 2017, Comisia și Ryanair au depus la grefa Tribunalului observațiile lor cu privire la considerațiile menționate.

- 71 La 26 mai 2017, reclamanta a depus la grefa Tribunalului o nouă propunere de probe.
- 72 La 23 iunie 2017, Landul și Ryanair au depus la grefa Tribunalului observațiile lor cu privire la noua propunere de probe a reclamantei. Comisia a depus la grefa Tribunalului observațiile sale cu privire la propunerea de probe menționată la 28 iunie 2017.
- 73 La 15 martie 2018, la propunerea Camerei a patra, Tribunalul a decis, în temeiul articolului 28 din Regulamentul de procedură, să trimită prezenta cauză unui complet de judecată extins.
- 74 La 22 mai 2018, în cadrul măsurilor de organizare a procedurii prevăzute la articolul 89 din Regulamentul de procedură, Tribunalul (Camera a patra extinsă) a adresat întrebări scrise reclamantei și Comisiei cu privire la măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn și întrebări tuturor părților cu privire la măsurile în favoarea Ryanair. Prin înscrisurile depuse la grefa Tribunalului la 8 iunie 2018 și la 21 iunie 2018, părțile au răspuns la aceste întrebări scrise.
- 75 La 5 iunie 2018, Ryanair a solicitat ca doamna R., autorul principal al raportului cabinetului de consultanță Oxera, realizat la solicitarea sa și citat în decizia atacată și în înscrisurile părților, să fie autorizată să ia cuvântul în ședință pentru a răspunde la eventualele întrebări ale Tribunalului și să se exprime în limba engleză.
- 76 La 15 iunie 2018 și la 22 iunie 2018, reclamanta, Comisia și Landul au depus la grefa Tribunalului observațiile lor cu privire la cererea formulată de Ryanair menționată la punctul 75 de mai sus. Landul s-a declarat de acord cu această cerere, în timp ce celelalte părți au invocat obiecțiuni, în special cu privire la utilizarea limbii engleze de către doamna R. Președintele Camerei a patra a înaintat această cerere camerei.
- 77 Prin Ordonanța din 6 iulie 2018, Deutsche Lufthansa/Comisia (T-492/15, nepublicată, EU:T:2018:434), doamna R. a fost autorizată să ia cuvântul în limba engleză în cadrul ședinței, în prezența și sub controlul reprezentanților Ryanair.
- 78 La 7 iulie 2018, Comisia a depus la grefa Tribunalului o rectificare a răspunsului său scris la întrebările adresate de Tribunal la 22 mai 2018.
- 79 În ședința din 9 iulie 2018 au fost ascultate pledoariile părților principale și răspunsurile lor la întrebările adresate de Tribunal. Doamna R. nu a luat cuvântul.
- 80 Reclamanta solicită Tribunalului:
- anularea deciziei atacate;
  - obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.
- 81 Comisia și Landul solicită Tribunalului:
- respingerea acțiunii ca inadmisibilă sau, în orice caz, ca nefondată;
  - obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.
- 82 În duplică, Comisia a solicitat, în plus, eliminarea din replică a trimiterilor la memoriul în apărare al Comisiei depus în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 27 aprilie 2017, Germanwings/Comisia (T-375/15, nepublicată, EU:T:2017:289).

- 83 Ryanair solicită Tribunalului:
- respingerea acțiunii;
  - obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

#### **IV. În drept**

- 84 În susținerea acțiunii formulate, reclamanta invocă în esență șapte motive, întemeiate, primul, pe o eroare de procedură, al doilea și al treilea, pe erori de apreciere a faptelor, al patrulea, pe contradicții vădite ale deciziei atacate, iar al cincilea-al șaptelea, pe încălcări ale articolului 107 TFUE. Prin intermediul a două memorii distincte, reclamanta expune, în plus, considerații pe care le prezintă ca fiind motive noi.
- 85 Fără a invoca în mod formal excepția de inadmisibilitate, Comisia invocă trei cauze de inadmisibilitate. În primul rând, cu titlu principal, ea invocă lipsa coerenței cererii introductive. În al doilea rând, cu titlu subsidiar, ea invocă lipsa interesului reclamantei de a exercita acțiunea pentru a solicita anularea deciziei atacate în măsura în care aceasta privește măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn. În al treilea rând, tot cu titlu subsidiar, ea invocă lipsa calității procesuale active a reclamantei.
- 86 La rândul său, Landul invocă o cauză de inadmisibilitate suplimentară, întemeiată pe decăderea din dreptul la acțiune.
- 87 Comisia și intervenientele susțin de asemenea că, în orice caz, acțiunea nu este fondată.
- 88 Reclamanta susține că acțiunea este admisibilă și fondată. Ea adaugă, pe de o parte, că Landul nu mai are interes pentru soluționarea litigiului și că, prin urmare, și-a pierdut calitatea de intervenient și, pe de altă parte, că memoriul în apărare este inadmisibil.
- 89 În speță, Tribunalul apreciază că este necesar să examineze, într-o primă etapă, admisibilitatea memoriului în apărare, într-o a doua etapă, dacă Landul își menține calitatea de intervenient și, într-o a treia etapă, admisibilitatea acțiunii. Numai în cazul în care acțiunea este admisibilă, într-o a patra etapă, Tribunalul se va pronunța, dacă este cazul, asupra temeiniciei acesteia.

#### **A. Cu privire la admisibilitatea memoriului în apărare**

- 90 Reclamanta susține că memoriul în apărare al Comisiei este inadmisibil în totalitate, pentru motivul că el conține considerații lipsite de coerență și, din această cauză, de neînțeles. Astfel, în acest memoriu, Comisia s-ar îndepărta de structura deciziei atacate fără un motiv aparent, ar modifica ordinea elementelor care urmează a fi examinate, ar îndepărta în mod arbitrar elemente de apreciere ale anumitor măsuri și ar contesta fapte stabilite. Pe de altă parte, punctul 2.2.2.1 din memoriul menționat ar fi precedat de un titlu care nu corespunde conținutului său.
- 91 Comisia solicită respingerea prezentei cauze de inadmisibilitate.
- 92 Potrivit articolului 81 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul de procedură, memoriul în apărare cuprinde motivele și argumentele invocate. În consecință, în vederea garantării securității juridice și a bunei administrări a justiției, un asemenea memoriu este admisibil numai dacă elementele esențiale de fapt și de drept pe care se întemeiază rezultă, cel puțin în mod sumar, dar coerent și comprehensibil, din chiar textul său [Hotărârea din 5 martie 2014, HP Health Clubs Iberia/OAPI – Shiseido (ZENSATIONS), T-416/12, nepublicată, EU:T:2014:104, punctul 18].

- 93 Or, în speță, trebuie să se constate că motivele și argumentele invocate de Comisie rezultă din textul memoriului în apărare cu un grad suficient de claritate și de precizie. Astfel, din acest memoriu rezultă în mod clar că Comisia, pe de o parte, contestă admisibilitatea acțiunii pentru motivul întemeiat pe lipsa de coerență a cererii introductive și pe lipsa interesului de a exercita acțiunea și a calității procesuale active a reclamantei (punctul 1) și, pe de altă parte, susține temeinicia deciziei atacate în ceea ce privește măsurile în favoarea Ryanair (punctul 2), măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn (punctul 3) și listele taxelor de aeroport (punctul 4). Chiar dacă s-ar presupune că sunt dovedite, împrejurările că Comisia nu a aderat la structura deciziei atacate, că nu s-a referit la toate faptele pe care reclamanta le consideră relevante, că contestă fapte pretins stabilite și că nu a asigurat concordanța dintre conținutul unui punct și titlul acestuia nu ar aduce nicidecum atingere clarității și coerenței acestei expuneri. De altfel, trebuie să se arate că în replică reclamanta a fost în măsură să identifice argumentele prezentate în memoriul în apărare și să răspundă la acestea.
- 94 Prin urmare, cauza de inadmisibilitate întemeiată pe caracterul pretins lipsit de coerență al memoriului în apărare nu poate fi decât respinsă.

## **B. Cu privire la intervenția Landului**

- 95 În răspunsul la întrebările scrise adresate de Tribunal în cadrul măsurilor de organizare a procedurii și la întrebările orale adresate de Tribunal în ședință, reclamanta susține că Landul nu mai avea un interes direct și actual pentru soluționarea litigiului întrucât a vândut participația sa la FFHG în vara anului 2017, după Ordonanța din 26 februarie 2016, Deutsche Lufthansa/Comisia (T-492/15, nepublicată, EU:T:2016:126), prin care președintele Camerei a șasea a Tribunalului a admis cererea sa de intervenție în susținerea concluziilor Comisiei. Landul și-ar fi pierdut, așadar, calitatea de intervenient.
- 96 Comisia și intervenientele contestă argumentația reclamantei.
- 97 În temeiul articolului 40 al doilea paragraf din Statutul Curții de Justiție al Uniunii Europene, aplicabil procedurii în fața Tribunalului în temeiul articolului 53 primul paragraf din statutul menționat, orice persoană care are un interes în soluționarea unui litigiu, cu excluderea litigiilor dintre statele membre, dintre instituțiile Uniunii sau dintre statele membre, pe de o parte, și instituțiile Uniunii, pe de altă parte, are dreptul să intervină. Interesul în soluționarea litigiului, în sensul articolului 40 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, se înțelege ca fiind interesul direct și actual în admiterea concluziilor în susținerea cărora a fost introdusă intervenția (Ordonanța din 10 ianuarie 2006, Diputación Foral de Álava și Gobierno Vasco/Comisia, T-227/01, EU:T:2006:3, punctele 4 și 15). Acest interes actual trebuie să subziste până la soluționarea litigiului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 septembrie 2010, Grecia și alții/Comisia, T-415/05, T-416/05 și T-423/05, EU:T:2010:386, punctele 64 și 65).
- 98 Rezultă că admiterea intervenției Landului în susținerea concluziilor Comisiei, prin Ordonanța din 26 februarie 2016, Deutsche Lufthansa/Comisia (T-492/15, nepublicată, EU:T:2016:126), nu se opune ca în stadiul hotărârii să fie efectuată o nouă examinare a admisibilității intervenției sale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 8 iulie 1999, Hüls/Comisia, C-199/92 P, EU:C:1999:358, punctul 52).
- 99 În speță, trebuie să se observe că la punctul 13 din Ordonanța din 26 februarie 2016, Deutsche Lufthansa/Comisia (T-492/15, nepublicată, EU:T:2016:126), președintele Camerei a șasea a Tribunalului a arătat într-adevăr că Landul se număra printre „acționarii principali” ai FFHG.
- 100 Totuși, trebuie amintit că, în cadrul unei acțiuni în anulare împotriva unei decizii prin care Comisia califică anumite măsuri adoptate de o entitate infrastatală în sensul că nu constituie ajutoare de stat sau le declară compatibile cu piața internă, entitatea infrastatală care a adoptat aceste măsuri are un interes în soluționarea litigiului, în sensul articolului 40 din statutul Curții. Astfel, hotărârea

Tribunalului care se pronunță asupra unui asemenea litigiu poate conduce la repunerea în discuție a calificării acestor măsuri și, așadar, la producerea unor efecte juridice de natură să afecteze interesele proprii ale entității infrastatale care este autorul acestora, în special prin repunerea în discuție a facultății sale de a-și exercita competențele așa cum consideră (Ordonanța din 4 februarie 2015, *Grandi Navi Veloci/Comisia*, T-506/14, nepublicată, EU:T:2015:102, punctele 12-15).

- 101 Or, la punctul 13 din Ordonanța din 26 februarie 2016, *Deutsche Lufthansa/Comisia* (T-492/15, nepublicată, EU:T:2016:126), președintele Camerei a șasea a concluzionat că Landul avea un interes în soluționarea litigiului, motivare întemeiată în special pe interesul pe care o entitate teritorială precum Landul îl avea pentru a interveni într-un litigiu care privea legalitatea deciziei prin care erau declarate compatibile cu piața internă mai multe măsuri la care a contribuit nu numai în calitate de acționar al FFHG, ci și prin acordarea de subvenții.
- 102 În plus, la punctul 14 din Ordonanța din 26 februarie 2016, *Deutsche Lufthansa/Comisia* (T-492/15, nepublicată, EU:T:2016:126), pentru a concluziona că Landul avea un interes în soluționarea litigiului, președintele Camerei a șasea a reținut deopotrivă că trebuia să se țină seama de faptul că o anulare a deciziei atacate ar fi riscat să repună în discuție eforturile realizate de Land începând cu anii '90 pentru crearea unui aeroport destinat să preia din traficul aeroportului Frankfurt am Main și să dezvolte regiunea Hunsrück din Germania.
- 103 În aceste condiții, trebuie să se considere că Landul își menține un interes în soluționarea litigiului și, prin urmare, nu a pierdut calitatea de intervenient ca urmare a vânzării acțiunilor sale deținute la FFHG.

## C. Cu privire la admisibilitatea acțiunii

### 1. Cu privire la lipsa de coerență a cererii introductive

- 104 În memoriul în apărare, Comisia, susținută de Ryanair, arată că acțiunea nu îndeplinește cerințele de formă prevăzute la articolul 76 litera (d) din Regulamentul de procedură. Astfel, potrivit Comisiei, din cererea introductivă nu rezultă în mod coerent motivele invocate. Dintr-o primă perspectivă, partea din cererea introductivă în care sunt descrise aceste motive ar privi numai criteriul investitorului privat și ar acoperi, în continuare, doar parțial pretensele probleme pe care le-ar pune decizia atacată și care sunt descrise în părțile precedente ale cererii introductive. Aceste motive ar privi, așadar, în mod exclusiv articolul 2 din decizia atacată, în temeiul căruia, prin aplicarea criteriului investitorului privat, Comisia a exclus existența unor ajutoare de stat în favoarea Ryanair.
- 105 Dintr-o altă perspectivă, partea din cererea introductivă în care sunt descrise motivele invocate nu ar fi nici coerentă, nici comprehensibilă, în sensul că ar privi o constatare pretins inexactă a faptelor și o apreciere pretins eronată a acestora în cadrul aplicării criteriului investitorului privat. Astfel, expunerea cuprinsă în această parte s-ar reduce la o simplă afirmație generală fără altă explicație decât o trimitere generală la restul cererii introductive.
- 106 Reclamanta solicită respingerea prezentei cauze de inadmisibilitate.
- 107 Trebuie amintit că, în temeiul articolului 76 litera (d) din Regulamentul de procedură, orice cerere introductivă trebuie să indice obiectul litigiului, motivele și argumentele invocate, precum și o expunere sumară a motivelor menționate. Independent de orice chestiune de terminologie, această mențiune trebuie să fie suficient de clară și de precisă pentru a permite pârâtului să își pregătească apărarea, iar Tribunalului să se pronunțe asupra acțiunii, dacă este cazul, fără să se bazeze pe alte informații. Pentru garantarea securității juridice și a unei bune administrări a justiției, este necesar, pentru ca o acțiune să fie admisibilă din punctul de vedere al articolului 76 litera (d) din

Regulamentul de procedură, ca elementele esențiale de fapt și de drept pe care aceasta se întemeiază să rezulte cel puțin într-o manieră sumară, dar în mod coerent și comprehensibil chiar din cererea introductivă [a se vedea Hotărârea din 12 mai 2016, Italia/Comisia, T-384/14, EU:T:2016:298, punctul 38 (nepublicat) și jurisprudența citată, și Hotărârea din 27 aprilie 2017, Germanwings/Comisia, T-375/15, nepublicată, EU:T:2017:289, punctul 23 și jurisprudența citată].

- 108 În speță, trebuie să se constate că cererea introductivă este prezentată potrivit unei structuri atipice. Astfel, cererea introductivă conține o prezentare a istoricului cauzei și a obiectului acțiunii (punctul 1), un rezumat al anumitor critici invocate (punctul 2), o expunere detaliată a tuturor criticilor invocate (punctele 3-9), un punct referitor la admisibilitatea acțiunii (punctul 10), precum și scurte considerații referitoare la „temeinicia acțiunii” (punctul 11).
- 109 Reiese totuși din cererea introductivă, cu un grad suficient de claritate, că reclamanta solicită anularea în tot a deciziei atacate și invocă în susținerea acestei cereri șapte motive distincte. În mod contrar celor ce ar putea fi sugerate de titlul său, partea „Temeinicia acțiunii” nu are ca obiect expunerea în mod exhaustiv și limitativ a tuturor motivelor acțiunii. Dimpotrivă, această parte se limitează în esență să amintească faptul că anumite critici invocate intră în sfera controlului jurisdicțional al Tribunalului.
- 110 De altfel, trebuie să se arate, astfel cum evidențiază reclamanta, că în memoriul său în apărare Comisia a identificat motivele invocate în speță și le-a combătut în mod detaliat pe fiecare dintre ele.
- 111 Rezultă că motivele și criticile cuprinse în acțiune rezultă din textul cererii introductive în mod suficient de clar, precis și coerent pentru a-i permite Comisiei să își pregătească apărarea, iar Tribunalului să se pronunțe asupra acțiunii.
- 112 În aceste condiții, cauza de inadmisibilitate întemeiată pe pretinsa lipsă de coerență a cererii introductive trebuie respinsă.

## ***2. Cu privire la lipsa calității procesuale active a reclamantei***

- 113 Comisia, susținută de interveniente, arată cu titlu subsidiar că reclamanta nu are calitate procesuală activă în temeiul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE. În susținerea acestei cauze de inadmisibilitate Comisia invocă două argumente, întemeiate, primul, pe lipsa afectării directe și individuale a reclamantei și, al doilea, pe lipsa caracterului normativ al deciziei atacate.
- 114 Potrivit articolului 263 al patrulea paragraf TFUE, orice persoană fizică sau juridică poate formula, în condițiile prevăzute la primul și la al doilea paragraf ale acestei dispoziții, o acțiune împotriva actelor al căror destinatar este sau care o privesc direct și individual, precum și împotriva actelor normative care o privesc direct și care nu presupun măsuri de executare.
- 115 Articolul 263 al patrulea paragraf TFUE distinge astfel între trei ipoteze în care o acțiune în anulare formulată de o persoană fizică sau juridică poate fi declarată admisibilă și trebuie analizat dacă în speță este realizată vreuna dintre ele pentru a adopta o poziție cu privire la prezenta cauză de inadmisibilitate.
- 116 De la bun început, trebuie să se constate că după cum reiese din articolul 4 din decizia atacată, aceasta are ca destinatar unic Republica Federală Germania, iar nu reclamanta. Situația se prezintă astfel deoarece procedura de control al ajutoarelor de stat este, ținând seama de economia sa generală, o procedură inițiată față de statul membru responsabil de acordarea ajutorului (Hotărârea din 24 martie 2011, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt/Comisia, T-443/08 și T-455/08, EU:T:2011:117, punctul 50, și Hotărârea din 12 noiembrie 2015, HSH Investment Holdings Coinvest-C și HSH

Investment Holdings FSO/Comisia, T-499/12, EU:T:2015:840, punctul 28). Prezenta acțiune nu poate fi declarată, așadar, admisibilă în temeiul primei ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE.

117 În aceste condiții, prezenta acțiune poate fi declarată admisibilă în temeiul celei de a doua și al celei de a treia ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE numai dacă, pe de o parte, reclamanta este vizată direct și individual de decizia atacată sau, pe de altă parte, este vizată direct de decizia atacată, iar aceasta din urmă este un act normativ care nu presupune măsuri de executare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2013, Telefónica/Comisia, C-274/12 P, EU:C:2013:852, punctul 19, Hotărârea din 27 februarie 2014, Stichting Woonpunt și alții/Comisia, C-132/12 P, EU:C:2014:100, punctul 44, și Hotărârea din 17 septembrie 2015, Mory și alții/Comisia, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punctul 59).

118 În speță, trebuie să se examineze, având în vedere a doua și a treia ipoteză prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE, calitatea reclamantei de a exercita acțiunea împotriva deciziei atacate, în sensul în care aceasta privește, pe de o parte, măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn și a Ryanair (a se vedea punctele 119-187 de mai jos) și, pe de altă parte, listele taxelor de aeroport (a se vedea punctele 188-212 de mai jos).

***a) Cu privire la calitatea reclamantei de a exercita acțiunea împotriva deciziei atacate în măsura în care aceasta privește măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn și a Ryanair***

119 Comisia susține că reclamanta nu are calitatea de a exercita acțiunea împotriva deciziei atacate în măsura în care aceasta privește măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn și a Ryanair nici în temeiul celei de a doua ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE, nici în temeiul celei de a treia ipoteze prevăzute de această dispoziție.

120 În speță, Tribunalul consideră că este necesară examinarea succesivă a celor două ipoteze menționate la punctul 119 de mai sus.

***1) Cu privire la a doua ipoteză prevăzută la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE***

121 Comisia susține că reclamanta nu a demonstrat că este vizată direct și individual, în primul rând, de măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn și, în al doilea rând, de măsurile în favoarea Ryanair.

122 În primul rând, Comisia amintește că articolul 1 din decizia atacată privește dispunerea unor măsuri în favoarea Frankfurt-Hahn. Or, reclamanta, care nu operează un aeroport, nu ar fi explicat modul în care asemenea măsuri ar privi-o în calitatea sa de companie aeriană.

123 Reclamanta susține că Ryanair, concurenta sa, a beneficiat de un transfer al unei mari părți a măsurilor în favoarea Frankfurt-Hahn, aspect contestat de Comisie și de interveniente. În înscrisurile sale depuse la grefa Tribunalului la 29 aprilie 2016, reclamanta expune în această privință două considerații suplimentare, prezentate ca motive noi, în privința cărora Comisia și intervenientele invocă inadmisibilitatea.

124 În al doilea rând, Comisia, susținută de interveniente, arată că reclamanta nu a demonstrat că era vizată direct și individual de decizia atacată în măsura în care aceasta privea măsurile în favoarea Ryanair. Astfel, pe de o parte, existența unui raport de concurență cu beneficiarul ajutorului nu poate fi suficient pentru a se demonstra că reclamanta este afectată direct de decizia atacată. Pe de altă parte, pentru a demonstra afectarea sa individuală, în cererea introductivă reclamanta s-ar fi limitat să se prevealeze de faptul că a depus la Comisie o plângere referitoare la un ajutor de stat, fără ca această împrejurare să poată fi suficientă pentru a demonstra că reclamanta este vizată individual de decizia atacată.

125 Landul adaugă că, pentru a demonstra afectarea sa individuală, reclamanta nu poate să se limiteze să invoce existența unui presupus raport de concurență cu beneficiarul unui ajutor. Reclamantei i-ar reveni sarcina să demonstreze existența unei relații de concurență specifice, care să permită să o individualizeze în raport cu simplii concurenți ai pretinsului beneficiar al ajutorului. În speță, reclamanta ar fi putut printre altele să dovedească în mod concret că preținsele ajutoare ar fi fost utilizate sistematic de Ryanair pentru a putea propune, în cazul unor rute aeriene determinate pe care reclamanta le exploatare până atunci în mod rentabil, prețuri agresive care aveau ca efect pe termen mediu sau lung reducerea marjei sale de profit până la punctul de a-i fi amenințată existența. Or, reclamanta nu ar fi îndeplinit sarcina probei care i-ar fi revenit în această privință. Ea nici măcar nu ar fi menționat piețele relevante. De altfel, rutele aeriene în cauză ar fi deservite de mai mulți concurenți, împrejurare care, potrivit jurisprudenței, ar reduce efectele măsurilor în discuție până la punctul de a se exclude, în principiu, orice afectare substanțială a poziției reclamantei pe piață.

126 Reclamanta contestă argumentația Comisiei și a Landului. Reclamanta invocă, în primul rând, calitatea sa de autoare a plângerii și, prin urmare, calitatea sa de parte interesată, în sensul Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului [108 TFUE] (JO 1999, L 83, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 41), care ar avea o importanță capitală, în al doilea rând, faptul că niciodată calitatea sa procesuală activă nu a fost repusă în discuție în cadrul unei proceduri în fața instanțelor germane la care ar fi parte începând cu anul 2006 și care ar privi ajutoarele de stat acordate Ryanair și, în al treilea rând, faptul că finanțarea directă și indirectă a Ryanair de către FFHG are consecințe substanțiale asupra concurenței și, prin urmare, în special asupra sa. În susținerea acestui din urmă argument reclamanta depune două înscrisuri noi, și anume extrase din Decizia (UE) 2016/2069 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind măsurile SA.14093 (C 76/2002) puse în aplicare de Belgia în favoarea Brussels South Charleroi Airport și a companiei aeriene Ryanair (JO 2016, L 325, p. 63) (anexa K 83) și un comunicat de presă al Ryanair din luna martie a anului 2017 (anexa K 84). În al patrulea rând, reclamanta susține că argumentul Landului referitor la lipsa unei dovezi a unei relații de concurență între ea și Ryanair este inadmisibil, pentru motivul că nu a fost invocat de Comisie.

127 În speță, Tribunalul apreciază că, înainte de a stabili dacă reclamanta a demonstrat că era vizată direct și individual de decizia atacată în măsura în care aceasta privea măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn și a Ryanair, trebuie să se pronunțe asupra admisibilității, pe de o parte, a anexelor K 83 și K 84 și, pe de altă parte, a argumentației Landului în ceea ce privește lipsa afectării substanțiale a poziției reclamantei pe piață.

*i) Cu privire la admisibilitatea anexelor K 83 și K 84*

128 Comisia, susținută de interveniente, amintește în esență că probele noi nu pot fi depuse după încheierea fazei scrise a procedurii, însă pot fi depuse înainte de încheierea fazei orale cu condiția ca întârzierea în depunerea lor să fie justificată. Or, reclamanta nu ar fi justificat în niciun mod depunerea acestor probe noi după cele două schimburi de memorii.

129 Potrivit articolului 85 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, numai „[cu] titlu excepțional, părțile principale mai pot depune sau propune probe înainte de închiderea fazei orale a procedurii sau înainte de decizia Tribunalului de a se pronunța fără parcurgerea fazei orale a procedurii, cu condiția ca întârzierea în depunerea sau propunerea de probe să fie justificată”.

130 Totuși, pe de o parte, trebuie să se observe că un document precum extrasele din Decizia 2016/2069 la care face trimitere reclamanta se încadrează în practica decizională a Comisiei și nu constituie, prin urmare, o probă propriu-zisă, în special în sensul articolului 85 din Regulamentul de procedură. O parte are dreptul să facă trimitere la această practică în fața Tribunalului inclusiv atunci când, precum în speță, ea este ulterioară procedurii desfășurate în fața Comisiei [a se vedea în acest sens Hotărârea

din 9 februarie 2017, International Gaming Projects/EUIPO – adp Gauselmann (TRIPLE EVOLUTION), T-82/16, nepublicată, EU:T:2017:66, punctele 17 și 19, și Hotărârea din 26 octombrie 2017, Alpirsbacher Klosterbräu Glauner/EUIPO (Klosterstoff), T-844/16, EU:T:2017:759, punctul 57].

- 131 Pe de altă parte, trebuie să se observe că tardivitatea depunerii, în temeiul articolului 85 din Regulamentul de procedură, a unei propuneri de probe este justificată în mod excepțional atunci când partea care o depune a obținut-o doar după încheierea fazei scrise a procedurii.
- 132 Or, trebuie să se constate că comunicatul de presă al Ryanair, care figurează în anexa K 84, este ulterior depunerii replicii, care a fost efectuată la 5 februarie 2016. Așadar, depunerea sa în calitate de probă nouă împreună cu înscrisul din 26 mai 2017 este justificată cu titlu excepțional.
- 133 În consecință, anexele K 83 și K 84 trebuie declarate admisibile.

*ii) Cu privire la admisibilitatea argumentației Landului referitoare la lipsa afectării substanțiale a poziției reclamantei pe piață*

- 134 În temeiul articolului 40 al patrulea paragraf din Statutul Curții de Justiție și al articolului 142 din Regulamentul de procedură, intervenția poate avea ca obiect numai susținerea în tot sau în parte a concluziilor uneia dintre părțile principale. Potrivit jurisprudenței, un intervenient poate prezenta argumente diferite de cele ale părții pe care o susține cu condiția ca acestea să nu modifice cadrul litigiului și ca intervenția să privească întotdeauna susținerea concluziilor prezentate de aceasta din urmă (Hotărârea din 8 iunie 1995, Siemens/Comisia, T-459/93, EU:T:1995:100, punctul 21, și Hotărârea din 13 aprilie 2005, Verein für Konsumenteninformation/Comisia, T-2/03, EU:T:2005:125, punctul 52).
- 135 În această privință, trebuie amintit că cerința afectării individuale prevăzută la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE este în special îndeplinită dacă reclamantul demonstrează că poziția sa pe piață este afectată în mod substanțial de ajutorul care face obiectul deciziei în cauză (Hotărârea din 13 decembrie 2005, Comisia/Aktionsgemeinschaft Recht und Eigentum, C-78/03 P, EU:C:2005:761, punctul 37, și Hotărârea din 22 decembrie 2008, British Aggregates/Comisia, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punctul 30). Or, încă din stadiul memoriului în apărare Comisia a susținut, în cadrul cauzei de inadmisibilitate pe care a invocat-o și care a fost întemeiată pe lipsa calității procesuale active a reclamantei, că aceasta din urmă nu a demonstrat că era vizată individual de decizia atacată.
- 136 Rezultă că argumentația Landului referitoare la lipsa afectării substanțiale a poziției reclamantei pe piață are o legătură strânsă cu argumentele invocate de Comisie în memoriul său în apărare în ceea ce privește lipsa afectării individuale a reclamantei și, prin urmare, cu cauza de inadmisibilitate invocată de Comisie și întemeiată pe lipsa calității procesuale active a reclamantei. În consecință, nu se poate considera că această argumentație modifică acest cadru al litigiului și nici că intervenția nu mai privește susținerea concluziilor prezentate de Comisie.
- 137 Așadar, trebuie să se concluzioneze că argumentația Landului referitoare la lipsa afectării substanțiale a poziției reclamantei pe piață este admisibilă.

*iii) Cu privire la afectarea directă și individuală a reclamantei*

- 138 O acțiune în anulare este admisibilă în temeiul celei de a doua ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE numai dacă reclamantul este vizat direct și individual de decizia atacată. Condițiile afectării directe și ale afectării individuale prin decizia atacată sunt cumulative (a se vedea în acest sens Ordonanța din 11 noiembrie 2014, Nguyen/Parlamentul European și Consiliul, T-20/14, EU:T:2014:955, punctul 55, și Hotărârea din 16 mai 2018, Netflix International și Netflix/Comisia,

- T-818/16, nepublicată, EU:T:2018:274, punctul 70). Este suficient, aşadar, ca una dintre condiții să nu fie îndeplinită pentru a se concluziona că o acțiune nu poate fi declarată admisibilă în temeiul celei de a doua ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE.
- 139 În speță, Tribunalul apreciază că este oportun să înceapă cu examinarea condiției afectării individuale.
- 140 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, alte subiecte decât destinatarul unei decizii nu pot pretinde că aceasta le privește în mod individual decât dacă această decizie le afectează în considerarea anumitor calități care le sunt specifice sau a unei situații de fapt care le caracterizează în raport cu orice altă persoană și, ca urmare a acestui fapt, le individualizează într-un mod analog celui în care ar fi afectat destinatarul unei decizii (Hotărârea din 15 iulie 1963, Plaumann/Comisia, 25/62, EU:C:1963:17, p. 223, Hotărârea din 17 septembrie 2015, Mory și alții/Comisia, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punctul 93, și Hotărârea din 12 mai 2016, Hamr-Sport/Comisia, T-693/14, nepublicată, EU:T:2016:292, punctul 32).
- 141 În domeniul ajutoarelor de stat au fost recunoscute ca fiind vizate individual de o decizie a Comisiei de închidere a procedurii oficiale de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) TFUE, în afara întreprinderii beneficiare, întreprinderile concurente ale acesteia din urmă care au jucat un rol activ în cadrul respectivei proceduri, în măsura în care poziția acestora pe piață este afectată în mod substanțial de măsura de ajutor care făcea obiectul deciziei atacate (Hotărârea din 28 ianuarie 1986, Cofaz și alții/Comisia, 169/84, EU:C:1986:42, punctul 25, Hotărârea din 22 noiembrie 2007, Sniace/Comisia, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punctul 55, și Hotărârea din 17 septembrie 2015, Mory și alții/Comisia, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punctul 98).
- 142 În speță, reclamanta nu este beneficiară a măsurilor în favoarea Frankfurt-Hahn și a Ryanair. Totuși, ea a depus o plângere la Comisie și a prezentat observațiile sale în cadrul procedurii oficiale de examinare. Reiese printre altele din decizia atacată că reclamanta a prezentat Comisiei informații detaliate și comentarii în legătură cu decizia de deschidere din 2008, precum și observații privind aplicarea Orientărilor din 2014 în prezenta cauză. Trebuie, aşadar, să se constate că reclamanta a jucat un rol activ în desfășurarea procedurii administrative, aspecte care de altfel nu sunt contestate de Comisie.
- 143 Totuși, trebuie să se observe, asemenea Comisiei, că nu se poate deduce doar din participarea unui reclamant la procedura administrativă că acesta este vizat individual de decizia atacată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 noiembrie 2007, Sniace/Comisia, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punctul 60, și Ordonanța din 26 septembrie 2016, Greenpeace Energy și alții/Comisia, T-382/15, nepublicată, EU:T:2016:589, punctul 39), chiar dacă, precum în speță, ar fi jucat un rol important în această procedură administrativă, în special prin depunerea plângerii aflate la originea deciziei atacate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iulie 2009, 3F/Comisia, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punctele 94 și 95). Este necesar ca, în orice caz, reclamantul să demonstreze că măsura care face obiectul deciziei atacate era susceptibilă să îi afecteze în mod substanțial poziția pe piață (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 noiembrie 2007, Sniace/Comisia, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punctul 60, și Ordonanța din 26 ianuarie 2012, Mojo Concerts și Amsterdam Music Dome Exploitatie/Comisia, T-90/09, nepublicată, EU:T:2012:30, punctul 33).
- 144 În aceste condiții, trebuie să se examineze dacă măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn și a Ryanair erau susceptibile să afecteze în mod substanțial poziția concurențială a reclamantei pe piața sau pe piețele relevante.
- 145 În această privință, trebuie să se sublinieze că simpla împrejurare că un act este susceptibil să exercite o anumită influență asupra raporturilor de concurență care există pe piața relevantă și că întreprinderea în cauză se află într-un raport de concurență cu beneficiarul acestui act nu poate să fie suficientă pentru ca întreprinderea respectivă să poată fi considerată ca fiind vizată individual de acel act. Prin urmare, o întreprindere nu se poate prevala numai de calitatea sa de concurență în raport cu

întreprinderea beneficiară (Hotărârea din 17 septembrie 2015, Mory și alții/Comisia, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punctele 99 și 100, și Hotărârea din 26 septembrie 2014, Dansk Automat Brancheforening/Comisia, T-601/11, EU:T:2014:839, punctul 41).

- <sup>146</sup> Conform unei jurisprudențe constante, reclamanta, căreia îi revine sarcina probei (a se vedea în acest sens Ordonanța din 26 septembrie 2016, Greenpeace Energy și alții/Comisia, T-382/15, nepublicată, EU:T:2016:589, punctul 68), trebuie să furnizeze elemente de natură să demonstreze particularitatea situației sale concurențiale (a se vedea în acest sens Ordonanța din 27 mai 2004, Deutsche Post și DHL/Comisia, T-358/02, EU:T:2004:159, punctul 38, și Hotărârea din 10 februarie 2009, Deutsche Post și DHL International/Comisia, T-388/03, EU:T:2009:30, punctele 49 și 51).
- <sup>147</sup> Desigur, ținând seama de întinderea controlului jurisdicțional pe care trebuie să îl exercite instanța Uniunii, acesteia nu îi revine sarcina, în stadiul examinării admisibilității, să se pronunțe în mod definitiv asupra raporturilor de concurență dintre reclamant și întreprinderea pretins beneficiară a ajutorului în discuție. Cu toate acestea, reclamantului îi revine sarcina să indice în mod pertinent motivele pentru care ajutorul în discuție îi poate leza interesele legitime prin afectarea în mod substanțial a poziției acestuia pe piața relevantă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 ianuarie 1986, Cofaz și alții/Comisia, 169/84, EU:C:1986:42, punctul 28, și Ordonanța din 26 septembrie 2016, Greenpeace Energy și alții/Comisia, T-382/15, nepublicată, EU:T:2016:589, punctul 44). Pentru a proceda astfel, reclamantul trebuie să demonstreze importanța atingerii aduse poziției sale pe această piață (Ordonanța din 27 mai 2004, Deutsche Post și DHL/Comisia, T-358/02, EU:T:2004:159, punctul 37).
- <sup>148</sup> O asemenea atingere adusă concurenței nu trebuie în mod obligatoriu dedusă din elemente precum o scădere importantă a cifrei de afaceri, pierderi financiare importante sau chiar o diminuare semnificativă a cotelor de piață în urma acordării ajutorului în cauză. Acordarea unui ajutor de stat poate să aducă atingere în egală măsură situației concurențiale a unui operator și în alte moduri, în special prin cauzarea nerealizării unor câștiguri sau a unei evoluții mai puțin favorabile decât cea care ar fi fost înregistrată în lipsa unui astfel de ajutor. De asemenea, intensitatea unei astfel de atingeri poate varia în funcție de un număr mare de factori, precum, în special, structura pieței relevante sau natura ajutorului în cauză. Demonstrarea unei atingeri substanțiale aduse poziției pe piață a unui concurent nu poate să fie limitată la prezența anumitor elemente care indică o degradare a performanțelor comerciale sau financiare ale reclamantului (Hotărârea din 22 noiembrie 2007, Spania/Lenzing, C-525/04 P, EU:C:2007:698, punctele 34 și 35, Hotărârea din 22 decembrie 2008, British Aggregates/Comisia, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punctul 53, și Hotărârea din 26 septembrie 2014, Dansk Automat Brancheforening/Comisia, T-601/11, EU:T:2014:839, punctul 42).
- <sup>149</sup> Demonstrarea unei atingeri de această natură nu depinde în mod direct nici de quantumul ajutorului. Ea depinde de importanța atingerii pe care acest ajutor o poate aduce poziției reclamantului pe piața relevantă și, așadar, poate varia în cazul unor ajutoare având un quantum similar în funcție de criterii precum dimensiunea pieței, natura specifică a ajutorului, lungimea perioadei pentru care acesta a fost acordat, caracterul principal sau secundar al activității afectate în cazul reclamantului și posibilitățile acestuia de a eluda efectele negative ale ajutorului. Astfel, aprecierea importanței acestei atingeri necesită în special ca reclamantul să definească piața relevantă și să furnizeze Tribunalului principalele elemente referitoare la structura acestei piețe. Poate fi vorba în special despre informații privind numărul de concurenți activi pe piața respectivă, cotele de piață ale acestora și evoluția lor eventuală după acordarea măsurilor în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 iunie 2014, Sarc/Comisia, T-488/11, nepublicată, EU:T:2014:497, punctele 36, 37 și 43).
- <sup>150</sup> Or, nici în cererea introductivă, nici în replică reclamanta nu a definit piața sau piețele pe care a apreciat că a suferit o atingere adusă poziției sale concurențiale și, *a fortiori*, nici nu a furnizat nici cel mai mic element în ceea ce privește dimensiunea, structura acestei piețe sau a acestor piețe și poziția pe care ea, Ryanair și ceilalți concurenți eventuali ai lor o ocupau pe această piață sau pe aceste piețe în perioada relevantă. În observațiile sale cu privire la memoriul în intervenție al Landului, reclamanta

tot nu definește piața sau piețele relevante, ci se limitează să afirme că metoda „O&D” la care face trimitere Landul, care constă în includerea într-o piață relevantă a tuturor operatorilor substituibili între ei pe o rută aeriană determinată, nu este aplicabilă domeniului ajutoarelor de stat. Reclamanta susține, desigur, că este necesară „luarea în considerare a consolidării poziției economice a întregii rețele internaționale a Ryanair”. Ea omite totuși să delimiteze contururile eventualei piețe pe care ar putea fi apreciate efectele unei asemenea consolidări asupra poziției sale concurențiale.

- 151 Reclamanta adaugă însă că ar fi vizată individual de măsurile în cauză chiar dacă metoda „O&D” ar trebui să fie reținută. În special, reclamanta susține că măsurile în cauză au permis Ryanair să își deplaseze din ce în ce mai mult activitățile către aeroporturi mai mari, precum cele din Frankfurt am Main, Hamburg (Germania), Köln-Bonn (Germania) și Nürnberg (Germania). Or, tocmai în aceste aeroporturi de dimensiune mai mare concurența între rutele aeriene s-ar exercita „în sens strict”. Astfel, Ryanair ar deservei, cu plecare de pe aeroportul Frankfurt am Main, șaisprezece rute aeriene pe care și reclamanta le deservește cu plecare de pe acest aeroport. În susținerea argumentației sale, reclamanta invocă anexele K 83 și K 84, care cuprind extrase din Decizia 2016/2069 și, respectiv, un comunicat de presă al Ryanair din luna martie a anului 2017 (a se vedea punctele 128-133 de mai sus).
- 152 În ședință, reclamanta a invocat și o pretinsă suprapunere pe ruta aeriană între cele două orașe, Frankfurt și Bologna, asigurată de ea cu plecare de pe aeroportul Frankfurt am Main și de Ryanair cu plecare de pe aeroportul Frankfurt-Hahn.
- 153 În această privință, în primul rând, trebuie amintit că revine, în principiu, persoanei care invocă fapte în susținerea unei cereri sarcina de a prezenta dovada caracterului lor real [Ordonanța din 25 ianuarie 2008, Provincia di Ascoli Piceno și Comune di Monte Urano/Apache Footwear și alții, C-464/07 P(I), nepublicată, EU:C:2008:49, punctul 9; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 6 martie 2001, Connolly/Comisia, C-274/99 P, EU:C:2001:127, punctul 113]. Or, în speță, reclamanta nu a invocat nici cel mai mic element de probă pentru a dovedi existența suprapunerilor pe care le-a invocat. Reclamanta nu a furnizat nici elemente care ar permite să se concluzioneze că există o legătură de cauzalitate între dispunerea măsurilor în favoarea Frankfurt-Hahn și a Ryanair și deplasarea activităților Ryanair către aeroporturi de mare dimensiune.
- 154 În al doilea rând, chiar dacă se presupune că existența suprapunerilor invocate de reclamantă este dovedită și că rutele aeriene pe care acestea se materializează pot fi considerate piețe relevante, ar trebui să se constate că reclamanta nu a furnizat nici cel mai mic element cu privire la structura lor și la efectul pe care acordarea măsurilor în cauză ar fi putut să îl aibă asupra lor. În special, reclamanta nu a furnizat Tribunalului informații în legătură cu dimensiunea unor asemenea piețe sau chiar cu cotele sale, ale Ryanair și ale concurenților lor eventuali pe asemenea piețe și cu evoluția acestor cote din momentul dispunerii măsurilor în favoarea Ryanair și a Frankfurt-Hahn. Reclamanta nu a furnizat nici alte elemente prin care să demonstreze că a suferit pe asemenea piețe nerealizarea unor câștiguri sau o evoluție mai puțin favorabilă decât cea care ar fi fost înregistrată în lipsa acestor măsuri. În aceste condiții, nu s-a demonstrat că acordarea acestor măsuri a afectat în mod substanțial poziția concurențială a reclamantei pe asemenea piețe.
- 155 Este adevărat că reclamanta reclamă și efectul pe care măsurile în favoarea Ryanair și a Frankfurt-Hahn au putut să îl aibă asupra poziției sale concurențiale nu în ceea ce privește rutele aeriene descrise la punctele 151 și 152 de mai sus, ci pe piața transportului aerian de pasageri în general. Reclamanta subliniază astfel că se află într-un raport de concurență cu Ryanair pe această piață, arată că piața respectivă este foarte concurențială și susține că poziția sa pe această piață a fost afectată în mod substanțial. Printre altele, Ryanair și-ar fi dezvoltat astfel rețeaua internațională și națională pornind de la aeroportul Frankfurt-Hahn. Acesta ar fi fost dezvoltat ca „bază” a Ryanair fără participarea financiară a acestei din urmă companii aeriene. Acest lucru ar fi permis Ryanair să cunoască o creștere puternică și să își majoreze cotele pe piața relevantă.

- 156 Totuși, reclamanta nu definește sfera geografică a unei asemenea piețe și nu furnizează mai multe elemente în legătură cu structura acesteia decât în legătură cu structura piețelor ipotetice descrise la punctele 151 și 152 de mai sus. Cel mult, din elementele furnizate de reclamantă este posibil să se deducă faptul că o piață ipotetică a transportului aerian de pasageri este „foarte concurențială” și se caracterizează, după cum subliniază Landul, prin prezența unui număr important de operatori, împrejurare care se opune simplei prezumții că reclamanta a suferit nerealizarea unor câștiguri sau o evoluție mai puțin favorabilă decât cea care ar fi fost înregistrată în lipsa măsurilor în favoarea Ryanair și a Frankfurt-Hahn (a se vedea în acest sens Ordonanța din 11 ianuarie 2012, Phoenix-Reisen și DRV/Comisia, T-58/10, nepublicată, EU:T:2012:3, punctul 50).
- 157 În orice caz, dacă se presupune, astfel cum va proceda Tribunalul în dezvoltările ulterioare, că în favoarea Ryanair a avut loc un transfer al măsurilor în favoarea Frankfurt-Hahn și nu s-a efectuat integral prin intermediul altor măsuri care au făcut obiectul deciziei atacate, nu poate fi admis niciunul dintre cele șase argumente invocate de reclamantă pentru a demonstra că a suferit o atingere substanțială adusă poziției sale concurențiale pe o piață ipotetică a transportului aerian de pasageri din cauza măsurilor în favoarea Ryanair și a Frankfurt-Hahn. Într-adevăr, argumentele reclamantei se limitează în esență la evidențierea presiunii concurențiale generale pe care Ryanair și celelalte companii aeriene low-cost o exercită asupra companiilor aeriene tradiționale.
- 158 În primul rând, reclamanta susține că aeroportul Frankfurt-Hahn se află în apropierea aeroportului Frankfurt am Main, care este baza sa operațională principală, că taxele de aeroport aplicate Ryanair erau foarte mici și că relația comercială dintre operatorul aeroportului Frankfurt-Hahn și Ryanair era deficitară. Potrivit reclamantei, acest lucru ar demonstra, pe de o parte, că ajutoarele acordate aeroportului Frankfurt-Hahn au fost transferate Ryanair și, pe de altă parte, că reclamanta ar fi fost afectată în mod substanțial, având în vedere importanța acestor transferuri.
- 159 Acest argument nu poate fi decât respins. Astfel, mai întâi, trebuie să se observe că apropierea geografică dintre aeroporturile Frankfurt-Hahn și Frankfurt am Main (115 km) și împrejurarea că primul aeroport s-ar afla, prin urmare, în zona de afluență a clienților celui de al doilea aeroport ar putea cel mult să demonstreze existența unui raport de concurență între aceste două aeroporturi. Chiar dacă se presupune că existența unui asemenea raport este dovedită și poate fi considerată că indică existența unui raport de concurență între reclamantă și Ryanair, ar fi suficient să se amintească faptul că, în conformitate cu jurisprudența citată la punctul 145 de mai sus, reclamanta nu se poate prevala numai de calitatea sa de concurentă a întreprinderii beneficiare pentru a demonstra afectarea substanțială a poziției sale concurențiale.
- 160 În continuare, chiar dacă se presupune că un caracter pretins foarte puțin ridicat al taxelor de aeroport aplicate Ryanair și că un caracter deficitar al relației comerciale dintre operatorul Frankfurt-Hahn și Ryanair semnifică un transfer de ajutoare în favoarea Ryanair, din acestea nu se poate trage o concluzie în ceea ce privește importanța atingerii aduse concurenței pe care ar fi suferit-o reclamanta. Astfel, asemenea împrejurări privesc în general natura avantajelor de care ar fi beneficiat Ryanair și nu sunt specifice efectelor pe care asemenea avantaje le-ar fi putut avea asupra poziției concurențiale a reclamantei.
- 161 În sfârșit, în ceea ce privește pretinsa importanță a transferurilor de ajutoare de care ar fi beneficiat Ryanair, este suficient să se amintească faptul că, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 149 de mai sus, demonstrarea unei afectări substanțiale a poziției unui reclamant pe piața relevantă nu depinde în mod direct de cuantumului ajutorului acordat.
- 162 În al doilea rând, reclamanta susține că flota Ryanair a crescut mult între anii 2009 și 2011, ceea ce ar fi făcut-o compania aeriană cea mai importantă din Europa în raport cu numărul de locuri.

- 163 Acest argument trebuie respins. Trebuie să se constate că o asemenea evoluție ar putea fi explicată prin factori independenți de măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn și a Ryanair, precum creșterea numărului de clienți ce recurge la transportul aerian. Astfel, reclamanta nu a furnizat nici cel mai mic element de probă pentru a demonstra o legătură de cauzalitate între extinderea flotei Ryanair și aceste măsuri. În orice caz, reclamanta nu se prevalează de nicio particularitate a situației sale care să poată să demonstreze că poziția sa concurențială a fost afectată în mod substanțial de extinderea menționată.
- 164 În al treilea rând, creșterea Ryanair indusă de subvenții ar fi cauzat o presiune importantă asupra reclamantei. Ea ar fi suferit pierderi importante ale unor cote de piață, o cădere continuă a prețului biletelor sale și o scădere a veniturilor. Reclamanta ar fi trebuit de asemenea să adopte contramăsuri, lansându-și propria companie aeriană low-cost, și a fost constrânsă să adopte un program de restructurare denumit „Score”.
- 165 Acest argument nu poate fi reținut. În ceea ce privește presiunea pe care ar fi cauzat-o creșterea importantă a Ryanair asupra reclamantei, trebuie să se observe că aceasta din urmă nu furnizează nici cel mai mic element de probă prin care să demonstreze că pierderile importante ale unor cote de piață, căderea continuă a prețului biletelor și scăderea veniturilor pe care pretinde că le-a suferit și lansarea contramăsurilor pe care pretinde că le-a luat rezultă din măsurile în favoarea Ryanair și a Frankfurt-Hahn. Dimpotrivă, elementele din dosar sugerează că o asemenea evoluție putea fi atribuită altor factori. Astfel, în raportul său de activitate pe anul 2012, prezentat de Comisie, reclamanta explică rezultatele sale din anul 2012 prin diverse greve. Ea explică deopotrivă rezultatele sale prin concurența asupra traficului european, prin costurile pentru acoperirea emisiilor de CO<sub>2</sub>, prin taxele din Germania și din Austria, prin interzicerea zborurilor de noapte, precum și prin prețul ridicat al kerosenului.
- 166 În ceea ce privește în special programul de restructurare Score, trebuie să se constate că reclamanta nu îl prezintă și nu își susține, așadar, afirmația potrivit căreia această restructurare ar avea ca origine presiunea concurențială exercitată de Ryanair ca urmare a măsurilor în favoarea Frankfurt-Hahn.
- 167 Desigur, reclamanta face trimitere la un articol de presă din 15 iunie 2015 care s-ar raporta la programul de restructurare Score. Se impune însă constatarea că reclamanta nu a prezentat nici acest articol.
- 168 Or, în lipsa prezentării paginilor pertinente ale programului Score sau cel puțin a unui rezumat care să probeze conținutul acestuia, nu se poate exclude, așa cum susține Comisia, ca măsurile de reducere a costurilor cu carburanții să fi fost determinate de vârsta flotei reclamantei, ca economiile la nivelul costurilor prin intermediul unor aprovizionări grupate să fi urmărit în realitate remediarea unei integrări deficitare a achizițiilor suplimentare și ca economiile la nivelul costurilor prin intermediul unei divizări a zborurilor intraeuropene în zboruri „hub-and-spoke” și zboruri „point-to-point” (sistemul de tip platformă multidirecțională sau zboruri cu corespondență) să fi avut ca obiect rectificarea complexității ofertelor de zboruri intraeuropene ale reclamantei. În sfârșit, nu se poate exclude nici faptul că o parte din dificultățile care au justificat programul Score să fi avut originea, așa cum susține de asemenea Comisia, în dificultățile expuse în raportul de activitate pe anul 2012 al reclamantei (a se vedea punctul 165 de mai sus). În definitiv, acest raport de activitate situează raportul Score în prelungirea măsurilor care erau necesare ca urmare a crizei structurale pe care a cunoscut-o sectorul aviației în Europa, fără nicio trimitere la concurența exercitată de Ryanair rezultată din poziția sa la Frankfurt-Hahn.
- 169 În al patrulea rând, documentul de lucru al Comisiei referitor la o strategie în domeniul aviației pentru Europa, datat decembrie 2015, ar ilustra faptul că numărul companiilor aeriene care fac parte din categoria celor mai mari pe plan mondial, printre care se numără și reclamanta, nu ar fi încetat să scadă începând cu anul 2001.

- 170 Acest argument nu este fondat. Într-adevăr, trebuie să se constate că documentul de lucru referitor la o strategie în domeniul aviației pentru Europa tratează marile tendințe ale traficului aerian și nu abordează în mod specific nici situația aeroporturilor Frankfurt-Hahn și Frankfurt am Main, nici raporturile dintre reclamantă și Ryanair. Astfel, împrejurarea că, potrivit acestui document, în anul 2015 companiile low-cost reprezentau o capacitate, în număr de locuri, de 48 %, în timp ce cota locurilor companiilor tradiționale ar fi scăzut în același an la 38 %, nu permite să se tragă nicio concluzie în legătură cu evoluția pozițiilor concurențiale ale reclamantei și, respectiv, Ryanair și cu atât mai puțin să se considere că măsurile în favoarea Ryanair și a Frankfurt-Hahn ar fi avut un efect substanțial asupra acestei evoluții. Mai mult, contrar celor susținute de reclamantă, graficul 5 din acest document de lucru arată că aceste procente sunt explicate prin faptul că companiile aeriene low-cost au putut să câștige o nouă clientelă ca urmare a deschiderii pieței transportului aerian în anii '90, în timp ce poziția pe această piață a companiilor aeriene tradiționale precum reclamanta a rămas stabilă și nu a cunoscut pierderi substanțiale. Or, niciun element din documentul menționat nu demonstrează că companiile aeriene tradiționale ar fi putut să câștige o parte mai importantă a acestei noi clientele în lipsa unor eventuale ajutoare de stat în favoarea companiilor aeriene low-cost și nici, *a fortiori*, că o asemenea situație ar fi existat în cazul reclamantei în lipsa măsurilor în favoarea Ryanair și a Frankfurt-Hahn.
- 171 Tabelul 2 din documentul de lucru referitor la o strategie în domeniul aviației pentru Europa cuprinde, este adevărat, o imagine individualizată a rezultatelor financiare ale grupurilor principale de companii aeriene ale Uniunii în anul 2014 și compară astfel în special grupul Lufthansa și Ryanair. Din acest tabel rezultă că, deși în anul 2014 Ryanair a înregistrat rezultate pozitive, situația grupului Lufthansa a rămas stabilă pe plan global. Astfel, Ryanair a cunoscut o evoluție favorabilă a veniturilor sale anuale de 12,3 %, în timp ce aceea a grupului Lufthansa a scăzut cu doar 0,1 %. Din acest tabel rezultă de asemenea că tot în anul 2014 marja operațională a grupului Lufthansa a rămas pozitivă.
- 172 Or, pe de o parte, aceste elemente nu permit să se considere că în lipsa măsurilor în favoarea Ryanair și a Frankfurt-Hahn rezultatele financiare ale reclamantei ar fi putut să fie în mod substanțial mai favorabile. În orice caz, trebuie să se arate că tabelul 2 din documentul de lucru referitor la o strategie în domeniul aviației pentru Europa privește evoluția rezultatelor financiare ale grupurilor principale de companii aeriene din Uniune între anii 2013 și 2014, în timp ce măsurile în favoarea Ryanair și a Frankfurt-Hahn au fost acordate între anii 1999 și 2012. Fără a aprecia că efectele acestor măsuri asupra poziției concurențiale a reclamantei nu s-au materializat decât cu mai mulți ani de întârziere, ceea ce reclamanta nu a afirmat în speță, nu se poate, așadar, să se considere că tabelul în discuție permite să se tragă vreo concluzie în această privință.
- 173 În plus, deși, astfel cum arată reclamanta, în documentul de lucru referitor la o strategie în domeniul aviației pentru Europa se constată că, începând cu anul 2001, numărul de companii aeriene europene care făceau parte din companiile aeriene principale pe plan mondial a scăzut, ea nu combate explicația Comisiei potrivit căreia această evoluție se explică prin faptul că piața europeană a cunoscut un număr mare de preluări.
- 174 În al cincilea rând, reclamanta se prevalează de considerentul (249) al Deciziei 2004/393/CE a Comisiei din 12 februarie 2004 privind avantajele aprobate de Regiunea Valonă și de Brussels South Charleroi Airport companiei aeriene Ryanair cu ocazia stabilirii sale la Charleroi (JO 2004, L 137, p. 1), din care ar rezulta în special că avantajul acordat sub forma unei preluări de către stat a costurilor de funcționare care sunt în mod normal în sarcina companiei aeriene nu denaturează concurența doar pe o rută sau pe mai multe rute și pe un segment de piață determinat, ci permite acestei companii aeriene să își consolideze poziția economică pe întreaga sa rețea în raport cu companiile concurente.
- 175 Acest argument nu poate fi admis. În această privință, pe de o parte, trebuie să se arate că criteriile utilizate de Comisie pentru a stabili elementele constitutive ale unei denaturări a concurenței sau ale unei afectări a schimburilor comerciale dintre statele membre, în cadrul articolului 107 TFUE, nu îndeplinesc aceleași funcții și nu au aceeași finalitate ca cele necesare pentru aprecierea admisibilității

unei acțiuni și definite la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE. Astfel, admisibilitatea acțiunii unei persoane private nu poate fi examinată decât în raport cu articolul 263 al patrulea paragraf TFUE (a se vedea în acest sens Ordonanța din 21 februarie 2006, Deutsche Post și DHL Express/Comisia, C-367/04 P, nepublicată, EU:C:2006:126, punctul 47). Or, considerentul (249) al Deciziei 2004/393 privește exclusiv criteriile afectării concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre în sensul articolului 107 TFUE. Așadar, reclamanta nu poate să își întemeieze argumentul pe acest considerent pentru a demonstra afectarea substanțială a poziției sale pe piața relevantă.

- 176 Pe de altă parte, trebuie să se observe că considerentul (249) al Deciziei 2004/393 privește în general efectul ajutoarelor pentru funcționare asupra concurenței dintre companiile aeriene. Acest considerent nu privește în mod specific efectele unor asemenea ajutoare asupra poziției concurențiale a reclamantei și nici asupra măsurilor în favoarea Frankfurt-Hahn și a Ryanair. El nu poate permite reclamantei să demonstreze particularitatea situației sale concurențiale și să demonstreze că poziția sa concurențială este afectată în mod substanțial.
- 177 În al șaselea rând, reclamanta arată că în calitate de acționar al Fraport a fost constrânsă să participe la finanțarea dezvoltării aeroportului Frankfurt-Hahn și la subvenționarea Ryanair. Astfel, până la sfârșitul anului 2008, Fraport ar fi fost acționarul majoritar al FFHG și în această calitate ar fi compensat pierderile acestuia și ar fi participat la două majorări ale capitalului acestuia.
- 178 Acest argument nu poate fi decât respins. Într-adevăr, reclamanta nu a precizat care a fost nivelul contribuției sale la această finanțare în calitate de acționar al Fraport, astfel încât nu este posibil să se determine importanța atingerii pe care poziția sa concurențială a putut să o sufere în consecință.
- 179 Din cele ce precedă rezultă că reclamanta nu a demonstrat că a suferit o scădere importantă a cifrei sale de afaceri, pierderi financiare care nu sunt neglijabile sau chiar o reducere semnificativă a cotelor sale pe piața sau pe piețele relevante ca urmare a dispunerii măsurilor în favoarea Ryanair și a măsurilor în favoarea Frankfurt-Hahn, chiar dacă acestea din urmă ar fi fost transferate Ryanair. Reclamanta nu a demonstrat nici nerealizarea unor câștiguri sau o evoluție mai puțin favorabilă decât aceea pe care ar fi înregistrat-o în lipsa acestor măsuri.
- 180 În consecință, chiar dacă se presupune că beneficiul măsurilor în favoarea Frankfurt-Hahn ar fi fost transferat Ryanair și ar fi fost transferat, în tot sau în parte, într-un alt mod decât prin intermediul altor măsuri care au făcut obiectul deciziei atacate, nu s-ar fi demonstrat totuși că situația reclamantei pe piața relevantă a fost afectată în mod substanțial de aceste măsuri și de cele în favoarea Ryanair.
- 181 Prin urmare, fără a fi necesar să se stabilească dacă beneficiul măsurilor în favoarea Frankfurt-Hahn a fost transferat Ryanair și, dacă este cazul, dacă a fost transferat prin dispunerea altor măsuri care au făcut obiectul deciziei atacate și nici, prin urmare, să se examineze admisibilitatea celor două considerații prezentate ca fiind motive noi în înscrisul din 29 aprilie 2016 și invocate în privința acestui transfer, trebuie să se concluzioneze că reclamanta nu a indicat în mod pertinent motivele pentru care măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn și a Ryanair, care fac obiectul articolelor 1 și 2 din decizia atacată, sunt susceptibile să îi lezeze interesele legitime prin afectarea în mod substanțial a poziției sale pe piața sau pe piețele relevante.
- 182 În consecință, întrucât reclamanta nu a dovedit corespunzător cerințelor legale afectarea sa individuală în ceea ce privește măsurile care fac obiectul articolelor 1 și 2 din decizia atacată, trebuie să se concluzioneze, fără a fi necesară examinarea criteriului afectării directe, că prezenta acțiune, în măsura în care privește aceste articole, nu poate fi considerată admisibilă în temeiul celei de a doua ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE. În aceste condiții, trebuie să se examineze dacă prezenta acțiune, în măsura în care privește articolele menționate, poate fi declarată admisibilă în temeiul celei de a treia ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE.

*2) Cu privire la a treia ipoteză prevăzută la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE*

- 183 Comisia contestă în esență calitatea reclamantei de a exercita acțiunea împotriva articolelor 1 și 2 din decizia atacată în temeiul celei de a treia ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE. În special, Comisia arată că reclamanta nu afirmă că decizia atacată ar fi un act normativ și că, în orice caz, potrivit jurisprudenței, o decizie în materia ajutoarelor de stat nu poate avea un caracter normativ. Comisia adaugă că Tribunalul poate examina din oficiu această chestiune.
- 184 Reclamanta nu s-a pronunțat în mod explicit în această privință.
- 185 O acțiune în anulare nu este admisibilă în temeiul celei de a treia ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE decât dacă este îndreptată împotriva unui act normativ care privește direct pe reclamant și care nu presupune măsuri de executare.
- 186 În această privință, trebuie amintit că noțiunea „acte normative” vizează actele cu aplicabilitate generală, cu excepția actelor legislative (a se vedea în acest sens Ordonanța din 14 ianuarie 2015, SolarWorld și alții/Comisia, T-507/13, EU:T:2015:23, punctul 64 și jurisprudența citată). Potrivit jurisprudenței, un act are aplicabilitate generală dacă se aplică unor situații determinate în mod obiectiv și produce efecte juridice în privința unor categorii de persoane avute în vedere în mod general și abstract (a se vedea Hotărârea din 17 martie 2011, AJD Tuna, C-221/09, EU:C:2011:153, punctul 51 și jurisprudența citată). O asemenea situație nu există în cazul unei decizii prin care Comisia constată compatibilitatea unui ajutor de stat individual cu piața internă (a se vedea în acest sens Ordonanța din 3 aprilie 2014, CFE-CGC France Télécom-Orange/Comisia, T-2/13, nepublicată, EU:T:2014:226, punctul 28, și Hotărârea din 3 decembrie 2014, Castelnou Energía/Comisia, T-57/11, EU:T:2014:1021, punctul 23).
- 187 Or, trebuie să se constate că măsurile în favoarea Ryanair și a Frankfurt-Hahn nu au fost dispuse în temeiul unei scheme de ajutor, ele având, așadar, un caracter individual. În măsura în care privește aceste măsuri, decizia atacată nu se aplică unor situații determinate obiectiv și nu produce efecte juridice față de categorii de persoane avute în vedere în mod general și abstract. Articolele 1 și 2 din decizia atacată, care privesc măsurile menționate, au astfel o aplicabilitate individuală și, prin urmare, nu pot fi calificate drept acte normative, în sensul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE. În consecință, contestația reclamantei îndreptată împotriva articolelor 1 și 2 din decizia atacată în temeiul celei de a treia ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE nu este admisibilă.

***b) Cu privire la calitatea reclamantei pentru a exercita acțiunea împotriva deciziei atacate în măsura în care aceasta privește listele taxelor de aeroport***

- 188 Comisia contestă calitatea reclamantei de a exercita acțiunea împotriva deciziei atacate în măsura în care aceasta privește lista taxelor de aeroport din 2001 și lista taxelor de aeroport din 2006 în temeiul celei de a doua și al celei de a treia ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE.
- 189 În speță, Tribunalul consideră că trebuie să examineze succesiv cele două ipoteze menționate la punctul 188 de mai sus.

*1) Cu privire la a doua ipoteză prevăzută la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE*

- 190 Comisia susține că reclamanta nu a demonstrat că a fost afectată direct și individual de articolul 3 din decizia atacată, care privește lista taxelor de aeroport din 2001 și lista taxelor de aeroport din 2006. Potrivit Comisiei, niciuna dintre cele două liste nu se aplică în privința Ryanair. Astfel, în conformitate cu legislația germană, taxele de aeroport pe care trebuie să le plătească această companie aeriană ar fi stabilite prin contracte de drept privat încheiate între ea și operatorul aeroportului Frankfurt-Hahn. În speță, aceste contracte ar face obiectul articolului 2 din decizia atacată. Așadar, Ryanair nu ar primi

- niciun ajutor în temeiul listei taxelor de aeroport din 2001 și al listei taxelor de aeroport din 2006. Or, acțiunea ar fi îndreptată numai împotriva ajutoarelor primite de Ryanair. În consecință, aceasta ar fi inadmisibilă în măsura în care privește articolul 3 din decizia atacată.
- 191 Intervenientele susțin la modul general că, întrucât reclamanta nu este afectată direct și individual de decizia atacată, nu are calitate procesuală activă.
- 192 Reclamanta susține că nu rezultă nici din decizia de deschidere din 2008, nici din decizia atacată că listele taxelor de aeroport nu se aplică în privința Ryanair. Dimpotrivă, considerentul (458) al deciziei atacate ar prevedea că „[l]ista taxelor de aeroport din 2001 s-a aplicat tuturor companiilor aeriene care utilizează aeroportul Frankfurt-Hahn”. Or, Ryanair s-ar număra printre aceste companii aeriene. Reclamanta arată însă că, potrivit considerentului (490) al deciziei atacate, lista taxelor de aeroport din 2006 nu pare să se aplice în privința Ryanair.
- 193 Reclamanta adaugă că ar avea calitatea de a exercita acțiunea împotriva articolului 3 din decizia atacată chiar dacă listele taxelor de aeroport în discuție nu s-ar aplica, în parte, în privința Ryanair. Astfel, ar trebui să se țină seama de faptul că aceste liste ale taxelor de aeroport au fost adoptate după încheierea acordurilor de drept privat cu Ryanair. Potrivit reclamantei, încheierea acestor acorduri ar fi avut în mod vădit ca obiect garantarea unor condiții contractuale speciale pentru Ryanair și defavorizarea celorlalte companii aeriene în raport cu aceasta.
- 194 În stadiul duplicii, pe de o parte, Comisia recunoaște că considerentul (458) al deciziei atacate dă impresia că lista taxelor de aeroport din 2001 se aplică în privința Ryanair, însă arată că reiese în esență din considerentul (464) al aceleiași decizii că aceasta nu i se aplică. Pe de altă parte, Comisia arată că argumentul întemeiat pe caracterul discriminatoriu al listelor în discuție a fost invocat pentru prima dată în stadiul replicii și trebuie, așadar, respins ca fiind inadmisibil.
- 195 În această privință, trebuie amintit că, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 138 de mai sus, o acțiune în anulare este admisibilă în temeiul celei de a doua ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE numai dacă reclamantul îndeplinește condițiile cumulative ale afectării directe și afectării individuale.
- 196 În speță, Tribunalul apreciază că este oportun să înceapă cu examinarea condiției afectării directe.
- 197 Potrivit jurisprudenței, condiția afectării directe prevăzută la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE impune ca actul atacat să producă în mod direct efecte asupra situației juridice a reclamantului și să nu lase nicio putere de apreciere destinatarilor acestuia care sunt însărcinați cu punerea sa în aplicare, aceasta având un caracter pur automat și decurgând doar din reglementarea Uniunii, fără aplicarea altor norme intermediare (a se vedea Hotărârea din 13 martie 2008, Comisia/Infront WM, C-125/06 P, EU:C:2008:159, punctul 47 și jurisprudența citată, și Ordonanța din 23 noiembrie 2015, Milchindustrie-Verband și Deutscher Raiffeisenverband/Comisia, T-670/14, EU:T:2015:906, punctul 20). Aceste criterii sunt cumulative (a se vedea Ordonanța din 8 octombrie 2015, Agrotikos Synetairismos Profitis Ilias/Consiliul, T-731/14, nepublicată, EU:T:2015:821, punctul 26 și jurisprudența citată), astfel încât este suficient ca unul dintre ele să nu fie îndeplinit pentru a se concluziona în sensul lipsei unei afectări directe a reclamantului.
- 198 În ceea ce privește în special normele referitoare la ajutoarele de stat, trebuie să se sublinieze că acestea au ca obiectiv menținerea concurenței (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 iunie 2006, Air Liquide Industries Belgium, C-393/04 și C-41/05, EU:C:2006:403, punctul 27). Astfel, în domeniul ajutoarelor de stat, faptul că o decizie a Comisiei lasă intacte efectele măsurilor naționale despre care reclamantul a susținut într-o plângere adresată acestei instituții că nu erau compatibile cu acest obiectiv și că îl puneau într-o situație concurențială dezavantajoasă permite să se concluzioneze că această decizie afectează direct situația sa juridică, în special dreptul său, rezultat din dispozițiile Tratatului FUE în materia ajutoarelor de stat, de a nu suferi o concurență denaturată prin măsurile

naționale în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 ianuarie 1986, Cofaz și alții/Comisia, 169/84, EU:C:1986:42, punctul 30, Hotărârea din 6 iulie 1995, AITEC și alții/Comisia, T-447/93-T-449/93, EU:T:1995:130, punctul 41, și Hotărârea din 22 octombrie 1996, Skibsværftsforeningen și alții/Comisia, T-266/94, EU:T:1996:153, punctul 49).

- 199 În speță, pentru a demonstra afectarea sa directă prin decizia atacată, în sensul în care aceasta privește lista taxelor de aeroport din 2001 și lista taxelor de aeroport din 2006, reclamanta invocă în esență două argumente. În primul rând, ea se prevalează de calitatea sa de concurentă a Ryanair, care ar fi beneficiat de lista taxelor de aeroport din 2001 și de lista taxelor de aeroport din 2006.
- 200 Acest argument nu poate fi admis. Într-adevăr, din înscrisurile din dosar nu reiese că lista taxelor de aeroport din 2001 și lista taxelor de aeroport din 2006 erau aplicabile în privința Ryanair. Pe de o parte, astfel cum recunoaște reclamanta, din considerentul (490) al deciziei atacate reiese în mod expres că lista taxelor de aeroport din 2006 nu se aplica în privința Ryanair din cauza acordului individual pe care aceasta din urmă îl încheiase cu FFHG.
- 201 Pe de altă parte, este adevărat că considerentul (458) al deciziei atacate menționează că lista taxelor de aeroport din 2001 s-a aplicat „tuturor companiilor aeriene care utilizau aeroportul Frankfurt-Hahn”. Întrucât Ryanair se număra printre aceste companii aeriene, s-ar putea considera că lista taxelor de aeroport din 2001 se aplica și în privința Ryanair. Totuși, din decizia atacată și din înscrisurile Comisiei reiese că în perioada relevantă taxele aplicabile în privința Ryanair erau reglementate de acorduri private derogatorii de la această listă.
- 202 Reclamanta nu a furnizat nici cel mai mic element de drept german care să permită să se concluzioneze că lista taxelor de aeroport din 2001 se aplica în privința Ryanair în pofida încheierii unor acorduri private între Ryanair și Frankfurt-Hahn sau în completarea acestora, deși îi revenea această sarcină (a se vedea în acest sens și prin analogie Hotărârea din 20 septembrie 2012, Franța/Comisia, T-154/10, EU:T:2012:452, punctul 65, și Hotărârea din 15 decembrie 2016, Abertis Telecom Terrestre și Telecom Castilla-La Mancha/Comisia, T-37/15 și T-38/15, nepublicată, EU:T:2016:743, punctul 118). Dimpotrivă, reclamanta s-a limitat să invoce considerentul (458) al deciziei atacate și ea însăși a recunoscut că „anumite elemente [păreau] să indice” că lista taxelor de aeroport din 2001 era „în parte” inaplicabilă în privința Ryanair.
- 203 Din cele ce precedă rezultă că reclamanta nu a dovedit aplicabilitatea în privința Ryanair a listei taxelor de aeroport din 2001 și a listei taxelor de aeroport din 2006. Prin urmare, reclamanta nu a demonstrat în mod corespunzător că decizia atacată, în măsura în care privea listele menționate, o afecta direct întrucât era o concurentă a Ryanair.
- 204 În al doilea rând, reclamanta arată că listele taxelor de aeroport au fost adoptate după încheierea de către Ryanair a contractelor de drept privat menționate la punctele 4, 11 și 18 de mai sus, în scopul garantării condițiilor contractuale speciale pentru Ryanair și al defavorizării celorlalte companii aeriene care utilizau aeroportul Frankfurt-Hahn în raport cu Ryanair. Acest lucru ar fi avut ca efect discriminarea acestor alte companii aeriene.
- 205 În această privință, pe de o parte, trebuie să se observe că pentru a demonstra afectarea directă a situației sale juridice, în sensul jurisprudenței citate la punctul 197 de mai sus, un reclamant nu poate invoca argumente care nu îi sunt proprii. În speță, reclamanta se prevalează în esență de o discriminare care ar fi afectat celelalte companii aeriene care utilizau aeroportul Frankfurt-Hahn în afara Ryanair. Or, reclamanta nu se număra printre aceste companii aeriene. Ea nu se poate prevala, așadar, de o asemenea discriminare pentru a demonstra că decizia atacată, în măsura în care privește lista taxelor de aeroport din 2001 și lista taxelor de aeroport din 2006, o afectează în mod direct.

- 206 Pe de altă parte, și în orice caz, trebuie să se observe că reclamanta nu a afirmat și, *a fortiori*, nu a dovedit că se află într-un raport de concurență cu celelalte companii aeriene care utilizează aeroportul Frankfurt-Hahn în afara Ryanair. Astfel, reclamanta se limitează să afirme că aceste liste ale taxelor de aeroport discriminează companiile aeriene respective în raport cu Ryanair. Așadar, reclamanta nu a demonstrat că lista taxelor de aeroport din 2001 și lista taxelor de aeroport din 2006, în măsura în care se aplicau acestor companii aeriene, o plasau într-o situație concurențială dezavantajoasă.
- 207 În consecință, trebuie să se respingă argumentul reclamantei întemeiat pe caracterul pretins discriminatoriu al listei taxelor de aeroport din 2001 și al listei taxelor de aeroport din 2006, fără a fi necesară pronunțarea asupra caracterului său tardiv, invocat de Comisie.
- 208 Prin urmare, fără a fi necesar să se stabilească dacă articolul 3 din decizia atacată lasă o putere de apreciere destinatarului său, în sensul jurisprudenței citate la punctul 197 de mai sus, trebuie să se concluzioneze că reclamanta nu a demonstrat afectarea sa directă în ceea ce privește măsurile care fac obiectul articolului 3 din decizia atacată. În consecință, nu se poate considera că prezenta acțiune, în măsura în care privește articolul 3 din decizia atacată, este admisibilă în temeiul celei de a doua ipoteze prevăzute de articolul 263 al patrulea paragraf TFUE.

*2) Cu privire la a treia ipoteză prevăzută la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE*

- 209 Pentru motive analoge celor expuse la punctul 183 de mai sus, Comisia contestă în esență calitatea reclamantei de a exercita acțiunea împotriva articolului 3 din decizia atacată în temeiul celei de a treia ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE.
- 210 Reclamanta nu s-a pronunțat în mod explicit în această privință.
- 211 În această privință, trebuie amintit că criteriul afectării directe este identic în a doua și în a treia ipoteză prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE (Ordonanța din 13 martie 2015, European Coalition to End Animal Experiments/ECHA, T-673/13, EU:T:2015:167, punctul 67).
- 212 Or, la punctele 195-208 de mai sus, în cadrul examinării celei de a doua ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE, Tribunalul a statuat că reclamanta nu era vizată în mod direct de articolul 3 din decizia atacată. Așadar, ea nu poate fi vizată nici în raport cu a treia ipoteză prevăzută de această dispoziție. Rezultă că reclamanta nu a demonstrat că a avut calitatea de a exercita acțiunea împotriva articolului 3 din decizia atacată în temeiul celei de a treia ipoteze prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE.
- 213 Întrucât reclamanta nu a demonstrat astfel că avea calitatea de a exercita acțiunea împotriva articolelor 1-3 din decizia atacată, acțiunea trebuie respinsă ca inadmisibilă în totalitate fără a fi necesară examinarea cauzelor de inadmisibilitate întemeiate pe pretinsa lipsă de interes al reclamantei de a exercita acțiunea împotriva articolului 1 din decizia menționată și pe decăderea din dreptul la acțiune și fără a fi necesară pronunțarea asupra cererii Comisiei prin care se solicită eliminarea din replică a trimiterilor la memoriul în apărare depus în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 27 aprilie 2017, Germanwings/Comisia (T-375/15, nepublicată, EU:T:2017:289), care privesc doar fondul cauzei. Întrucât această concluzie decurge din aplicarea normelor privind admisibilitatea proprii contenciosului Uniunii (a se vedea în special punctele 113-117 de mai sus), ea se impune, contrar celor sugerate de reclamantă, deși calitatea sa procesuală activă nu a fost niciodată repusă în discuție în cadrul unei proceduri în fața instanțelor germane la care ar fi parte începând cu anul 2006 și care ar privi unele ajutoare de stat acordate Ryanair.

## V. Cu privire la cheltuielile de judecată

- 214 Potrivit articolului 134 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată.
- 215 Întrucât reclamanta a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată, conform concluziilor Comisiei și ale intervenientelor.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a patra extinsă)

declară și hotărăște:

- 1) **Respinge acțiunea ca inadmisibilă.**
- 2) **Obligă Deutsche Lufthansa AG la plata cheltuielilor de judecată.**

Kanninen

Schwarcz

Iliopoulos

Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín

Reine

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 12 aprilie 2019.

Semnături

## Cuprins

I. Istoricul cauzei .....	2
II. Decizia atacată .....	5
A. Măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn .....	5
B. Măsurile în favoarea Ryanair .....	7
C. Listele taxelor de aeroport .....	8
D. Partea dispozitivă a deciziei atacate .....	8
III. Procedura și concluziile părților .....	8
IV. În drept .....	11
A. Cu privire la admisibilitatea memoriului în apărare .....	11
B. Cu privire la intervenția Landului .....	12
C. Cu privire la admisibilitatea acțiunii .....	13
1. Cu privire la lipsa de coerență a cererii introductive .....	13
2. Cu privire la lipsa calității procesuale active a reclamantei .....	14
a) Cu privire la calitatea reclamantei de a exercita acțiunea împotriva deciziei atacate în măsura în care aceasta privește măsurile în favoarea Frankfurt-Hahn și a Ryanair .....	15
1) Cu privire la a doua ipoteză prevăzută la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE ....	15
i) Cu privire la admisibilitatea anexelor K 83 și K 84 .....	16
ii) Cu privire la admisibilitatea argumentației Landului referitoare la lipsa afectării substanțiale a poziției reclamantei pe piață .....	17
iii) Cu privire la afectarea directă și individuală a reclamantei .....	17
2) Cu privire la a treia ipoteză prevăzută la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE ....	25
b) Cu privire la calitatea reclamantei pentru a exercita acțiunea împotriva deciziei atacate în măsura în care aceasta privește listele taxelor de aeroport .....	25
1) Cu privire la a doua ipoteză prevăzută la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE ....	25
2) Cu privire la a treia ipoteză prevăzută la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE ....	28
V. Cu privire la cheltuielile de judecată .....	29