

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 3 octobre 2012

concernant l'aide d'État SA.23600 — C 38/08 (ex NN 53/07) — Allemagne

Financement du terminal n° 2 de l'aéroport de Munich

[notifiée sous le numéro C(2012) 5047]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2013/693/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa <sup>(1)</sup>,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément auxdits articles <sup>(2)</sup> et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

## 1. PROCÉDURE

(1) Par lettre du 3 novembre 2005, Ryanair Ltd. (ci-après la «plaignante» ou «Ryanair») a déposé une plainte au sujet du financement de la construction du terminal 2 de l'aéroport de Munich, ainsi que des contrats d'utilisation exclusive de ce terminal conclus entre la compagnie allemande Lufthansa AG (ci-après «LH») et Flughafen München GmbH (ci-après «FMG»). La plaignante avançait notamment que le financement de la construction du terminal 2 par les associés de FMG (instances publiques) n'était pas conforme au principe de l'investisseur en

économie de marché et que les droits d'exclusivité de LH et de ses partenaires au sein de Star Alliance en ce qui concerne l'utilisation du terminal 2 avaient conduit, au cours des deux dernières années, à des pertes financières de plus de 100 millions d'EUR pour FMG. En invoquant ces motifs, Ryanair a fait valoir que les mesures concernées ont constitué une aide d'État illégale, incompatible avec le marché intérieur, ayant procuré des avantages économiques à LH.

(2) Par lettres du 18 novembre 2005, du 31 juillet 2006, du 6 juin 2007 et du 3 octobre 2007, la Commission a demandé à l'Allemagne de lui fournir des renseignements en rapport avec cette plainte. Les autorités allemandes ont répondu à ces demandes de renseignements le 18 janvier 2006, le 8 août 2006, le 28 août 2007, le 17 septembre 2007, le 21 septembre 2007, le 29 novembre 2007 et le 13 février 2008. Les services de la Commission et des représentants de l'Allemagne se sont réunis le 10 octobre 2007.

(3) Par lettre du 31 juillet 2007, la plaignante a, conformément à l'article 265, deuxième alinéa, du TFUE, fait formellement grief à la Commission de ne pas avoir donné suite à sa plainte. Le 15 novembre 2007, la plaignante a introduit un recours en carence devant le Tribunal de l'Union européenne <sup>(3)</sup>.

(4) Par lettre du 23 juillet 2008, la Commission a informé l'Allemagne de sa décision d'ouvrir une procédure en vertu de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE (ci-après la «décision d'ouverture») portant sur les prêts n° 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 et 23 octroyés à FM Terminal 2 Immobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH et à Terminal 2 Betriebsgesellschaft mbH par le KWW Bankengruppe, la Bayerische Landesbank et la LfA Förderbank Bayern (ci-après «LfA»), ainsi que sur le loyer payé par FM Terminal 2 Immobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH à FMG pour la mise à disposition des terrains de l'aéroport de Munich.

<sup>(1)</sup> À partir du 1<sup>er</sup> décembre 2009, les articles 87 et 88 du traité CE sont remplacés par les articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). L'article 87 du traité CE et l'article 107 du TFUE sont en substance similaires, tout comme le sont l'article 88 du traité CE et l'article 108 du TFUE. Aux fins de la présente décision, les références faites aux articles 107 et 108 du TFUE s'entendent, s'il y a lieu, comme faites respectivement aux articles 87 et 88 du traité CE. Le TFUE a également introduit certaines modifications de terminologie, telles que le remplacement de «Communauté» par «Union» et de «marché commun» par «marché intérieur». La terminologie du TFUE est utilisée dans l'intégralité de ce règlement.

<sup>(2)</sup> JO C 5 du 10.1.2009, p. 4.

<sup>(3)</sup> Ce recours a été enregistré comme affaire T-423/07, Ryanair/Commission (JO C 8 du 12.1.2008, p. 28).

- (5) Par lettre du 31 juillet 2008, l'Allemagne a demandé une prolongation du délai de réponse, que la Commission a bien voulu lui accorder. À la demande de l'Allemagne, une réunion s'est tenue le 12 septembre 2008. L'Allemagne a présenté ses observations le 6 novembre 2008.
- (6) Le 12 novembre 2008, un corrigendum à la décision d'ouverture a été adopté.
- (7) La décision d'ouverture a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* le 10 janvier 2009 <sup>(4)</sup>. La Commission invitait les parties intéressées à présenter leurs observations sur les mesures en question dans le mois suivant la publication.
- (8) La Commission a reçu des observations de la part de Ryanair. Par lettre du 17 février 2009, elle a transmis ces observations à l'Allemagne. L'Allemagne a disposé d'un mois pour réagir auxdites observations. Le 1<sup>er</sup> avril 2009, l'Allemagne a demandé une prolongation du délai de réponse, acceptée par la Commission. L'Allemagne a présenté ses observations le 30 avril 2009.
- (9) Le 19 mai 2011, le Tribunal a statué sur le recours en carence introduit par Ryanair <sup>(5)</sup>.
- (10) Par lettre du 30 avril 2012, la Commission a demandé de plus amples informations sur les prêts n° 17 et n° 20. Les autorités allemandes y ont répondu par lettre du 30 mai 2012.
- (11) La Commission a demandé des renseignements complémentaires, par lettre du 23 juillet 2012. Les autorités allemandes y ont répondu par lettre du 16 août 2012.
- de Munich épuiserait plus tôt que prévu ses capacités maximales en raison de la hausse du volume de passagers, il a été décidé de construire un deuxième terminal. Le 15 juillet 1998, FMG <sup>(6)</sup> et LH <sup>(7)</sup> ont signé un «protocole d'accord» portant sur la construction et l'exploitation du terminal 2 (le nouveau terminal de l'aéroport de Munich).
- (13) Ainsi que le prévoit le protocole d'accord, FMG et LH ont fondé des entreprises communes pour la construction et l'exploitation du terminal 2 (ci-après les «sociétés T2»).
- a) *FM Terminal 2 Immobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH* (ci-après «Immo T2»): une holding immobilière. FMG et LH en détiennent 60 % et 40 % des parts, respectivement. Immo T2 était responsable de la construction du terminal 2 et loue le bâtiment du terminal n° 2, dans le cadre d'un bail à long terme, à Terminal 2 Betriebsgesellschaft mbH.
- b) *Terminal 2 Betriebsgesellschaft mbH* (ci-après la «société d'exploitation T2»): responsable de l'exploitation et de la gestion du terminal 2. FMG et LH en détiennent également 60 % et 40 % des parts, respectivement.
- (14) Conformément au protocole d'accord, les risques des sociétés T2 sont supportés par FMG et LH au prorata de leurs parts respectives dans ces sociétés. FMG et LH ont conclu des accords de compensation des résultats avec les sociétés T2. FMG et LH prennent en charge les pertes en fonction des parts qu'elles détiennent (60:40). En vertu du droit allemand, FMG et LH répondent ainsi de tous les engagements contractés par les sociétés T2 pendant la période de validité des accords de compensation des résultats. Cette responsabilité demeure même à l'expiration de ces accords pour les engagements contractés pendant la période de validité desdits accords.

## 2. DESCRIPTION DES FAITS ET DES MOTIFS DE L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

### 2.1. CONTEXTE DE L'EXAMEN

- (12) Comme il est apparu déjà quelques années seulement après le début de l'exploitation en 1992 que l'aéroport

<sup>(4)</sup> Voir la note de bas de page 2.

<sup>(5)</sup> Arrêt dans l'affaire T-423/07, Ryanair/Commission, 2011 (non publié au Recueil).

<sup>(6)</sup> FMG est la société à responsabilité limitée, appartenant à l'État, qui exploite l'aéroport de Munich. Ses parts sont détenues par la Bavière (51 %), la République fédérale d'Allemagne (26 %), ainsi que la ville de Munich (23 %).

<sup>(7)</sup> LH est une entreprise de transport aérien opérant dans le monde entier, cotée à la Bourse allemande depuis 1996 et entièrement privatisée en 1997.

(15) Les coûts d'investissement pour la construction du terminal 2 de l'aéroport de Munich s'élevaient à quelque [...] (\*) EUR au total. Les sociétés T2 ont financé le projet pour partie sur fonds propres (apports de capitaux de FMG et de LH) et pour partie au moyen de prêts. Trois banques publiques allemandes (KfW Bankengruppe<sup>(8)</sup>, Bayerische Landesbank<sup>(9)</sup> et LfA Förderbank Bayern<sup>(10)</sup>) ont accordé aux sociétés T2 des prêts à long terme pour un montant total de [...] EUR aux fins du financement du projet de terminal 2. Les deux sociétés T2 sont parties à tous les contrats de prêt.

## 2.2. ÉTENDUE DE LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN ET MESURES EXAMINÉES

(16) Dans sa décision d'ouverture, la Commission est arrivée à la conclusion selon laquelle les investissements de capitaux de FMG et de LH et l'utilisation exclusive du terminal 2 par LH ne s'apparentaient pas à des aides d'État.

(17) Pour ce qui est des prêts accordés aux sociétés T2 par KfW, BayernLB et LfA pour la construction du terminal 2, la Commission a considéré que les prêts n° 2, 3, 4, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19 et 22 ne constituaient pas des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(18) Dans sa décision d'ouverture, la Commission a soulevé les questions suivantes:

1) Les prêts n° 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 et 23 octroyés aux sociétés T2 et le contrat d'utilisation des terrains n° 4935/3 et 4881 sont-ils imputables à l'État allemand?

2) Les prêts n° 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 et 23 ont-ils été accordés aux sociétés T2 aux conditions du marché? Une réponse positive impliquerait qu'ils ne contiennent aucun élément constitutif d'une aide d'État. Dans la négative, la Commission se demande si une telle aide d'État peut être déclarée compatible avec le marché intérieur.

(\*) Informations confidentielles.

<sup>(8)</sup> KfW Bankengruppe (ci-après «KfW») est un organisme de droit public de promotion du développement d'activités dans différents domaines, tels que les PME, la protection de l'environnement et les infrastructures. Elle appartient au Bund (fédéral) pour 80 % et aux Länder (entités fédérées) pour 20 %. KfW refinance ses activités de prêts sur les marchés internationaux de capitaux.

<sup>(9)</sup> La Bayerische Landesbank (ci-après «BayernLB») est un organisme de droit public. Au moment de la conclusion des différents contrats de prêt, elle était déjà indirectement, via BayernLB Holding AG, la propriété conjointe de la Bavière et du Sparkassenverband Bayern, qui détenaient tous les deux une part de 50 %. À l'heure actuelle, la Bavière possède une part de 94 % dans BayernLB Holding, les 6 % restants appartenant au Sparkassenverband Bayern.

<sup>(10)</sup> La LfA Förderbank Bayern (ci-après «LfA») est un organisme de droit public spécialisé dans la promotion du développement économique général (y compris des infrastructures locales) en Bavière. Elle est la propriété de la seule Bavière.

3) Le loyer payé par Immo T2 à FMG, par lequel la seconde concède à la première le droit d'utiliser les terrains n° 4935/3 et 4881, d'une superficie totale de quelque 170 000 m<sup>2</sup>, et d'y construire le terminal 2 correspond-il aux prix du marché?

### 2.2.1. Prêts aux sociétés T2

(19) Seuls les prêts n° 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 et 23 octroyés par KfW et BayernLB cités dans la décision d'ouverture sont pertinents dans le cadre de la présente décision.

(20) Les taux d'intérêt de l'ensemble des prêts mentionnés au considérant 19 ont été fixés dans les contrats de prêt correspondants. Le taux de base a été défini au moyen du taux interbancaire variable publié le jour de la fixation des taux d'intérêt à 11 heures (heure locale de Munich et/ou de Francfort) dans le système d'information Reuters sur la page DGZF (rendements des obligations publiques à long terme de DekaBank). Les marges de risque ont été définies dans les contrats de prêt concernés.

(21) Les prêts n° 5, 6 et 7 ont été octroyés dans le cadre du programme d'infrastructures de KfW, conformément au contrat de prêt du [...] pour le financement de la fourniture des infrastructures sous l'angle du développement régional et économique. Les taux d'intérêt afférents aux prêts n° 5, 6 et 7 ont été fixés à 10 ans. Au terme de cette période de dix ans pour ces prêts (échéance entre 2009 et 2011), les taux d'intérêt sont ajustés au taux d'intérêt de référence de la Commission tel que publié. La marge de risque convenue dans le contrat de prêt reste inchangée.

(22) Selon un contrat de prêt daté du 13 septembre 2000, les marges de risque suivantes s'appliquent aussi aux prêts n° 1, 9, 10, 16, 21 et 23 (en points de base), et ce pour toute la durée du contrat de prêt:

a) BayernLB: [...]

b) KfW: [...]

(23) En juillet 2003, BayernLB et KfW ont conclu, en plus du contrat de prêt du 13 septembre 2000, un autre contrat de prêt destiné à couvrir les besoins de financement supplémentaires du terminal 2 dus à l'augmentation des coûts de construction. Le taux de base a été défini au moyen du taux interbancaire variable publié le jour de la fixation des taux d'intérêt à 11 heures (heure locale de Munich et/ou de Francfort) dans le système d'information Reuters sur la page DGZF (rendements des obligations publiques à long terme de DekaBank). C'est sur la base de cette modification que les marges d'intérêt pour les prêts n° 17 et 20 ont été fixées à [...] <sup>(11)</sup>.

<sup>(11)</sup> Lettre du 17.3.2005.

- (24) Les sociétés T2 ont constitué les garanties suivantes pour les prêts et facilités de crédit:
- (a) [...];
  - (b) [...];
  - (c) [...];
  - (d) [...].
- (25) Par ailleurs, les banques se sont réservé le droit de résilier les contrats de prêt dans les circonstances suivantes:
- (a) les accords de compensation des résultats entre les sociétés T2 et leurs associés (FMG et LH) sont dénoncés ou modifiés en défaveur des banques;
  - (b) la Bavière, l'Allemagne et la ville de Munich (séparément ou conjointement) perdent la majorité absolue sur les fonds propres et/ou les droits de vote de FMG ou
  - (c) la participation et/ou les droits de vote de la Bavière dans FMG sont ramenés à 25 %, voire moins.
- (26) Eu égard aux faits mentionnés aux considérants 20 à 25, la Commission doutait que les conditions auxquelles les banques publiques de développement KfW et LfA et la banque publique BayernLB ont octroyé les prêts n° 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 et 23 aux sociétés T2 aient pu être obtenues dans des conditions normales de marché. Cette conclusion reposait principalement sur le fait que les taux d'intérêt calculés pour ces prêts semblaient inférieurs aux taux de référence résultant de l'application de la communication de la Commission concernant les taux d'intérêt applicables à la récupération des aides d'État et les taux de référence et d'actualisation pour 15 États membres, en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, ainsi que les taux d'intérêt applicables à la récupération des aides d'État et les taux de référence et d'actualisation, historiques, applicables à partir du 1<sup>er</sup> août 1997<sup>(12)</sup> (ci-après la «communication de la Commission de 2005»)
- (27) La communication de la Commission de 2005 a été remplacée par la communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation, datant du 12 décembre 2007 (ci-après la «communication de 2008 sur les taux de référence»)<sup>(13)</sup>. En vertu de la communication de 2008 sur les taux de référence, le rating (solvabilité) des entreprises concernées et les sûretés existantes intervenaient dans la détermination des marges de risque. La Commission a considéré que le rating des sociétés mères FMG et LH devait être pris en considération dans le cas d'espèce. Elle a ainsi expliqué, dans son appréciation provisoire, que les taux d'intérêt des prêts, si l'on tient compte du rating des deux entreprises, semblaient inférieurs aux taux d'intérêt obtenus en application de la communication de 2008 sur les taux de référence.
- (28) Les conditions auxquelles les prêts n° 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 et 23 ont été accordés semblaient ainsi plus avantageuses que la valeur indicative que la Commission avait fixée pour le taux du marché en application de la communication de 2008 sur les taux de référence.
- (29) La Commission a en outre émis des réserves quant à l'imputabilité des mesures d'aide à l'Allemagne. Pour ce qui est des prêts octroyés par BayernLB et LfA, l'accord du conseil d'administration ne semble pas avoir été nécessaire.

#### 2.2.2. Contrat d'utilisation des terrains entre FMG et Immo T2

- (30) Le 30 mars 2000, FMG et Immo T2 ont conclu un contrat par lequel FMG cédait à Immo T2 le droit d'utiliser les terrains n° 4935/3 et 4881, d'une superficie totale de quelque 170 000 m<sup>2</sup>, et d'y construire le terminal 2.
- (31) En contrepartie, Immo T2 verse chaque année un loyer de [...], hors TVA (environ [...] EUR) pour les droits d'utilisation exclusive. Ce loyer est payé ultérieurement sur une base trimestrielle, à compter de l'exploitation du terminal 2. En vue de tenir compte des modifications des prix de l'immobilier et des taux d'intérêt, le montant du loyer annuel est examiné après [...] années et, le cas échéant, adapté.
- (32) La durée contractuelle est fixée à [...] ans. [...]
- (33) En ce qui concerne le contrat d'utilisation des terrains, la Commission n'a pas pu exclure que le loyer versé par Immo T2 à FMG pour le terrain sur lequel a été construit le terminal 2 constitue un prix du marché.
- (34) La Commission a en outre émis des réserves quant à l'imputabilité des mesures d'aide à l'Allemagne. La Commission ne disposait d'aucune information pour déterminer si les actionnaires publics de FMG avaient participé à la conclusion du contrat d'utilisation des terrains.

<sup>(12)</sup> JO C 88 du 12.4.2005, p. 5.

<sup>(13)</sup> JO C 14 du 19.1.2008, p. 6.

### 2.2.3. Compatibilité de la possible aide d'État en faveur des sociétés T2 avec le marché intérieur

- (35) La Commission a examiné si le loyer indiqué au considérant 31 et les prêts mentionnés au considérant 19 étaient compatibles avec le marché intérieur pour autant qu'ils aient constitué une aide d'État. Les prêts n° 16, 17, 20, 21 et 23, en particulier, semblaient comporter des aides d'État dont il est peu probable qu'elles réunissent les conditions pour pouvoir être considérées comme des dérogations à l'interdiction générale des aides d'État en vertu de l'article 107, paragraphes 2 et 3, du TFUE.

## 3. OBSERVATIONS DE L'ALLEMAGNE

### 3.1. ÉTENDUE DE LA PROCÉDURE D'EXAMEN ET NOTION D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DES SOCIÉTÉS T2

- (36) L'Allemagne se prononce tout d'abord sur la notion d'activité économique en ce qui concerne les sociétés T2 et sur l'applicabilité, à celles-ci, de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, telles qu'elle les interprétait avant l'arrêt du Tribunal dans l'affaire *Aéroports de Paris* <sup>(14)</sup>.
- (37) L'Allemagne souligne que BayernLB, qui a ensuite repris la gestion consortiale pour l'octroi des prêts en cause, s'est engagée de manière contraignante à fournir des prêts pour le financement des sociétés T2 dès le 2 décembre 1998. L'Allemagne explique en outre que les conditions de tous les prêts octroyés par KfW, LfA et BayernLB reposaient sur cet engagement, qui avait ainsi fixé de manière déjà définitive les conditions des contrats de prêt. Les conditions des prêts n° 5, 6 et 7 sont, selon elle, irrévocables dans le contrat de prêt du 31 août 1999 et les conditions relatives aux prêts n° 1, 9, 10, 16, 21 et 23 ont été fixées dans le contrat de prêt du 13 septembre 2000. Toujours selon l'Allemagne, les deux contrats de prêt ont été conclus de manière irrévocable avant que ne soit rendu l'arrêt dans l'affaire *Aéroports de Paris*. Par ailleurs, le contrat d'utilisation des terrains a été signé le 30 mars 2000, soit également avant l'arrêt du Tribunal dans l'affaire *Aéroports de Paris*.
- (38) Il s'ensuit que la conformité des marges de risque avec les conditions du marché ne peut être appréciée elle aussi qu'à l'aune des conditions en vigueur à ce moment-là. L'Allemagne précise en outre que l'exploitation et la construction de l'aéroport n'ont pas été considérées à l'époque comme des activités économiques, dès lors

que les aéroports ne relevaient pas du champ d'application de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

### 3.2. CARACTÈRE D'AIDE DES PRÊTS AUX SOCIÉTÉS T2

#### 3.2.1. Conformité des prêts bancaires avec les conditions du marché

- (39) Pour ce qui est des prêts consentis aux sociétés T2, l'Allemagne se prononce tout d'abord sur le cadre approprié à un examen de la conformité des prêts avec les conditions du marché. L'Allemagne s'oppose à ce que cet examen soit réalisé au moyen de la communication de la Commission de 2005. Elle considère que comparer les taux d'intérêt définitifs des différents prêts octroyés aux sociétés T2 au taux d'intérêt de référence de la Commission n'est pas un exercice adéquat. Il faudrait en revanche considérer les marges de risque correspondantes et les comparer à la référence du marché correspondante. Selon l'Allemagne, le taux d'intérêt de base fluctue de jour en jour, sans que les parties puissent jouer sur ce paramètre. L'Allemagne estime donc que la Commission devrait plutôt se fonder sur des données du marché obtenues par comparaison en tant que critères de référence pour les marges de risque, étant donné que les créanciers privés ne tiennent généralement pas compte, au moment de la conclusion de contrats de prêt, des marges citées dans la communication de la Commission de 2005. L'Allemagne argue en outre que la communication de 2008 sur les taux de référence a révélé l'insuffisance de la communication de la Commission de 2005, dès lors que la nouvelle communication prend également en considération la solvabilité du débiteur et les sûretés constituées.
- (40) De l'avis de l'Allemagne, il n'est pas non plus nécessaire d'appliquer la communication de 2008 sur les taux de référence, puisqu'en présence de données obtenues par comparaison avec le marché, la Commission devrait plutôt se concentrer sur la référence du marché pour son examen. Dans le cas contraire, la compétitivité des établissements publics de crédit serait gravement compromise, dès lors qu'en définitive, seul le taux d'intérêt de référence de la Commission, et non plus les conditions réelles du marché, pourrait encore déterminer les conditions proprement dites.
- (41) Et l'Allemagne d'ajouter que les conditions des prêts en cause pouvaient s'expliquer par le très bon rating et la très haute solvabilité de FMG et de LH. Dans ce contexte, l'examen de la solvabilité doit avoir lieu au niveau de FMG et de LH, car, dans le cas des présents accords de compensation de résultats entre société mère et filiales, les banques ont comme pratique tout à fait usuelle de tenir exclusivement compte de la solvabilité des sociétés mères.

<sup>(14)</sup> Arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire *Aéroports de Paris/Commission* (T-12/98, Recueil 2000, p. II-3929) (ci-après «l'arrêt *Aéroports de Paris*»), confirmé au pourvoi par l'arrêt du 24 octobre 2002, *Aéroports de Paris/Commission* (C-82/01 P, Recueil 2002, p. I-9297) (ci-après «l'arrêt sur pourvoi *Aéroports de Paris*»).

(42) L'Allemagne souligne que l'agence de notation Standard & Poor's avait attribué à LH la notation BBB+ <sup>(15)</sup> de 2001 à 2003. En tant qu'entreprise entièrement aux mains de l'État, FMG ne dispose d'aucune notation d'entreprise externe. L'Allemagne compare la situation financière de FMG à celle de l'aéroport de Schiphol, qui appartient lui aussi entièrement à l'État et auquel l'agence de notation Standard & Poor's a attribué des notations comprises entre A <sup>(16)</sup> et AA <sup>(17)</sup>. Par ailleurs, FMG a obtenu, en 2006, un crédit syndiqué non garanti d'un montant de [...] EUR auprès d'un consortium international auquel participaient au total 21 banques privées et publiques. Toujours selon l'Allemagne, FMG a obtenu une notation de [...] <sup>(18)</sup> dans la note correspondante.

(43) L'Allemagne constate que, contrairement au crédit syndiqué octroyé à FMG, des garanties considérables ont été constituées pour les prêts en cause. Elle fait remarquer qu'en plus des garanties citées dans la décision d'ouverture, [...] a également eu lieu pour garantir les prêts. Cet élément montre clairement, selon l'Allemagne, qu'une marge de risque encore plus faible que celle afférente au crédit syndiqué, dont les marges étaient situées entre [...] et [...] points de base, convenait pour les prêts en cause.

(44) L'Allemagne explique également qu'hormis les garanties mentionnées aux considérants 40 et 45 de la décision d'ouverture, aucune autre garantie n'a été constituée. D'après les données de l'Allemagne, la valeur [...] au 31 décembre 2002 s'élevait à [...] EUR, tandis que la valeur des éléments de passif correspondants était de [...] EUR. L'Allemagne précise que la valeur de la [...] en tant que garantie avait augmenté pour passer à [...] EUR au 31 décembre 2003 et que la valeur des éléments de passif correspondants s'était chiffrée à [...] EUR. Ni FMG ni LH, ni, non plus, les actionnaires de FMG n'auraient octroyé de garanties supérieures.

(45) Pour ce qui est de la possibilité de comparer les conditions des prêts en cause avec les émissions obligataires de Deutsche Telekom AG, de Bayer AG, de Volkswagen AG et de Deutsche Börse AG, il ressortait des notations de ces entreprises que leur situation économique était tout à

fait comparable à celle de FMG et de LH. Les notations de ces entreprises communiquées par l'Allemagne sont résumées dans le tableau 1.

Tableau 1

**les notations des entreprises mentionnées par l'Allemagne à titre de comparaison**

Entreprise	Notation (à long terme) Standard & Poor's	Notation (à long terme) Moody's
Deutsche Telekom AG	BBB+	Baa1
Bayer AG	A-	A3
Volkswagen AG	A-	A3
Deutsche Börse AG	AA	k. A.

(46) L'Allemagne attire en outre l'attention sur les marges de risque moyennes (en points de base) pour les obligations d'entreprise dans la zone euro, avec des notations comprises entre AA et BBB (selon Standard & Poor's), reprises dans le tableau 2.

Tableau 2

**marges de risque moyennes en (points de base) pour les obligations d'entreprise dans la zone euro**

Période	AA	A	BBB
1997 – 2007	15,6	38,6	83,3
1997 – 3/2005	17,4	40,8	89,4
1997 – 2000	5,0	19,5	47,4

(47) De l'avis de l'Allemagne, le tableau 2 montre que les marges de risque sont, dans la durée, très volatiles, ce qui ne permet donc pas de déterminer à partir des marges d'application au cours d'un mois donné si les marges de risque associées aux prêts en cause ont été fixées dans des conditions normales de marché.

<sup>(15)</sup> Dans cette catégorie se retrouvent les débiteurs dont la capacité à tenir leurs engagements financiers est suffisante. Il est toutefois probable qu'une évolution défavorable de la situation commerciale et économique porte préjudice à la capacité du débiteur à remplir ses engagements financiers.

<sup>(16)</sup> Se trouvent dans cette catégorie les débiteurs dont la capacité à tenir leurs engagements financiers est bonne, mais qui sont davantage tributaires des conséquences d'une évolution défavorable de la situation commerciale et économique que les débiteurs des catégories mieux cotées.

<sup>(17)</sup> Dans cette catégorie se retrouvent les débiteurs dont la capacité à tenir leurs engagements financiers est très bonne.

<sup>(18)</sup> [...]

**3.3. LES CONDITIONS DU CONTRAT D'UTILISATION DES TERRAINS DU 30 MARS 2000**

(48) En ce qui concerne les conditions du contrat d'utilisation des terrains signé le 30 mars 2000, l'Allemagne avance qu'une comparaison avec les prix des terrains généralement demandés aux alentours de l'aéroport de Munich révèle que le loyer payé par Immo T2 est dans tous les cas supérieur à la valeur du marché comparable.

- (49) L'Allemagne explique que le loyer annuel de [...] DEM (soit quelque [...] EUR) a été fixé sur la base des paramètres suivants:
- superficie de 170 000 m<sup>2</sup>;
  - prix au mètre carré de [...] DEM (environ [...] EUR) au départ; et
  - une rémunération annuelle de ce prix au mètre carré de [...].
- (50) L'Allemagne considère que le prix au mètre carré de [...] DEM (environ [...] EUR) s'apparente à un prix du marché, pour les raisons suivantes.
- (51) L'Allemagne estime qu'en règle générale, il convient, lors de la fixation du prix du marché d'un terrain, de comparer les valeurs de terrains similaires, notamment du point de vue de leur constructibilité, de leur situation et de leur aménagement. Les surfaces dont il est question étaient certes constructibles au moment de la conclusion du contrat en 2000, mais n'avaient pas été viabilisées. Afin de déterminer le prix du marché pour l'utilisation des terrains concernés, il y a donc lieu de réintégrer les coûts de viabilisation contenus dans le tableau 3. Ces coûts, financés par Immo T2 sur fonds propres, auraient sinon dû être supportés par le propriétaire des terrains.
- Tableau 3
- aperçu des coûts des investissements dans les infrastructures financés par Immo T2**
- | Mesures financées/investissements entrepris par Immo T2  | En millions d'EUR |
|--|-------------------|
| Routes et ponts  | [...]             |
| Transports en commun   | [...]             |
| Tranchées techniques (fourniture d'électricité et distribution d'eau, évacuation des eaux usées, télécommunications, etc.) | [...]             |
| Approvisionnement en énergie   | [...]             |
| Raccordements eau et eaux usées  | [...]             |
| Télécommunications   | [...]             |
| <b>Total</b>   | [...]             |
- (52) Sur la base des coûts d'investissement réellement encourus et supportés par Immo T2, la valeur des terrains enregistre une hausse d'environ [...] EUR/m<sup>2</sup> pour passer à un total de quelque [...] EUR/m<sup>2</sup>. Même si on laisse de côté les routes et ponts financés par Immo T2, la valeur des terrains continue d'augmenter, pour atteindre plus ou moins [...] EUR/m<sup>2</sup>.
- (53) L'Allemagne explique en outre que ce calcul ne sert qu'à permettre la comparaison des valeurs des terrains avec d'autres terrains. La valeur foncière est restée à [...] EUR/m<sup>2</sup> pour le calcul du loyer, étant donné qu'Immo T2 a supporté l'ensemble des frais de viabilisation à la place du propriétaire. Si tel n'avait pas été le cas, Immo T2 aurait dû supporter une charge double.
- (54) L'Allemagne ajoute que les terrains se situent dans la commune d'Oberding, dans le Landkreis d'Erding. Les valeurs des terrains aménagés situés dans la zone industrielle à proximité immédiate de l'aéroport, dans la commune d'Oberding, secteur Schwaig, sont demeurées inchangées ces dernières années, aux alentours d'un prix de [...] EUR/m<sup>2</sup>, une indication confirmée par un comité d'experts indépendant du Landratsamt d'Erding chargé d'examiner les valeurs foncières.
- (55) De l'avis de l'Allemagne, le prix de [...] EUR/m<sup>2</sup> doit toutefois être encore adapté. En premier lieu, le prix du terrain pris à titre de comparaison devrait donc être relevé de quelque [...] % ou [...] EUR/m<sup>2</sup>. Le prix de référence augmenterait dès lors pour atteindre [...] EUR/m<sup>2</sup>.
- (56) En deuxième lieu, un facteur décisif pour la valeur d'un terrain est sa situation. Contrairement à la surface de référence située à Schwaig, la surface du terminal 2 est directement reliée à l'aéroport, à l'autoroute et au RER, ainsi qu'aux autres transports en commun. Afin de tenir compte de ces avantages économiques, le prix devrait être relevé, selon les estimations d'experts, de quelque [...] % ou [...] EUR/m<sup>2</sup> supplémentaires. Le prix de référence passerait ainsi de [...] EUR/m<sup>2</sup> à [...] EUR/m<sup>2</sup>.
- (57) Eu égard aux considérations qui précèdent, la valeur des terrains en cause s'élève, selon l'Allemagne, à au moins [...] EUR/m<sup>2</sup> si l'on tient compte des coûts de viabilisation supportés par Immo T2 (hors frais occasionnés par la construction de ponts et de routes). La valeur des terrains en cause serait ainsi supérieure d'au moins [...] % au prix de référence. Le contrat d'utilisation des terrains aurait dès lors, selon ce raisonnement, été conclu dans des conditions normales de marché et, partant, ne contiendrait pas d'élément constitutif d'une aide d'État.
- (58) Pour finir, l'Allemagne souligne que ces valeurs de référence se rapportent intégralement à la vente de terrains, c'est-à-dire qu'il s'agit de prix auxquels un transfert de propriété a lieu. Or, le contrat en cause ne concerne qu'un transfert de bien immobilier, contre rémunération, pour une certaine période (de [...] années), sans qu'il n'y ait de transfert de propriété. Lors des négociations, LH

aurait pour sa part tenté d'invoquer ce fait pour justifier le paiement d'un loyer moindre. L'Allemagne argue qu'en conséquence, conformément à la «double réglementation sur le retour des constructions» contractuellement prévue, Immo T2 ne pourra acquérir la propriété ni du terminal proprement dit ni du terrain sur lequel il a été construit.

- (59) Pour ces raisons, l'Allemagne considère que le loyer acquitté pour l'utilisation des deux terrains est effectivement supérieur au prix que fixeraient les conditions du marché pour en acquérir la propriété et, partant, ne contient aucun élément constitutif d'une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

#### 4. OBSERVATIONS ADRESSÉES PAR DES TIERS: RYANAIR

- (60) La Commission a reçu des observations sur la décision d'ouverture de Ryanair uniquement. Celle-ci est d'avis que l'argument de l'Allemagne selon lequel les accords portant sur le terminal 2 auraient permis d'optimiser l'utilisation de l'aéroport est dénué de fondement. L'entreprise fait en outre valoir que la Commission aurait également dû examiner la répartition de la propriété entre Immo T2 et la société d'exploitation T2.

- (61) En ce qui concerne les prêts bancaires, Ryanair considère qu'une prime de risque de 75 points de base n'est pas adéquate. Elle avance en outre que la Commission a elle-même concédé que les sociétés T2 constituaient des véhicules de placement nouvellement créés auxquels aucune notation de crédit n'avait encore été attribuée, que FMG était fortement tributaire de la stratégie commerciale de LH, que LH exerçait, avec des coûts de base relativement élevés et un rendement sur bénéfices faible, des activités de transport aérien cycliques, intensives en capital et caractérisées par une concurrence des prix et que la sûreté généralement exigée par les banques n'existait manifestement pas. Compte tenu de ces facteurs, une prime de risque plus élevée devrait être appliquée.

- (62) Ryanair suspecte que l'Allemagne ait pu faire de la rétention d'informations au sujet des garanties que l'État a proposées aux banques. Le fait que les banques créancières se réservent le droit de mettre un terme à leurs contrats de prêt avec les sociétés T2 au cas où certaines instances publiques n'auraient plus le contrôle sur FMG permet de conclure, de l'avis de Ryanair, que ces prêts ont été octroyés sur la base d'une garantie implicite ou explicite des actionnaires publics des sociétés T2. Dans ce contexte, Ryanair estime que les intérêts demandés par les banques sont inférieurs à ceux qui auraient été réclamés dans des conditions normales de marché, et qu'il convient de vérifier si les sociétés T2 se sont acquittées d'une rémunération adéquate en contrepartie de la garantie dont elles ont bénéficié.

- (63) Pour ce qui est du loyer versé pour le terrain sur lequel le Terminal 2 a été édifié, Ryanair signale que même s'il est vrai que la mise en exploitation du terminal n'a commencé qu'en juin 2003, Immo T2 utilisait le terrain depuis mars 2000 déjà. Aussi Ryanair considère-t-elle qu'Immo T2 a pu exploiter gratuitement le terrain

trois ans et trois mois. Et d'ajouter qu'un espacement de [...] années entre deux vérifications (et, le cas échéant, adaptations) du loyer est inhabituellement long et avantageux pour le preneur.

- (64) En ce qui concerne l'égalité d'accès aux infrastructures, Ryanair soutient que les partenaires Star Alliance de LH ont eux aussi été favorisés par l'aide d'État. Ryanair est d'avis que l'accès privilégié dont bénéficient les membres de Star Alliance constitue un avantage particulier accordé par FMG pour lequel celle-ci n'a rien reçu de particulier en contrepartie. Ryanair réfute le constat selon lequel il n'existe aucune différence qualitative entre le terminal 1 et le terminal 2 en arguant notamment que la capacité, les aires de stationnement, la surface et les aires du terminal sont plus grandes pour le terminal 2 que pour le terminal 1. Il est à prévoir, toujours selon Ryanair, que les capacités maximales du terminal 1 seront à l'avenir plus rapidement atteintes que pour le terminal 2. Ryanair considère également qu'en contrepartie de ce traitement privilégié de la part de FMG, LH ne paie visiblement pas de supplément. Ryanair souligne enfin les effets néfastes de l'aide d'État sur la concurrence dans le sud de l'Allemagne.

#### 5. RÉPONSE DE L'ALLEMAGNE AUX OBSERVATIONS DE RYANAIR

- (65) Dans sa réponse aux observations de Ryanair au sujet de la décision d'ouverture, l'Allemagne s'attarde tout d'abord sur les répercussions de l'éventuelle existence d'une aide d'État dans cette affaire sur sa propre situation concurrentielle. À supposer même qu'une aide d'État ait été accordée dans la présente affaire, cette aide ne porterait pas significativement atteinte à la position concurrentielle de Ryanair sur le marché. Selon l'Allemagne, Immo T2 n'est qu'une holding immobilière louant les terrains sur lesquels a été construit le terminal 2, qu'elle donne en location à la société d'exploitation T2. La société d'exploitation T2 est une entreprise qui prend en location le terminal 2, l'exploite et le sous-loue à différents locataires. Aussi les deux bénéficiaires potentiels d'une aide d'État opèrent-ils sur des marchés totalement différents de celui de Ryanair. La détention, par LH, de parts dans les sociétés T2 ne crée pas, à elle seule, de relation concurrentielle entre LH et Ryanair.

- (66) L'Allemagne ajoute également que les accords portant sur le terminal 2 ont tout à fait permis d'optimiser l'utilisation de l'aéroport. L'Allemagne rejette toute critique à l'égard de la répartition de la propriété des sociétés T2. D'après elle, cette répartition de propriété correspond au capital investi respectivement par FMG et Lufthansa et à la répartition des risques. Ce mode opératoire est accepté par la Commission et confirme que l'accord est conforme aux conditions du marché. L'Allemagne avance en outre qu'aucune sanction ne devait être prise pour garantir le respect, par LH, de ses obligations en matière d'établissement d'un hub aéroportuaire, dès lors qu'elle doit supporter, proportionnellement, les risques commerciaux liés à l'exploitation du terminal 2.



- (67) En ce qui concerne les remarques de Ryanair au sujet de l'examen du financement des prêts, l'Allemagne souligne que la prime de risque de 75 points de base que la Commission a appliquée dans sa décision d'ouverture, conformément à la communication de la Commission de 2005, n'est appropriée que si l'entreprise rencontre des difficultés ou n'est pas en mesure de constituer des garanties suffisantes. Elle considère que la présente affaire ne s'apparente à aucune de ces deux situations, puisque tout risque extraordinaire de crédit a fait défaut.
- (68) Pour ce qui est des observations de Ryanair sur les conditions du contrat d'utilisation des terrains, l'Allemagne explique tout d'abord pourquoi Immo T2 n'a pas versé de loyer pendant les trois ans et trois mois qu'a duré la construction du terminal 2. L'Allemagne confirme qu'aucun loyer n'a été versé par Immo T2 pour l'utilisation des terrains pendant les travaux de construction. Or, d'après l'Allemagne, l'accord en question doit être considéré dans son intégralité, et donc en tenant compte des paiements effectués après la construction du terminal 2, qui viennent compenser l'absence de loyer pendant les trois premiers ans et trois mois. Il convient en outre de tenir compte de ce que les sociétés T2 ne se sont pas vu offrir la possibilité d'acquérir les terrains. Concernant les doutes de Ryanair quant au caractère approprié du délai d'adaptation de dix ans, l'Allemagne a déjà démontré, selon ses propres dires, que les intérêts étaient supérieurs à la valeur du marché, un élément décisif.
- (69) L'Allemagne rappelle par ailleurs que les deux terminaux s'équivalent du point de vue de la qualité. Les arguments d'ordre quantitatif invoqués par Ryanair ne seraient pas pertinents. Il existe, selon l'Allemagne, des différences, dans la mesure où le terminal 1 se destine au trafic de point à point, tandis que le terminal 2, plus grand, est destiné à devenir un hub aéroportuaire. L'Allemagne ajoute que le terminal 1 n'est toutefois pas inférieur sur le plan de la qualité. Le point de vue exprimé par Ryanair selon lequel le terminal 1 atteindra plus rapidement ses capacités maximales est, d'après l'Allemagne, erroné: les capacités du terminal 1 ne sont utilisées qu'à 66 % à l'heure actuelle, tandis que le terminal 2 est exploité à presque 100 % de ses capacités (90 %).
- (70) L'Allemagne soutient enfin que l'espèce ne relève pas du champ d'application du contrôle des aides d'État. Elle est d'avis que la Commission a elle-même confirmé que l'exploitation d'un aéroport international n'est considéré comme une activité économique que depuis l'arrêt du Tribunal dans l'affaire *Aéroports de Paris*. Il s'ensuit que les mesures introduites avant cette date constituaient des aides existantes au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point b), sous v), du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE<sup>(19)</sup>. L'Allemagne précise également que les mesures constituaient des aides individuelles au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point e), du règlement (CE) n° 659/1999, raison pour laquelle la Commission ne jouit d'aucune compétence de contrôle en ce qui concerne ces aides.

- (71) L'Allemagne souligne enfin qu'il n'est pas question, dans la présente affaire, de l'arrêt du Tribunal datant de 2000, mais bien de l'arrêt de la Cour du 24 octobre 2002 ayant force de chose jugée. Ce n'est qu'à partir du moment où ce dernier arrêt a été rendu que l'affaire a définitivement été tranchée et qu'une sécurité juridique a été créée.

## 6. APPRÉCIATION: EXISTENCE D'AIDES D'ÉTAT EN FAVEUR DES ENTREPRISES T2

- (72) L'article 107, paragraphe 1, du TFUE dispose que «sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».
- (73) Les critères fixés à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont cumulatifs. Les mesures en cause constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, lorsque les éléments constitutifs de telles aides énoncés aux points a) à d) sont présents. L'aide financière
- a) est accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État,
- b) favorise certaines entreprises ou certaines productions,
- c) fausse ou menace de fausser la concurrence, et
- d) affecte les échanges entre États membres.

### 6.1. PRÊTS AUX SOCIÉTÉS T2

#### 6.1.1. Applicabilité des dispositions relatives aux aides d'État au financement d'infrastructures aéroportuaires

- (74) Jusqu'à il y a peu, le développement des aéroports était souvent guidé par des aspects relevant purement de l'aménagement du territoire, ou, dans certains cas, liés à des impératifs militaires. Leur exploitation était organisée comme celle d'une partie de l'administration publique et non pas comme celle d'entreprises économiques. Même la concurrence entre aéroports et entre exploitants aéroportuaires était faible, avant de commencer à croître progressivement. Dans ce contexte, le financement d'aéroports et d'infrastructures aéroportuaires par l'État était jusqu'alors considéré par la Commission elle-même comme une mesure générale de politique économique non soumise aux dispositions du TFUE relatives aux aides d'État<sup>(20)</sup>.

<sup>(19)</sup> JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

<sup>(20)</sup> Communication sur l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation (JO C 350 du 10.12.1994, p. 5).

- (75) Cette situation s'est toutefois modifiée au cours des dernières années. Certes, des paramètres liés à l'aménagement du territoire et des structures administratives peuvent parfois encore jouer un rôle, mais la majorité des aéroports sont désormais des sociétés de droit commercial, afin de permettre leur exploitation, aux conditions du marché, dans un environnement marqué par une croissance accrue. Le transfert au secteur privé a généralement été effectué par voie de privatisation ou de l'ouverture croissante du capital. Ces dernières années, les sociétés de capital-investissement (Private Equity) ainsi que les fonds d'investissement et de pension se sont fortement intéressés à l'acquisition d'aéroports.
- (76) Au cours de ces dernières années également, l'industrie aéroportuaire de l'Union a subi des modifications en profondeur sur le plan organisationnel, lesquelles reposaient non seulement sur le vif intérêt manifesté par les investisseurs privés pour les aéroports, mais également sur un changement d'attitude de la part des autorités vis-à-vis de la participation du secteur privé au développement des aéroports. Il s'en est suivi une diversité et une complexité croissantes des fonctions des aéroports.
- (77) Les modifications récentes ont entraîné pour leur part des changements dans les relations économiques entre aéroports. Si, par le passé, les aéroports étaient habituellement gérés comme des infrastructures ayant pour but d'assurer l'accessibilité et le développement du territoire, ils sont de plus en plus nombreux depuis quelques années à se fixer également des objectifs économiques et sont en concurrence les uns avec les autres pour attirer le trafic aérien.
- (78) Compte tenu du déploiement progressif des forces du marché dans ce secteur, déterminer un moment à partir duquel l'exploitation d'installations aéroportuaires doit incontestablement être considérée comme une activité économique n'est pas chose aisée. La jurisprudence du Tribunal reflète cependant l'évolution de la nature de l'exploitation aéroportuaire. C'est ainsi que le Tribunal a dit pour droit, dans son arrêt *Aéroports de Paris*, que l'occupation d'un aéroport, dont fait partie également la gestion de services d'un aéroport pour des compagnies aériennes et des prestataires de services, doit être considérée comme une activité de nature économique «étant donné que, dans ce cadre, des installations aéroportuaires sont mises à la disposition des compagnies aériennes et des différents prestataires de services moyennant le paiement d'une redevance dont le taux est fixé librement par l'exploitant et que, si celui-ci est un établissement public, ces activités ne relèvent pas de l'exercice d'une mission de puissance publique et peuvent être séparées de celles relevant de l'exercice de ses missions de puissance publique»<sup>(21)</sup>. Dès lors, depuis l'arrêt *Aéroports de Paris* (12 décembre 2000), la construction et l'exploitation d'aéroports ne peuvent plus être considérées comme relevant de l'exercice, par une administration, d'une mission de puissance publique échappant au contrôle des aides d'État.
- (79) Ainsi que le Tribunal l'a confirmé dans son arrêt *Flughafen Leipzig/Halle*, il ne peut être exclu, a priori, que les aéroports relèvent du champ d'application des dispositions relatives aux aides d'État dès lors que l'exploitation d'un aéroport constitue une activité de nature économique dont la construction d'infrastructures aéroportuaires est un volet indissociable<sup>(22)</sup>. Dès qu'un exploitant aéroportuaire, quelles que soient sa forme juridique et la manière dont il est financé, exerce une activité économique, il constitue une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE et est soumis aux dispositions du TFUE relatives aux aides d'État<sup>(23)</sup>.
- (80) Dans son arrêt *Flughafen Leipzig/Halle*, le Tribunal a en outre établi qu'à partir de 2000, il n'y avait plus lieu, a priori, d'exclure l'application au financement d'infrastructures aéroportuaires des dispositions relatives aux aides d'État<sup>(24)</sup>.
- (81) Vu les considérants 74 à 80 ci-dessus, la Commission considère que les États membres pouvaient, avant l'arrêt du Tribunal dans l'affaire *Aéroports de Paris*, partir du principe que les mesures de financement arrêtées définitivement avant ledit arrêt ne constituaient pas des aides d'État et, partant, ne devaient pas être notifiées à la Commission. Il s'ensuit que la Commission ne peut remettre en cause, en se fondant sur les dispositions relatives aux aides d'État, des mesures de financement qui ont été adoptées définitivement avant l'arrêt *Aéroports de Paris*.
- (82) Les mesures de financement arrêtées de manière définitive avant que le secteur du transport aérien ne s'ouvre à la concurrence ne constituaient certes pas des aides d'État au moment de leur introduction, mais devraient désormais être considérées comme des aides existantes conformément à l'article 1<sup>er</sup>, point b), sous v), du règlement (CE) n° 659/1999.
- (83) En ce qui concerne la présente affaire et les prêts consentis aux sociétés T2 pour financer la construction du terminal 2, la Commission a, dans la décision d'ouverture, défendu le point de vue selon lequel les taux d'intérêt avaient été fixés au moment de l'octroi des prêts, soit à la date à laquelle l'argent avait été versé aux sociétés T2.

(21) Arrêt sur pourvoi *Aéroports de Paris*, point 75, et la jurisprudence y citée.

(22) Arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-455/08, *Flughafen Leipzig/Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission*, Rec. 2011, p. II-1311, en particulier les points 105 et 106.

(23) Voir, en particulier, la décision de la Commission du 17 juin 2008 dans l'affaire C 29/08, *Flughafen Frankfurt-Hahn et Ryanair – Aide d'État présumée à Frankfurt-Hahn GmbH et aide d'État présumée à Ryanair* (JO C 12 du 17.1.2009, p. 6), considérants 204 à 208; la décision de la Commission du 21 mars 2012 dans l'affaire C 76/2002 *Brussels South Charleroi Airport – Aide d'État présumée à Brussels South Charleroi Airport et à Ryanair* (JO C 248 du 17.8.2012, p. 1).

(24) Arrêt *Flughafen Leipzig/Halle*, en particulier point 106.

- (84) Pendant la procédure formelle d'examen, l'Allemagne a toutefois expliqué que les conditions associées aux prêts n° 5, 6 et 7 avaient été irrévocablement définies dans le contrat de prêt du 31 août 1999, et que celles concernant les prêts n° 1, 9, 10, 16, 21 et 23 l'avaient été dans le contrat de prêt du 13 septembre 2000. L'Allemagne a par ailleurs présenté d'autres éléments prouvant que les conditions des contrats de prêt du 31 août 1999 et du 13 septembre 2000 avaient été déterminées sur la base d'un engagement de prêt juridiquement contraignant daté du 2 décembre 1998. Aucune modification n'a depuis été apportée aux conditions de ces prêts.
- (85) La Commission constate que les conditions associées aux prêts n° 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 21 et 23 ont été irrévocablement fixées avant l'arrêt *Aéroports de Paris* (c'est-à-dire avant le 12 décembre 2000). La Commission en arrive donc à la conclusion qu'elle n'a pas compétence pour examiner et remettre en question les prêts n° 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 21 et 23 sur la base des dispositions relatives aux aides d'État.
- (86) Étant donné la situation juridique exposée aux considérants 74 à 82, la Commission limitera son appréciation aux prêts n° 17 et 20, qui ont été accordés à la société d'exploitation T2 dans le cadre du contrat de prêt supplémentaire conclu en 2003.
- (87) La Commission constate dans ce contexte que la société d'exploitation T2 exploite le terminal 2 dans un but commercial et le loue, contre rémunération, à des compagnies aériennes, des restaurants et des propriétaires d'entreprises. La société d'exploitation T2 devrait donc être considérée, aux fins de l'examen au regard des dispositions relatives aux aides d'État des prêts n° 17 et 20, comme une entreprise exerçant une activité économique au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
- 6.1.2. Avantage économique sélectif**
- (88) La Commission examine, à l'aune du «principe de l'investisseur en économie de marché», si une entreprise a bénéficié d'un avantage économique du fait qu'elle a obtenu un emprunt à des conditions privilégiées. En vertu de ce principe, les ressources publiques qui sont mises directement ou indirectement à la disposition d'une entreprise à des conditions correspondant aux conditions normales du marché ne doivent pas être considérées comme une aide d'État <sup>(25)</sup>.
- (89) Dans la présente affaire, la Commission doit déterminer si les conditions des prêts n° 17 et 20 ont procuré à la société d'exploitation T2 un avantage économique dont elle n'aurait pas bénéficié dans des conditions normales de marché.
- (90) L'Allemagne considère que le «principe de l'investisseur en économie de marché» a été intégralement respecté, dès lors que les prêts n° 17 et 20 ont été octroyés aux conditions normales de marché. Afin de justifier les conditions des prêts en cause, l'Allemagne compare le financement de la société d'exploitation T2 aux conditions de financement de Deutsche Telekom AG, de Bayer AG, de Volkswagen AG et de Deutsche Börse AG, ainsi qu'à un crédit syndiqué accordé à FMG en 2006.
- (91) Pour déterminer si les moyens de financement en cause ont été octroyés à des conditions privilégiées, la Commission peut, faute d'autres éléments de comparaison, examiner, conformément à la pratique décisionnelle pertinente, si le taux d'intérêt demandé pour le prêt en cause est conforme au taux de référence de la Commission. Le taux de référence de la Commission est fixé selon la méthode établie dans la communication de 2008 sur les taux de référence.
- (92) Ladite communication contient la méthode de fixation des taux de référence et des taux d'actualisation qui sont utilisés à la place des taux du marché. Toutefois, comme le taux de référence de la Commission ne constitue qu'un taux indicatif, cette dernière peut, en présence, dans une affaire donnée, d'autres indicateurs concernant le taux d'intérêt dont aurait pu bénéficier le preneur de crédit sur le marché, fonder sa notation de crédit sur ces indicateurs.
- Notation de crédit de la société d'exploitation T2*
- (93) Afin de pouvoir comparer les conditions des prêts en cause aux valeurs de comparaison indiquées par l'Allemagne, la Commission doit tout d'abord examiner la solvabilité de la société d'exploitation T2.
- (94) À ce jour, la société d'exploitation T2 n'a été évaluée par aucune agence de notation. L'Allemagne argue toutefois que, compte tenu de l'accord de compensation des résultats conclu entre la société d'exploitation T2 et LH et FMG en ce qui concerne ses parts, il conviendrait de tenir compte de la notation des sociétés mères.
- (95) La Commission soutient qu'en vertu du droit allemand, LH et FMG restent responsables de chaque prêt consenti aux sociétés T2 à l'époque de l'accord de compensation des résultats, et ce même si ce contrat a fini par être résilié.

<sup>(25)</sup> Communication de la Commission aux États membres: application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 5 de la directive 80/723/CEE de la Commission aux entreprises publiques du secteur manufacturier (JO C 307 du 13 novembre 1993, p. 3, point 11). Cette communication se rapporte au secteur manufacturier, mais est transposable à d'autres secteurs économiques. Voir l'arrêt du 30 avril 1998 dans l'affaire T-16/96, *Cityflyer/Commission*, Rec. 1998, p. II-757, point 51.

(96) Eu égard à ces éléments, la Commission est d'avis que la notation de la société d'exploitation T2 est au moins équivalente à la notation la plus faible de celles des sociétés mères LH et/ou FMG.

(97) La solvabilité de LH a été évaluée par Standard & Poor's et Moody's. Au moment où ont été octroyés les prêts n° 17 et 20 (mars 2005), LH a reçu de l'agence de notation Standard & Poor's une notation BBB à long terme, contre une notation de Baa2 par Moody's pour LH. Les deux agences de notation ont ainsi classé l'entreprise dans la même catégorie.

(98) La solvabilité de FMG n'a été évaluée par aucune agence de notation à ce jour. Dans ce contexte, la Commission relève que, d'après la communication de 2008 sur les taux de référence, les notations ne doivent pas obligatoirement être recueillies auprès d'agences de notation; les systèmes de notation qu'utilisent les banques pour établir les taux de défaillance peuvent également être acceptés. Il ressort du contrat portant sur un crédit syndiqué conclu entre FMG et 21 banques publiques et privées en septembre 2006, soit peu de temps après l'octroi des prêts n° 17 et 20, que les banques sont parties d'une notation d'au moins [...] pour FMG.

(99) Eu égard aux observations mentionnées aux considérants 94 à 98 ci-dessus, la Commission estime que la société d'exploitation T2 doit obtenir au moins la notation de LH, c'est-à-dire de [...] minimum.

*Comparaison entre les conditions des prêts n° 17 et 20 et les valeurs comparatives indiquées par l'Allemagne.*

(100) La Commission constate que le contrat portant sur un crédit syndiqué en faveur de FMG conclu en 2006 ne peut être utilisé en tant que valeur de comparaison pour les prêts en cause étant donné que le rating de la société d'exploitation T2 pourrait être plus faible que celui de FMG. Par ailleurs, les conditions des prêts n° 17 et 20 ont été convenues en 2003, tandis que le contrat relatif au crédit syndiqué a été signé une autre année.

(101) Pour ce qui est des autres entreprises citées par l'Allemagne à titre de comparaison, c'est-à-dire Deutsche Telekom AG, Bayer AG, Volkswagen AG et Deutsche Börse AG, la Commission constate qu'elles ne représentent qu'un petit échantillon. De plus, Deutsche Telekom AG, qui s'est vu attribuer le rating BBB+ à long terme par Standard & Poor's et le rating Baa1 à long terme par Moody's, n'a pas de rating comparable à celui de la société d'exploitation T2. Il convient en outre de noter que les conditions de financement de Deutsche Telekom AG ont été établies en octobre 2000, soit à un moment totalement différent de celui de la fixation des conditions des prêts en cause.

(102) La Commission considère, pour les raisons mentionnées aux considérants 100 et 101 ci-dessus, que l'Allemagne n'a pas effectué d'évaluation comparative adéquate du marché afin de justifier les conditions des prêts n° 17 et 20.

*Évaluation comparative des conditions des prêts n° 17 et 20 avec les valeurs indicatives du marché sur la base des Credit Default Swap Spreads (marges sur CDS)*

(103) Pour vérifier si les prêts n° 17 et 20 ont été octroyés aux conditions du marché, la Commission a en outre réalisé une évaluation comparative avec les valeurs indicatives du marché sur la base des Credit Default Swap Spreads (marges sur CDS).

(104) Conformément à la méthode qui sous-tend la communication de 2008 sur les taux de référence, la Commission défend le point de vue selon lequel les taux débiteurs peuvent être considérés comme conformes aux conditions du marché lorsque les prêts sont accordés à un taux d'intérêt qui correspond au moins à un taux d'intérêt de référence calculé selon la formule suivante:

$$\text{taux d'intérêt de référence} = \text{taux d'intérêt de base} + \text{marge de risque} + \text{frais}$$

(105) Le taux d'intérêt de base correspond aux coûts auxquels les banques s'exposent lorsqu'elles fournissent des liquidités (coûts de financement). Dans le cas de financements à taux fixe (c'est-à-dire que le taux d'intérêt est fixé pour toute la durée du prêt), le taux d'intérêt de base doit être calculé sur la base des taux de swap<sup>(26)</sup>, dont la durée et la devise équivalent à celles des éléments de passif correspondants. La marge de risque représente la rémunération du prêteur pour les risques liés au financement en question, en particulier le risque de crédit. La marge de risque peut être déduite d'un échantillon approprié de marges sur CDS<sup>(27)</sup> se rapportant à des unités de référence (par

<sup>(26)</sup> Le taux de swap est l'équivalent, mais à plus long terme, du taux interbancaire offert (taux IBOR). Il est utilisé sur les marchés financiers comme taux d'intérêt de référence pour établir le taux de financement.

<sup>(27)</sup> Un Credit Default Swap (CDS) est un contrat dérivé de crédit (négociable) conclu entre un vendeur de la protection et un preneur de ladite protection, par lequel le risque de crédit lié à une unité de référence sous-jacente est transféré du preneur de la protection au vendeur de la protection. Le preneur de la protection paie au vendeur de la protection une prime à intervalles réguliers jusqu'à l'expiration du contrat CDS ou (pour le cas où la condition suivante serait remplie en premier lieu) jusqu'à la survenue d'un événement de crédit déterminé au préalable et se rapportant à l'unité de référence sous-jacente. La prime versée à intervalles réguliers par le preneur de la protection (exprimée en pourcentage ou en points de base du montant assuré, la «valeur nominale») est qualifiée de marge sur CDS. Les marges sur CDS peuvent servir de valeur indicative adéquate pour le prix du risque de crédit.

exemple des obligations d'entreprise), dont le rating est comparable à celui des prêts en faveur de la société d'exploitation T2. Enfin, il apparaît opportun d'ajouter de 10 à 20 points de base en tant que valeur d'approximation pour les frais bancaires dont les entreprises doivent en général s'acquitter <sup>(28)</sup>.

(106) L'amortissement des prêts est une donnée qui doit intervenir dans la détermination de la durée pertinente des prêts en cause. À cet effet, la Commission a calculé la durée moyenne pondérée des prêts indiquant le nombre moyen d'années pendant lesquelles le moindre euro doit être remboursé. La durée moyenne pondérée du prêt n° 17 a été calculée à [...] années, contre [...] années pour la durée moyenne pondérée du prêt n° 20.

(107) Comme la durée moyenne pondérée du prêt n° 17 est de [...] années (et qu'aucun taux de swap n'est disponible pour cette durée), la Commission a pris comme valeur indicative le taux de swap EUR 2 ans <sup>(29)</sup> pour calculer le taux d'intérêt de base de ce prêt. Pour le prêt n° 20, le taux de swap EUR 5 ans <sup>(30)</sup> fait office de valeur approximative la plus proche pour sa durée moyenne pondérée de [...] années. Les deux taux de swap, qui émanent de Bloomberg, portent sur le jour auquel les prêts ont été accordés (23 mars 2005). Le taux de swap correspondant se situe à 2,73 % pour le prêt n° 17 et à 3,28 % pour le prêt n° 20 <sup>(31)</sup>.

(108) En ce qui concerne la marge, la Commission constate que les deux prêts en cause sont hautement protégés <sup>(32)</sup>. Au 31 décembre 2003, le niveau de sûreté des prêts était de [...] % (la valeur des actifs s'élevait à [...] EUR au 31 décembre 2003 et la valeur des éléments de passif correspondants à [...] EUR). Dans la pratique, le rating du titre de créance en cause (le «rating de l'émission») est classé dans la sous-catégorie au-dessus de celle du rating de l'émetteur <sup>(33)</sup>. En conséquence, le rating de la société d'exploitation T2 devrait, pour les prêts en cause, remonter d'une sous-catégorie, soit à un rating de [...] au moins.

(109) La Commission a composé des échantillons d'unités de référence avec un rating de [...] parmi tous les secteurs

<sup>(28)</sup> Voir, par exemple, Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (p. 3) ou les données de Bloomberg sur les frais de souscription aux émissions obligataires. C'est une estimation conservatrice - frais de 20 points de base - qui sera retenue ci-après.

<sup>(29)</sup> Code Bloomberg EUSA2.

<sup>(30)</sup> Code Bloomberg EUSA5.

<sup>(31)</sup> Source: Bloomberg.

<sup>(32)</sup> Voir les considérants 24, 25 et 44.

<sup>(33)</sup> Voir, par exemple, Moody's, *Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers* (février 2007).

économiques, à l'exception du secteur gouvernemental et du secteur financier, et ce sur la base des données Bloomberg. L'échantillon pour le prêt n° 17 (sur la base des taux CDS 3 ans <sup>(34)</sup>) comprend 29 unités de référence; l'échantillon pour le prêt n° 20 (sur la base des taux CDS 5 ans) comprend 38 entreprises. Les marges médianes sur CDS établies le jour de l'octroi des prêts s'élevaient à 19 points de base à trois ans <sup>(35)</sup> et à 28 points de base à cinq ans <sup>(36)</sup>.

(110) Cette approche donne un taux d'intérêt de référence de 3,12 % <sup>(37)</sup> pour le prêt n° 17 et de 3,76 % <sup>(38)</sup> pour le prêt n° 20. Les taux d'intérêt des prêts n° 17 et 20 sont supérieurs à ces taux d'intérêt de référence calculés (prêt n° 17: [...] et prêt n° 20: [...]), ce dont il peut être inféré, de l'avis de la Commission, que les prêts correspondaient dans les faits aux conditions du marché.

(111) Dans le cadre d'un examen complémentaire, la Commission a tenu compte, en raison de la relation étroite entre LH et la société d'exploitation T2, du niveau des marges sur CDS négociées pour LH elle-même. Le taux de CDS à trois ans <sup>(39)</sup> pour LH s'élevait à [...] points de base le jour de l'octroi du prêt n° 17. Le taux de CDS à cinq ans pour LH s'élevait à [...] points de base. Afin de tenir compte de la protection élevée des prêts n° 17 et n° 20, les taux de CDS identifiés doivent subir une correction à la baisse. Si on applique un facteur de multiplication de 2/3 <sup>(40)</sup>, la méthode précitée donne un taux d'intérêt de référence de [...] % pour le prêt n° 17 et de [...] % pour le prêt n° 20. Il résulte en outre de l'application de cette approche que les marges de risque pour les conditions des prêts étaient conformes aux conditions du marché.

(112) Compte tenu des considérations qui précèdent (considérants 103 à 111), la Commission constate que les prêts n° 17 et 20 ont été accordés à des taux d'intérêt supérieurs aux taux de référence calculés et, par conséquent, peuvent être considérés comme conformes aux conditions du marché.

<sup>(34)</sup> La marge sur CDS pour le prêt n° 17 devrait en principe correspondre à la durée moyenne pondérée du prêt de [...] ans (à deux ans près). Toutefois, pour la durée de l'octroi du prêt, aucune donnée CDS n'est disponible pour les maturités de deux ans. Aussi les marges sur CDS de la durée du prêt (3 ans) sont-elles prises en compte. Cette approche permet de déterminer un plafond.

<sup>(35)</sup> Source: Bloomberg. Interquartile (soit l'écart entre le premier quartile et le troisième quartile): de 16 à 29 points de base.

<sup>(36)</sup> Source: Bloomberg. Interquartile: de 23 à 37 points de base.

<sup>(37)</sup> 3,12 % = 2,73 % + 0,19 % + 0,20 %

<sup>(38)</sup> 3,76 % = 3,28 % + 0,28 % + 0,20 %

<sup>(39)</sup> À l'époque, il n'y avait pas de transactions de CDS sur LH d'une durée de deux ans ou moins.

<sup>(40)</sup> Le niveau de sûreté peut être mesuré en tant que perte en cas de défaillance (LGD), soit la perte attendue en pourcentage de risque couru par le débiteur en tenant compte des montants récupérables provenant des actifs donnés en garantie et des actifs de la faillite; la LGD est donc inversement proportionnelle à la valeur des sûretés. La différence de LGD entre les catégories de sûreté «sûreté élevée» (LGD < 30 %) et «sûreté normale» (30 % < LGD < 60 %) est exprimée dans la communication de 2008 sur les taux de référence.

*Examen des conditions des prêts n° 17 et 20 selon la communication de 2008 sur les taux de référence*

- (113) Comme l'Allemagne n'a pas fourni d'indice de référence du marché, la Commission examinera également les conditions des prêts n° 17 et 20 sur la base de la communication de 2008 sur les taux de référence. La méthode de fixation des taux de référence et d'actualisation, utilisée à la place des taux du marché, est définie dans la communication susmentionnée.
- (114) Les taux de référence sont calculés à partir d'un taux de base (taux interbancaire offert à un an; TIO 1 an), qu'il convient d'augmenter des marges de risque correspondantes. Les marges se situaient entre 60 et 1 000 points de base en fonction de la solvabilité de l'entreprise et des garanties offertes. Dans des circonstances normales, le taux de base est augmenté de 100 points de base, pour autant qu'il s'agisse de prêts à des entreprises dotées d'un rating satisfaisant et d'une sûreté élevée ou d'entreprises dotées d'un bon rating et d'une sûreté normale, ou encore d'entreprises dotées d'un très bon rating sans sûreté.
- (115) Dans la présente affaire, le taux de base est défini en tant que moyenne à trois mois des taux EURIBOR<sup>(41)</sup> 1 an pour la période septembre-novembre de l'année précédente (2004). Pour les prêts en cause, une valeur approximative de 2,34 % peut être indiquée pour le taux de base applicable.
- (116) La marge de risque est fonction du rating de l'entreprise en question et des garanties constituées. Ainsi que la Commission l'a constaté au considérant 99, le rating de la société d'exploitation T2 est d'au moins [...].
- (117) La Commission observe en outre que les prêts en cause bénéficient d'une garantie élevée [c'est-à-dire perte en cas de défaillance (LGD) de moins de 30 %], en particulier via [...] <sup>(42)</sup>. La LGD de moins de 30 % se fonde sur le montant des créances à recouvrer et les actifs. La Commission constate que la LGD se situe généralement aux alentours de 35 % pour un prêt [...] garanti <sup>(43)</sup>. De plus, le prêt en cause est garanti par [...], et ce à concurrence de [...].
- (118) La communication de 2008 sur les taux de référence prévoit, dans le cas d'un prêt bénéficiant d'une garantie élevée, une marge de risque d'au moins [...] points de

base pour les emprunteurs dotés d'un rating de [...] minimum. L'addition du taux de base de 2,34 % et de la marge de risque de [...] points de base donne un taux d'intérêt de [...] %.

- (119) La Commission observe que le taux d'intérêt du prêt n° 17 a été fixé à [...], contre [...] pour le prêt n° 20. Il s'ensuit que les taux d'intérêt de ces deux prêts sont supérieurs au taux de référence de la Commission.

### 6.1.3. Conclusion

- (120) La Commission peut tirer la conclusion selon laquelle les prêts n° 17 et 20 ont été octroyés aux conditions du marché. Aucun avantage économique n'ayant été constaté, il n'est pas nécessaire de déterminer si les mesures sont imputables à l'État.
- (121) Dès lors que les critères cumulatifs visés à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ne sont pas remplis, la Commission est d'avis que les prêts n° 17 et n° 20 ne sont pas constitutifs d'une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

## 6.2. LE CONTRAT D'UTILISATION DES TERRAINS ENTRE FMG ET IMMO T2

### 6.2.1. Concepts d'entreprise et d'activité économique

- (122) Ainsi que la Commission l'a exposé aux considérants 74 à 81, la manière dont l'exploitation et la construction des infrastructures aéroportuaires devaient être classées au regard de la réglementation sur les aides d'État a manqué de clarté jusqu'au 12 décembre 2000. Bien que ce secteur se soit progressivement ouvert à la concurrence, la Commission et les États membres considéraient ces activités comme relevant de l'exercice d'une mission de puissance publique, et non comme des activités économiques.
- (123) Pour ce qui est du contrat d'utilisation des terrains conclu entre FMG et Immo T2, l'Allemagne a précisé, dans le cadre de la procédure formelle d'examen, que les conditions relatives à l'utilisation des terrains n° 4953/3 et 4881 avaient été convenues de manière irrévocable dans le contrat d'utilisation des terrains signé le 30 mars 2000.
- (124) La Commission constate que les conditions associées à l'utilisation des terrains n° 4953/3 et 4881 ont été irrévocablement fixées avant l'arrêt *Aéroports de Paris* (c'est-à-dire avant le 12 décembre 2000). Quand bien même cette mesure devrait procurer un avantage, la Commission n'a donc pas compétence, pour les motifs exposés à la section 6.1.1, pour examiner et remettre en cause cette mesure sur la base des dispositions relatives aux aides d'État.

<sup>(41)</sup> Le taux EURIBOR (Euro Interbank Offered Rate) est un taux de référence journalier qui repose sur les taux d'intérêt moyens auxquels les banques de la zone euro proposent des prêts non garantis à d'autres banques sur le marché interbancaire de la zone euro.

<sup>(42)</sup> [...]

<sup>(43)</sup> Voir Banque des règlements internationaux: International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards, <http://www.bis.org/publ/bcbs128.pdf>

**7. CONCLUSION**

- (125) Eu égard à tout ce qui précède, la Commission en arrive à la conclusion qu'elle n'a pas compétence pour examiner et remettre en question les prêts n° 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 21 et 23 sur la base des dispositions relatives aux aides d'État.
- (126) Pour ce qui est des prêts n° 17 et n° 20, la Commission conclut à la conformité de leur octroi avec les conditions du marché. Dès lors que les critères cumulatifs visés à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ne sont pas remplis, la Commission est d'avis que les prêts n° 17 et n° 20 ne sont pas constitutifs d'une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
- (127) En ce qui concerne les conditions relatives à l'utilisation des terrains n° 4935/3 et 4881, la Commission considère qu'elle n'a pas compétence pour examiner et remettre en cause le contrat d'utilisation des terrains sur la base des dispositions relatives aux aides d'État.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Les prêts n° 17 et n° 20, d'un montant total de [...] EUR, qu'ont octroyé le KfW Bankengruppe, la Bayerische Landesbank et la LfA Förderbank Bayern à FM Terminal 2 Immobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH et à Terminal 2 Betriebsgesellschaft mbH dans le cadre du contrat de prêt de juillet 2003 ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

*Article 2*

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 3 octobre 2012.

*Par la Commission*  
Joaquín ALMUNIA  
*Vice-président*

---