ARRÊT DU TRIBUNAL (huitième chambre)

24 mars 2011 *

Dans les affaires T-443/08 et T-455/08,

Freistaat Sachsen (Allemagne),

Land Sachsen-Anhalt (Allemagne),

représentés par Me U. Soltész, avocat,

parties requérantes dans l'affaire T-443/08,

Mitteldeutsche Flughafen AG, établie à Leipzig (Allemagne),

Flughafen Leipzig-Halle GmbH, établie à Leipzig,

représentées par Me M. Núñez-Müller, avocat,

parties requérantes dans l'affaire T-455/08,

* Langue de procédure : l'allemand.

soutenues par

République fédérale d'Allemagne, représentée par MM. M. Lumma et B. Klein, en qualité d'agents,

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), représentée par M[e] L. Giesberts, avocat,

parties intervenantes,

contre

Commission européenne, représentée par MM. K. Gross, B. Martenczuk et M[me] E. Righini, en qualité d'agents,

partie défenderesse,

ayant pour objet une demande d'annulation partielle de la décision 2008/948/CE de la Commission, du 23 juillet 2008, relative à des aides accordées par l'Allemagne à DHL et à l'aéroport de Leipzig-Halle (JO L 346, p. 1),

LE TRIBUNAL (huitième chambre),

composé de M^me^ M. E. Martins Ribeiro, président, MM. S. Papasavvas (rapporteur) et A. Dittrich, juges,

greffier : M^me^ C. Heeren, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 2 juillet 2010,

rend le présent

Arrêt

Antécédents du litige

1 Le groupe DHL (ci-après « DHL ») est un des principaux groupes opérant dans le secteur des colis express. Il est détenu à 100 % par Deutsche Post AG.

2 Après avoir négocié avec plusieurs aéroports, DHL a décidé, en 2005, de déplacer sa plate-forme européenne de fret aérien de Bruxelles (Belgique) à Leipzig-Halle (Allemagne), à partir de 2008.

3 L'aéroport de Leipzig-Halle est exploité par Flughafen Leipzig-Halle GmbH (ci-après « FLH »), qui est une filiale de Mitteldeutsche Flughafen AG (ci-après « MF »). MF détient une participation de 94 % dans FLH. Les autres actionnaires de FLH sont le Land de Saxe (5,5 %), le Landkreis Nordsachsen (0,25 %) et la ville de Schkeuditz (0,25 %). Les actionnaires de MF sont le Land de Saxe (76,64 %) et le Land de Saxe-Anhalt (18,54 %), ainsi que les villes de Dresde (2,52 %), de Halle (0,2 %) et de Leipzig (2,1 %). MF n'a pas d'actionnaires du secteur privé.

4 Le 4 novembre 2004, MF a décidé de construire une nouvelle piste sud de décollage et d'atterrissage (ci-après la « piste sud »). Celle-ci devait être financée par un apport en capital, d'un montant de 350 millions d'euros, à MF ou à FLH par leurs actionnaires publics (ci-après l'« apport en capital »).

5 Le 21 septembre 2005, FLH, MF et DHL Hub Leipzig GmbH ont signé un accord-cadre (ci-après l'« accord-cadre »). En vertu de l'accord-cadre, FLH est tenue de construire la piste sud et d'honorer d'autres engagements pendant toute la durée de celui-ci. Parmi ceux-ci figurent, notamment, la garantie d'opérer en continu sur la piste sud, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et celle qu'au moins 90 % des transports aériens effectués par ou pour DHL puissent être réalisés à tout moment à partir de ladite piste. L'accord-cadre fixe les conditions garanties par FLH et MF pour le commencement de la construction et la mise en exploitation de la nouvelle plate-forme, ainsi que pour son fonctionnement ultérieur. Il inclut également des accords sur les conditions d'exploitation, les taxes aéroportuaires et la location de terrains. S'agissant des garanties postérieures à la mise en exploitation de la nouvelle plate-forme, l'accord-cadre prévoit que, si FLH ne remplit pas, après ladite mise en exploitation, les conditions d'exploitation qu'il contient, FLH et MF seront tenues de dédommager DHL Hub Leipzig de tout préjudice et de toute perte qu'elle subirait. Dans le cas d'une limitation substantielle de ses activités, DHL Hub Leipzig pourrait également résilier l'accord-cadre et demander une indemnisation pour tous les frais directement et indirectement liés au déplacement vers un autre aéroport. Si DHL Hub Leipzig devait se déplacer vers un autre aéroport à la suite d'une interdiction réglementaire des vols de nuit, FLH pourrait ainsi se voir obligée de l'indemniser.

6 Le 21 décembre 2005, le Land de Saxe a émis une lettre d'intention en faveur de FLH et de DHL Hub Leipzig (ci-après la « lettre d'intention »). Celle-ci vise à garantir la performance financière de FLH pendant la durée de l'accord-cadre et engage le Land de Saxe à indemniser DHL Hub Leipzig, dans l'hypothèse où l'aéroport de Leipzig-Halle ne serait plus en mesure d'être utilisé comme prévu.

7 Le 5 avril 2006, la République fédérale d'Allemagne a, conformément à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 659/1999 du Conseil, du 22 mars 1999, portant modalités d'application de l'article [88 CE] (JO L 83, p. 1), notifié à la Commission des Communautés européennes l'accord-cadre et la lettre d'intention.

8 Le 27 avril 2006, la Commission a demandé des informations supplémentaires que les autorités allemandes lui ont transmises le 24 juillet 2006.

9 Le 26 juillet et le 21 août 2006 ont eu lieu des réunions auxquelles ont participé les services de la Commission, FLH, MF, DHL et les autorités allemandes.

10 Par lettre du 23 novembre 2006, la Commission a informé la République fédérale d'Allemagne de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, CE. Celle-ci portait sur l'accord-cadre, sur la lettre d'intention ainsi que sur l'apport en capital. Cette décision ainsi que l'invitation faite aux intéressés de présenter leurs observations sur les aides envisagées ont été publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* du 2 mars 2007 (JO C 48, p. 7).

11 La République fédérale d'Allemagne a présenté ses observations le 23 février 2007. La Commission a reçu des observations de la part de tiers intéressés qu'elle a transmis, par lettre du 16 mai 2007, aux autorités allemandes en leur offrant la possibilité de répondre dans un délai d'un mois. La Commission a reçu les observations desdites autorités par lettre du 13 juin 2007.

12 À la demande de la République fédérale d'Allemagne, des réunions ont été organisées le 18 juin et le 25 septembre 2007. À la suite de ces réunions, les autorités allemandes ont transmis à la Commission des informations complémentaires le 19 octobre et les 7 et 18 décembre 2007, ainsi que le 17 mars et le 9 avril 2008.

Décision

13 Le 23 juillet 2008, la Commission a adopté la décision 2008/948/CE relative à des aides accordées par l'Allemagne à DHL et à l'aéroport de Leipzig-Halle (JO L 346, p. 1, ci-après la « Décision »).

14 S'agissant de l'apport en capital, la Commission a considéré, dans la Décision, que l'aide d'État d'un montant de 350 millions d'euros que la République fédérale d'Allemagne entendait accorder à FLH aux fins de la construction de la piste sud et des infrastructures aéroportuaires connexes était compatible avec le marché commun conformément à l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE.

15 S'agissant de l'accord-cadre et de la lettre d'intention, la Commission a estimé que, d'une part, les garanties illimitées accordées dans cet accord et, d'autre part, ladite lettre constituaient des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE dans la mesure où le Land de Saxe, MF et FLH couvraient les risques opérationnels de DHL

à des conditions qu'un investisseur privé opérant dans des conditions normales d'une économie de marché (ci-après l'« investisseur privé ») n'aurait pas acceptées. Étant donné que DHL avait déjà bénéficié du montant maximal d'une aide à l'investissement compatible en application de l'article 87, paragraphe 3, sous a), CE, la Commission a considéré que les garanties illimitées de l'accord-cadre et la lettre d'intention n'étaient pas compatibles avec le marché commun.

16 Le dispositif de la Décision se lit comme suit :

« *Article premier*

L'aide d'État d'un montant de 350 millions [d'euros] que [la République fédérale d']Allemagne entend accorder à l'aéroport de Leipzig-Halle aux fins de la construction d'une nouvelle piste sud et des infrastructures aéroportuaires connexes est compatible avec le marché commun conformément à l'article 87, paragraphe 3, [sous] c), [CE].

Article 2

L'aide d'État que [la République fédérale d']Allemagne entend accorder à DHL par le biais de la lettre d'intention n'est pas compatible avec le marché commun. Par conséquent, cette aide ne peut pas être accordée.

Article 3

L'aide d'État que [la République fédérale d']Allemagne entend accorder à DHL par la prise en charge de garanties illimitées (conformément aux sections 8 et 9 de l'accord-cadre) n'est pas compatible avec le marché commun. Par conséquent, ces garanties illimitées prévues par l'accord-cadre doivent être supprimées.

Article 4

1. [La République fédérale d']Allemagne récupère la partie de l'aide visée à l'article 3 et qui a déjà été mise à la disposition de DHL (c'est-à-dire la taxe au titre des garanties pour la période allant du 1er octobre 2007 à la suppression des garanties illimitées).

[...] »

Faits postérieurs à la Décision

17 Les 18 et 27 novembre 2008, les actionnaires de MF et de FLH ont conclu des accords concernant le financement de la piste sud pour un montant de 350 millions d'euros.

18 Par lettre du 23 décembre 2008, les autorités allemandes ont notifié ces accords à la Commission.

19 Cette notification a été enregistrée sous la référence N 665/2008.

20 Le 30 septembre 2009, à la suite d'un échange de correspondances et d'une réunion avec les autorités allemandes, la Commission a adopté la décision C (2009) 7185, concernant l'aide d'État N 665/2008 (Allemagne — Aéroport de Leipzig-Halle), par laquelle elle déclare que la mesure notifiée ne constitue pas une nouvelle aide au sens de l'article 1er, sous c), du règlement nº 659/1999. Elle a en substance estimé, d'une part, que, étant donné que les autorités allemandes avaient confirmé que la notification concernait les mêmes mesures de financement que celles approuvées par la Décision, ladite notification concernait une mesure d'aide déjà autorisée au sens de l'article 1er, sous b), ii), dudit règlement et, d'autre part, que cette notification ne portait pas sur une modification d'une aide existante au sens de l'article 4, paragraphe 1, de ce règlement.

Procédure

21 Par requêtes déposées au greffe du Tribunal le 6 octobre 2008, les requérants, Freistaat Sachsen, Land Sachsen-Anhalt, MF et FLH, ont introduit les présents recours.

22 Par actes déposés au greffe du Tribunal le 28 janvier 2009, la République fédérale d'Allemagne a demandé à intervenir dans les présentes affaires au soutien des conclusions des requérants.

23 Par actes déposés au greffe du Tribunal le 30 janvier 2009, l'Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) a demandé à intervenir dans les présentes affaires au soutien des conclusions des requérants.

24 Par ordonnances du 30 mars 2009, le président de la huitième chambre du Tribunal a fait droit aux demandes en intervention de la République fédérale d'Allemagne et de l'ADV.

25 L'ADV a déposé ses mémoires en intervention le 11 mai 2009. La République fédérale d'Allemagne n'a pas déposé de mémoire en intervention dans le délai imparti.

26 Les requérants ont déposé leurs observations sur les mémoires en intervention de l'ADV les 26 (affaire T-455/08) et 27 mai 2009 (affaire T-443/08).

27 La Commission a déposé ses observations sur les mémoires en intervention de l'ADV le 29 juillet 2009.

28 Par ordonnance du 24 juin 2010, le président de la huitième chambre du Tribunal, les parties entendues, a décidé de joindre les présentes affaires aux fins de la procédure orale.

29 Sur rapport du juge rapporteur, le Tribunal (huitième chambre) a décidé d'ouvrir la procédure orale.

30 Lors de l'audience, qui s'est déroulée le 2 juillet 2010 et à laquelle la République fédérale d'Allemagne n'a pas participé, les parties ont été entendues en leurs plaidoiries et en leurs réponses aux questions du Tribunal. À cette occasion, elles ont également produit un arrêt du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) du 4 avril 2003, que le Tribunal a décidé de verser au dossier.

31 Les parties ayant été entendues sur ce point lors de l'audience, le Tribunal estime qu'il y a lieu de joindre les présentes affaires aux fins de l'arrêt, conformément à l'article 50 du règlement de procédure.

Conclusions des parties

32 Les requérants, soutenus par l'ADV, concluent à ce qu'il plaise au Tribunal :

— annuler l'article 1er de la Décision, dans la mesure où la Commission y affirme, d'une part, que l'apport en capital constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE et, d'autre part, que ladite aide d'État s'élève à 350 millions d'euros ;

— condamner la Commission aux dépens.

33 La Commission conclut à ce qu'il plaise au Tribunal :

— rejeter le recours ;

— condamner les requérants aux dépens.

34 Dans ses observations sur les mémoires en intervention de l'ADV, la Commission a également conclu à ce qu'il plaise au Tribunal de condamner l'ADV aux dépens liés à l'intervention.

Sur la recevabilité

35 Sans soulever formellement une exception d'irrecevabilité, la Commission soutient que le recours dans l'affaire T-443/08 est irrecevable au motif que les requérants dans cette affaire ne sont pas individuellement concernés et n'ont pas d'intérêt à agir, ce que ceux-ci contestent. Dans ce cadre, les parties s'opposent également sur les conséquences juridiques de la Décision.

36 Le Tribunal estime opportun d'examiner tout d'abord la fin de non-recevoir tirée d'un défaut d'intérêt à agir.

Arguments des parties

37 À titre liminaire, s'agissant des conséquences juridiques de la Décision, les requérants dans l'affaire T-443/08 soutiennent, en premier lieu, que la qualification de l'apport en capital d'aide d'État entraîne, en application du droit allemand, sa nullité. En effet, il résulterait de la jurisprudence du Bundesgerichtshof qu'un contrat accordant

une aide avant que la notification de celle-ci ne soit effectuée est irrémédiablement frappé de nullité, au titre de l'article 134 du code civil allemand, en raison de la violation de l'article 88, paragraphe 3, troisième phrase, CE. Cette nullité ne saurait être régularisée a posteriori par une décision de la Commission déclarant l'aide compatible avec le marché commun ou par une confirmation contractuelle de l'acte nul. En outre, contrairement à ce qu'indique la Commission, cette nullité ne priverait pas la Décision d'effet utile. En effet, le fait d'ordonner ladite nullité aurait un effet dissuasif et donc préventif, renforçant l'efficacité de l'interdiction de mise à exécution prévue à l'article 88, paragraphe 3, CE.

38 Les requérants dans l'affaire T-443/08 exposent, en second lieu, les conséquences que pourrait avoir la nullité de l'apport en capital, notamment en matière de droit des sociétés et d'insolvabilité. Premièrement, ils indiquent que, si la Décision était définitive, FLH et MF seraient menacées d'insolvabilité. La nullité de l'apport en capital impliquerait en effet le versement d'intérêts élevés pour la période entre l'octroi de l'aide et la Décision et une demande de restitution de l'aide à hauteur de 350 millions d'euros. Cette dernière pourrait entraîner l'insolvabilité de FLH. À cet égard, s'agissant du fait que le droit de l'Union n'exigerait pas le remboursement de l'intégralité de l'aide, les requérants dans l'affaire T-443/08 rétorquent que cela n'implique pas qu'il l'interdise, les États membres pouvant remplir les obligations résultant du droit de l'Union en allant au-delà de celles-ci. L'insolvabilité de FLH pourrait entraîner celle de MF, étant donné que celle-ci est tenue, conformément au droit allemand, de couvrir le déficit annuel de sa filiale. L'insolvabilité de MF pourrait à son tour entraîner celle d'autres filiales, eu égard à l'existence de contrats prévoyant le contrôle et le transfert des bénéfices conclus entre MF et ses filiales. Deuxièmement, les requérants dans l'affaire T-443/08 soulignent que l'insolvabilité de FLH pourrait priver l'aéroport de Leipzig-Halle de son autorisation d'exploitation. En effet, conformément au droit allemand, une autorisation d'exploitation est révoquée lorsque les conditions d'octroi de l'autorisation, parmi lesquelles figure la rentabilité économique de l'exploitant, ne sont plus remplies. Or, tel serait le cas si FLH était insolvable. À défaut d'autorisation d'exploitation, l'aéroport serait menacé de fermeture, celle-ci entraînant la perte d'un grand nombre d'emplois. Troisièmement, les requérants dans l'affaire T-443/08 envisagent les éventuelles conséquences de la nullité de l'apport en capital sur l'exactitude des comptes annuels passés de FLH et MF et leur rectification, ainsi que l'éventuelle violation par leurs dirigeants de l'obligation de déclarer l'insolvabilité de ces sociétés. Quatrièmement, ils relèvent que les dirigeants de FLH et de MF pourraient courir,

conformément au droit allemand, des risques sur le plan civil, du fait de la cessation de paiement ou du surendettement de la société.

39 Ensuite, les requérants dans l'affaire T-443/08 font valoir qu'ils ont, en l'espèce, un intérêt à agir.

40 En premier lieu, ils font valoir qu'il existe un intérêt à agir lorsqu'une décision de la Commission ne satisfait pas les demandes des personnes ayant participé à la procédure administrative. Or, en l'espèce, au cours de la procédure administrative, les requérants dans l'affaire T-443/08 ont défendu la thèse selon laquelle les financements d'infrastructures ne constituent pas des aides d'État, alors que la Commission considère que tel est le cas. Selon eux, l'autorisation d'une aide se distinguerait du constat qu'aucune aide n'a été accordée. En outre, la qualification d'une mesure d'aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE serait pertinente, puisqu'elle confère à la Commission un large pouvoir d'appréciation pour apprécier si la mesure est compatible avec le marché commun au sens de l'article 87, paragraphe 3, CE, et pour soumettre son autorisation à certaines conditions. Enfin, le fait que la Commission puisse, en autorisant une mesure, priver l'intéressé de tout recours ne serait pas compatible avec le système de recours juridictionnels prévu par les traités.

41 En second lieu, les requérants dans l'affaire T-443/08 soutiennent que la qualification de l'apport en capital d'aide d'État entraîne pour eux des conséquences néfastes substantielles, auxquelles il ne pourrait être remédié que par l'annulation partielle de la Décision.

42 À cet égard, premièrement, ils font valoir que, selon la jurisprudence, la qualification d'aide d'État d'une mesure constitue une décision faisant grief. Ainsi, l'annulation d'une décision relative notamment à la qualification d'une mesure d'aide d'État pourrait présenter un intérêt, y compris si l'aide est ensuite déclarée compatible. Il ressortirait également de la jurisprudence que l'intérêt à agir peut être reconnu lorsque

la décision de la Commission semble dans un premier temps procurer un bénéfice, mais qu'elle s'avère ensuite être un désavantage, en raison de faits non contenus dans celle-ci. Enfin, la particularité du cas d'espèce, par rapport à la jurisprudence la plus restrictive, résulterait du caractère imprévisible, en vertu du droit allemand, des conséquences de la violation de l'obligation de notification de l'apport en capital (voir point 38 ci-dessus).

43 Deuxièmement, les requérants dans l'affaire T-443/08 font valoir qu'il existe une incertitude quant au montant de l'aide. En effet, en dépit du fait que la Commission considère que les 350 millions d'euros de l'apport en capital ne relèvent pas en totalité des dispositions régissant les aides d'État, dès lors que certaines dépenses relèvent d'une mission de service public, elle indiquerait néanmoins à l'article 1er de la Décision qu'une aide de 350 millions d'euros est compatible avec le marché commun. La question de savoir quelle est la part de cette somme qui ne relève pas des dispositions régissant les aides d'État resterait donc ouverte. Or, la nullité, en vertu du droit national, de l'apport en capital, ainsi que ses conséquences, ne sauraient s'appliquer qu'à la part considérée comme une aide d'État. À défaut d'indication, les intéressés ne pourraient pas savoir quelle somme relève de l'article 87 CE, et quelle est la portée des conséquences en cause. Cela entraîne, selon les requérants dans l'affaire T-443/08, une insécurité juridique résultant directement de la Décision. Ainsi, faute d'indication dans la Décision, les requérants dans l'affaire T-443/08 ne pourraient faire préciser par la voie juridictionnelle les conséquences en résultant en droit allemand et seul un arrêt du Tribunal leur permettrait d'agir ultérieurement conformément aux dispositions en vigueur.

44 Quant à l'argument de la Commission tiré de l'absence d'atteinte à leur droits, les requérants dans l'affaire T-443/08 rappellent que la qualification de l'apport en capital d'aide d'État engendre la nullité du contrat se trouvant à sa base, avec les conséquences préjudiciables qui en découlent. En outre, cette qualification impliquerait une violation de l'article 88, paragraphe 3, CE et donc un « vice d'illégalité ». De surcroît, ladite qualification porterait atteinte à la situation juridique des requérants dans l'affaire T-443/08 dans la mesure où ils devront notifier à la Commission les futurs

financements d'infrastructures aéroportuaires. Au surplus, la question de savoir si de tels financements relèvent des dispositions du traité CE et si la Commission dispose des compétences prévues à l'article 88 CE dépendrait également de cette qualification. D'ailleurs, d'une part, les mesures constituant des aides d'État et celles qui n'en constituent pas seraient soumises à des règles différentes. D'autre part, les aides autorisées étant des aides existantes, toute modification dans le financement d'infrastructures devrait être notifiée. Enfin, la qualification en cause aurait des répercussions négatives sur la licéité de futures aides en raison du cumul que cela impliquerait.

45 La Commission conteste la description des conséquences juridiques de la Décision faite par les requérants dans l'affaire T-443/08 et soutient qu'ils n'ont pas d'intérêt à agir contre l'article 1er de la Décision.

Appréciation du Tribunal

46 Il convient de rappeler qu'un recours en annulation intenté par une personne physique ou morale n'est recevable que dans la mesure où le requérant a un intérêt à voir annuler l'acte attaqué. Cet intérêt doit être né et actuel et s'apprécie au jour où le recours est formé (arrêts du Tribunal du 14 avril 2005, Sniace/Commission, T-141/03, Rec. p. II-1197, point 25, et du 20 septembre 2007, Salvat père & fils e.a./Commission, T-136/05, Rec. p. II-4063, point 34).

47 En l'espèce, les requérants dans l'affaire T-443/08 demandent l'annulation de l'article 1er de la Décision, dans la mesure où il énonce, d'une part, que l'apport en capital constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE et d'autre part, que ladite aide s'élève à 350 millions d'euros.

48 À cet égard, il doit être rappelé que, selon ledit article, l'aide d'État d'un montant de 350 millions d'euros que la République fédérale d'Allemagne entend accorder à l'aéroport de Leipzig-Halle aux fins de la construction de la piste sud et des infrastructures aéroportuaires connexes est compatible avec le marché commun conformément à l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE.

49 Toutefois, le seul fait que la Décision déclare l'aide compatible avec le marché commun et ne fasse donc pas grief, en principe, aux requérants dans l'affaire T-443/08 ne dispense pas le juge de l'Union d'examiner si l'appréciation de la Commission produit des effets juridiques obligatoires de nature à affecter les intérêts desdits requérants (voir, en ce sens, arrêts du Tribunal du 30 janvier 2002, Nuove Industrie Molisane/Commission, T-212/00, Rec. p. II-347, point 38, et Salvat père & fils e.a./Commission, point 46 supra, point 36).

50 En premier lieu, les requérants dans l'affaire T-443/08 soulèvent des arguments d'ordre procédural. Dans ce cadre, premièrement, ils allèguent que la Décision ne satisfait pas aux demandes qu'ils ont présentées lors de la procédure administrative. À cet égard, il doit être rappelé que, selon une jurisprudence constante, la procédure de contrôle des aides d'État est, compte tenu de son économie générale, une procédure ouverte vis-à-vis de l'État membre responsable de l'octroi de l'aide (arrêt de la Cour du 24 septembre 2002, Falck et Acciaierie di Bolzano/Commission, C-74/00 P et C-75/00 P, Rec. p. I-7869, point 81 ; voir également, en ce sens, arrêt de la Cour du 10 juillet 1986, Belgique/Commission, 234/84, Rec. p. 2263, point 29). Les entreprises bénéficiaires des aides et les entités territoriales infra-étatiques qui octroient les aides, tout comme les concurrents des bénéficiaires des aides, sont uniquement considérés comme étant des « intéressés » dans cette procédure (voir arrêt du Tribunal du 6 mars 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale et Land Nordrhein-Westfalen/Commission, T-228/99 et T-233/99, Rec. p. II-435, point 122, et la jurisprudence citée), la jurisprudence impartissant essentiellement à ces derniers le rôle de sources d'information (arrêt Westdeutsche Landesbank Girozentrale et Land Nordrhein-Westfalen/Commission, précité, point 125). Aussi, le fait que la Décision ne corresponde pas à la position exprimée par les requérants dans l'affaire T-443/08 lors de la procédure

administrative ne produit, à lui seul, aucun effet juridique obligatoire de nature à affecter leurs intérêts. Il ne saurait donc en lui-même fonder leur intérêt à agir.

51 Deuxièmement, en ce qui concerne l'argumentation tirée de ce que la qualification de l'apport en capital d'aide d'État impliquerait que les requérants dans l'affaire T-443/08 devront notifier les futurs financements d'infrastructures aéroportuaires, force est de constater qu'elle doit être écartée. En effet, l'obligation de notifier les mesures constituant des aides d'État découle directement du traité CE, et notamment de l'article 88, paragraphe 3, CE, et non pas de la Décision, qui constate que, eu égard aux circonstances de l'espèce, la mesure en cause constitue une aide d'État.

52 Troisièmement, en ce qui concerne l'argumentation selon laquelle ladite qualification a permis à la Commission d'exercer les pouvoirs qui lui sont dévolus en vertu des dispositions en matière d'aides d'État et d'examiner la compatibilité de l'aide en cause, il doit tout d'abord être relevé que le fait que la Commission ait pu, après avoir qualifié la mesure en cause d'aide d'État, examiner la compatibilité de celle-ci avec le marché commun n'est, à lui seul, pas déterminant dans le cadre de l'examen de l'intérêt à agir, dès lors que la Commission a déclaré, de manière inconditionnelle, que ladite aide était compatible avec le marché commun, ce qui, en principe, ne saurait faire grief, ainsi qu'il résulte de la jurisprudence citée au point 49 ci-dessus.

53 Ensuite, dans la mesure où l'argumentation des requérants dans l'affaire T-443/08 a trait aux dispositions en matière de régimes d'aides existants et aux obligations qui en découlent, en particulier celle de présenter des rapports annuels sur le régime, il doit être constaté que celle-ci n'est pas pertinente. En effet, l'apport en capital constitue une aide individuelle et non pas un régime d'aides, de sorte que, une fois approuvée, elle ne saurait être considérée comme un régime d'aides existant. Les dispositions applicables aux régimes d'aides existants et les obligations en découlant ne sont donc pas pertinentes en l'espèce.

54 Enfin, il y a lieu d'écarter l'argument selon lequel la qualification en cause pourrait avoir une influence sur de futures aides en raison de l'application d'une règle de non-cumul. En effet, les requérants dans l'affaire T-443/08 n'ont invoqué aucune disposition qui, dans le domaine des infrastructures aéroportuaires, interdirait le cumul d'aides dans le temps. Au demeurant, ni la communication de la Commission relative à l'application des articles 87 CE et 88 CE et de l'article 61 de l'accord sur l'Espace économique européen aux aides d'État dans le secteur de l'aviation (JO 1994, C 350, p. 5, ci-après la « communication de 1994 »), ni les lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (JO 2005, C 312, p. 1, ci-après les « lignes directrices de 2005 ») ne comportent de dispositions concernant une règle anticumul en ce qui concerne les aides d'État en faveur des infrastructures aéroportuaires.

55 Quatrièmement, en ce qui concerne l'argument selon lequel la Commission ne saurait, en autorisant l'apport en capital, priver les requérants dans l'affaire T-443/08 de recours contre la qualification de celui-ci d'aide d'État, il convient de rappeler que l'Union est une Union de droit dans laquelle ses institutions sont soumises au contrôle de la conformité de leurs actes avec le traité CE et les principes généraux du droit dont font partie les droits fondamentaux. Dès lors, les particuliers doivent pouvoir bénéficier d'une protection juridictionnelle effective des droits qu'ils tirent de l'ordre juridique de l'Union, le droit à une telle protection faisant partie des principes généraux de droit qui découlent des traditions constitutionnelles communes aux États membres. Ce droit a également été consacré par les articles 6 et 13 de la convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, signée à Rome le 4 novembre 1950 (arrêts de la Cour du 15 mai 1986, Johnston, 222/84, Rec. p. 1651, point 18 ; du 27 novembre 2001, Commission/Autriche, C-424/99, Rec. p. I-9285, point 45, et du 25 juillet 2002, Unión de Pequeños Agricultores/Conseil, C-50/00 P, Rec. p. I-6677, points 38 et 39). Toutefois, en l'espèce, les requérants dans l'affaire T-443/08 ne sont nullement privés de toute protection juridictionnelle effective. En effet, même si le présent recours est déclaré irrecevable, rien ne s'oppose à ce qu'ils proposent au juge national, dans le cadre d'un litige devant une juridiction nationale, où ils seraient éventuellement mis en cause afin d'assumer les conséquences de la prétendue nullité de l'apport en capital qu'ils évoquent, de procéder à un renvoi préjudiciel au titre de l'article 234 CE, pour remettre en cause la validité de la

Décision en ce qu'elle constate que la mesure en cause est une aide (voir, en ce sens, arrêt Sniace/Commission, point 46 supra, point 40, et la jurisprudence citée) et en ce qu'elle constate que ladite aide s'élève à 350 millions d'euros.

56 En second lieu, les requérants dans l'affaire T-443/08 se réfèrent aux conséquences négatives substantielles qu'entraînerait la qualification de l'apport en capital d'aide d'État. À cet égard, ils prennent appui, d'une part, sur le caractère imprévisible des conséquences juridiques issues de ladite qualification et, d'autre part, sur les incertitudes quant au montant de l'aide.

57 En ce qui concerne, premièrement, ledit caractère imprévisible, force est de constater qu'il ne saurait fonder l'intérêt à agir des requérants dans l'affaire T-443/08.

58 En effet, il résulte d'une jurisprudence constante qu'un requérant ne saurait invoquer des situations futures et incertaines pour justifier son intérêt à demander l'annulation de l'acte attaqué (arrêts du Tribunal du 17 septembre 1992, NBV et NVB/Commission, T-138/89, Rec. p. II-2181, point 33 ; Sniace/Commission, point 46 supra, point 26, et Salvat père & fils e.a./Commission, point 46 supra, point 47).

59 Or, les requérants dans l'affaire T-443/08 se bornent à faire valoir que, conformément à la jurisprudence du Bundesgerichtshof concernant les aides illégales, la qualification de l'apport en capital d'aide d'État entraîne en droit allemand la nullité irrémédiable de celui-ci, et à décrire ses conséquences « possibles ». Ils n'apportent cependant aucun élément permettant de considérer que la nullité invoquée et ses prétendues conséquences seraient, dans le cas d'espèce, constitutives d'un intérêt né et actuel au sens de la jurisprudence.

60 À cet égard, il convient de rappeler, à titre liminaire, que, selon une jurisprudence constante, lorsque une aide a été accordée au bénéficiaire en méconnaissance de l'article 88, paragraphe 3, dernière phrase, CE, le juge national, à la demande d'un autre opérateur, peut être amené à statuer, même après que la Commission a adopté une décision positive, sur la validité des actes d'exécution et sur le recouvrement des soutiens financiers accordés. Il ressort de l'arrêt de la Cour du 12 février 2008, CELF et ministre de la Culture et de la Communication (C-199/06, Rec. p. I-469, ci-après l'« arrêt CELF », point 46), que, dans un tel cas, le droit de l'Union impose au juge national d'ordonner les mesures propres à remédier effectivement aux effets de l'illégalité, mais que, même en l'absence de circonstances exceptionnelles, il ne lui impose pas une obligation de récupération intégrale de l'aide illégale. Dans le même cas, en application du droit de l'Union, le juge national est tenu d'ordonner au bénéficiaire de l'aide le paiement d'intérêts au titre de la période d'illégalité. Dans le cadre de son droit national, il peut, le cas échéant, ordonner en outre la récupération de l'aide illégale, sans préjudice du droit de l'État membre de mettre celle-ci à nouveau à exécution, ultérieurement. Il peut également être amené à accueillir des demandes d'indemnisation de dommages causés en raison du caractère illégal de l'aide. Il apparaît ainsi que, dans l'hypothèse d'une mise à exécution illégale d'une aide suivie d'une décision positive de la Commission, le droit de l'Union ne s'oppose pas à ce que le bénéficiaire, d'une part, puisse réclamer le versement de l'aide due pour l'avenir et, d'autre part, puisse conserver la disposition de l'aide octroyée antérieurement à la décision positive, sans préjudice des conséquences à tirer de l'illégalité de l'aide versée prématurément, dans les conditions précisées par l'arrêt CELF (voir arrêt de la Cour du 18 décembre 2008, Wienstrom, C-384/07, Rec. p. I-10393, points 27 à 30, et la jurisprudence citée).

61 En l'espèce, s'agissant, d'une part, de la prétendue nullité de l'apport en capital, il doit être relevé, sans qu'il y ait lieu de se prononcer sur les conséquences juridiques en vertu du droit allemand de l'illégalité de l'apport en capital, que les requérants dans l'affaire T-443/08 n'indiquent pas en quoi, en dehors des prétendues conséquences qui découleraient de cette nullité (voir point 62 ci-après), cette dernière serait, en tant que telle, en mesure d'affecter leurs intérêts, au sens de la jurisprudence visée au point 46 ci-dessus.

62 S'agissant, d'autre part, des prétendues conséquences de la nullité, l'argumentation des requérants dans l'affaire T-443/08 doit être écartée. En effet, les conséquences évoquées, à les supposer avérées, ne toucheraient pas directement lesdits requérants mais affecteraient FLH et MF. D'ailleurs, ainsi que ces dernières l'ont indiqué en réponse à une question écrite du Tribunal, ce sont elles, et non les requérants dans l'affaire T-443/08, qui ont dû payer des intérêts sur le montant de l'apport en capital pour la période comprise entre l'octroi de ce dernier et la décision attaquée, et ce conformément à l'arrêt CELF, ainsi que la Commission l'a relevé dans sa décision du 30 septembre 2009 (voir point 20 ci-dessus). Or, la recevabilité d'une demande en annulation introduite par une personne physique ou morale est subordonnée à la condition que celle-ci justifie d'un intérêt personnel à obtenir l'annulation de l'acte attaqué (voir ordonnance du Tribunal du 29 avril 1999, Unione provinciale degli agricoltori di Firenze e.a./Commission, T-78/98, Rec. p. II-1377, point 30). Quant au fait, évoqué par les requérants dans l'affaire T-443/08, que ces derniers sont actionnaires de FLH et MF et participent à la désignation de leurs dirigeants, rien ne permet de démontrer qu'il leur confère un intérêt propre, distinct de celui du bénéficiaire, à demander l'annulation de la Décision. Or, sauf à pouvoir faire valoir un intérêt à agir distinct de celui d'une entreprise concernée par un acte de l'Union et dont elle détient une part du capital, une personne ne saurait défendre ses intérêts à l'égard de cet acte autrement qu'en exerçant ses droits d'associé de cette entreprise, qui, elle, a le droit d'introduire un recours (arrêt du Tribunal du 20 juin 2000, Euromin/Conseil, T-597/97, Rec. p. II-2419, point 50).

63 En tout état de cause, il doit être relevé, à titre surabondant, que les conséquences évoquées par les requérants dans l'affaire T-443/08 sont futures, hypothétiques et incertaines, de sorte qu'elles ne sauraient fonder leur intérêt à agir, conformément à la jurisprudence visée au point 58 ci-dessus. À titre liminaire, il doit en effet être relevé que, dans leur requête, les requérants dans l'affaire T-443/08 se réfèrent à des conséquences « possibles » de la prétendue nullité de l'apport en capital en matière de droit des sociétés et d'insolvabilité, et non à des conséquences certaines. S'agissant, tout d'abord, du risque d'insolvabilité de FLH, ces requérants estiment que c'est une demande de restitution de l'aide en cause qui « pourrait [l']entraîner », ainsi que, par voie de conséquence, celle de MF. Toutefois, interrogés à cet égard par le Tribunal,

lesdits requérants n'ont fait état d'aucune action ayant été introduite devant une juridiction nationale dont l'objet serait la restitution de l'aide en cause, celle-ci n'étant, par ailleurs, pas imposée par le droit de l'Union, ainsi qu'il ressort de la jurisprudence visée au point 60 ci-dessus. De plus, les requérants dans l'affaire T-443/08 n'ont avancé aucun élément permettant de démontrer que le paiement des intérêts, pour la période entre l'octroi de l'aide et la Décision, serait en mesure de menacer FLH ou MF d'insolvabilité. Quant à l'argument tiré de ce que l'insolvabilité risquerait de priver l'aéroport de Leipzig-Halle de son autorisation d'exploitation, il doit être écarté dès lors que le risque d'insolvabilité n'est pas établi. S'agissant, ensuite, des conséquences évoquées en matière comptable, il ressort de la requête que la situation juridique n'est pas certaine en droit allemand, tant au niveau de la jurisprudence que de la doctrine, et que les requérants dans l'affaire T-443/08 ne se réfèrent qu'à des situations hypothétiques, y compris en ce qui concerne la violation de l'obligation de déclarer l'insolvabilité (voir point 38 ci-dessus), mais non certaines. S'agissant, enfin, des conséquences en termes de responsabilité civile, les requérants dans l'affaire T-443/08 n'ont fait état d'aucune procédure ayant été introduite devant une juridiction nationale et visant à mettre en cause FLH, MF ou leurs dirigeants à cet égard.

64 Enfin, force est de constater que la jurisprudence en matière d'aides d'État à laquelle se réfèrent les requérants dans l'affaire T-443/08 afin de justifier la recevabilité de leurs recours est dénuée de pertinence en l'espèce. Ainsi, s'agissant de l'arrêt du Tribunal 10 avril 2008, Pays-Bas/Commission (T-233/04, Rec. p. II-591), celui-ci concernait le recours d'un État membre contre une décision de la Commission aux termes de laquelle la mesure en cause dans cette affaire comportait une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, considérée compatible avec le marché commun, conformément à l'article 87, paragraphe 3, CE. Or, il convient de relever, tout d'abord, que le deuxième alinéa de l'article 230 CE ouvre à tout État membre le droit de contester, par un recours en annulation, la légalité des décisions de la Commission, sans que l'exercice de ce droit soit conditionné par la justification d'un intérêt à agir, de sorte que cet arrêt concerne une situation différente de celle examinée en l'espèce. D'ailleurs, contrairement à ce que prétendent les requérants dans l'affaire T-443/08 dans leur réplique, il ne ressort pas de cet arrêt que la qualification de la mesure en cause d'aide d'État suffit per se à reconnaître un intérêt à agir lorsque l'État membre a notifié à la Commission une mesure en demandant à celle-ci de constater qu'elle ne

constitue pas une aide. Ensuite, contrairement au cas d'espèce, la mesure en cause dans l'arrêt Pays-Bas/Commission, précité, était un régime d'aides, de sorte que la décision de la Commission impliquait l'application ultérieure des dispositions en matière de régimes d'aides existants. Enfin, contrairement au cas d'espèce également, la qualification de la mesure en cause dans ladite affaire produisait des conséquences au regard de l'application d'une réglementation interdisant de cumuler les aides d'État.

65 S'agissant de l'arrêt du Tribunal du 12 décembre 2000, Alitalia/Commission (T-296/97, Rec. p. II-3871), il doit être souligné que, à l'instar de l'affaire en cause dans ledit arrêt, la qualification de l'apport en capital d'aide d'État a permis à la Commission d'examiner la compatibilité de la mesure avec le marché commun. Toutefois, à la différence de la situation en cause dans cet arrêt, la Commission a, en l'espèce, autorisé l'apport en capital sans imposer la moindre condition.

66 S'agissant de l'arrêt du Tribunal du 9 juillet 2008, Alitalia/Commission (T-301/01, Rec. p. II-1753), il suffit de constater que la décision de la Commission, qualifiant la mesure en cause dans cette affaire d'aide d'État, avait pour effet de soumettre le versement de la troisième tranche de cette aide à l'autorisation de la Commission. Or, tel n'est pas le cas en l'espèce.

67 En ce qui concerne, deuxièmement, les incertitudes quant au montant de l'aide en cause, il convient de relever que, dans la mesure où la détermination de ce montant pourrait avoir une influence sur la récupération de l'aide illégale ou sur le paiement d'intérêts, cela influencerait la situation de FLH et de MF, qui seules pourraient être soumises à cette récupération ou ce paiement, et non pas directement celle des

requérants dans l'affaire T-443/08. Ces incertitudes ne sauraient donc fonder leur intérêt à agir.

68 Il résulte de l'ensemble de ces considérations que les requérants dans l'affaire T-443/08 n'ont pas démontré l'existence d'un intérêt né et actuel à agir contre l'article 1er de la Décision dans la mesure où il énonce, d'une part, que l'apport en capital constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE et, d'autre part, que ladite aide s'élève à 350 millions d'euros.

69 Le recours dans l'affaire T-443/08 doit donc être rejeté comme étant irrecevable, sans qu'il soit nécessaire d'examiner la fin de non-recevoir soulevée par la Commission tirée du défaut d'affectation individuelle des requérants dans cette affaire.

Sur le fond

70 À l'appui de leur recours dans l'affaire T-455/08, les requérantes dans cette affaire (ci-après les « requérantes ») soulèvent huit moyens, tirés, en substance, le premier, d'une violation de l'article 87, paragraphe 1, CE, le deuxième, de ce que FLH ne pourrait pas être le bénéficiaire d'une aide d'État, le troisième, de l'impossibilité de qualifier FLH à la fois de donneur et de bénéficiaire d'aides d'État, le quatrième, de la violation des principes de non-rétroactivité, de sécurité juridique, de protection de la confiance légitime et d'égalité, le cinquième, d'une violation du droit primaire par les lignes directrices de 2005, le sixième, avancé à titre subsidiaire, d'un vice de procédure, le septième, d'une violation de la répartition des compétences résultant du traité CE et, le huitième, du caractère contradictoire et de l'insuffisance de motivation du montant de la prétendue aide.

Sur le premier moyen, tiré d'une violation de l'article 87, paragraphe 1, CE

Arguments des parties

71 Les requérantes estiment que c'est à tort que la Commission a considéré que le financement de la piste sud constituait une aide d'État.

72 En premier lieu, les requérantes soutiennent que la notion d'entreprise, au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, ne s'applique pas aux aéroports régionaux, du moins en ce qui concerne le financement des infrastructures aéroportuaires.

73 En effet, premièrement, la construction de ces infrastructures ne constituerait pas une activité économique mais relèverait de la politique des transports, de la politique économique et de la politique régionale. D'ailleurs, la Commission aurait reconnu en l'espèce ce rôle d'ordre politique de la construction de la piste sud (considérants 261 et 262 de la Décision). De surcroît, il ressortirait de la communication de la Commission du 24 janvier 2007 intitulée « Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe » [COM (2006) 819 final] que l'aménagement d'aéroports répond également aux intérêts de l'Union.

74 Deuxièmement, la construction de la piste sud ne constituerait pas une activité économique, puisqu'un investisseur privé n'exercerait pas cette activité. En effet, il n'existerait aucune perspective de rentabilité de l'investissement, en raison de l'impossibilité de répercuter les frais de construction sur les utilisateurs de l'aéroport par

l'intermédiaire des redevances aéroportuaires. Cette impossibilité découle, selon les requérantes, du fait que, en Allemagne, ces redevances sont soumises à l'autorisation de l'autorité aéroportuaire du Land dans lequel se situe l'aéroport, les investisseurs privés n'ayant aucune influence sur le montant de celles-ci. Ce dernier ne pourrait donc pas être fixé librement par l'exploitant en fonction de considérations économiques et n'aurait en fait aucun rapport avec les coûts d'investissement. Dès lors, les redevances payées par les utilisateurs des infrastructures aéroportuaires ne constitueraient pas, comme le laisserait entendre à tort la Commission, une contrepartie pour leur construction. Quant aux surfaces louées à des fins commerciales en dehors des opérations aériennes, elles seraient dépourvues de pertinence, étant donné que la présente affaire concerne la piste sud, qui serait exclusivement utilisée pour les opérations aériennes.

75 Selon les requérantes, en considérant que l'exploitation ne serait pas rentable pour un investisseur privé, la Commission reconnaît qu'il est impossible de construire un aéroport régional, tel que celui de Leipzig-Halle, en se basant uniquement sur des investissements privés, de sorte que cette activité ne constitue pas une activité économique mais relève d'une mesure de politique structurelle. À cet égard, les requérantes ajoutent que, en assimilant de manière indifférenciée les aéroports publics aux entreprises privées, la Commission méconnaît leur mission spécifique, caractérisée par une faible marge de manœuvre économique. En effet, tout d'abord, ils supporteraient des coûts fixes supérieurs à la moyenne s'agissant des installations, de l'exploitation et du personnel. En outre, leur marge de manœuvre serait limitée par l'importance des charges et les conditions juridiques strictes. Enfin, les coûts des infrastructures publiques devraient en principe être supportés par la collectivité, ce que la Commission aurait d'ailleurs reconnu, notamment s'agissant des ports. Or, la Commission ne saurait appliquer un traitement différent aux ports et aux aéroports.

76 Troisièmement, l'activité économique ne constituerait pas l'objet principal des aéroports et le fait qu'ils soient éventuellement en concurrence ne permettrait pas de déduire qu'ils constituent des entreprises. D'ailleurs, la Commission considérerait elle-même qu'il convient de distinguer les différentes activités de l'exploitant d'aéroport

(considérant 178 de la Décision), toutes n'étant pas de nature économique. En l'espèce, l'investissement ne porterait que sur l'infrastructure, en l'occurrence, la piste sud. Or, aucun investisseur privé n'aurait jamais investi dans celle-ci. La Commission n'aurait cependant pas pris cela en compte mais se serait fondée sur une vision globale de l'aéroport, conçu comme une entreprise.

77 À cet égard, les requérantes ajoutent, dans leur réplique, que l'activité de construction d'infrastructures aéroportuaires et celle d'exploitation de ces infrastructures constituent deux activités différentes dont la Commission doit prouver le caractère économique, de manière positive pour chacune d'entre elles, la nécessité de cette différenciation ayant été confirmée notamment par l'arrêt du Tribunal du 17 décembre 2008, Ryanair/Commission (T-196/04, Rec. p. II-3643). En l'espèce, la Commission n'aurait pas fait cette différenciation et, en déduisant le caractère économique de la construction de la piste sud du caractère économique de l'exploitation de l'aéroport, elle n'aurait pas démontré le caractère économique de ladite construction.

78 En outre, la Commission n'aurait apporté aucune preuve du caractère indissociable des activités de construction et d'exploitation d'infrastructures aéroportuaires. À cet égard, les requérantes réfutent l'argument selon lequel la construction serait la condition sine qua non de l'exploitation, en indiquant, notamment, que la question pertinente porte sur le caractère dissociable des activités en tant que telles et non sur celle de leur nature. En tout état de cause, cet argument serait erroné, étant donné qu'il existerait d'innombrables conditions préalables sans lesquelles une activité économique ne pourrait pas être exercée, la mise en place desdites conditions préalables ne constituant pas automatiquement une activité économique. À cet égard, les requérantes réfutent l'affirmation de la Commission selon laquelle l'exploitant d'une installation doit nécessairement financer sa construction, en prenant appui

sur des exemples concrets (musées, écoles ou universités publiques, restaurants autoroutiers). Ensuite, les requérantes relèvent que la construction et l'exploitation concernent des acteurs et des secteurs différents. Par ailleurs, elles font valoir que la distinction entre la construction, l'exploitation et l'utilisation d'infrastructures est un principe fondamental de la pratique de la Commission, dans le cadre de l'appréciation, au regard des dispositions en matière d'aides d'État, du financement d'infrastructures par les autorités publiques. Or, en l'espèce, le critère d'application de ce principe serait rempli, étant donné que tous les utilisateurs potentiels disposeraient d'un accès égal et non discriminatoire à la piste sud, de sorte que, si ledit principe était appliqué, l'apport en capital serait soustrait aux dispositions en matière d'aides d'État. Enfin, l'absence de dissociation des activités pourrait conduire à un contrôle généralisé de la politique des infrastructures des États membres, étant donné que la Commission pourrait contrôler, au regard des règles en matière d'aides d'État, le financement d'infrastructures dans tous les secteurs. Dans ce contexte, les requérantes contestent l'affirmation selon laquelle l'absence de caractère d'aide du financement de la construction d'infrastructures permettrait aux États membres de créer en permanence de nouveaux concurrents, en indiquant qu'elle ne correspond pas à la réalité, la construction d'un aéroport étant exceptionnelle.

79 En deuxième lieu, les requérantes soulignent que la construction d'aéroports n'est pas assurée par des opérateurs privés. Il n'existerait ainsi, au sein de l'Union, aucun cas dans lequel des investisseurs privés auraient autofinancé la construction d'un aéroport ou une extension substantielle de ce dernier. Il n'y aurait d'ailleurs aucune décision dans laquelle la Commission aurait considéré que le critère de l'investisseur privé était rempli. En revanche, la Commission aurait reconnu, dans sa décision 2004/393/CE, du 12 février 2004, concernant les avantages consentis par la Région wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair lors de son installation à Charleroi (JO L 137, p. 1), qu'il n'existe aucun cas en Europe dans lequel un aéroport privé aurait été créé ex nihilo, sans participation de fonds publics. La construction d'infrastructures aéroportuaires ferait donc partie des activités qui ont toujours été exercées par des établissements publics et doivent nécessairement être exercées par ceux-ci. Son caractère économique serait donc exclu en raison de l'absence d'un marché correspondant.

80 À cet égard, premièrement, les requérantes relèvent que, s'agissant de l'affirmation, figurant au considérant 169 de la Décision, selon laquelle des investisseurs privés auraient manifesté un vif intérêt dans la participation dans des aéroports, la Commission n'indique pas si cet intérêt portait sur des aéroports régionaux ou de grands aéroports, ni s'il s'agissait d'une participation dans des aéroports préexistants ou des aéroports non encore construits. Elle ne citerait d'ailleurs aucun exemple pour étayer ses allégations. Elle ne ferait en outre pas de distinction selon qu'il s'agit d'investissements dans les aéroports dans leur ensemble, ou d'investissements uniquement dans les infrastructures de transport en tant que telles, ce dernier cas étant pourtant le seul comparable à la présente affaire.

81 Deuxièmement, les requérantes constatent que la Commission n'apporte aucune preuve de son allégation, figurant au considérant 170 de la Décision, selon laquelle les autorités auraient changé leur position eu égard à la participation des investisseurs privés dans les aéroports.

82 Troisièmement, les requérantes réfutent, en prenant appui sur la décision 2004/393 et sur une étude universitaire de 2001, intitulée « Concurrence entre aéroports et application des règles en matière d'aides d'État » (ci-après l'« étude de 2001 »), l'affirmation de la Commission selon laquelle les aéroports seraient dans une large mesure construits grâce à des fonds privés. Celle-ci serait erronée même s'il n'était tenu compte que de la situation en Allemagne. En effet, tout d'abord, la participation des partenaires privés dans les aéroports, y compris ceux proposant des liaisons internationales, serait minoritaire. Ensuite, si certains aéroports sont en partie privatisés, des investisseurs privés n'auraient cependant pas participé à leur construction. Enfin, les tentatives d'exploitation privée d'aéroports régionaux auraient échoué à plusieurs reprises. Il serait donc de fait impossible, en Allemagne, de construire un aéroport régional sur une base privée, sans aides publiques.

83 Quatrièmement, les requérantes réfutent la pertinence des exemples d'infrastructures aéroportuaires construites grâce à des fonds privés cités par la Commission, à savoir l'aéroport de Ciudad Real (Espagne), le terminal 5 de l'aéroport de Heathrow (Royaume-Uni) et les aéroports de Vienne (Autriche) et de Francfort-sur-le-Main (Allemagne).

84 En troisième lieu, les requérantes considèrent comme inopérante la référence, dans les lignes directrices de 2005 et dans la Décision, à l'arrêt du Tribunal du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission (T-128/98, Rec. p. II-3929), confirmé par l'arrêt de la Cour du 24 octobre 2002, Aéroports de Paris/Commission, C-82/01 P, Rec. p. I-9297, ci-après la « jurisprudence ADP »). En effet, tout d'abord, elle ne porterait pas sur la construction des infrastructures aéroportuaires, mais sur l'exploitation de celles-ci. En outre, elle ne porterait pas sur l'interprétation de la notion d'entreprise au sens de l'article 87 CE mais concernerait une violation de l'interdiction de l'abus de position dominante au sens de l'article 82 CE. Enfin, elle concernerait l'activité d'un grand aéroport international, qui se distinguerait de celles des aéroports régionaux, tel que celui de Leipzig-Halle.

85 L'ADV souscrit aux observations présentées par les requérantes. Premièrement, elle fait valoir que la construction d'infrastructures aéroportuaires ne constitue pas une activité économique. Deuxièmement, l'ADV soutient que la séparation entre l'accomplissement d'une mission de puissance publique, dans le cadre du financement de l'infrastructure, et l'exercice d'activités économiques, dans le cadre de son exploitation, n'est pas en contradiction avec la jurisprudence ADP. Troisièmement, l'ADV relève que cette séparation fonctionnelle est reconnue par la jurisprudence et la pratique décisionnelle de la Commission. Quatrièmement, l'ADV estime que les financements publics de projets d'intérêt général doivent rester possibles.

86 La Commission conteste l'argumentation des requérantes et de l'intervenante.

Appréciation du Tribunal

87 Il convient de rappeler que la qualification d'aide, au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, requiert que toutes les conditions visées à cette disposition soient remplies. Premièrement, il doit s'agir d'une intervention de l'État ou au moyen de ressources d'État. Deuxièmement, cette intervention doit être susceptible d'affecter les échanges entre États membres. Troisièmement, elle doit accorder un avantage à son bénéficiaire en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. Quatrièmement, elle doit fausser ou menacer de fausser la concurrence (voir arrêt du Tribunal du 22 février 2006, Le Levant 001 e.a./Commission, T-34/02, Rec. p. II-267, point 110, et la jurisprudence citée).

88 S'agissant de la notion d'entreprise, il y a lieu de souligner que, dans le contexte du droit de la concurrence, elle comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement (voir arrêt de la Cour du 10 janvier 2006, Cassa di Risparmio di Firenze e.a., C-222/04, Rec. p. I-289, point 107, et la jurisprudence citée ; voir, également, arrêts de la Cour du 11 juillet 2006, FENIN/Commission, C-205/03 P, Rec. p. I-6295, point 25, et du 1er juillet 2008, MOTOE, C-49/07, Rec. p. I-4863, point 21).

89 Conformément à une jurisprudence constante, constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné (voir arrêt Cassa di Risparmio di Firenze e.a., point 88 supra, point 108, et la jurisprudence cité ; voir, également, arrêts FENIN/Commission, point 88 supra, point 25, et MOTOE, point 88 supra, point 22).

90 Il doit également être rappelé que la notion d'aide d'État, telle qu'elle est définie dans le traité CE, présente un caractère juridique et doit être interprétée sur la base d'éléments objectifs. Pour cette raison, le juge de l'Union doit, en principe et compte tenu tant des éléments concrets du litige qui lui est soumis que du caractère technique ou complexe des appréciations portées par la Commission, exercer un entier contrôle en

ce qui concerne la question de savoir si une mesure entre dans le champ d'application de l'article 87, paragraphe 1, CE. Il en résulte qu'il incombe au juge de vérifier si les faits invoqués par la Commission sont matériellement exacts et s'ils sont de nature à établir que toutes les conditions permettant la qualification d'« aide » au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE sont remplies. S'agissant là d'une appréciation économique complexe, il y a également lieu de rappeler que, selon une jurisprudence constante, le contrôle juridictionnel d'un acte de la Commission impliquant une telle appréciation doit se limiter à la vérification du respect des règles de procédure et de motivation, de l'exactitude matérielle des faits retenus pour opérer le choix contesté, de l'absence d'erreur manifeste dans l'appréciation de ces faits ou de l'absence de détournement de pouvoir (arrêt de la Cour du 1er juillet 2008, Chronopost/UFEX e.a., C-341/06 P et C-342/06 P, Rec. p. I-4777, points 141 à 143).

91 Enfin, dès lors que la notion d'aide d'État répond à une situation objective qui s'apprécie à la date à laquelle la Commission prend sa décision, ce sont les appréciations portées à cette date qui doivent être prises en compte pour opérer le contrôle juridictionnel susmentionné (arrêt Chronopost/UFEX e.a., point 90 supra, point 144).

92 C'est à la lumière de ces principes qu'il convient d'examiner le présent moyen, dans le cadre duquel les requérantes font valoir, en substance, que c'est à tort que la Commission a considéré que l'apport en capital était une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, étant donné que, s'agissant de l'extension d'infrastructures aéroportuaires régionales, les aéroports ne constituent pas des entreprises au sens de cette disposition, cette activité n'étant pas une activité économique.

93 À cet égard, en premier lieu, il doit être relevé que, dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport de Leipzig-Halle, FLH exerce une activité économique. En effet, il résulte de la jurisprudence que la gestion des infrastructures aéroportuaires constitue une activité économique (voir arrêt Ryanair/Commission, point 77 supra, point 88, et la

jurisprudence citée). Cela est en l'espèce confirmé par le fait que FLH offre des services aéroportuaires contre une rémunération issue, notamment, de taxes aéroportuaires, ces dernières devant s'analyser comme la contrepartie de services rendus par le concessionnaire de l'aéroport (voir, en ce sens, arrêt Ryanair/Commission, point 77 supra, point 90). Le fait que FLH gère un aéroport régional et non un aéroport international ne saurait remettre en cause le caractère économique de son activité, dès lors que celle-ci consiste à offrir des services contre rémunération sur le marché des services aéroportuaires régionaux. D'ailleurs, l'existence d'un tel marché est, en l'espèce, démontrée par le fait que l'aéroport de Leipzig-Halle était en concurrence avec d'autres aéroports régionaux, en particulier celui de Vatry (France), pour l'implantation de la plate-forme européenne de fret aérien de DHL, ainsi qu'il ressort notamment du considérant 8 de la Décision. Au demeurant, l'aéroport en cause dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt Ryanair/Commission, point 77 supra, était également un aéroport régional. Au regard de la jurisprudence exposée au point 89 ci-dessus, l'ensemble de ces éléments permet de qualifier l'activité d'exploitation de l'aéroport de Leipzig-Halle par FLH d'activité économique.

94 En deuxième lieu, force est de constater que l'exploitation de la piste sud participera à l'activité économique de FLH. En effet, ainsi qu'il ressort du considérant 177 de la Décision, la piste sud est une infrastructure qui sera exploitée par FLH à des fins commerciales, FLH ne mettant pas ladite piste à disposition à titre gratuit dans l'intérêt commun, mais exigeant des taxes en contrepartie de son utilisation. À cet égard, il doit être relevé que les taxes aéroportuaires constitueront la principale source de revenus pour le financement de la nouvelle piste sud, ainsi que la Commission l'a indiqué au considérant 15 de la Décision. La construction et l'extension de ladite piste permettront donc à FLH d'accroître ses capacités et son activité économique d'exploitation de l'aéroport de Leipzig-Halle.

95 En troisième lieu, il doit être considéré que, aux fins de l'examen du caractère économique de l'activité de FLH dans le contexte du financement public de l'extension de la piste sud, il n'y a pas lieu de dissocier l'activité consistant à construire ou à agrandir

une infrastructure, en l'occurrence, la piste sud, de l'utilisation ultérieure qui en est faite et que le caractère économique ou non de l'utilisation ultérieure de l'infrastructure construite détermine nécessairement le caractère de l'activité d'extension (voir, en ce sens et par analogie, arrêt FENIN/Commission, point 88 supra, point 26).

96 En effet, les pistes d'atterrissage et de décollage sont des éléments essentiels pour les activités économiques menées par un exploitant d'aéroport. La construction de pistes d'atterrissage et de décollage permet ainsi à un aéroport d'exercer son activité économique principale, ou, lorsqu'il s'agit de la construction d'une piste supplémentaire ou de l'extension d'une piste existante, de la développer.

97 C'est donc à tort que les requérantes font valoir que le caractère économique d'une activité ne permet de conclure au caractère économique d'une autre activité qu'à la condition que les deux activités ne soient pas dissociables et différentiables et qu'elles doivent être assurées par une seule et même entité, la Commission devant prouver que ces deux critères sont remplis. Au demeurant, cette argumentation ne trouve aucun appui explicite dans la jurisprudence.

98 Certes, toutes les activités d'un gestionnaire d'aéroport ne sont pas nécessairement de nature économique. En effet, ne présentent pas de caractère économique, justifiant l'application des règles de concurrence du traité CE, les activités qui se rattachent à l'exercice de prérogatives de puissance publique (voir arrêt MOTOE, point 88 supra, point 24, et la jurisprudence citée). La qualification d'activité relevant de l'exercice de prérogatives de puissance publique ou d'activité économique doit ainsi être faite à part pour chaque activité exercée par une entité donnée (arrêt MOTOE, point 88 supra, point 25).

99 Toutefois, en l'espèce, dès lors que, eu égard à leur nature et à leur objet, la construction et l'extension de la piste sud ne relèvent pas, en tant que telles, de prérogatives de puissance publique, ce que les requérantes ne prétendent d'ailleurs pas expressément, c'est sans commettre d'erreur que, aux fins d'apprécier le caractère économique de l'activité de FLH, la Commission n'a pas opéré de différenciation entre la construction et l'extension de la piste sud, d'une part, et l'exploitation de celle-ci, d'autre part. Quant à l'allégation selon laquelle la Commission aurait reconnu au considérant 178 de la Décision la nécessité de distinguer les différentes activités de l'exploitant, celle-ci doit être écartée étant donné que, audit considérant, la Commission s'est en fait bornée à rappeler, en substance, les principes découlant de la jurisprudence visée au point 98 ci-dessus.

100 Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que, dans la mesure où elle exploite la piste sud, FLH exerce une activité économique, dont celle consistant en la construction de ladite piste ne saurait être dissociée. Il convient donc d'écarter l'argumentation selon laquelle l'extension d'infrastructures aéroportuaires ne constitue pas une activité économique, étant donné que le caractère économique de cette activité ne peut pas être examiné séparément de celui de l'exploitation de l'infrastructure.

101 Aucun des arguments avancés par les requérantes ne permet d'infirmer ces conclusions.

102 En premier lieu, il convient d'écarter l'argument selon lequel la construction ou l'extension de la piste sud relèverait de la politique régionale, de la politique économique et de la politique des transports. En effet, il résulte d'une jurisprudence constante, d'une part, que l'article 87, paragraphe 1, CE ne distingue pas selon les causes ou les objectifs des interventions étatiques, mais les définit en fonction de leurs effets (arrêts de la Cour du 2 juillet 1974, Italie/Commission, 173/73, Rec. p. 709, point 27, et du 26 septembre 1996, France/Commission, C-241/94, Rec. p. I-4551, point 20 ; arrêt du Tribunal du 6 septembre 2006, Italie et Wam/Commission, T-304/04 et T-316/04, non publié au Recueil, point 63), et, d'autre part, que l'apport en capitaux de la part

des autorités publiques doit être apprécié en vertu du critère de l'investisseur privé, abstraction faite de toute considération à caractère social ou de politique régionale ou sectorielle (voir arrêt du Tribunal du 24 septembre 2008, Kahla/Thüringen Porzellan/Commission, T-20/03, Rec. p. II-2305, point 242, et la jurisprudence citée). Au demeurant, le fait que la construction et l'exploitation de la piste sud répondent à un intérêt général, et notamment de développement régional, a été admis par la Commission et est un critère qui a été pris en compte par celle-ci dans le cadre de l'appréciation de la compatibilité de l'aide avec le marché commun, ainsi qu'il résulte des considérants 258 à 263 de la Décision.

103 Certes, il doit être relevé que, ainsi qu'il ressort du point 12 de la communication de 1994, la Commission a considéré, par le passé, que la réalisation de projets d'infrastructures constituait une mesure de politique générale qu'elle ne pouvait contrôler au titre des règles du traité CE relatives aux aides d'État.

104 Il y a toutefois lieu de rappeler, d'une part, que la question de savoir si une aide est une aide d'État au sens du traité CE doit être résolue sur la base d'éléments objectifs qui s'apprécient à la date à laquelle la Commission prend sa décision (voir, en ce sens, arrêts de la Cour du 22 juin 2006, Belgique et Forum 187/Commission, C-182/03 et C-217/03, Rec. p. I-5479, point 137, et Chronopost/UFEX e.a., point 90 supra, point 95), et, d'autre part, que, si la Commission est tenue par les encadrements et les communications qu'elle adopte en matière d'aides d'État, c'est uniquement dans la mesure où ces textes ne s'écartent pas d'une bonne application des normes du traité CE, lesdits textes ne pouvant être interprétés dans un sens qui réduise la portée des articles 87 CE et 88 CE ou qui contrevienne aux objectifs visés par ceux-ci (voir arrêt de la Cour du 11 septembre 2008, Allemagne e.a./Kronofrance, C-75/05 P et C-80/05 P, Rec. p. I-6619, point 65, et la jurisprudence citée).

105 Or, le secteur aéroportuaire a connu des évolutions, évoquées aux considérants 169 à 171 de la Décision, concernant en particulier son organisation et sa situation économique et concurrentielle. De plus, la jurisprudence ADP a reconnu, dès 2000, que

les gestionnaires d'aéroports exercent en principe une activité économique au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, laquelle tombe sous le coup des dispositions relatives aux aides d'État, ce qui a été confirmé par l'arrêt Ryanair/Commission, point 77 supra (point 88).

106 Par conséquent, eu égard à la jurisprudence visée au point 104 ci-dessus, la Commission se devait, lors de l'adoption de sa Décision, de prendre en compte cette évolution et cette interprétation, ainsi que leurs implications s'agissant de l'application de l'article 87, paragraphe 1, CE au financement des infrastructures liées à l'exercice des activités de gestion aéroportuaire, quitte à ne pas appliquer le point 12 de la communication de 1994. Eu égard aux considérations qui précèdent, c'est donc sans commettre d'erreur que la Commission a estimé, au considérant 174 de la Décision, que, à partir de 2000, il n'y avait plus lieu, a priori, d'exclure l'application aux aéroports des dispositions relatives aux aides d'État.

107 Dans ce contexte, il convient d'ajouter que, étant donné qu'il n'exerce pas uniquement des missions relevant notamment de la politique d'aménagement du territoire ou des transports, mais également, ainsi qu'il a été relevé, une activité économique, un exploitant d'aéroport devrait financer au moyen de ses ressources propres les coûts des constructions qui sont à la base de son activité économique. Dans ces conditions, il convient d'écarter l'argumentation selon laquelle les coûts des infrastructures publiques devraient être supportés par la collectivité. Au demeurant, le fait que le financement d'infrastructures nécessite des ressources publiques n'est pas, en tant que tel et à lui seul, pertinent. En effet, ce n'est que si les capitaux mis à la disposition d'une entreprise, directement ou indirectement, par l'État, le sont dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché que cette intervention des pouvoirs publics peut échapper à la qualification d'aide d'État.

108 En second lieu, les arguments des requérantes concernant la prétendue dissociabilité des activités de construction et d'exploitation d'infrastructures aéroportuaires doivent également être écartés.

109 S'agissant, premièrement, de l'allégation, avancée par les requérantes dans leur réplique, selon laquelle la distinction entre la construction, l'exploitation et l'utilisation d'une infrastructure serait un principe fondamental dans la pratique de la Commission, y compris dans des domaines autres que le domaine aéroportuaire, dont le critère d'application serait en l'espèce rempli, force est de constater qu'elle doit être écartée étant donné que le critère de mise en œuvre de ce prétendu principe fondamental, tel qu'évoqué par les requérantes (voir point 78 ci-dessus), n'est pas pertinent en l'espèce. En effet, comme le souligne la Commission, le fait que l'utilisation d'une infrastructure soit ouverte à tous les usagers potentiels de manière égale et non discriminatoire peut être un critère pertinent permettant d'exclure l'existence d'une aide en faveur des usagers de l'infrastructure en cause. En revanche, il ne permet pas de déterminer si, comme en l'espèce, le financement public de cette infrastructure constitue une aide en faveur de l'exploitant de celle-ci. De surcroît, sans qu'il soit nécessaire de se prononcer sur l'existence de la pratique alléguée, il doit être constaté qu'elle ne saurait, en tout état de cause, remettre en cause le constat figurant au point 100 ci-dessus selon lequel FLH exerce une activité économique, dont celle consistant en la construction de ladite piste ne saurait être dissociée. En effet, la notion d'aide d'État présentant un caractère juridique et devant être interprétée sur la base d'éléments objectifs (voir, en ce sens, arrêt Chronopost/UFEX e.a., point 90 supra, point 141), elle ne saurait dépendre d'une appréciation subjective de la Commission et doit être déterminée indépendamment de toute pratique antérieure de cette institution.

110 S'agissant, deuxièmement, des exemples concrets fournis par les requérantes, tels que l'exploitation d'une cafétéria dans un musée ou d'un restaurant sur une autoroute, ceux-ci ne permettent pas de considérer que les activités d'exploitation, d'une part, et de construction, d'autre part, doivent être analysées séparément. En effet, ils ne distinguent pas l'activité principale des activités annexes qui lui sont subordonnées. C'est ainsi que l'activité principale d'un musée n'est pas l'exploitation d'une cafétéria et celle d'un gestionnaire d'autoroute n'est pas l'exploitation d'un restaurant routier. En revanche, l'objectif de la construction d'une piste d'atterrissage est lié à l'activité économique principale d'un aéroport, à savoir la fourniture de services aéroportuaires.

111 S'agissant, troisièmement, de l'argument pris de ce que les activités de construction et d'exploitation concerneraient des acteurs et des secteurs différents, il est sans influence sur la nécessité d'examiner la nature de l'activité préparatoire à l'exercice d'une activité économique de manière conjointe à celle de cette dernière, en raison du lien existant entre les deux, la construction et l'extension de la piste étant des conditions préalables à son exploitation. En tout état de cause, dans le contexte spécifique de l'apport en capital, les entités en cause sont les mêmes, étant donné que ce sont MF et FLH (cette dernière étant détenue par la première) qui ont été bénéficiaires dudit apport visant à construire la piste sud et qui vont, par ailleurs, exploiter celle-ci.

112 S'agissant, quatrièmement, de l'argument selon lequel la Commission n'aurait pas apporté de preuve du caractère indissociable de la construction et de l'exploitation d'infrastructures aéroportuaires, il doit être relevé que, lorsqu'ils ne présentent pas le caractère de prérogatives de puissance publique, la Commission ne saurait être obligée d'apporter la preuve du caractère économique de tous les segments d'activité d'une entreprise, lorsque ceux-ci participent à l'activité économique générale de celle-ci et sont liés entre eux. Dans une telle hypothèse, la Commission peut en effet se borner à exposer les motifs pour lesquels elle considère que l'entreprise exerce une activité économique et à indiquer les raisons pour lesquelles elle considère que les segments d'activité en cause participent à ladite activité.

113 En tout état de cause, il doit être relevé que, eu égard aux évolutions évoquées aux considérants 169 à 171 de la Décision, la Commission indique, au considérant 172, que la construction et l'exploitation d'aéroports ne peuvent plus continuer d'être considérées comme une mission de nature publique en principe non soumise au contrôle des aides. Il doit ensuite être constaté qu'il ressort du considérant 177 de la Décision que la Commission a qualifié FLH d'entreprise au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, en se fondant sur le fait que l'infrastructure en cause est exploitée par FLH à des fins commerciales et qu'il s'agit donc d'une infrastructure utilisable à des fins commerciales. Dans ces conditions, il y a lieu de considérer que la Commission a apporté

suffisamment d'éléments permettant d'étayer le lien entre l'extension et l'exploitation de la piste sud dans le contexte de la qualification de l'apport en capital d'aide d'État.

114 En troisième lieu, en ce qui concerne les arguments pris de ce que la construction d'aéroports n'est pas assurée par des opérateurs privés et de ce que la construction de la piste sud ne saurait constituer une activité économique, puisqu'un investisseur privé n'exercerait pas cette activité, en raison de son absence de rentabilité, il y a lieu de rappeler que, ainsi qu'il ressort de ce qui précède, l'extension de la piste sud est une activité directement rattachable à la gestion des infrastructures aéroportuaires, laquelle constitue une activité économique.

115 De surcroît, le fait qu'une activité ne soit pas assurée par des opérateurs privés ou qu'elle ne soit pas rentable ne sont pas des critères pertinents dans le cadre de sa qualification d'activité économique. En effet, aux fins de cette qualification, il n'est pas explicitement exigé par la jurisprudence (voir point 89 ci-dessus) que l'activité en cause soit exercée par des opérateurs privés, ni qu'elle soit rentable. Il en va d'ailleurs de même s'agissant de la qualification d'entreprise (voir point 88 ci-dessus).

116 Ces arguments doivent donc être écartés comme inopérants.

117 En quatrième lieu, s'agissant des arguments tendant à remettre en cause la pertinence de la jurisprudence ADP, il doit tout d'abord être relevé que les notions d'entreprise et d'activité économique sont identiques dans tous les domaines du droit de la concurrence, qu'il s'agisse des dispositions s'adressant aux entreprises ou de celles s'adressant aux États membres, étant donné que toutes ces dispositions concourent à la réalisation d'un seul objectif, à savoir celui visé à l'article 3, sous g), CE, consistant en la réalisation d'un régime assurant que la concurrence n'est pas faussée dans le marché intérieur. Ainsi, la jurisprudence visée au point 88 ci-dessus se réfère à la notion d'entreprise dans le contexte du droit de la concurrence, sans opérer de distinction selon qu'il s'agit des dispositions adressées aux entreprises ou de celles adressées aux États membres. D'ailleurs, ainsi que la Commission l'a souligné, la Cour s'est

elle-même référée, dans le contexte des aides d'État, à la notion d'entreprise appliquée dans le contexte des ententes (voir, à cet égard, arrêt Cassa di Risparmio di Firenze e.a., point 88 supra, point 107). Dès lors, le fait que la jurisprudence ADP concerne l'application de l'article 82 CE et non de l'article 87 CE est sans influence. Il convient pour le même motif de rejeter les arguments des requérantes visant à contester la pertinence de l'arrêt FENIN/Commission, point 88 supra.

118 Ensuite, même si la jurisprudence ADP concernait certes un grand aéroport international, elle a toutefois été confirmée par l'arrêt Ryanair/Commission, point 77 supra, qui avait trait à un aéroport régional.

119 Enfin, s'il doit être relevé que la jurisprudence en cause ne se réfère pas aux activités de construction des infrastructures, il n'en demeure pas moins que cette circonstance ne remet pas en cause les conclusions précédentes, qui sont fondées sur le caractère indissociable des activités de gestion et d'exploitation d'un aéroport de celle de la construction ou de l'extension de ses infrastructures.

120 Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que c'est à bon droit que la Commission a estimé que l'apport en capital constituait une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

121 Il convient donc de rejeter le premier moyen dans son intégralité.

Sur le deuxième moyen, tiré de ce que FLH ne pourrait pas être bénéficiaire d'aides d'État

Arguments des parties

122 Les requérantes soutiennent que FLH ne peut pas être bénéficiaire d'aides d'État étant donné qu'il s'agit d'un véhicule public d'investissement (« single purpose vehicle », ci-après le « SPV »). En effet, elles font valoir que, même si FLH est une personne morale de droit privé distincte des autorités publiques qui la détiennent, l'unique but poursuivi par sa création et son seul objet sont la gestion et l'exploitation des infrastructures publiques de l'aéroport de Leipzig-Halle. FLH n'aurait donc été créée qu'en vue de gérer cet aéroport et de réaliser les opérations nécessaires à cette fin. Elle devrait donc être considérée comme un SPV. Quant à l'argument de la Commission selon lequel FLH assurerait une multitude de tâches, les requérantes rétorquent que la Commission méconnaît le fait que la construction de l'infrastructure d'un aéroport doit être considérée de manière distincte de son exploitation.

123 Les requérantes soulignent que la Commission a reconnu, dans le domaine des aides d'État, le principe de la création de SPV ayant uniquement des porteurs de parts publics, tels que des sociétés de gestion de fonds. Selon elles, ces SPV seraient créés par les pouvoirs publics pour poursuivre un objet unique et seraient dotés des moyens nécessaires en capital pour être gérés dans l'intérêt public. Ils interviendraient ainsi de manière autonome vis-à-vis des tiers, mais pas des autorités publiques leur mettant à disposition les fonds. Aussi, en dépit de la mise à disposition de capitaux publics qu'elles doivent gérer, ces sociétés ne seraient pas qualifiées, par la Commission, de bénéficiaires d'aides d'État. Selon les requérantes, la situation de FLH et celle de ces sociétés sont similaires, car elle est tenue de mettre à la disposition des usagers potentiels l'infrastructure aéroportuaire de manière ouverte et non discriminatoire.

FLH n'aurait pas de fonction d'entrepreneur concernant ces infrastructures, celles-ci ne lui ayant pas été confiées pour usage libre, mais en vue de leur exploitation au nom et suivant les instructions des actionnaires.

124 Ainsi, selon les requérantes, dès lors que le Land de Saxe et ses associés ont choisi de mandater FLH afin de réaliser l'extension de la piste sud, ils devaient lui fournir les moyens financiers nécessaires pour y parvenir. En qualité d'associé, l'État y était également tenu, conformément au droit allemand. Dès lors, les financements, fournis par l'État en tant que propriétaire du SPV et consacrés à l'aménagement des infrastructures, ne constitueraient pas une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE. Cette appréciation serait conforme à la jurisprudence ADP, qui ne porterait pas sur la fourniture d'infrastructures à des sociétés aéroportuaires, mais sur les actions des sociétés aéroportuaires vis-à-vis des tiers. En tout état de cause, même en considérant qu'un aéroport est un opérateur sur le marché vis-à-vis des tiers, cela ne signifierait pas que la société chargée des infrastructures doive également être considérée comme une entreprise dans ses relations avec ses propriétaires, en l'occurrence les pouvoirs publics.

125 Les requérantes ajoutent que les considérations concernant le contrôle de FLH montrent le caractère inexact de l'approche de la Commission. En effet, FLH est contrôlée à 100 % par les pouvoirs publics. Or, si ceux-ci avaient eux-mêmes construit et géré l'aéroport, le financement des infrastructures n'aurait pas été considéré comme une aide d'État, mais comme un simple financement, interne à l'administration, d'une mission de service public. Selon les requérantes, il en va de même lorsque les pouvoirs publics confient cette mission à une entité juridique autonome créée à cette seule fin, en l'occurrence FLH. À cet égard, les requérantes prennent appui sur la décision C (2001) 2967 de la Commission, du 5 octobre 2001, concernant l'aide d'État NN 86/2001 (Irlande — Aer Rianta).

126 Enfin, les requérantes estiment que, en considérant qu'elle est compétente pour exercer un contrôle sur les mesures adoptées par l'administration publique, la Commission outrepasse les compétences qui lui sont conférées. En effet, à défaut d'attribution de

compétence à l'Union, l'organisation administrative continuerait de relever, conformément à l'article 5, paragraphes 1 et 2, CE, de la compétence des États membres, y compris pour l'application du droit de l'Union. Dès lors, les États membres seraient libres de décider si leurs infrastructures doivent être gérées directement par une autorité publique ou par une entreprise créée à cette fin. Or, selon les requérantes, si une telle entreprise était considérée comme bénéficiaire d'aides d'État, cela conduirait à priver les États de la possibilité de créer des sociétés d'exploitation. Cela aurait donc une influence sur les structures administratives des États membres, ce qui ne relèverait pas des compétences conférées à la Commission.

127 La Commission réfute l'argumentation des requérantes.

Appréciation du Tribunal

128 Il doit à nouveau être rappelé que, dans le contexte du droit de la concurrence, la notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement (voir arrêt Cassa di Risparmio di Firenze e.a., point 88 supra, point 107, et la jurisprudence citée). À cet égard, il doit être précisé que l'article 87 CE appréhende l'ensemble des entreprises, privées ou publiques, et l'ensemble des productions desdites entreprises, sous la seule réserve de l'article 86, paragraphe 2, CE (arrêt de la Cour du 15 mars 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, Rec. p. I-877, point 11).

129 Il convient encore de relever que l'existence ou non d'une personnalité juridique distincte de celle de l'État, attribuée par le droit national à un organe exerçant des activités économiques, est sans influence sur l'existence de relations financières entre l'État et cet organe (voir, en ce sens, arrêt de la Cour du 16 juin 1987, Commission/Italie,

118/85, Rec. p. 2599, points 10 et 13), et partant sur la possibilité pour ledit organe de bénéficier d'une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

130 Aussi, pas plus qu'il ne saurait être admis que le seul fait de créer des institutions autonomes chargées de la distribution d'aides permette de contourner les règles relatives aux aides d'État (arrêt de la Cour du 16 mai 2002, France/Commission, C-482/99, Rec. p. I-4397, point 23), il ne saurait être toléré que le seul fait de créer un SPV puisse faire échapper celui-ci auxdites règles. Il convient en effet d'examiner si cette entité exerce une activité économique, et peut donc être qualifiée d'entreprise, et si elle a bénéficié d'un transfert de ressources étatiques (voir, en ce sens, arrêt France/Commission, précité, point 24).

131 Cette interprétation est confirmée par les appréciations de la Commission dans le domaine des véhicules et des fonds d'investissement, auquel les requérantes se réfèrent d'ailleurs elles-mêmes. En effet, ainsi qu'il ressort des lignes directrices concernant les aides d'État visant à promouvoir les investissements en capital-investissement dans les petites et moyennes entreprises (JO 2006, C 194, p. 2), la Commission n'exclut pas qu'un fonds ou un véhicule d'investissement puisse être considéré comme une entreprise bénéficiant d'une aide d'État. Elle estime au contraire, au point 3.2, premier alinéa, desdites lignes directrices, qu'il convient de déterminer si tel peut être le cas. La Commission indique, au cinquième alinéa de ce point, que, de manière générale, elle tend à considérer un fonds ou un véhicule d'investissement comme une structure intermédiaire permettant de transférer l'aide aux investisseurs et/ou aux entreprises dans lesquelles l'investissement est réalisé, et non pas comme le bénéficiaire de cette aide. Toutefois, elle n'exclut pas que tel puisse être le cas dans certaines hypothèses, ainsi qu'il ressort du point 3.2, cinquième alinéa, desdites lignes directrices, en particulier, sous certaines conditions, en présence de mesures impliquant des transferts directs en faveur du véhicule ou du fonds existant qui regroupe un grand nombre d'investisseurs différents et qui se présente comme une entreprise indépendante.

132 En l'espèce, ainsi qu'il ressort de l'examen du premier moyen, FLH exerce une activité économique et doit, par voie de conséquence, être considérée comme une entreprise, au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, active sur le marché aéroportuaire. Il est en outre constant qu'elle est le destinataire du financement public constitué par l'apport en capital, qui a été octroyé directement à FLH par des entités publiques. Dans ces conditions, sans qu'il soit nécessaire de se prononcer sur la question de savoir si FLH est un SPV, il y a lieu d'écarter, eu égard au principe visé au point 130 ci-dessus, l'argumentation tirée de ce que FLH ne saurait être considérée comme bénéficiaire de l'apport en capital en raison du fait qu'il s'agit d'un SPV. Il en va de même de l'argument pris du fait que, si les autorités allemandes avaient elles-mêmes construit et géré l'aéroport, le financement n'aurait pas été considéré comme une aide d'État.

133 Quant à la décision C (2001) 2967, à laquelle les requérantes se réfèrent (voir point 125 ci-dessus), elle ne permet pas d'étayer leur argumentation. En effet, cette décision portait notamment sur le changement de propriété de l'aéroport, cette dernière étant transférée de l'État à un gestionnaire, ce qui ne constituait pas, dans ce cas, une aide d'État étant donné que la Commission avait considéré que l'article 87 CE n'empêchait pas les État membres d'utiliser des ressources d'État pour créer et posséder une entreprise. En revanche, cette décision ne permet pas de considérer qu'un transfert de ressources d'État à une entreprise, constituée par les autorités publiques pour gérer un aéroport, échappe de ce seul fait à la qualification d'aide d'État.

134 Il résulte de ce qui précède que c'est à tort que les requérantes font valoir que FLH ne pourrait pas être bénéficiaire d'aides d'État. Quant au grief tiré de ce que, en considérant qu'elle est compétente pour exercer un contrôle sur les mesures adoptées par l'administration publique, la Commission aurait outrepassé les compétences qui lui sont conférées, il relève de l'examen du premier grief du septième moyen (voir points 203 à 206 ci-après), auquel il est donc renvoyé.

135 Sous cette réserve, le deuxième moyen doit être rejeté.

Sur le troisième moyen, tiré de l'impossibilité de qualifier FLH à la fois de donneur et de bénéficiaire d'aides d'État

Arguments des parties

136 Les requérantes soutiennent que la Décision est contradictoire, étant donné que FLH est considérée à la fois comme bénéficiaire et donneur de l'aide. En effet, la Commission aurait considéré que FLH, d'une part, était bénéficiaire de l'apport en capital et, d'autre part, était, dans le contexte de l'accord-cadre, donneur d'aides à DHL. Or, ces deux fonctions seraient inconciliables. En effet, la pratique décisionnelle de la Commission dans le domaine du capital-risque montrerait qu'elles s'excluent mutuellement, étant donné que le donneur d'une aide ne peut qu'accorder ou transférer l'aide à une autre entreprise.

137 Les requérantes soulignent que, si la thèse de la Commission selon laquelle un investisseur privé n'aurait pas accordé la garantie illimitée au profit de DHL est fondée, cela démontre que FLH n'agit pas comme un entrepreneur sur le marché. FLH pourrait donc éventuellement accorder une aide mais ne pourrait pas être simultanément le bénéficiaire d'une aide. De plus, la thèse selon laquelle FLH a accordé une aide démontrerait qu'elle n'est pas une entreprise, au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE. En effet, une entreprise n'octroie pas d'aides, étant donné qu'il s'agit, par nature, d'une subvention à fonds perdus et qu'aucune entreprise ne fournirait une prestation sans contrepartie.

138 Quant à l'argument de la Commission selon lequel elle aurait examiné séparément les différentes mesures en cause, les requérantes rétorquent que le fait que la Commission n'a, en réalité, pas procédé aux différenciations requises résulte de ce qu'elle a conclu à tort, sur la base du caractère économique de l'activité d'exploitation de l'aéroport, au caractère économique de l'activité de construction d'infrastructures. En

mettant en relation ces deux activités, elle placerait FLH dans un double rôle de donneur et de bénéficiaire de l'aide, alors que cette double fonction serait logiquement exclue.

139 La Commission conteste l'argumentation des requérantes.

Appréciation du Tribunal

140 Il convient de rappeler tout d'abord que FLH a été le bénéficiaire de l'apport en capital, ce dernier étant considéré comme une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, ainsi qu'il ressort des considérants 165 à 224 de la Décision.

141 Il doit être relevé, ensuite, que, aux termes des considérants 225 à 252 de la Décision, DHL a été le bénéficiaire de garanties illimitées, accordées conformément aux sections 8 et 9 de l'accord-cadre, et de la lettre d'intention, qui constituent des aides au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, octroyées par le Land de Saxe, MF, et FLH. Il convient en particulier de relever que l'accord-cadre a été conclu entre FLH et MF, d'une part, et DHL, d'autre part.

142 Force est donc de constater que la Commission a considéré que FLH était le bénéficiaire d'une aide d'État, en l'occurrence l'apport en capital, ainsi que, par ailleurs, une des entités ayant octroyé d'autres aides d'État, à savoir les garanties issues de l'accord-cadre et la lettre d'intention.

143 Néanmoins, les aides d'État en cause étant distinctes, et ayant d'ailleurs fait l'objet d'un examen séparé dans la Décision, il ne saurait être considéré, comme le prétendent les requérantes, que les qualifications de bénéficiaire et de donneur d'aide sont, en l'occurrence, incompatibles. En effet, une entreprise publique peut, ainsi qu'il ressort de la jurisprudence visée au point 128 ci-dessus, être bénéficiaire d'une aide d'État, dès lors qu'il s'agit d'une entreprise active sur un marché. Toutefois, rien n'exclut que ladite entreprise puisse également, dans le contexte d'une mesure distincte, accorder une aide. Ainsi, une aide d'État peut être accordée non seulement directement par l'État, mais également par des organismes publics ou privés que l'État institue ou désigne en vue de gérer l'aide (voir, en ce sens, arrêt du 16 mai 2002, France/Commission, point 130 supra, point 23, et la jurisprudence citée). L'État est en effet parfaitement en mesure, par l'exercice de son influence dominante sur des entreprises publiques, d'orienter l'utilisation de leurs ressources pour financer, le cas échéant, des avantages spécifiques en faveur d'autres entreprises (voir, en ce sens, arrêt du 16 mai 2002, France/Commission, point 130 supra, point 38). C'est donc à tort que les requérantes soutiennent que des entreprises, au sens de l'article 87 CE, ne peuvent octroyer d'aides et que FLH devrait soit être rattachée à l'État, soit être considérée comme une entreprise.

144 Il convient d'ajouter que, contrairement à ce que prétendent les requérantes, la pratique décisionnelle de la Commission en matière de capital-risque ne permet pas de démontrer l'incompatibilité des fonctions de bénéficiaire et de donneur d'aide. Aucun élément de ladite pratique ne permet en effet de considérer que la Commission aurait exclu de manière inconditionnelle qu'un bénéficiaire d'une mesure constituant une aide d'État puisse, dans le même temps, être donneur d'une autre mesure constituant également une aide d'État. En fait, il ressort en substance des décisions évoquées par les requérantes, ainsi que des lignes directrices concernant les aides d'État visant à promouvoir les investissements en capital-investissement dans les petites et moyennes entreprises, que la Commission examine, dans chaque cas et au regard des caractéristiques propres à chaque mesure envisagée, s'il peut exister une aide d'État au niveau des investisseurs, au niveau du fonds d'investissement et au niveau des entreprises dans lesquelles l'investissement est réalisé. Au demeurant, dans sa décision C (2007) 2329, du 29 mai 2007, concernant l'aide d'État N 732/2006 (Pays-Bas — Régime de capital risque « BioGeneration Venture Fund »), la Commission a

estimé qu'il ne saurait être exclu qu'il existe une aide au niveau du fonds et au niveau des entreprises dans lesquelles l'investissement est réalisé.

145 Eu égard à ce qui précède, ainsi qu'au fait que les mesures d'aide en cause sont distinctes les unes des autres, il y a lieu de considérer que rien ne s'oppose à ce que FLH, d'une part, puisse, en tant qu'entité publique, être donneur de l'aide reçue par DHL par le biais de l'accord-cadre et de la lettre d'intention et, d'autre part, puisse, en tant qu'entreprise active sur le marché aéroportuaire, être bénéficiaire d'une aide d'État, en l'occurrence, l'apport en capital. Or, il ressort de l'examen des premier et deuxième moyens que c'est à bon droit que la Commission a estimé, d'une part, que FLH exerce une activité économique et constitue une entreprise, au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, et, d'autre part, qu'elle est le bénéficiaire de l'aide d'État constituée par l'apport en capital. En outre, aucun élément ne permet de remettre en cause le fait que, en tant que signataire de l'accord-cadre, FLH doit être considérée comme donneur de l'aide qui y est relative, ni l'appréciation de la Commission, figurant au considérant 227 de la Décision, selon laquelle l'accord-cadre et la lettre d'intention sont financés par des ressources publiques et que les décisions d'octroi de ces ressources d'État émanent d'autorités publiques. Les requérantes ne le contestent d'ailleurs pas en l'espèce.

146 Il s'ensuit que, contrairement à ce que prétendent les requérantes, la Décision n'est pas contradictoire en ce qu'elle qualifie à la fois FLH de bénéficiaire et de donneur d'aide. Il en résulte également que doit être écarté l'argument selon lequel, dès lors que la Commission a estimé qu'un investisseur privé n'aurait pas accordé de garantie à DHL, FLH ne saurait être considérée comme un entrepreneur sur le marché, de sorte qu'elle ne pourrait pas être bénéficiaire d'une aide.

147 Eu égard à ce qui précède, le troisième moyen doit être rejeté.

Sur le quatrième moyen, tiré de la violation des principes de non-rétroactivité, de sécurité juridique, de protection de la confiance légitime et d'égalité

Arguments des parties

148 Les requérantes prétendent que l'application en l'espèce des lignes directrices de 2005 viole les principes de non-rétroactivité, de sécurité juridique, de protection de la confiance légitime et d'égalité.

149 S'agissant, en premier lieu, de la violation du principe de non-rétroactivité, les requérantes soutiennent, tout d'abord, que, contrairement à ce qu'elle fait valoir, la Commission a appliqué en l'espèce les lignes directrices de 2005. Cela ressortirait du considérant 30 de la Décision ainsi que du caractère contradictoire, à plusieurs égards, de celle-ci s'agissant des références aux lignes directrices de 2005 (considérants 30, 174, 176 et 195).

150 Les requérantes font valoir ensuite que les lignes directrices de 2005 ne pouvaient pas être appliquées étant donné que la date pertinente pour apprécier l'octroi de l'apport en capital se situe avant leur entrée en vigueur. En effet, elles prévoiraient qu'elles s'appliquent aux aides octroyées après leur publication, le 9 décembre 2005, excluant ainsi expressément la possibilité d'une application rétroactive. En l'espèce, c'est à la suite d'une décision du conseil d'administration de MF, du 4 novembre 2004, que les actionnaires de cette dernière ont décidé de mettre à la disposition de FLH l'apport en capital. Ce dernier a donc été octroyé à FLH avant l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005, à une date où seule la communication de 1994 était en vigueur. Par conséquent, en faisant relever l'apport en capital des lignes directrices de 2005, la Commission aurait violé le principe de non-rétroactivité.

151 Les requérantes ajoutent que, selon la jurisprudence, une nouvelle réglementation dont l'État membre avait connaissance à l'état de projet n'a pas vocation à s'appliquer de façon rétroactive. Dès lors, les lignes directrices de 2005, qui modifient plus d'un an après son octroi les critères permettant de déterminer si l'apport en capital constitue une aide d'État et dont le projet n'a été communiqué aux États membres que plusieurs mois après ledit apport, peuvent d'autant moins avoir un effet rétroactif.

152 S'agissant, en deuxième lieu, de la violation des principes de confiance légitime et de sécurité juridique, les requérantes font valoir que, lors de l'adoption de la décision concernant la piste sud, le 4 novembre 2004, il n'était pas prévisible que la Commission changerait son appréciation, au regard des dispositions en matière d'aides d'État, concernant le financement des infrastructures des aéroports régionaux. La thèse selon laquelle ce financement pourrait constituer une aide d'État ne serait apparue qu'en 2005, c'est-à-dire après l'octroi de l'apport en capital. En fait, jusqu'à l'adoption des lignes directrices de 2005, il n'y avait aucune pratique constante de la Commission à cet égard et il existait une grande insécurité juridique. À supposer même qu'une pratique ait existé, les autorités allemandes ou les requérantes n'auraient pas pu en prendre connaissance, étant donné que les décisions en cause, d'une part, auraient uniquement été publiées sur le site Internet de la Commission, mais pas au *Journal officiel de l'Union européenne*, et, d'autre part, n'auraient pas été publiées en langue allemande, n'étant donc pas compréhensibles pour les requérantes. Dans ces conditions, les requérantes estiment que le changement intervenu dans l'interprétation de l'article 87, paragraphe 1, CE, n'était pas prévisible.

153 Les requérantes soulignent par ailleurs que cette évolution n'aurait pas pu être déduite de la pratique décisionnelle de la Commission, de la jurisprudence ou de l'étude de 2001. À cet égard, elles soulignent en particulier que, si la jurisprudence ADP entendait étendre le champ d'application des règles en matière d'aides d'État à toutes les mesures prises dans le secteur aéroportuaire, la Commission aurait dû, dès cette époque, abroger la communication de 1994 ou la modifier, afin de garantir la sécurité juridique. Or, tel n'a pas été le cas, de sorte que, avant la Décision, la jurisprudence ne pouvait pas être interprétée en ce sens que la construction des infrastructures régionales relevait des dispositions régissant les aides, mais que les principes de la communication de 1994 continuaient de s'appliquer. Quant au fait, évoqué par la

Commission, que, avant l'adoption des lignes directrices de 2005, les autorités allemandes ont notifié des mesures concernant la construction ou le développement d'aéroports régionaux (aide d'État N 644i/2002), les requérantes rétorquent que les États membres notifient régulièrement des mesures pour des motifs de sécurité juridique, même lorsqu'ils considèrent qu'il ne s'agit pas d'une aide d'État. Il ne saurait donc être déduit de cette notification que, avant l'engagement relatif au financement de la piste sud, les autorités allemandes partaient du principe qu'il pourrait s'agir d'une aide d'État.

154 Les requérantes soutiennent enfin que, étant donné que les lignes directrices de 2005 régissent de manière détaillée leur application dans le temps, la Commission a violé, en les appliquant à une date antérieure à leur entrée en vigueur, ses propres critères d'examen, qu'elle s'est engagée à respecter et sur le respect desquels les opérateurs économiques et les États membres devraient pouvoir compter. À cet égard, elles précisent, dans leur réplique, que, en soumettant l'apport en capital aux dispositions en matière d'aide d'État alors qu'elle ne pouvait pas appliquer les lignes directrices de 2005, la Commission a violé la communication de 1994 et donc le principe d'autolimitation de l'administration. En effet, la Commission serait tenue par les lignes directrices qu'elle adopte aussi longtemps qu'elles ne s'opposent pas au droit primaire. Or, à la date de la décision relative à l'apport en capital, la communication de 1994 ne violait pas le droit primaire, la jurisprudence n'exigeant pas l'application des dispositions en matière d'aide d'État aux mesures relatives aux infrastructures aéroportuaires, ce que la Commission aurait confirmé.

155 S'agissant, en troisième lieu, de la violation du principe d'égalité, les requérantes font valoir qu'un grand nombre d'aéroports européens ont bénéficié d'aides publiques pour la construction et l'aménagement d'infrastructures. Eu égard au principe d'égalité, FLH ne saurait donc être la seule concernée par le changement de politique de

la Commission, consistant à appliquer les dispositions en matière d'aides d'État aux aéroports régionaux.

156 La Commission conteste les arguments des requérantes.

Appréciation du Tribunal

157 S'agissant, en premier lieu, du grief pris d'une violation du principe de non-rétroactivité, il convient de constater que, concernant la qualification de l'apport en capital d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, aucun élément de la Décision ne permet de considérer que la Commission a appliqué les dispositions des lignes directrices de 2005.

158 En effet, en ce qui concerne, tout d'abord, le critère de l'entreprise et de l'activité économique, la Commission a relevé, au considérant 173 de la Décision, qu'il ressort de la jurisprudence ADP que les gestionnaires d'aéroports exercent en principe une activité économique au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, laquelle tombe sous le coup des dispositions relatives aux aides d'État. Au vu des évolutions récentes dans le secteur, la Commission a estimé, comme indiqué au considérant 174 de la Décision, que, à partir de 2000, année de l'arrêt du Tribunal Aéroports de Paris/Commission, point 84 supra, il n'y avait plus lieu, a priori, d'exclure l'application aux aéroports des dispositions relatives aux aides d'État. La Commission a donc conclu, au considérant 176 de la Décision, que, à compter de cet arrêt, les dispositions relatives aux aides d'État devaient s'appliquer à ce secteur, en soulignant que cela ne constituait pas une application rétroactive des lignes directrices de 2005, étant donné qu'il s'agissait uniquement d'une clarification par la Cour de la notion d'aide d'État.

159 Cette approche doit être approuvée, étant donné que l'interprétation que la Cour donne d'une disposition de droit de l'Union se limite à éclairer et à préciser la signification et la portée de celle-ci, telle qu'elle aurait dû être comprise et appliquée depuis le moment de son entrée en vigueur (voir arrêt du Tribunal du 12 février 2008, BUPA e.a./Commission, T-289/03, Rec. p. II-81, point 159, et la jurisprudence citée).

160 Il s'ensuit que, s'agissant de l'appréciation du critère de l'activité économique, la Commission a valablement pu mettre en œuvre les principes découlant de la jurisprudence ADP, en les appliquant aux circonstances du cas d'espèce, en particulier en ce qu'il a trait au financement d'infrastructures aéroportuaires, ce qui ne constitue pas une application rétroactive des lignes directrices de 2005.

161 De surcroît, aucun considérant de la Décision relatif aux critères de l'entreprise et de l'activité économique n'indique explicitement que la Commission a fait une application rétroactive des lignes directrices de 2005, le considérant 176 indiquant d'ailleurs expressément le contraire. À cet égard, il doit être relevé que la référence auxdites lignes directrices figurant au considérant 30 de la Décision concerne l'évaluation, lors de l'examen préliminaire, de la compatibilité de l'apport en capital avec le marché commun et non pas la qualification de celui-ci d'aide d'État. De même, l'affirmation figurant au considérant 174 de la Décision selon laquelle, eu égard aux évolutions dans le secteur aéroportuaire, elle a, dans ses lignes directrices de 2005, « élargi » l'approche suivie dans la jurisprudence ADP aux aéroports de tous types, ne permet pas de considérer que la Commission a appliqué en l'espèce lesdites lignes directrices, cette mention tendant en fait à indiquer que celles-ci codifient la situation juridique existant depuis ladite jurisprudence, en explicitant certaines de ses implications, en particulier pour les aéroports régionaux.

162 En ce qui concerne, ensuite, le critère de l'avantage économique, la Décision n'indique pas que les lignes directrices de 2005 auraient été appliquées. Elle indique au contraire, à son considérant 195, que l'applicabilité du principe de l'investisseur privé

ne résulte pas des lignes directrices de 2005, mais de l'évolution de la jurisprudence et des décisions de la Commission, les requérantes ne contestant d'ailleurs pas cet aspect de la Décision.

163 En ce qui concerne, enfin, les critères d'imputabilité à l'État, de spécificité, de distorsion de concurrence et d'affectation des échanges, la Décision ne contient aucun élément indiquant que la Commission a appliqué des éléments relatifs auxdits critères figurant dans les lignes directrices de 2005, les requérantes ne le prétendant d'ailleurs pas.

164 Il résulte de ce qui précède que, s'agissant de la qualification de l'apport en capital d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, la Commission n'a pas appliqué les lignes directrices de 2005. Il convient d'ajouter que, les requérantes n'ayant pas contesté la Décision s'agissant de l'appréciation de la compatibilité de l'apport en capital avec le marché commun, il n'y a pas lieu d'examiner dans le cadre du présent recours si, en procédant à cette appréciation, la Commission a appliqué rétroactivement les lignes directrices de 2005.

165 Eu égard à l'ensemble de ce qui précède, il convient de rejeter le grief pris de l'application rétroactive des lignes directrices de 2005 à la construction et au financement de la piste sud.

166 S'agissant, en deuxième lieu, des griefs relatifs à la violation du principe de protection de la confiance légitime et de sécurité juridique, il suffit de relever que, dès lors que la Commission n'a pas, s'agissant de la qualification d'aide d'État de l'apport en capital, appliqué les lignes directrices de 2005, lesdits griefs doivent être écartés. En effet, ils reposent sur la prémisse erronée d'une application rétroactive desdites lignes directrices.

167 En tout état de cause, ces griefs n'apparaissent pas fondés. En effet, la jurisprudence ADP, dont il ressort que l'exploitation d'un aéroport constitue une activité économique, date de 2000. En outre, l'arrêt Ryanair/Commission, point 77 supra, qui concernait la situation antérieure à l'adoption des lignes directrices de 2005, a confirmé la jurisprudence ADP, dans le contexte de l'exploitation d'un aéroport régional. Par ailleurs, il ressort de la décision de la Commission SG (2001) D/286839, du 13 mars 2001, concernant l'aide d'État N 58/2000 (Italie — Promotion du système aéroportuaire piémontais), que, à cette date, la Commission n'excluait pas qu'une mesure en faveur du développement des infrastructures aéroportuaires régionales puisse éventuellement constituer une aide d'État. En effet, dans cette décision, qui, contrairement à ce que prétendent les requérantes, concernait également le financement d'infrastructures aéroportuaires, la Commission a en substance estimé, ainsi qu'il ressort notamment du considérant 17, que, si la mesure en cause devait être considérée comme une aide d'État, elle serait compatible avec le marché commun au titre de l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE. Enfin, il doit être relevé que, si les autorités allemandes ont notifié, en 2002, l'aide d'État N 644i/2002, pour des raisons de sécurité juridique comme le font savoir les requérantes (voir point 153 ci-dessus), c'est qu'elles envisageaient la possibilité que les mesures en cause, qui avaient pour objet d'améliorer l'infrastructure aéroportuaire régionale, aient pu constituer des aides d'État. D'ailleurs, dans le cadre de la procédure relative à ladite aide, la Commission a en substance indiqué aux autorités allemandes, le 30 juin 2003, en se référant à la jurisprudence ADP, qu'il n'était pas certain que « l'aide à la construction et au développement d'aéroports régionaux puisse être […] considérée comme une mesure générale portant sur les infrastructures sans pertinence aux fins des aides d'État ».

168 Dans ces conditions, c'est à tort que les requérantes font valoir que, à la date de la décision concernant la construction de la piste sud, en décembre 2004, il n'était pas prévisible que l'appréciation, au regard des dispositions en matière d'aides d'État, des mesures de financement des infrastructures des aéroports régionaux change. Il en va de même de l'allégation concernant le fait que la thèse selon laquelle le financement de la construction des aéroports régionaux pourrait constituer une aide d'État n'est apparue qu'en 2005, après l'octroi de l'apport en capital.

169 Il résulte de ce qui précède que les griefs tirés d'une violation du principe de confiance légitime et de sécurité juridique doivent être rejetés.

170 S'agissant, en troisième et dernier lieu, du grief pris de la violation du principe d'égalité, il convient de relever que le fait que le financement des infrastructures des aéroports régionaux puisse éventuellement constituer une aide d'État concerne tous les aéroports, à partir de 2000, de sorte que FLH ne saurait être considérée comme étant le seul exploitant d'aéroport concerné par ce changement, comme le prétendent les requérantes. Le fait que des aéroports aient, avant cette date, bénéficié de mesures de financement ne remet pas en cause le fait que tous les aéroports régionaux peuvent, désormais, voir le financement de leurs infrastructures examiné au regard des dispositions en matière d'aides d'État.

171 Le grief tiré de la violation du principe d'égalité doit donc être écarté.

172 Eu égard à l'ensemble de ce qui précède, il convient de rejeter le quatrième moyen.

Sur le cinquième moyen, tiré d'une violation du droit primaire par les lignes directrices de 2005

Arguments des parties

173 Les requérantes estiment que les lignes directrices de 2005 violent le droit primaire pour deux motifs.

174 En premier lieu, les lignes directrices de 2005 seraient inexactes, étant donné que la construction et l'aménagement d'infrastructures aéroportuaires ne constitueraient pas une activité économique. Elles seraient dès lors contraires au droit primaire, et ne sauraient constituer une base juridique adéquate pour la Décision.

175 En second lieu, les lignes directrices de 2005 seraient contradictoires et, par conséquent, violeraient les principes de clarté et de sécurité juridique. En effet, le point 12 de la communication de 1994, énonçant que la réalisation de projets d'infrastructures constitue une mesure de politique économique générale que la Commission ne peut contrôler au titre des règles du traité relatives aux aides d'État, n'aurait pas été abrogé. Il ne serait donc pas possible de savoir dans quelle mesure la construction et l'aménagement des infrastructures aéroportuaires relèvent des dispositions régissant les aides.

176 À cet égard, les requérantes soulignent que, en estimant que les lignes directrices de 2005 « complètent » la communication de 1994, la Commission reconnaît ne pas avoir souhaité remettre en cause le principe fixé dans cette dernière, auquel elle se réfère d'ailleurs dans les lignes directrices de 2005. Toutefois, la Commission aurait procédé à une telle remise en cause dans la mesure où les lignes directrices de 2005 s'appliquent à l'ensemble des activités aéroportuaires, parmi lesquelles figure la construction des infrastructures. En outre, ces lignes directrices indiqueraient, en contradiction avec la communication de 1994, que, « dès lors qu'il exerce une activité économique […], un gestionnaire d'aéroport devrait financer au moyen de ses ressources propres les coûts d'utilisation ou de construction des infrastructures qu'il gère ». Relevant que la Commission se réfère, à cet égard, à la jurisprudence ADP, les requérantes rappellent que ladite jurisprudence a précisé que l'exploitation d'un grand aéroport international peut être considérée comme une activité économique, mais n'a donné aucune indication concernant les aéroports régionaux. Selon les requérantes, étant donné que la Commission ne semble plus vouloir exclure de son contrôle la construction d'infrastructures, comme c'était le cas en vertu de la communication de 1994, les lignes

directrices de 2005 sont contradictoires. Si la Commission estimait que les mesures de financement de la construction ou de l'aménagement des infrastructures aéroportuaires régionales constituent des aides d'État, elle aurait dû abroger expressément la communication de 1994 et en adopter une nouvelle.

177 Quant aux affirmations de la Commission selon lesquelles le point 12 de la communication de 1994 aurait été écarté et annulé par les lignes directrices de 2005, les requérantes estiment qu'elles sont erronées. En effet, les points 18 et 19 des lignes directrices de 2005 ne clarifieraient pas explicitement leur relation avec la communication de 1994. Selon les requérantes, les lignes directrices de 2005 sont confuses, car, d'une part, elles n'annulent pas explicitement le point 12 de la communication de 1994 et, d'autre part, elles écartent celle-ci. Cette contradiction rendrait les lignes directrices de 2005 inapplicables aux financements d'infrastructures et confirmerait qu'elles violent l'article 87 CE.

178 Enfin, s'agissant de l'argument selon lequel la Décision n'est pas fondée sur les lignes directrices de 2005, les requérantes rappellent que la Commission les a effectivement appliquées (voir point 149 ci-dessus).

179 L'ADV souscrit aux observations des requérantes. Selon elle, les lignes directrices de 2005 ne sont pas applicables. À cet égard, elle fait valoir que la Commission ne peut pas déterminer, dans des lignes directrices, les éléments constitutifs d'une aide d'État, en l'occurrence la notion d'existence d'une activité économique, en violation du droit primaire.

180 La Commission réfute l'argumentation des requérantes et de l'ADV.

Appréciation du Tribunal

181 Étant donné que, ainsi qu'il a été relevé dans le cadre de l'examen du quatrième moyen, la Commission n'a pas appliqué les lignes directrices de 2005, s'agissant de la qualification de l'apport en capital d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, force est de constater que le présent moyen est inopérant.

182 En effet, par ce moyen, qui s'apparente à une exception d'illégalité, les requérantes font valoir, d'une part, que les lignes directrices de 2005 sont inexactes, étant donné que la construction et l'aménagement d'infrastructures aéroportuaires ne constitueraient pas une activité économique et, d'autre part, que lesdites lignes directrices sont contradictoires et, par conséquent, violent les principes de clarté et de sécurité juridique, en ce qui concerne l'application des dispositions en matière d'aides d'État aux financements d'infrastructures aéroportuaires. Or, les lignes directrices de 2005 n'ayant pas, à cet égard, été appliquées en l'espèce, les griefs exposés par les requérantes s'y rapportant sont inopérants.

183 Dans ces conditions, le cinquième moyen doit être rejeté.

Sur le sixième moyen, tiré d'un vice de procédure

Arguments des parties

184 À titre subsidiaire, les requérantes estiment que la Commission n'a pas appliqué la procédure adéquate. À cet égard, elles font valoir que, s'agissant des aéroports

régionaux, tels que celui de Leipzig-Halle, il n'existait pas de marché au moment de l'adoption de la décision d'aménagement de la piste sud en 2004. Ces aéroports n'exerçaient pas d'activité économique et n'étaient pas en concurrence avec d'autres aéroports. En outre, à supposer que les aéroports régionaux se trouvent à l'heure actuelle en concurrence, qu'il existe un marché et que les dispositions en matière d'aides d'État soient donc applicables, cela résulterait en tout état de cause d'une évolution récente, comme l'admettrait la Commission dans les lignes directrices de 2005. Partant, même en considérant que l'apport en capital constitue une aide d'État, il devrait, en tout état de cause, être qualifié d'aide existante, au sens de l'article 1er, sous b), v), du règlement nº 659/1999. Par conséquent, étant donné que la Commission n'a pas appliqué, en l'espèce, la procédure prévue par ledit règlement pour les aides existantes, notamment en ses articles 17 à 19, la Décision serait entachée d'un vice de procédure.

185 Quant à l'affirmation de la Commission selon laquelle les articles 17 à 19 du règlement nº 659/1999 ne seraient applicables qu'aux régimes d'aides et non pas aux aides individuelles, elle conduirait, à la supposer exacte, à ce qu'elle n'aurait pas dû contrôler la mesure en cause en l'espèce. En effet, d'une part, il n'existait pas de mesures utiles au sens de l'article 88, paragraphe 1, CE et, d'autre part, la Commission n'était pas habilitée à contrôler une aide individuelle existante conformément au règlement nº 659/1999.

186 La Commission conclut au rejet du présent moyen.

Appréciation du Tribunal

187 Il doit être rappelé que le traité CE institue des procédures distinctes selon que les aides sont existantes ou nouvelles. Alors que les aides nouvelles doivent, conformément à l'article 88, paragraphe 3, CE, être notifiées préalablement à la Commission et

ne peuvent être mises à exécution avant que la procédure n'ait abouti à une décision finale, les aides existantes peuvent, conformément à l'article 88, paragraphe 1, CE, être régulièrement exécutées tant que la Commission n'a pas constaté leur incompatibilité (arrêt Banco Exterior de España, point 128 supra, point 22, et arrêt du Tribunal du 15 juin 2000, Alzetta e.a./Commission, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 à T-607/97, T-1/98, T-3/98 à T-6/98 et T-23/98, Rec. p. II-2319, point 148). Les aides existantes ne peuvent donc faire l'objet, le cas échéant, que d'une décision d'incompatibilité produisant des effets pour l'avenir (arrêt Alzetta e.a./Commission, précité, point 147).

188 Conformément à l'article 1er, sous b), v), du règlement nº 659/1999, constitue une aide existante toute aide dont « il peut être établi qu'elle ne constituait pas une aide au moment de sa mise en vigueur, mais qui est devenue une aide par la suite en raison de l'évolution du marché commun et sans avoir été modifiée par l'État membre ». Cette notion d'« évolution du marché commun » peut être comprise comme une modification du contexte économique et juridique dans le secteur concerné par la mesure en cause. Une telle modification peut, en particulier, résulter de la libéralisation d'un marché initialement fermé à la concurrence.

189 En l'espèce, il convient de relever que, ainsi qu'il ressort des considérants 174 et 176 de la Décision, eu égard à l'évolution du secteur aéroportuaire et à la jurisprudence ADP, la Commission a considéré que, à partir de 2000, il n'y avait plus lieu, a priori, d'exclure l'application aux aéroports des dispositions relatives aux aides d'État. D'ailleurs, il ressort de la décision SG (2001) D/286839 (voir point 167 ci-dessus) que la Commission envisageait, en 2001, que le financement d'infrastructures aéroportuaires puisse constituer une aide d'État. Les autorités allemandes envisageaient également cette éventualité, étant donné qu'elles ont notifié, en 2002, l'aide d'État N 644i/2002, la Commission ayant de surcroît, dans le cadre de la procédure relative à cette aide, informé lesdites autorités, en 2003, de ses doutes quant à la possibilité que les mesures en cause puissent constituer des mesures d'infrastructures générales (voir point 167 ci-dessus).

190 Or, l'apport en capital a été octroyé en novembre 2004, soit à une époque à laquelle la Commission avait déjà indiqué qu'elle considérait qu'un tel financement pouvait constituer une aide d'État.

191 Quant à l'argumentation des requérantes selon laquelle, s'agissant des aéroports tels que celui de Leipzig-Halle, il n'existait pas de marché lors de l'adoption de la décision d'aménagement de la piste sud, ces aéroports n'exerçant pas d'activité économique et n'étant pas en concurrence entre eux, il suffit de rappeler que, dans le cadre du premier moyen, il a été établi que FLH exerce une activité économique et qu'elle est en concurrence avec d'autres aéroports (voir point 93 ci-dessus), et de constater qu'aucun élément ne permet de considérer que tel n'était pas le cas lors de l'octroi de l'apport en capital. En ce qui concerne l'évolution évoquée par la Commission dans les lignes directrices de 2005, celle-ci est antérieure à la décision de financer la piste sud en 2004. En effet, la Commission se réfère, au point 5 de ces lignes directrices, à une évolution ayant eu lieu « ces dernières années ». Au demeurant, la Commission évoquait déjà cette évolution en 2001 dans sa décision SG (2001) D/286839, en particulier au considérant 11.

192 Dans ces conditions, il ne saurait être considéré que l'apport en capital ne constituait pas une aide au moment de son octroi, mais l'est devenu par la suite en raison de l'évolution du marché commun.

193 Il résulte de ce qui précède que l'apport en capital n'était pas une aide existante au sens de l'article 1er, sous b), v), du règlement nº 659/1999.

194 Il convient d'ajouter que, s'il est vrai que la Décision ne répond pas spécifiquement à l'argument que les autorités allemandes avaient soulevé lors de la procédure formelle

d'examen, selon lequel l'apport en capital constituait une aide existante (considérant 70 de la Décision), il n'en demeure pas moins que la Commission n'est pas tenue de prendre position sur tous les arguments invoqués devant elle par les intéressés, mais qu'il lui suffit d'exposer les faits et les considérations juridiques revêtant une importance essentielle dans l'économie de la décision (voir arrêt du Tribunal du 15 juin 2005, Corsica Ferries France/Commission, T-349/03, Rec. p. II-2197, points 63 et 64, et la jurisprudence citée). En l'espèce, la Décision contient les éléments nécessaires, en particulier aux considérants 174 à 176, permettant de comprendre les motifs pour lesquels l'aide ne saurait être considérée comme une aide existante au sens de l'article 1er, sous b), v), du règlement nº 659/1999.

195 Eu égard à ce qui précède, le sixième moyen doit être rejeté.

Sur le septième moyen, tiré d'une violation de la répartition des compétences résultant du traité CE

Arguments des parties

196 Les requérantes soutiennent que, par son interprétation de la notion d'entreprise, la Commission viole le droit primaire, étant donné qu'elle soumet au contrôle des aides d'État des mesures étatiques n'en relevant pas.

197 En premier lieu, les requérantes prétendent que la Commission a violé les compétences des États membres. En effet, s'agissant de mesures de politique régionale et économique, les États membres disposeraient d'une compétence exclusive en ce qui concerne la construction d'infrastructures, la Commission n'en ayant aucune en la matière. Or, par la définition extensive de la notion d'entreprise figurant dans les lignes directrices de 2005, la Commission ferait relever de telles mesures des dispositions relatives à la concurrence, pour lesquelles des compétences lui ont été conférées. Elle s'octroierait ainsi un nouveau pouvoir de contrôle, lui permettant de vérifier, et éventuellement de rejeter, les projets réalisés par les États membres. Ce pouvoir serait même plus large que celui des juridictions administratives allemandes. Partant, en définissant la notion d'aide d'État de telle sorte qu'elle empiète sur la compétence des États, ainsi qu'il ressort notamment du considérant 261 de la Décision, la Commission violerait le principe de subsidiarité. En outre, étant donné qu'elle ne serait pas en mesure d'assurer un meilleur contrôle au niveau de l'Union que celui pouvant être effectué au niveau national, elle violerait également l'article 5, paragraphe 2, CE. À cet égard, les requérantes précisent que la garantie de l'accès sans discrimination des usagers aux infrastructures ne justifie pas le contrôle de la Commission. En effet, d'une part, un tel accès serait assuré par le biais de l'obligation de service public et, d'autre part, les redevances seraient soumises à l'autorisation des autorités publiques, après consultation des usagers et dans le respect du principe d'égalité.

198 En second lieu, les requérantes considèrent que la Commission ne peut élargir, de manière contraignante, les critères de l'article 87, paragraphe 1, CE par le biais de lignes directrices. En effet, celles-ci seraient des mesures utiles, au sens de l'article 88, paragraphe 1, CE ou des recommandations, au sens de l'article 249, paragraphe 5, CE, devant être conformes au droit de l'Union. Or, en étendant, dans les lignes directrices de 2005, la notion d'entreprise à tous les types d'aéroports, elle aurait outrepassé cette limite et violerait l'article 88, paragraphe 1, CE.

199 L'ADV souscrit aux observations des requérantes. Selon elle, la répartition des compétences prévue par le droit de l'Union ne permet pas de soumettre systématiquement des constructions d'infrastructures aéroportuaires au régime des aides d'État.

200 La Commission réfute l'argumentation des requérantes et de l'ADV.

Appréciation du Tribunal

201 Il convient tout d'abord de souligner que l'article 7, paragraphe 1, second alinéa, CE exige que chaque institution agisse dans les limites des attributions qui lui sont conférées par le traité CE.

202 Il doit ensuite être rappelé que le traité CE, en organisant à l'article 88 CE l'examen permanent et le contrôle des aides par la Commission, entend que la reconnaissance de l'incompatibilité éventuelle d'une aide avec le marché commun résulte, sous le contrôle du Tribunal et de la Cour, d'une procédure appropriée dont la mise en œuvre relève de la responsabilité de cette institution. Les articles 87 CE et 88 CE réservent ainsi à cette dernière un rôle central pour la reconnaissance de l'incompatibilité éventuelle d'une aide (arrêt de la Cour du 21 novembre 1991, Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires et Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon, C-354/90, Rec. p. I-5505, points 9 et 14).

203 En l'espèce, s'agissant, en premier lieu, du grief selon lequel la Commission aurait violé les compétences des États membres, il doit être relevé que, ainsi qu'il ressort de l'examen du premier moyen, c'est sans commettre d'erreur que la Commission a considéré que l'apport en capital constituait une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE. Par conséquent, elle avait le pouvoir de l'apprécier au titre des paragraphes 2 et 3

dudit article, conformément à la jurisprudence visée au point précédent. Elle ne saurait donc avoir violé les compétences des États membres à cet égard.

204 Quant à l'allégation selon laquelle les politiques régionale et économique, dont fait partie l'aménagement de la piste sud, relèveraient exclusivement de la compétence des États membres, force est de constater que, même si elle était avérée, cette circonstance ne saurait avoir pour conséquence de priver la Commission de son pouvoir de contrôle des aides d'État que lui confèrent les articles 87 CE et 88 CE, dans l'hypothèse où les financements octroyés dans le cadre desdites politiques constituent des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

205 Enfin, en ce qui concerne le fait que la Commission ne serait pas en mesure d'assurer un meilleur contrôle que celui pouvant être exercé au niveau national, comme le requiert l'article 5, paragraphe 2, CE, force est de constater que cet argument n'est pas pertinent, puisqu'il est établi que la Commission avait, en vertu du traité CE, le pouvoir de contrôler la mesure en cause en l'espèce dès lors qu'il s'agissait d'une aide d'État.

206 Le premier grief doit donc être rejeté. Pour les mêmes motifs, il convient de rejeter le grief, exposé dans le cadre du deuxième moyen, selon lequel en considérant qu'elle est compétente pour exercer un contrôle sur les mesures adoptées par l'administration publique la Commission outrepasse les compétences qui lui sont conférées au motif que les États membres seraient libres de décider si leurs infrastructures doivent être gérées directement par une autorité publique ou par une entreprise créée à cette fin.

207 S'agissant, en second lieu, du grief tiré de ce que la Commission ne saurait élargir les critères de l'article 87, paragraphe 1, CE, par le biais de lignes directrices, il suffit de rappeler que, en l'espèce, la Commission n'a pas appliqué les lignes directrices de 2005 s'agissant de la qualification de l'apport en capital d'aide d'État.

208 En tout état de cause, contrairement à ce que prétendent les requérantes, de telles lignes directrices ne constituent pas des mesures utiles au sens de l'article 88, paragraphe 1, CE. En effet, d'une part, les mesures utiles visées audit article se réfèrent aux mesures exigées par le développement progressif ou le fonctionnement du marché commun que la Commission propose aux États membres dans le cadre de l'examen permanent des régimes d'aides existants dans ces États. Or, en l'espèce, l'apport en capital constitue une aide individuelle nouvelle et non pas un régime d'aides existant. D'autre part, il ressort clairement de leur nature et de leur contenu que les lignes directrices de 2005 constituent, pour la Commission, un acte d'orientation de l'exercice de son pouvoir d'appréciation en matière d'aides d'État dans le secteur aéroportuaire, par lequel elle a autolimité ledit pouvoir. En effet, la Commission peut s'imposer des orientations pour l'exercice de ses pouvoirs d'appréciation par des actes tels que des lignes directrices, dans la mesure où ces actes contiennent des règles indicatives sur l'orientation à suivre par cette institution et où ils ne s'écartent pas des normes du traité CE. Lorsque la Commission adopte des lignes directrices destinées à préciser, dans le respect du traité CE, les critères qu'elle compte appliquer dans le cadre de l'exercice de son pouvoir d'appréciation, il en résulte une autolimitation de ce pouvoir en ce qu'il lui appartient de se conformer aux règles indicatives qu'elle s'est imposées (voir, en ce sens, arrêt du Tribunal du 1er décembre 2004, Kronofrance/Commission, T-27/02, Rec. p. II-4177, point 79, et la jurisprudence citée). Or, ainsi qu'il ressort en substance de l'examen du premier moyen, rien ne permet de considérer que, en étendant la notion d'entreprise à tous les aéroports, y compris régionaux, la Commission ait outrepassé son pouvoir.

209 Le second grief doit donc également être rejeté, ainsi que, par voie de conséquence, le septième moyen dans son intégralité.

Sur le huitième moyen, tiré du caractère contradictoire et de l'insuffisance de motivation du montant de la prétendue aide

Arguments des parties

210 Les requérantes font valoir que la Décision est contradictoire. En effet, d'une part, elle fixe à 350 millions d'euros le montant de la prétendue aide (article 1er) et, d'autre part, elle indique que certains coûts, qui relèvent d'une mission de service public, évalués à 108,2 millions d'euros, ne sauraient être qualifiés d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE (considérant 182 et suivants). Cette contradiction entraînerait de graves conséquences juridiques pour les requérantes. En effet, en vertu de la jurisprudence, elles doivent s'acquitter d'intérêts sur le montant de l'aide au titre de la période séparant son octroi et son autorisation, tel n'étant pas le cas pour le remboursement des coûts d'une mission de service public. En l'espèce, la différence s'élèverait à environ 25 millions d'euros. De plus, cette contradiction ferait obstacle à ce que les requérantes et leurs associés puissent qualifier de manière juridiquement correcte les financements d'infrastructures à venir, puisque, dans la Décision, la Commission qualifie d'aide d'État des versements compensatoires effectués au titre d'une mission de service public, les soumettant ainsi à l'obligation de notification.

211 Les requérantes estiment que le caractère contradictoire de la Décision doit conduire à son annulation, la question se posant même de savoir si elle ne devrait pas être considérée, en raison de la gravité de son irrégularité, comme juridiquement inexistante. En outre, elles considèrent que les indications contradictoires de la Décision constituent une erreur de motivation et donc une violation de l'article 253 CE, devant également conduire à son annulation. En effet, d'une part, les requérantes, ainsi que le Land de Saxe et la République fédérale d'Allemagne, devraient pouvoir déterminer, sur la base de la Décision, quelle part de la mesure en cause est qualifiée d'aide d'État

et quelle part est qualifiée de mesure compensatoire ne constituant pas une telle aide et, d'autre part, le Tribunal ne serait pas en mesure, en raison du caractère contradictoire de la Décision, d'exercer son contrôle.

212 Quant à l'argumentation de la Commission selon laquelle elle pouvait laisser en suspens la quantification des coûts relevant de la mission de service public, les requérantes rétorquent que la Commission a expressément chiffré la prétendue aide dans l'article 1er de la décision attaquée, mais qu'elle n'a en revanche pas déduit les versements compensatoires, dont elle reconnaît l'existence. Par conséquent, la question de savoir si les requérantes pouvaient chiffrer la prétendue aide ne serait pas primordiale.

213 En ce qui concerne la jurisprudence selon laquelle il suffirait que la décision comporte des indications permettant à son destinataire de déterminer lui-même, sans difficultés excessives, le montant de l'aide, les requérantes font valoir qu'elle ne permet pas d'écarter le grief tiré du caractère contradictoire de la Décision. De plus, cette jurisprudence porterait uniquement sur des décisions négatives et non pas sur des décisions positives, de sorte qu'elle ne serait pas pertinente. En tout état de cause, elle appuierait l'argumentation des requérantes, étant donné que la Décision ne contient pas d'indications non contradictoires qui permettraient à son destinataire ou aux requérantes de déterminer le montant de l'aide, sans difficultés excessives. Par conséquent, même une juridiction nationale ne pourrait pas exercer les tâches dont elle est investie, mais devrait avoir recours à l'aide de la Commission. Cependant, cette possibilité ne remédierait pas au caractère contradictoire de la Décision attaquée.

214 Quant à l'argument selon lequel les versements compensatoires n'auraient été invoqués qu'à un stade tardif, il ne justifierait pas l'adoption d'une décision contradictoire. En effet, d'une part, les requérantes n'avaient aucune influence à cet égard et, d'autre part, les informations en cause auraient été jointes au dossier des mois avant l'adoption de la Décision et auraient donc pu être prises en compte. Même si ces arguments n'avaient été présentés que peu de temps avant l'adoption de la Décision, la Commission aurait néanmoins été tenue de mener la procédure en bonne et due forme

et donc, le cas échéant, de procéder à des recherches complémentaires, n'étant tenue par aucun délai.

215 La Commission soutient tout d'abord qu'elle pouvait, dans la Décision, laisser en suspens la quantification des coûts relevant de missions de service public, étant donné que celle-ci n'aurait pas influencé le résultat de son examen. Ainsi, quelle que soit la part admissible des dépenses invoquées par les autorités allemandes pour le financement desdites missions, elle n'aurait soulevé aucune objection contre ce financement. Elle n'avait donc pas à déterminer de manière définitive dans quelle mesure ce financement public ne constituait pas une aide d'État ou constituait une aide d'État autorisée.

216 La Commission rappelle ensuite que, selon la jurisprudence, aucune disposition du droit de l'Union n'exige que, lorsqu'elle ordonne la restitution d'une aide déclarée incompatible avec le marché commun, elle fixe le montant exact de l'aide à restituer. Il suffit que sa décision comporte des indications permettant à son destinataire de déterminer lui-même, sans difficultés excessives, ce montant. Or, si même dans le cas d'une aide illégale, il n'est pas obligatoire que le montant exact de l'aide soit indiqué dans la décision, une telle exigence ne saurait être posée dans le cas d'une décision positive.

217 Par ailleurs, la Commission souligne que les autorités allemandes n'ont allégué qu'à un stade tardif de la procédure qu'une part considérable du financement public était destinée à l'exercice de missions relevant de prérogatives de puissance publique. Une analyse complète du calcul des coûts présenté par lesdites autorités aurait, dès lors, retardé l'adoption de la Décision.

218 En outre, la Commission reconnaît que, selon la jurisprudence, dans le cas d'aides illégales qu'elle autorise, un juge national est tenu d'ordonner le paiement d'intérêts au titre de la période comprise entre l'octroi de l'aide et son autorisation par la Commission. Aussi, pour pouvoir s'acquitter de cette tâche, ce juge doit pouvoir quantifier la part de l'aide illégale mais compatible. Cependant, dans une telle hypothèse, il pourra s'adresser à la Commission pour obtenir une aide de sa part, conformément au principe d'assistance mutuelle découlant de l'article 10 CE et à la communication relative à la coopération entre la Commission et les juridictions nationales dans le domaine des aides d'État (JO 1995, C 312, p. 8). Aussi, conformément à la répartition des fonctions entre les juridictions nationales et la Commission prévue par la jurisprudence, il serait suffisant que la Commission indique les critères pertinents, comme elle l'a fait dans la Décision. Il ne saurait en revanche être exigé qu'elle établisse en détail, dans sa décision positive, la part de l'aide illégale mais compatible dans la somme totale accordée, voire qu'elle fixe le montant des intérêts à recouvrer au titre de l'octroi prématuré de l'aide.

219 Dans ces conditions, la Décision ne serait pas contradictoire, la Commission pouvant se limiter à déclarer le montant maximal de l'aide octroyée, à savoir 350 millions d'euros, compatible avec le marché commun, sans devoir déterminer de manière définitive dans quelle mesure certaines parties de ce montant devaient être considérées comme ne constituant pas une aide.

220 La Commission ajoute que, en interprétant le dispositif de la Décision au regard de ses considérants, il est évident qu'elle a autorisé une aide d'un montant maximal de 350 millions d'euros pour l'aménagement de la piste sud. Une lecture complète de la Décision ne laisserait ainsi aucun doute quant au contenu de son dispositif. Les difficultés éprouvées par les requérantes ne concerneraient donc pas l'interprétation de la Décision, mais la question de savoir si, dans le cadre d'éventuelles procédures devant les juridictions nationales, la Commission devra quantifier précisément la part de l'apport ne constituant pas une aide d'État. Or, la Commission rejette une telle

hypothèse, en raison de la répartition des tâches entre le juge de l'Union et le juge national, ainsi que de la jurisprudence selon laquelle, même en cas de décision négative, elle n'est pas obligée de quantifier le montant de l'aide à restituer.

221 Enfin, étant donné qu'elle a examiné, dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la qualité d'entreprise de FLH et, partant, l'applicabilité de l'article 87, paragraphe 1, CE, et qu'elle s'est référée à l'applicabilité du test de l'investisseur privé, la Commission réfute l'argument pris de ce que les requérantes auraient mis à disposition les informations correspondantes avant l'adoption de la Décision. Si elle avait abordé cette question à ce stade de la procédure, cela aurait engendré un retard de la procédure. Quant à la remarque selon laquelle elle n'est pas tenue à des délais contraignants, la Commission souligne qu'elle s'efforce en principe de statuer dans les meilleurs délais.

Appréciation du Tribunal

222 Il y a lieu de rappeler qu'une contradiction dans la motivation d'une décision constitue une violation de l'obligation qui découle de l'article 253 CE de nature à affecter la validité de l'acte en cause s'il est établi que, en raison de cette contradiction, le destinataire de l'acte n'est pas en mesure de connaître les motifs réels de la décision, en tout ou en partie, et que, de ce fait, le dispositif de l'acte est, en tout ou en partie, dépourvu de tout support juridique (arrêt du Tribunal du 30 mars 2000, Kish Glass/Commission, T-65/96, Rec. p. II-1885, point 85).

223 En outre, seul le dispositif d'un acte est susceptible de produire des effets juridiques obligatoires (voir, en ce sens, arrêt de la Cour du 15 mai 1997, TWD/Commission, C-355/95 P, Rec. p. I-2549, point 21, et arrêt du Tribunal du 20 novembre 2002, Lagardère et Canal+/Commission, T-251/00, Rec. p. II-4825, point 67).

224 En l'espèce, il doit être relevé que, aux termes de l'article 1er de la Décision, l'aide d'État d'un montant de 350 millions d'euros que la République fédérale d'Allemagne entend accorder à l'aéroport de Leipzig-Halle aux fins de la construction d'une nouvelle piste sud et des infrastructures aéroportuaires connexes est compatible avec le marché commun conformément à l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE.

225 Il y a lieu de constater que, au considérant 12 de la Décision, la Commission a indiqué que, lors de l'ouverture de la procédure formelle d'examen, elle a calculé que la construction de la nouvelle piste sud, représentant une somme de 350 millions d'euros, serait financée par un apport en capital public. En outre, après avoir rappelé au considérant 180 de la Décision que le financement de fonctions relevant des missions de la sécurité et de l'ordre publics ou d'infrastructures qui y sont liées ne constitue pas une aide d'État, la Commission a reconnu, au considérant 182 de la Décision, que, en l'espèce, certains frais relèvent de l'exercice des missions publiques. Il s'agit des frais afférents aux fonctions de sécurité et de police, aux mesures de protection contre les incendies et aux mesures de sécurité publique, à la sécurité de l'exploitation, au service météorologique allemand et au service de contrôle du trafic aérien. La Commission a ainsi conclu, au considérant 183 de la Décision, que, tant que ces mesures relèvent de l'exercice des missions publiques, les frais en cause ne sauraient être qualifiés d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE. À cet égard, elle a considéré que, même dans l'hypothèse où elle suivrait l'argumentation des autorités allemandes selon laquelle les frais ne sauraient en aucun cas être qualifiés d'aide d'État, cette appréciation n'affecterait nullement l'issue de la présente espèce et que, même si ces frais constituaient des aides d'État, il s'agirait d'une aide autorisée. La Commission a dès lors estimé qu'il n'était pas nécessaire de statuer définitivement sur cette question.

226 Dans ces conditions, force est de constater que, alors qu'elle admet, aux considérants 182 et 183 de la Décision, que certains frais concernés par l'apport en capital relevaient de l'exercice de missions publiques et ne pouvaient donc pas être qualifiés d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, la Commission a néanmoins

considéré, à l'article 1er de la Décision, que la totalité de l'apport en capital constituait une aide d'État.

227 Certes, aucune disposition du droit de l'Union n'exige que la Commission, lorsqu'elle ordonne la restitution d'une aide déclarée incompatible avec le marché commun, fixe le montant exact de l'aide à restituer. Il suffit que la décision de la Commission comporte des indications permettant à son destinataire de déterminer lui-même, sans difficultés excessives, ce montant (voir, en ce sens, arrêt de la Cour du 13 juillet 1988, France/Commission, 102/87, Rec. p. 4067, point 33).

228 Toutefois, sans qu'il soit nécessaire d'examiner si un tel principe s'applique également lorsque la Commission déclare une aide compatible avec le marché commun, il doit être considéré que, dans l'hypothèse où elle décide d'indiquer le montant d'une aide d'État, au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, dans le dispositif d'une décision, la Commission se doit d'indiquer le montant exact de celle-ci.

229 L'exactitude du montant d'une aide illégale indiqué par la Commission dans le dispositif d'une décision finale constatant la compatibilité de ladite aide avec le marché commun au sens de l'article 87 CE est d'autant plus importante qu'elle est susceptible d'avoir une conséquence sur le montant des intérêts que le bénéficiaire peut être amené à payer. En effet, en application du droit de l'Union, le juge national éventuellement saisi est tenu d'ordonner au bénéficiaire de l'aide le paiement d'intérêts au titre de la période d'illégalité (arrêt CELF, point 60 supra, point 55). Or, le montant de ces intérêts dépendra, notamment, du montant de l'aide d'État en tant que telle. C'est en effet sur la base du montant total de l'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, et non pas sur celle de la seule part du montant de l'aide illégale considérée comme étant compatible avec le marché commun, que doivent être calculés les intérêts en cause. D'ailleurs, en l'espèce, les requérantes ont indiqué, lors de l'audience, que c'est sur la base de la totalité du montant de 350 millions d'euros indiqué à l'article 1er de la Décision qu'elles ont payé des intérêts au titre de la période d'illégalité.

230 Or, le montant de l'aide d'État visée à l'article 1er de la Décision apparaît erroné au regard des motifs figurant aux considérants 182 et 183, étant donné que, ainsi qu'il a été relevé, il ressort de ces derniers que les sommes couvrant des missions de services publics ne constituent pas une aide d'État et devaient donc être déduites du montant total de l'apport en capital, à savoir 350 millions d'euros, qualifié d'aide d'État.

231 L'argument de la Commission selon lequel les autorités allemandes n'ont allégué qu'à un stade tardif de la procédure qu'une part considérable du financement public était destinée à l'exercice de missions relevant de prérogatives de puissance publique doit être rejeté. En effet, d'une part, il ressort explicitement du considérant 183 de la Décision que la Commission a délibérément considéré qu'il n'y avait pas lieu pour elle de se prononcer sur la question de savoir si le financement de certains frais pouvait constituer une aide d'État, au motif que, à supposer que cela soit le cas, il s'agirait d'une aide autorisée. Elle n'a en revanche pas invoqué la communication tardive de données. D'autre part, comme les requérantes l'ont relevé et ainsi qu'il ressort de l'article 13, paragraphe 2, du règlement nº 659/1999, la Commission n'est tenue, en présence d'une aide illégale, telle que celle en cause en l'espèce, par aucun délai impératif ou indicatif pour l'adoption de ses décisions.

232 Il convient par ailleurs d'écarter l'argumentation de la Commission selon laquelle, en interprétant le dispositif de la Décision au regard de ses considérants, il est évident qu'elle a autorisé une aide d'un montant maximal de 350 millions d'euros pour l'aménagement de la piste sud. En effet, ainsi qu'il ressort de ce qui précède, la question pertinente en l'espèce n'est pas de connaître le montant de l'aide compatible, mais le montant de l'aide en tant que telle. Or, la lecture combinée des considérants 182 et 183 ainsi que de l'article 1er de la Décision laisse apparaître une contradiction, relevée au point 226 ci-dessus, de sorte que c'est à tort que la Commission estime que la Décision ne laisse aucun doute quant au contenu de son dispositif. En tout état de cause, dès lors que le dispositif de la Décision est clair et univoque en ce qu'il fixe le montant de l'aide en cause à 350 millions d'euros, il n'y a pas lieu d'interpréter ledit dispositif au regard des motifs de la Décision. En effet, c'est uniquement dans le cas d'un manque de clarté des termes utilisés dans le dispositif d'une décision qu'il

convient de l'interpréter en ayant recours à ses motifs (arrêt du Tribunal du 11 décembre 2003, Ventouris/Commission, T-59/99, Rec. p. II-5257, point 31).

233 Il résulte de ce qui précède que l'article 1er de la Décision doit être annulé en ce qu'il fixe à 350 millions d'euros le montant de l'aide d'État que la République fédérale d'Allemagne entend accorder à l'aéroport de Leipzig-Halle aux fins de la construction d'une nouvelle piste sud et des infrastructures aéroportuaires connexes.

Sur les dépens

234 Aux termes de l'article 87, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. Par ailleurs, l'article 87, paragraphe 3, premier alinéa, du règlement de procédure prévoit que le Tribunal peut répartir les dépens ou décider que chaque partie supporte ses propres dépens si les parties succombent respectivement sur un ou plusieurs chefs, ou pour des motifs exceptionnels. Enfin, aux termes de l'article 87, paragraphe 4, premier et troisième alinéas, du règlement de procédure, d'une part, les États membres qui sont intervenus au litige supportent leurs dépens et, d'autre part, le Tribunal peut ordonner qu'une partie intervenante supportera ses propres dépens.

235 En l'espèce, les requérants dans l'affaire T-443/08 ayant succombé, il convient de les condamner à supporter leurs propres dépens ainsi que ceux exposés par la Commission dans cette affaire, conformément aux conclusions de cette dernière.

236 Les requérantes dans l'affaire T-455/08 ayant partiellement succombé, le Tribunal estime qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de la cause en décidant que chaque partie principale supportera ses propres dépens.

237 Enfin, conformément à l'article 87, paragraphe 4, premier et troisième alinéas, du règlement de procédure, l'ADV et la République fédérale d'Allemagne supporteront leurs propres dépens dans les affaires T-443/08 et T-455/08.

Par ces motifs,

LE TRIBUNAL (huitième chambre)

déclare et arrête :

1) Les affaires T-443/08 et T-455/08 sont jointes aux fins de l'arrêt.

2) Le recours dans l'affaire T-443/08 est rejeté comme irrecevable.

3) L'article 1er de la décision 2008/948/CE de la Commission, du 23 juillet 2008, relative à des aides accordées par l'Allemagne à DHL et à l'aéroport de Leipzig-Halle, est annulé en ce qu'il fixe à 350 millions d'euros le montant de l'aide d'État que la République fédérale d'Allemagne entend accorder à l'aéroport de Leipzig-Halle aux fins de la construction d'une nouvelle piste sud et des infrastructures aéroportuaires connexes.

4) Le recours dans l'affaire T-455/08 est rejeté pour le surplus.

5) Freistaat Sachsen et le Land Sachsen-Anhalt sont condamnés à supporter leurs propres dépens ainsi que ceux exposés par la Commission européenne dans l'affaire T-443/08.

6) Mitteldeutsche Flughafen AG et Flughafen Leipzig-Halle GmbH sont condamnées à supporter leurs propres dépens.

7) La Commission est condamnée à supporter ses propres dépens exposés dans l'affaire T-455/08.

8) La République fédérale d'Allemagne et l'Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) supporteront leurs propres dépens dans les affaires T-443/08 et T-455/08.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 24 mars 2011.

Signatures

Table des matières

Antécédents du litige ..... II - 1321

Décision ..... II - 1324

Faits postérieurs à la Décision ..... II - 1326

Procédure ..... II - 1327

Conclusions des parties ..... II - 1329

Sur la recevabilité ..... II - 1330

Arguments des parties ..... II - 1330

Appréciation du Tribunal ..... II - 1334

Sur le fond ..... II - 1343

Sur le premier moyen, tiré d'une violation de l'article 87, paragraphe 1, CE ..... II - 1344

Arguments des parties ..... II - 1344

Appréciation du Tribunal ..... II - 1350

Sur le deuxième moyen, tiré de ce que FLH ne pourrait pas être bénéficiaire d'aides d'État ..... II - 1361

Arguments des parties ..... II - 1361

Appréciation du Tribunal ..... II - 1363

Sur le troisième moyen, tiré de l'impossibilité de qualifier FLH à la fois de donneur et de bénéficiaire d'aides d'État ..... II - 1366

Arguments des parties ..... II - 1366

Appréciation du Tribunal ..... II - 1367

Sur le quatrième moyen, tiré de la violation des principes de non-rétroactivité, de sécurité juridique, de protection de la confiance légitime et d'égalité ..... II - 1370

Arguments des parties ..... II - 1370

Appréciation du Tribunal ..... II - 1373

Sur le cinquième moyen, tiré d'une violation du droit primaire par les lignes directrices de 2005 ..... II - 1377

Arguments des parties ..... II - 1377

Appréciation du Tribunal ..... II - 1380

Sur le sixième moyen, tiré d'un vice de procédure ..... II - 1380

Arguments des parties ..... II - 1380

Appréciation du Tribunal ..... II - 1381

Sur le septième moyen, tiré d'une violation de la répartition des compétences résultant du traité CE ..... II - 1384

Arguments des parties ..... II - 1384

Appréciation du Tribunal ..... II - 1386

Sur le huitième moyen, tiré du caractère contradictoire et de l'insuffisance de motivation du montant de la prétendue aide ..... II - 1389

Arguments des parties ..... II - 1389

Appréciation du Tribunal ..... II - 1393

Sur les dépens ..... II - 1397