2025/2178

30.10.2025

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/2178

ze dne 28. dubna 2025

o státní podpoře SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N),kterou Německo poskytlo společnosti Condor Flugdienst GmbH

(oznámeno pod číslem C(2025) 2294)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) V návaznosti na kontakty před oznámením ([2]) prostřednictvím elektronického oznámení ze dne 23. července 2021, doplněným dne 25. července 2021, oznámilo Německo Komisi podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) svůj záměr poskytnout společnosti Condor Flugdienst GmbH (dále jen „Condor“) podporu na restrukturalizaci.

(2) Rozhodnutím ze dne 14. října 2019 ([3]) (dále jen „rozhodnutí o podpoře na záchranu“) Komise schválila na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU podporu na záchranu společnosti Condor ve smyslu Pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci“) ([4]). Podpora na záchranu měla podobu úvěru na záchranu ve výši 380 milionů EUR (dále jen „úvěr na záchranu“) od německé veřejné rozvojové banky Kreditanstalt für Wiederaufbau (dále jen „KfW“), který byl podpořen státní zárukou a měl splatnost šest měsíců ode dne vyplacení první splátky.

(3) Rozhodnutím ze dne 26. dubna 2020 ([5]) Komise schválila budoucí náhradu škody, která měla společnosti Condor vzniknout v období od 17. března 2020 do 31. prosince 2020, na základě čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU (dále jen „zrušené rozhodnutí o náhradě škody“). Nástrojem podpory byly dva úvěry od banky KfW v celkové výši 550 milionů EUR zaručené státní zárukou. Společnost Condor použila část těchto úvěrů na splacení úvěru na záchranu do šesti měsíců ode dne vyplacení první splátky. V rozsudku ze dne 9. června 2021 ve věci *Ryanair v. Komise* Tribunál zrušil rozhodnutí o náhradě škody ze dne 26. dubna 2020 a pozastavil účinky zrušení na dva měsíce do doby, než Komise přijme nové rozhodnutí ([6]).

([1]) Úř. věst. C, C/2024/5533, 16.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5533/oj.
([2]) Tyto výměny započaly dne 25. května 2021 a až do oznámení zahrnovaly výměny e-mailů, technické diskuse během video- a telekonferencí a předběžnou zpětnou vazbu týkající se návrhu oznamovacího formuláře a plánu restrukturalizace.
([3]) Rozhodnutí Komise ze dne 14. října 2019 C(2019) 7429 final ve věci SA.55394 (2019/N) – Německo – Podpora na záchranu společnosti Condor, Úř. věst. C 294, 4.9.2020, s. 1.
([4]) Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1.
([5]) Rozhodnutí Komise C(2020) 2795 final ze dne 26. dubna 2020 ve věci SA.56867 (2020/N) – Německo – Náhrada škod způsobených společnosti Condor Flugdienst GmbH pandemií COVID-19 (Úř. věst. C 310, 18.9.2020, s. 1).
([6]) Rozsudek Tribunálu ze dne 9. června 2021, Ryanair v. Komise, T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

(4) Komise znovu posoudila náhradu škody s ohledem na rozsudek ze dne 9. června 2021 a dne 26. července 2021 přijala nové rozhodnutí o náhradě škody společnosti Condor za období od 17. března 2020 do 31. prosince 2020 (dále jen „rozhodnutí Condor I“) ([7]). Téhož dne přijala Komise další rozhodnutí o náhradě škody společnosti Condor za období od 1. ledna 2021 do 31. května 2021 (dále jen „rozhodnutí Condor II“) ([8]) a rozhodnutí o schválení podpory na restrukturalizaci oznámené Německem ve prospěch společnosti Condor (dále jen „rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021“) ([9]). Německo poskytlo společnosti Condor podporu na restrukturalizaci na konci července 2021.

(5) Společnost Ryanair DAC (dále jen „Ryanair“) podala žalobu na neplatnost rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021. V rozsudku ze dne 8. května 2024 (dále jen „rozsudek ve věci Condor z roku 2024“) Tribunál konstatoval, že Komise měla mít pochybnosti odůvodňující zahájení formálního vyšetřovacího řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU, a z tohoto důvodu zrušil rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 ([10]).

(6) V rozhodnutí Condor I Komise posoudila škodu, kterou společnost Condor utrpěla v období od 17. března 2020 do 31. prosince 2020, na základě údajů *ex post* o skutečné škodě a dospěla k závěru, že společnost Condor utrpěla v tomto období škodu ve výši 175,35 milionu EUR. V rozhodnutí Condor II Komise zjistila, že společnost Condor utrpěla v období od 1. ledna 2021 do 31. května 2021 škodu ve výši 73,66 milionu EUR, a schválila podporu na částečnou kompenzaci této škody ve formě odpisu ve výši 60 milionů EUR z úvěrů v hodnotě 550 milionů EUR. Výpočet za období od 17. března 2020 do 31. května 2021, popsaný v rozhodnutích Condor I a Condor II, vedl k celkové skutečné škodě ve výši 249,02 milionu EUR.

(7) Ve zrušeném rozhodnutí o náhradě škody Komise schválila podporu, která byla společnosti Condor následně poskytnuta jako náhrada budoucí škody ve výši 276,7 milionu EUR. Ve 44. bodě odůvodnění uvedeného rozhodnutí se připomíná, že se Německo zavázalo, že bude od společnosti Condor vymáhat případnou nepřiměřeně vysokou náhradu na základě následného výpočtu skutečně vzniklé škody včetně úroků. Podle 24. bodu odůvodnění rozhodnutí Condor I činila nepřiměřeně vysoká náhrada 91,74 milionu EUR. Kromě toho musela společnost Condor zaplatit úroky za výhodu, kterou získala nepřiměřeně vysokou náhradou, ve výši […] milionů EUR a dosud nesplacené úroky ve výši […] milionů EUR. Ve 24. a 25. bodě odůvodnění rozhodnutí Condor I je popsáno, jakým způsobem by se na základě následného výpočtu škody provedl mechanismus zpětného vyžádání stanovený ve zrušeném rozhodnutí o náhradě škody.

(8) Komise svým rozhodnutím o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 schválila plány Německa na podporu plánu restrukturalizace společnosti Condor prostřednictvím těchto opatření: i) změna podmínek a další částečný odpis ve výši 90 milionů EUR z úvěrů banky KfW ve výši 550 milionů EUR a ii) odpis úroků z výhody získané z nepřiměřeně vysoké náhrady a dosud splatných úroků ve výši 20,2 milionu EUR na základě původní úvěrové smlouvy, které by společnost Condor musela vrátit (viz 7. bod odůvodnění). Tímto rozhodnutím bylo shledáno, že opatření i) a ii) zahrnovala podporu na restrukturalizaci ve výši 321,18 milionu EUR, která se skládala z části úvěrů ve výši 550 milionů EUR, které nepředstavovaly škodu způsobenou pandemií COVID-19, tj. 300,98 milionu EUR, a z odepsaných úroků ve výši 20,2 milionu EUR. Posouzení slučitelnosti restrukturalizačních opatření s vnitřním trhem bylo odděleno od posouzení opatření pro náhradu škody, a to na základě odlišných právních základů a způsobilých nákladů.

(9) V návaznosti na zrušení rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 sdělila Komise dopisem ze dne 29. července 2024 Německu rozhodnutí zahájit ohledně podpory postup podle čl. 108 odst. 2 SFEU (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“).

([7]) Rozhodnutí Komise ze dne 26. července 2021 ve věci SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) – Německo – Náhrada škod způsobených společnosti Condor Flugdienst GmbH pandemií COVID-19 (Úř. věst. C 177, 29.4.2022, s. 1).

([8]) Rozhodnutí Komise ze dne 26. července 2021 ve věci SA.63617 (2021/N) – Německo – COVID-19 – Náhrada škod společnosti Condor II (Úř. věst. C 169, 22.4.2022, s. 1).

([9]) Rozhodnutí Komise C(2021) 5729 final ze dne 26. července 2021 ve věci SA.63203 (2021/N), Německo – Podpora na restrukturalizaci společnosti Condor (Úř. věst. C 429, 22.10.2021, s. 1).

([10]) Rozsudek Tribunálu ze dne 8. května 2024, Ryanair v. Komise, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

(10) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([11]). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek. Německo podalo připomínky dne 27. září 2024.

(11) Komise obdržela připomínky od dvou zúčastněných stran. Postoupila je Německu, které dostalo příležitost na ně reagovat. Dne 18. listopadu 2024 Německo informovalo Komisi, že k připomínkám třetích stran nepředloží žádné poznámky.

(12) Dopisem ze dne 19. července 2021 Německo výjimečně souhlasilo, že se vzdá svých práv vyplývajících z článku 342 SFEU ve spojení s článkem 3 nařízení Rady č. 1/1958 ([12]) a že nechá toto rozhodnutí přijmout a oznámit v angličtině.

2. **PODROBNÝ POPIS PODPORY**

(13) Tímto rozhodnutím se posuzuje slučitelnost státní podpory obsažené ve dvou opatřeních ve prospěch společnosti Condor oznámených Německem a proti nimž Komise nevznesla žádné námitky v rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021, které bylo následně zrušeno Tribunálem. Rozsudek ve věci Condor z roku 2024 je předmětem probíhajícího řízení před Soudním dvorem na základě odvolání podaného společností Condor ([13]). Posouzením podpory na restrukturalizaci Komisí v tomto rozhodnutí není dotčeno probíhající odvolací řízení. To platí bez ohledu na ustanovení článku 2 a vysvětlení v 258. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí.

2.1. **Zrušení rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021**

(14) Žaloba společnosti Ryanair na neplatnost rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 se opírala o deset žalobních důvodů, které v podstatě vycházely z těchto tvrzení: i) sporné opatření nespadá do oblasti působnosti pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci; ii) zjevná chyba v posouzení, pokud jde o prokázání selhání trhu a sociálních obtíží; iii), iv), v) a vi) Komise neprokázala potřebu státního zásahu a jeho motivační účinek, plán restrukturalizace byl realistický, důsledný a dalekosáhlý a vhodný k obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Condor, jakož i vhodnost a přiměřenost sporné podpory; vii) Komise nesprávně posoudila negativní účinky sporného opatření; viii) porušení zásad nediskriminace, volného poskytování služeb a svobody usazování; ix) porušení procesních práv společnosti Ryanair a x) porušení povinnosti uvést odůvodnění.

(15) Tribunál odmítl žalobní důvody i) až viii) jako nepřípustné, neboť dospěl k závěru, že společnost Ryanair neprokázala, že se jí rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 osobně dotýká ve smyslu článku 263 SFEU, a proto není oprávněna napadnout toto rozhodnutí ve věci samé. Tribunál uznal devátý žalobní důvod společnosti Ryanair a rozhodl, že společnost Ryanair je zúčastněnou stranou ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU a zúčastněnou stranou ve smyslu čl. 1 písm. h) nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([14]) a že je tedy oprávněna podat žalobu na ochranu svých procesních práv. V rámci tohoto žalobního důvodu předložila společnost Ryanair osm důkazů, které odpovídají jejím žalobním důvodům i) až viii), aby odůvodnila své tvrzení, že posouzení sporného opatření ze strany Komise bylo nedostatečné a neúplné, což podle ní ukazuje, že přetrvávají vážné pochybnosti o slučitelnosti opatření podle článku 107 SFEU a že Komise měla zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.

([11]) Srov. poznámka pod čarou č. 1.
([12]) Nařízení Rady č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385/58).
([13]) Věc C-505/24 P, Condor Flugdienst GmbH v. Ryanair DAC.
([14]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

(16) Tribunál připomněl, že podle ustálené judikatury platí, že pokud předběžné posouzení opatření podpory Komisí neumožnilo překonat závažné obtíže spojené s posouzením slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem, je Komise povinna zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU a nemá v tomto ohledu žádnou diskreční pravomoc. Tribunál poté přezkoumal důkazy společnosti Ryanair a zamítl jako nedůvodné její žalobní důvody i) až v). Tribunál mimo jiné potvrdil názor Komise, že posouzení slučitelnosti restrukturalizačních opatření podpory s vnitřním trhem bylo odděleno od posouzení opatření pro náhradu škody, a to na základě odlišných právních základů a způsobilých nákladů. Tribunál zejména konstatoval, že ze 131. bodu odůvodnění rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 vyplývá, že „část úvěrů v souvislosti s pandemií COVID-19 z roku 2020 sloužila k pokrytí mimořádných nákladů, které společnosti Condor vznikly v souvislosti s pandemií COVID-19, a které tudíž nepředstavují náklady na restrukturalizaci zahrnuté do plánu restrukturalizace, zatímco zbývající část těchto úvěrů financovala restrukturalizaci s připočtením částky odpovídající druhé části dotčeného opatření“ ([15]).

(17) Tribunál poté přezkoumal žalobní důvody žalobce vi) a vii), které zpochybňují posouzení přiměřenosti opatření a jeho negativního dopadu na hospodářskou soutěž a obchod ze strany Komise. V tomto ohledu Tribunál konstatoval, že Komise měla mít pochybnosti jednak o tom, zda sporné opatření splňuje požadavek rovnoměrného sdílení nákladů stanovený v bodě 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a jednak o tom, zda rozsah opatření k omezení narušení hospodářské soutěže splňuje požadavky stanovené zejména v oddíle 3.6.2.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Podle Tribunálu tyto pochybnosti způsobily, že předběžné posouzení Komise bylo neúplné a nedostatečné, což ve svém důsledku svědčí o existenci vážných obtíží.

(18) To vedlo Tribunál k závěru, že Komise měla mít pochybnosti odůvodňující zahájení formálního vyšetřovacího řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU a zrušení rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 ([16]). Tribunál nakonec rozhodl, že není třeba zkoumat osmý důkaz předložený společností Ryanair, ani její desátý žalobní důvod vycházející z nedostatku odůvodnění.

(19) Komise přijímá toto rozhodnutí, aby vyhověla rozsudku Tribunálu v souladu s článkem 266 SFEU, a to bez ohledu na probíhající odvolací řízení proti tomuto rozsudku (viz 13. bod odůvodnění).

2.2. **Opatření**

(20) V oddíle 2 jsou popsána opatření a jejich souvislosti v době, kdy byla poskytnuta (tj. v červenci 2021). Posouzení opatření po zrušení rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 musí vycházet ze skutečností a prvků, které převládaly v okamžiku poskytnutí těchto opatření. Je tomu tak proto, že při posuzování slučitelnosti již poskytnutých opatření podpory s vnitřním trhem může Komise zohlednit pouze prvky, které existovaly v době poskytnutí podpory. V důsledku toho se finanční a obchodní údaje vztahují na období do finančních výsledků roku 2019 jakožto posledního roku běžného provozu před vstupem společnosti Condor do úpadkového řízení a před poskytnutím podpory na restrukturalizaci, neboť rok 2020 byl silně ovlivněn pandemií COVID-19, a nebyl proto považován za reprezentativní.

(21) První opatření spočívá ve změně podmínek popsaných v 51. a 52. bodě odůvodnění, úvěrů banky KfW ve výši 550 milionů EUR, které byly společnosti Condor poskytnuty na základě zrušeného rozhodnutí o náhradě škody, a to v rozsahu, v jakém pozměněné úvěry a odpis ve výši 90 milionů EUR podpořily plán restrukturalizace společnosti Condor a nenahradily jí škodu související s pandemií COVID-19. Druhé opatření spočívá v prominutí a odpisu splatných úroků ve výši 20,2 milionu EUR, které by společnost Condor musela uhradit v důsledku rozhodnutí Condor I.

([15]) Věc T-28/22, Ryanair v. Komise, bod 133.
([16]) Věc T-28/22, Ryanair v. Komise, body 243 a 244.

(22) Obě opatření jsou součástí finančního balíčku, který byl sjednán mezi Německem, novým soukromým akcionářem společnosti Condor, společností Attestor Limited (dále jen „Attestor“), a bankou KfW s cílem podpořit restrukturalizaci a pokračování činnosti společnosti Condor.

(23) Německo se zavázalo zveřejnit na internetových stránkách www.bmwi.de tyto informace týkající se opatření:

— úplné znění rozhodnutí o udělení jednotlivé podpory a jeho prováděcí ustanovení, nebo příslušný odkaz,

— totožnost orgánu/orgánů poskytujících podporu,

— totožnost jednotlivých příjemců, formu a výši podpory poskytnuté příjemci, datum udělení, druh podniku (malé a střední podniky / velké společnosti), region, v němž se příjemce nachází (na úrovni NUTS II), a hlavní hospodářské odvětví, v němž příjemce působí (na úrovni skupiny NACE).

2.3. **Příjemce**

2.3.1. *Podniková struktura, vlastnictví a činnosti*

(24) Příjemcem opatření je společnost Condor a její ovládané dceřiné společnosti (viz 38. bod odůvodnění). Condor je německá charterová letecká společnost se sídlem v Kelsterbachu (Hesensko). Poskytuje služby letecké dopravy jednotlivým zákazníkům a cestovním kancelářím z letišť v Německu se zaměřením na trh s rekreačními cestami, do destinací po celém světě. V roce 2019 měla obrat 1,7 miliardy EUR, bilanční sumu 7,2 miliardy EUR a 4 022 zaměstnanců ([17]).

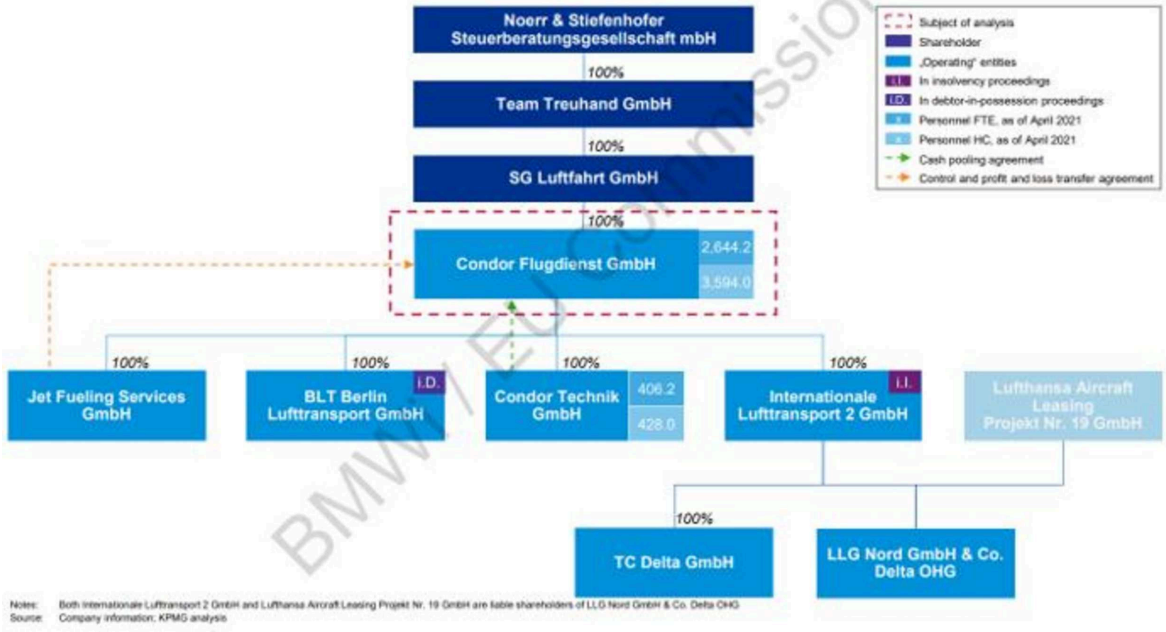
(25) Německo potvrdilo, že společnost Condor ani její bývalí či současní akcionáři, ani žádný jí ovládaný subjekt neobdrželi v posledních deseti letech podporu na záchranu nebo restrukturalizaci, s výjimkou podpory na záchranu schválené dne 14. října 2019 v rozhodnutí o podpoře na záchranu (viz 2. bod odůvodnění).

(26) V době oznámení byla společnost SG Luftfahrt GmbH (dále jen „SGL“) jediným akcionářem společnosti Condor. Společnost SGL byla holdingovou společností bez provozních aktivit. Akcie společnosti Condor držela ve správě od doby, kdy společnost Condor v prosinci 2020 ukončila úpadkové řízení (viz 33. bod odůvodnění), až do jejich prodeje strategickému investorovi ([18]). Společnost SGL byla zcela vlastněna společností Team Treuhand GmbH, která byla zase zcela vlastněna společností Noerr & Stiefenhofer. Společnost SGL byla založena pouze za účelem držení akcií společnosti Condor do doby, než budou prodány společnosti Attestor, a po prodeji všech akcií bude zlikvidována (viz 38. bod odůvodnění). Podle návrhu kupní smlouvy, který Německo předložilo v okamžiku oznámení ([19]), měla společnost SGL až do dne uplatnění smlouvy zakázáno jednat tak, jak by za normálních okolností mohl jednat většinový akcionář při výkonu svých práv. Zákaz se vztahuje i na takové úkony, jako je zrušení společnosti Condor, uzavření, vypovězení nebo zrušení podnikových dohod ve smyslu odstavce 291 a následujících německého zákona o akciových společnostech (*Aktiengesetz*) ([20]), zvýšení nebo snížení základního kapitálu, změny stanov dceřiných společností společnosti Condor, rozdělení dividend, převod zisku, zálohy na zisk, sběr nebo odkup akcií, zcizení nebo zatížení hmotného majetku (s výjimkami), hmotné investice nad 2 miliony EUR měsíčně (celkem), uzavření, změna nebo ukončení (včetně nových) smluv o financování, včetně smluv o pronájmu letadel, nebo jmenování ředitele, resp. člena dozorčí rady. Obrázek 1 ukazuje strukturu skupiny Condor před uzavřením dohody sjednané se společností Attestor (viz 37. a 39. bod odůvodnění).

([17]) KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Německá koncepce restrukturalizace podle IDW S6/ BGH, 16. června 2021, s. 5.
([18]) Od 28. července 2021 ovládá 51 % akcií společnosti SGL soukromý investiční fond Attestor za podmínek dohody sjednané s německým státem, jak je uvedeno v 37. a 39. bodě odůvodnění.
([19]) Tehdy ještě nebyla podepsána konečná kupní smlouva.
([20]) Mezi tyto podnikové dohody patří smlouvy o kontrole a smlouvy o převodu zisku.

Obrázek č. 1

Struktura skupiny Condor, název, schéma



Zdroj: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Německá koncepce restrukturalizace podle IDW S6/BGH, 16. června 2021, s. 22.

(27) Condor jako charterová letecká společnost poskytuje služby cestovním kancelářím a cestovním agenturám. Společnost Condor prodává místa na let také přímo koncovým zákazníkům, například prostřednictvím internetu (tzv. „holé letenky"). Společnost Condor létá na krátkých, středních a dlouhých trasách a také na letiště, která nejsou obsluhována leteckými společnostmi provozujícími pravidelné letecké linky ([21]).

2.3.2. *Hospodářská soutěž na trzích, na kterých společnost Condor působí, a její postavení na nich*

(28) Co se týče charterových společností, společnost Condor čelí na trasách z Německa do turistických destinací, jako je Španělsko, Řecko, Itálie nebo Portugalsko, Karibik nebo Mexiko, především konkurenci ze strany společnosti TUIfly, letecké společnosti skupiny TUI ([22]). Některé trasy provozované společností Condor provozuje také Eurowings, nízkonákladový dopravce skupiny Lufthansa ([23]), nebo Ryanair. Společnost Condor však potenciálně konkuruje těmto leteckým společnostem pouze v oblasti prodeje „holých letenek" na charterových letech do některých destinací, které tyto letecké společnosti rovněž obsluhují.

([21]) Letecké společnosti provozující pravidelné letecké linky se skládají z tradičních dopravců (neboli dopravců poskytujících služby v plném rozsahu), jako je Lufthansa, a nízkonákladových dopravců, jako je Ryanair.

([22]) Skupina TUI zahrnuje leteckou společnost a cestovní kanceláře. Na rozdíl od společnosti Condor, která poskytuje služby i nezávislým cestovním kancelářím, společnost TUIfly poskytuje služby pouze cestovním kancelářím skupiny TUI. Dne 27. března 2020 se Německo rozhodlo poskytnout společnosti TUI úvěr ve výši 1,8 miliardy EUR (prostřednictvím banky KfW) a dne 4. ledna 2021 rekapitalizační opatření v celkové výši 1,25 miliardy EUR na vyrovnání dopadů pandemie COVID-19 (rozhodnutí Komise C(2021) 49 final ze dne 4. ledna 2021 ve věci SA.59812 – Rekapitalizace společnosti TUI, Úř. věst. C 169, 22.4.2022, s. 1).

([23]) Dne 25. června 2020 nevznesla Komise žádné námitky proti záměru Německa poskytnout společnosti Lufthansa rekapitalizaci ve výši 6 miliard EUR (rozhodnutí Komise C(2020) 4353 final ze dne 25. června 2020 ve věci SA.57153 – Podpora společnosti Lufthansa, Úř. věst. C 397, 20.11.2020, s. 1). Dne 10. května 2023 Tribunál zrušil rozhodnutí Komise (rozsudek Tribunálu, Ryanair a Condor v. Komise, T-34/21 a T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). Dne 8. července 2024 zahájila Komise formální vyšetřovací řízení (viz rozhodnutí Komise C(2024) 4481 final ze dne 8. července 2024 ve věci SA.57153 – Podpora společnosti Lufthansa, Úř. věst. C, C/2024/5957, 4.10.2024).

(29) Podle německých orgánů je společnost Condor vedle společnosti Eurowings jediným poskytovatelem přímých dálkových rekreačních letů z Německa. V létě 2019 společnost Condor létala do celkem 126 destinací, z nichž 35 bylo dálkových. Na trasách do dálkových destinací byla společnost Condor jediným dodavatelem u 63 % tras a 29 % tras obsluhovala společnost Condor a jedna další letecká společnost a na 8 % tras byly přítomny více než dvě letecké společnosti. V segmentu krátkých a středních tras byla společnost Condor v létě 2019 jediným dodavatelem na 25 % tras, které obsluhovala; na 32 % z nich byly přítomny dvě letecké společnosti a 43 % těchto tras obsluhovaly více než dvě letecké společnosti.

(30) V roce 2019 měla společnost Condor celkem 61 letadel, z nichž dvě provozovala společnost Brussels Airlines. Společnost Condor uskutečnila přibližně 45 400 letů, na kterých přepravila přibližně 9,4 milionu cestujících, přičemž celkový počet sedadlokilometrů činil 10,4 milionu a míra obsazenosti činila 90 % provozovaných letadel. V létě 2019 měla společnost Condor na německém trhu osobní letecké dopravy podíl 6,4 %, což ji řadilo na třetí místo za společnosti Lufthansa (37 %) a Eurowings (8 %), které obě patří do skupiny Lufthansa. Společnost Ryanair měla podíl 5 % a TUIfly 3 %. V segmentu rekreační letecké dopravy je skupina Lufthansa rovněž vedoucím provozovatelem s 31 % podílem (Lufthansa a Eurowings), zatímco společnosti Condor a Ryanair mají po 16 %, pak následuje TUIfly s 9 %, SunExpress se 7 % a EasyJet se 4 %.

(31) V roce 2019 společnost Condor provozovala charterové lety na devíti německých letištích se čtyřmi základnami v Hamburku, Düsseldorfu, Mnichově a Frankfurtu ([24]). Z pohledu celé německé osobní letecké dopravy zaujímá Condor 3 % z hlediska četnosti, 4 % z hlediska kapacity a 6 % z hlediska sedadlokilometrů. Co se týče četnosti na jednotlivých letištích, které obsluhuje, překročila společnost Condor 10 % pouze na letišti v Lipsku. Druhý nejvyšší podíl byl v Hannoveru s 8 % četností, 11 % kapacitou a 18 % sedadlokilometrů. Větší podíl společnosti Condor na celkové kapacitě a sedadlokilometrech na některých letištích byl způsoben tím, že společnost Condor používala větší letadla a provozovala delší trasy než domácí nebo kontinentální letecké společnosti přepravující cestující na služební cestě na krátké vzdálenosti. Lipsko a Hannover jsou také převážně regionální letiště, která nebyla přetížená a kde nebyl nedostatek volných letištních časů pro letecké společnosti, které je využívaly. Na všech ostatních letištích, která obsluhovala, měla společnost Condor často menší než 5 % podíl na celkové četnosti, kapacitě a sedadlokilometrech ([25]).

2.4. **Finanční potíže společnosti Condor a hledání strategického investora**

(32) Finanční výkonnost společnosti Condor na samostatném základě byla před pandemií COVID-19 pozitivní. Od roku 2009 společnost Condor dosahovala především opakujících se ročních zisků, které kumulovaně činily 530 milionů EUR a v období let 2008 až 2019 v průměru 44,1 milionu EUR ročně, jak je znázorněno v tabulce 1Table 1. Společnost Condor tak měla *prima facie* fungující a ziskový obchodní model.

Tabulka 1

Zisky/ztráty společnosti Condor v letech 2008 až 2019

Účetní rok	Zisk v EUR
1.10.2008 – 30.9.2009	**54 901 000**
1.10.2009 – 30.9.2010	**61 471 000**
1.10.2010 – 30.9.2011	**79 184 000**
1.10.2011 – 30.9.2012	**45 180 000**
1.10.2012 – 30.9.2013	**56 898 000**
1.10.2013 – 30.9.2014	**62 849 000**
1.10.2014 – 30.9.2015	**76 463 000**
1.10.2015 – 30.9.2016	**– 16 916 000**

([24]) Dalšími pěti letišti jsou Hannover, Norimberk, Stuttgart, Lipsko a Sylt, viz oznámení, příloha 26.

([25]) Na žádném ze zbývajících letišť (Hamburk, Mnichov, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Norimberk a Sylt) neměla společnost Condor větší než […]% podíl na četnosti a pouze na jednom z nich na kapacitě ([…] % v Syltu). Na pěti zbývajících letištích, konkrétně v Hamburku, Düsseldorfu, Frankfurtu, Stuttgartu a Syltu, měla společnost Condor podíl vyšší než […] % v sedadlokilometrech ([…] %, […] %, […] %, […] % a […] %), viz oznámení v příloze 26.

Účetní rok	Zisk v EUR
1.10.2016 – 30.9.2017	**9 791 000**
1.10.2017 – 31.12.2017	**257**
1.1.2018 – 30.9.2018	**43 233 000**
1.10.2018 – 30.9.2019	**56 904 000**
CELKEM KUMULOVANĚ	**529 957 743**

(33) Finanční situace společnosti Condor však v době poskytnutí podpory byla a nadále zůstala negativně ovlivněna platební neschopností jejího bývalého majoritního akcionáře, společnosti Thomas Cook Group (dále jen „TCG“). Společnost Condor se podílela na sdružování finančních prostředků společnosti TCG, měla vůči ní pohledávky ve výši přibližně […] milionů EUR a neměla žádné bankovní financování ([26]). V důsledku platební neschopnosti své mateřské společnosti nemohla společnost Condor financovat své potřeby likvidity na trhu a v září 2019 musela podat návrh na zahájení úpadkového řízení v rámci samosprávy ([27]).

(34) Insolvenční soud ve Frankfurtu nad Mohanem (dále jen „insolvenční soud“) zahájil dne 1. prosince 2019 úpadkové řízení a povolil společnosti Condor pokračovat v činnosti a zároveň vypracovat insolvenční plán. Insolvenční soud měl za to, že společnost Condor je v zásadě provozně ziskovou společností, jejíž potřeba restrukturalizace nebyla vyvolána nedostatky v jejím vlastním obchodním modelu a ziskovosti, ale platební neschopností společnosti TCG. Insolvenční plán stanovil opatření pro pokračování obchodního modelu jako poskytovatele rekreačních letů, dohodu s věřiteli, restrukturalizační opatření a vstup nového investora. Hlavním prvkem plánu bylo provozní a finanční oddělení společnosti Condor od společnosti TCG a převzetí novým investorem. Akcie společnosti Condor v držení společnosti TCG byly zcela odepsány a nové akcie v hodnotě 20,2 milionu EUR byly vydány správci (společnosti SGL, viz 26. bod odůvodnění), který je měl držet do doby, než bude nalezen nový investor.

(35) V lednu 2020 byly podány tři nabídky na koupi společnosti Condor. Tyto nabídky ocenily společnost Condor na […] až […] milionů EUR. Úspěšným uchazečem byla společnost PGL, mateřská společnost společnosti LOT Polish Airlines, která nabídla kupní cenu ve výši […] milionů EUR. Kupní smlouva se společností PGL včetně notářských náležitostí byla podepsána dne 24. ledna 2020. Dne 24. února 2020 fúzi povolil německý Spolkový kartelový úřad (Bundeskartellamt). V březnu 2020 přijal věřitelský výbor společnosti Condor insolvenční plán požadovanou většinou a insolvenční soud jej schválil. Dne 13. dubna 2020 však společnost PGL od smlouvy odstoupila, protože se potýkala s finančními a ekonomickými problémy souvisejícími s pandemií COVID-19, v důsledku čehož společnost LOT Polish Airlines požadovala od polské vlády podporu ve výši přibližně 650 milionů EUR ([28]).

(36) Odstoupení společnosti PGL prodloužilo úpadkové řízení společnosti Condor o sedm měsíců. Prodloužení způsobilo dodatečné náklady, za které společnost Condor odpovídala částkou v celkové výši přibližně 23,7 milionu EUR ([29]). Dne 22. října 2020 schválil věřitelský výbor společnosti Condor pozměněný plán, který insolvenční soud schválil dne 24. listopadu 2020. Dne 30. listopadu 2020 insolvenční soud rozhodl o ukončení úpadkového řízení společnosti Condor.

([26]) Prostřednictvím účasti společnosti Condor na pravidelném sdružování finančních prostředků společnosti TCG, z nichž poslední vstoupilo v platnost v únoru 2018, byly vyrovnány pohledávky vyplývající z dohod o převodu zisku mezi nimi a společnost Condor pro případ potřeby získala likviditu uvnitř skupiny. Po nucené likvidaci společnosti TCG již tato možnost financování nebyla k dispozici. Vzhledem k tomu, že společnost Condor neměla nezávislý vlastní rizikový profil a byla součástí nuceně likvidované společnosti TCG, nemohla získat finanční prostředky na kapitálových trzích. Kromě toho měla společnost Condor v době vstupu společnosti TCG do likvidace vůči své mateřské společnosti pohledávky ve výši přibližně […] milionů EUR, které již nemohla vymáhat a které musely být odepsány. Společnost Condor byla také společně odpovědná za některé dluhy společnosti TCG.

([27]) Viz také rozhodnutí o podpoře na záchranu, 14. až 20. bod odůvodnění.

([28]) Povoleno rozhodnutím Komise C(2020) 9606 final ze dne 22. prosince 2020 ve věci SA.59158, COVID-19 – Podpora společnosti LOT Polish Airlines, Úř. věst. C 260, 2.7.2021, s. 1.

([29]) Tribunál zrušil rozhodnutí o náhradě škody z dubna 2020, neboť dospěl k závěru, že Komise dostatečně neprokázala, že existuje přímá souvislost mezi ztrátami, které společnost Condor utrpěla v důsledku omezení uložených s cílem zabránit šíření pandemie COVID-19, a zvýšenými náklady platební neschopnosti ve výši 17 milionů EUR, které vznikly v důsledku prodloužení úpadkového řízení po odstoupení společnosti PGL od kupní smlouvy uzavřené se společností Condor (viz zrušené rozhodnutí o náhradě škody, 21. bod odůvodnění). Vzhledem k tomu, že řízení muselo být prodlouženo o více než dva až tři měsíce, než se původně předpokládalo, tedy od dubna 2020 do listopadu 2020 namísto června/července, zvýšila se konečná částka těchto nákladů na 23,7 milionu EUR.

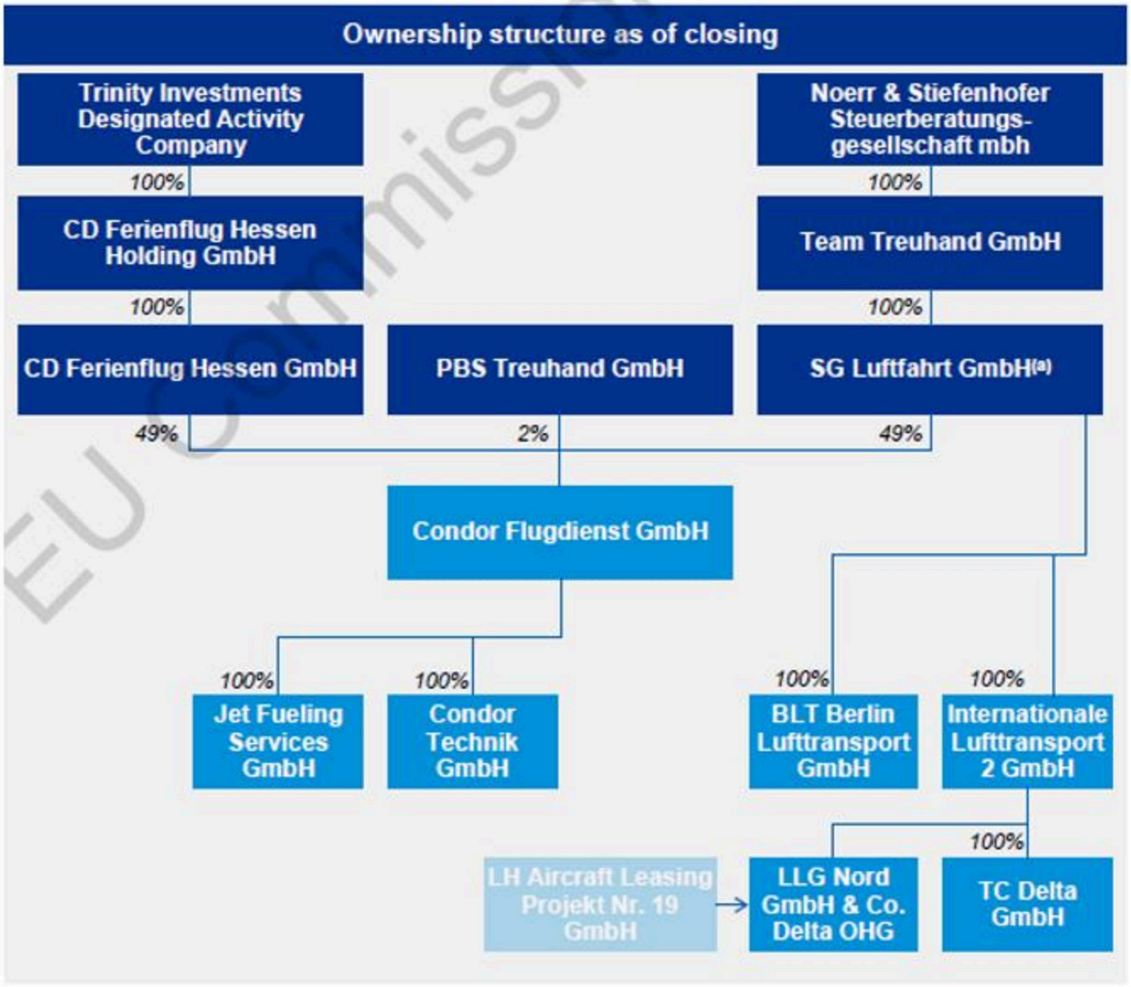
(37) Společnost Condor pokračovala v hledání investora a prošla bezpodmínečným, soutěžním, transparentním a nediskriminačním nabídkovým řízením. Dozorčí rada společnosti Condor, jejímiž akcionáři jsou zástupci německé spolkové vlády a spolkové země Hesensko (ručitelé za úvěry banky KfW), vybrala ze tří nabídek, které byly v době řízení obdrženy, soukromý investiční fond Attestor. Společnost Attestor nabídla společnosti Condor nejlepší podmínky pro splácení veřejných úvěrů banky KfW krytých veřejnými zárukami. Plánovaný nákup byl zaznamenán notářským zápisem ze dne 20. května 2021.

(38) Německo potvrdilo, že společnost Attestor, která je investičním fondem, neměla před touto nabídkou žádné vazby na společnost Condor ani s ní neobchodovala.

(39) Podle návrhu kupní smlouvy budou podíly společnosti Condor v jejích dceřiných společnostech Berlin Lufttransport a Internationale Lufttransport prodány holdingové společnosti SGL, společnost Attestor převezme od společnosti SGL 49 % akcií společnosti Condor a 2 % akcií bude držet svěřenecká společnost jménem společnosti Attestor. Společnost Attestor by měla možnost získat zbývajících 49 %. V souladu se smlouvou společnost Attestor ode dne 28. července 2021 ovládá 51 % akcií společnosti Condor (49 % prostřednictvím investičního fondu spravovaného společností Attestor a 2 % prostřednictvím správce) a poskytla vlastní kapitál, jak bylo dohodnuto (viz 46. bod odůvodnění). Finanční podmínky transakce zahrnují financování obchodního plánu společnosti Condor a restrukturalizaci stávajících veřejných úvěrů poskytnutých společnosti Condor za podmínek popsaných v 51. a 52. bodě odůvodnění. Vlastnická struktura společnosti Condor po transakci je znázorněna na obrázku 2:

Obrázek č. 2

Vlastnická struktura společnosti Condor po jejím prodeji společnosti Attestor



Zdroj: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Německá koncepce restrukturalizace podle IDW S6/BGH, 16. června 2021, s. 51.

2.5. **Plán restrukturalizace společnosti Condor**

(40) Společnost Condor začala provádět plán restrukturalizace v říjnu 2019, kdy zahájila program racionalizace a restrukturalizace trvající do září 2023. Plán je založen na třech hlavních složkách: i) zvýšení nákladů a efektivity prostřednictvím racionalizace a obnovy letadlového parku; ii) finanční a kapitálová restrukturalizace prostřednictvím soukromého financování ze strany společnosti Attestor a nového projednání úvěrů banky KfW a iii) organizační stabilizace prostřednictvím vstupu strategického partnera.

2.5.1. *Provozní a organizační restrukturalizace*

(41) Společnost Condor zahájila program racionalizace, obchodní optimalizace a zvyšování produktivity s cílem snížit provozní náklady a udržet a dále zvýšit ziskovost. Podle plánu restrukturalizace předloženého Německem měl tento program přinést následující zvýšení nákladů a produktivity: i) snížení počtu zaměstnanců o 23 % do května 2021, které zahrnuje zejména snížení počtu pozemního personálu o 17 %, přestože převzal řadu úkolů, které dříve vykonávala společnost TCG, a také snížení počtu palubních průvodčích od roku 2022 prostřednictvím předem vyjednaných opatření sociálního plánu; ii) snížení mzdových nákladů prostřednictvím úprav kolektivních smluv, odměn a platů managementu, jakož i snížení některých dodatečných plateb, jako je příplatek na stravování a příspěvek na dovolenou; iii) přesun do nízkonákladového sídla, iv) nové sjednání dodavatelských smluv (během úpadkového řízení neplatily zákonné výpovědní lhůty a podmínky, což umožnilo vypovězení nevýhodných smluv) a úprava smluv o pronájmu letadel a v) obnovu letadlového parku. Očekávalo se, že program racionalizace přinese trvalé snížení nákladů o více než […] milionů EUR ročně.

(42) Cílem provozních restrukturalizačních opatření, jak je uvedeno v Table 2, je udržet a zefektivnit provoz společnosti Condor do doby, než bude moci generovat zisk po postupném zrušení omezení letů zavedených za účelem zabránění šíření pandemie COVID-19. Jejich realizace zajistí konkurenceschopnost společnosti Condor dalším snížením nákladů a nezbytnou obnovou letadlového parku moderními letadly s nízkou spotřebou paliva.

(43) Společnost Condor měla stárnoucí letadlový park, který v létě 2019 čítal 61 letadel, z nichž 59 bylo provozováno přímo. Zejména 16 letadel Boeing 767-300, která používala na dálkových trasách, bylo v průměru 26 let starých, což je více než průměr v odvětví. Restrukturalizace letadlového parku, která je plánována v letech 2022 až 2025 u letadel na dlouhé trasy a v letech 2022 až 2029 u letadel na krátké a střední trasy, povede ke snížení spotřeby paliva a emisí CO_2. Na základě nabídek, které byly k dispozici v době poskytnutí podpory, společnost Condor očekávala roční úspory nákladů na palivo ve výši přibližně […] milionů EUR, úsporu emisí CO_2 ve výši 15–25 % a snížení průměrné spotřeby paliva na méně než 2 l/100 000 km/na cestujícího pouze v segmentu dálkových letů, kde nahrazuje 16 letadel Boeing 767-300.

Tabulka 2

Restrukturalizační opatření společnosti Condor

Opatření	Provádění
Snížení počtu zaměstnanců	Snížení počtu pozemního personálu: dosaženo do března 2020
Snížení nákladů na zaměstnance	— Úprava kolektivních smluv: prosinec 2019 až březen 2020 — Krátkodobé pracovní smlouvy a prodloužení jednání o zmrazení platů v létě 2020 a na jaře 2021
Nové sjednání dodavatelských smluv	Stálé kontroly u všech dodavatelů probíhají od září 2020

Opatření	Provádění
Přesun do méně nákladného sídla	— Jednání v dubnu až květnu 2020 — Stěhování dokončeno v červenci 2021
Obnova letadlového parku	Postupná obnova od třetího čtvrtletí roku 2022, do roku 2023 se očekává 12 nových letadel na dlouhé trasy

Zdroj: Oznámení, příloha 13.

(44) Vstup strategického investora navíc vytvořil stabilní podnikový rámec. Zejména prodej části akcií společnosti Condor společnosti Attestor byl prvním krokem ke strukturální nezávislosti společnosti Condor po jejím ukončení úpadkového řízení. Kromě toho vstup společnosti Attestor a restrukturalizace úvěrů banky KfW poskytly společnosti Condor dostatečné finanční prostředky a umožnily jí posílit vlastní kapitálovou základnu.

2.5.2. *Kapitálová a finanční restrukturalizace a financování plánu restrukturalizace*

(45) Náklady na restrukturalizaci zahrnovaly náklady na obnovu letadlového parku společnosti Condor a nekryté provozní náklady v období restrukturalizace. Jako takové zahrnovaly splacení úvěru na záchranu a jeho nahrazení jinými úvěry banky KfW, odpis úrokové pohledávky z nepřiměřeně vysoké náhrady, jak je uvedeno v 7. bodě odůvodnění, a náklady platební neschopnosti ve výši 23,7 milionu EUR (36. bod odůvodnění). Náklady na restrukturalizaci byly financovány částečně z vlastních zdrojů v celkové výši […] milionů EUR a částečně z veřejných zdrojů formou restrukturalizace dluhu v celkové výši 300,98 milionu EUR. Financování z neveřejných zdrojů bylo zajištěno z prostředků společnosti Attestor a podpořeno trvalými úsporami nákladů a odpisy dluhů vyplývajícími z insolvenčního plánu, jak je uvedeno v následujících bodech odůvodnění.

(46) Společnost Attestor poskytla společnosti Condor vlastní kapitál ve výši 200 milionů EUR, a to formou vkladu 150 milionů EUR do kapitálové rezervy společnosti a vkladu 50 milionů EUR na účelově vázaný účet notáře, který měla mít společnost Condor k dispozici v případě potřeby pro činnost.

(47) Společnost Attestor se dále zavázala poskytnout […] milionů EUR na obnovu letadlového parku společnosti Condor a úvěrovou linku ve výši […] milionů USD (přibližně […] milionů EUR), kterou může společnost Condor čerpat v několika tranších bez možnosti revolvingu na platby před dodáním letadel. Společnost […] zejména poskytla společnosti Condor a jejím dceřiným společnostem možnost leasingu, přičemž přímo nebo prostřednictvím jedné či více zvláštních účelových jednotek poskytla leasingové financování vlastního kapitálu ve výši […] milionů EUR na pořízení letadel, která měla být společnosti Condor pronajata. Financování letadel by mělo být doplněno externím financováním, které by mělo v souladu s obchodními zvyklostmi pokrýt […] % celkových výdajů na pořízení letadel. Návrh leasingového závazku by tak společnosti Condor umožnil pronajmout si letadla v hodnotě až […] milionů EUR na dobu nejméně […] let.

(48) Věřitelé společnosti Condor navíc v rámci úpadkového řízení souhlasili s odpisem pohledávek ve výši 630,8 milionu EUR. Řízení se řídilo závaznými právními předpisy standardního německého úpadkového práva, které obsahuje ustanovení týkající se stanovení různých skupin věřitelů a zacházení s nimi. V rámci každé skupiny bylo s věřiteli zacházeno rovnocenně. Pohledávky ve „Skupině 7 – Akcionáři" byly pro účely úpadkového řízení považovány za podřízené ostatním pohledávkám jiných skupin věřitelů. V souladu s insolvenčním plánem byl základní kapitál společnosti snížen na nulu, čímž akcionáři přišli o své akcie. Současně bylo vyloučeno právo upsat nové akcie v rámci navýšení kapitálu podle plánu. V důsledku toho akcionáři neobdrželi žádné platby a ztratili svá stávající práva, a to jak pokud jde o jejich akcie, tak o dluh, který jim společnost Condor dlužila. Německo vysvětluje, že pokud jde o zbývající pohledávky, věřitelský výbor společnosti Condor si mohl vybrat mezi likvidací společnosti Condor a přijetím konkurzní kotace ve výši 0,1 % z pohledávek v celkové výši 631,5 milionu EUR, přičemž několik věřitelů hlasovalo proti plánu. V insolvenčním plánu bylo určeno těchto sedm skupin věřitelů:

— zaměstnanci (*Arbeitnehmer*),

— Spolková agentura práce (*Bundesagentur für Arbeit*),

— Sdružení pro pojištění podnikových důchodových systémů proti úpadku (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit – PSVaG*),

— společní ručitelé (*Gläubiger aus Mithaftung*),

— společnosti skupiny s nepodřízenými pohledávkami (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangingen Forderungen*),

— ostatní nezajištění a nepodřízení věřitelé (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*) ,

— akcionáři (Gesellschafter).

(49) Některé z těchto skupin, jako například zaměstnanci, společnosti skupiny a akcionáři, jsou tvořeny výhradně soukromými věřiteli. Každý věřitel zařazený do jedné ze skupin má hlasovací práva. Podle německého úpadkového práva hlasuje každá skupina věřitelů samostatně a k přijetí rozhodnutí v každé skupině je zapotřebí většina věřitelů s hlasovacím právem, a to nejen hlasů, ale i dlužných částek ([30]). Většina věřitelů se rozhodla kotaci přijmout a věřitelský výbor plán schválil dne 22. října 2020. Insolvenční soud plán schválil.

(50) V rámci svého programu racionalizace dosahuje společnost Condor trvalého snížení nákladů ve výši […] milionů EUR ročně, a to díky úpravám leasingových smluv, novému sjednání dodavatelských smluv a úpravě kolektivních smluv, jak je popsáno v 41. bodě odůvodnění. Tyto úspory nákladů ovlivňují výsledovku společnosti Condor a snižují potřebu externího financování.

(51) Podmínkou kupní smlouvy a financování leasingu od společnosti Attestor byla restrukturalizace stávajících úvěrů společnosti Condor od banky KfW ve výši 550 milionů EUR. Před restrukturalizací měly úvěry banky KfW tyto podmínky:

a) úvěr 1 v celkové výši 529,8 milionu EUR se skládal z tranše A v nominální výši 256 milionů EUR a tranše B v nominální výši 273,8 milionu EUR. K zajištění úvěru 1 vytvořila společnost Condor balíček cenných papírů, který zahrnoval mimo jiné zástavy akcií, zástavní práva k leteckým dopravním prostředkům, zajišťovací převody, postoupení a zástavy účtů.

   (1) tranše A úvěru 1 měla splatnost dne 30. června 2026; měla být uhrazena ve čtvrtletních splátkách ve výši […] EUR počínaje dnem 30. června 2021 a jednorázovou úhradou všech zbývajících částek dne 30. června 2026; úroková sazba se skládala ze základní sazby odpovídající tříměsíční sazbě Euribor + […] bazických bodů (b. b.) ročně + náklady banky KfW na refinancování;

   (2) tranše B úvěru 1 byla revolvingovým úvěrem s konečnou splatností dne 31. prosince 2031; úroková sazba se skládala ze základní sazby odpovídající měsíční sazbě Euribor + […] bazických bodů (b. b.) ročně + náklady banky KfW na refinancování; částky čerpané z tranše B měly být splaceny na konci každého úrokového období spolu s veškerými úroky vzniklými do tohoto data, ale dosud nezaplacenými; splacené částky mohly být znovu čerpány v období dostupnosti za předpokladu, že nepřesáhnou celkovou částku úvěru dostupnou pro tranši B; ode dne 30. června 2026 by se celková výše úvěru pro tranši B automaticky snižovala o […] milionů EUR na konci každého následujícího kalendářního čtvrtletí;

b) úroková sazba úvěru 2 s nominální částkou 20,2 milionu EUR a splatností 31. prosince 2031 se skládala ze základní sazby odpovídající tříměsíční sazbě Euribor + […] bazických bodů + náklady na refinancování banky KfW; úvěr 2 byl zajištěn společností […] ve prospěch banky KfW;

c) pokud by byla společnost Condor prodána formou převodu akcií, smluvní ujednání by stanovila hierarchii splácení jednotlivých tranší. Nejprve by byl splacen úvěr 2, následně tranše A úvěru 1 a poté tranše B tohoto úvěru 1. Kromě toho by v případě dalších prodejů aktiv společnosti Condor byla tranše A rovněž snížena před tranší B. V případě prodeje zajištění by se obdobné pořadí uplatnilo i na splácení tranší. V případě výnosů z jiných zajištění by tranše A měla přednost před tranší B, což znamená, že výnosy by se použily nejprve na splacení tranše A a poté na splacení tranše B.

([30]) Insolvenční zákoník (*Insolvenzordnung*) ze dne. října 1994 (BGBl. I S. 2866), bod 243 a bod 244 odst. 1).

(52) Podle oznámení a návrhů dohod předložených Německem se Německo podílí na financování plánu restrukturalizace restrukturalizací stávajících úvěrů banky KfW ve výši 550 milionů EUR takto:

a) upustilo by se od splacení 90 milionů EUR z tranše B úvěru 1;

b) nesplacené částky úvěru 1 (po odpisu 90 milionů EUR uvedeném v písmenu a) a odpisu 60 milionů EUR podle rozhodnutí Condor II (viz 6. bod odůvodnění)) by byly restrukturalizovány takto:

— přednostní tranše ve výši 175 milionů EUR se stejnými podmínkami jako tranše A úvěru 1, s výjimkou těchto dvou změn: i) konečná splatnost by byla stanovena na září 2026, aby se shodovala s účetním rokem společnosti Condor (dříve červen 2026 pro tranši A úvěru 1 a 31. prosince 2031 pro tranši B úvěru 1 a úvěr 2); ii) […];

— podřízená tranše ve výši 204,8 milionu EUR s těmito podmínkami: i) úroková sazba: […] nákladů; ii) typ dluhu: […]; iii) zajištění: jako dříve; iv) částky, které jsou k dispozici pro splacení v závislosti na příjmech v návaznosti na mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku (datum ukončení: 30. září 2026);

c) úvěr 2, který byl poskytnut společnosti SGL na nákup akcií, bude změněn tak, aby se řídil stejnými podmínkami jako nová podřízená tranše, s tím rozdílem, že její stávající zajištění bude posíleno o […]. Úhrada podřízené tranše by byla […].

(53) Německo potvrdilo, že návrhy dohod byly provedeny tak, jak je popsáno v 52. bodě odůvodnění. Podle informací poskytnutých Německem mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku stanoví, že k platbě v rámci tohoto mechanismu může dojít až poté, co investor obdrží do 30. června 2026 čisté výnosy (např. prodejem) ve výši alespoň […] milionů EUR (limit platby závislé na hospodářském výsledku), nebo pokud se ocenění vlastního kapitálu společnosti k 30. září 2026 rovná alespoň této částce. Nad limit platby závislé na hospodářském výsledku ve výši […] milionů EUR bude vyplacena částka ve výši […] EUR. Z částek mezi […] a […] miliony EUR obdrží věřitel podíl ve výši […] % až […] %. Skutečná návratnost závisí na čistých výnosech. Platební podmínky mechanismu platby závislé na hospodářském výsledku tak zajišťují, že německý stát obdrží do září 2026 platby ve výši […] až […] milionů EUR v závislosti na hospodářském úspěchu společnosti Condor. Platby z mechanismu platby závislé na hospodářském výsledku musí být použity na splacení podřízené tranše a úvěru 2.

(54) Německo prostřednictvím banky KfW poskytlo společnosti Condor zaručené úvěry na náhradu části škody, která jí podle odhadů vznikla v souvislosti s pandemií COVID-19. Po přijetí zrušeného rozhodnutí o náhradě škody Komise zjistila, že společnost Condor utrpěla v období od 17. března do 31. prosince 2020 škodu ve výši 175,355 milionu EUR ([31]) a v období od 1. ledna do 31. května 2021 škodu ve výši 73,66 milionu EUR ([32]), celkem tedy 249,02 milionu EUR v období od 17. března 2020 do 31. května 2021. Rozdíl mezi částkami úvěrů (550 milionů EUR) před uplatněním odpisů (90 milionů EUR a 60 milionů EUR – 6. a 8. bod odůvodnění) na jedné straně a odhadovanou škodou v období od 17. března 2020 do 31. května 2021 (249,02 milionu EUR) na straně druhé činí 300,98 milionu EUR. Jedná se o částku úvěrů poskytnutých na restrukturalizaci.

(55) Německo předkládá dvě hodnocení prvku podpory obsaženého v restrukturalizaci úvěrů.

(56) Podle prvního přístupu Německo tvrdí, že prvek podpory na restrukturalizaci úvěrů by představoval nominální částku úvěrů ve výši 400 milionů EUR (tj. původní částku 550 milionů EUR sníženou o odpis 150 milionů EUR) sníženou o částku 144,1 milionu EUR, kterou Německo oznámilo jako podporu na náhradu škody za období od 17. března 2020 do 31. května 2021, což by znamenalo nominální částku podpory na restrukturalizaci ve výši 255,9 milionu EUR.

([31]) Viz rozhodnutí Condor I, 203. bod odůvodnění.
([32]) Viz rozhodnutí Condor II, 112. bod odůvodnění.

(57) Německo se však domnívá, že by bylo možné provést méně konzervativní ocenění prvku podpory. V případě přednostní tranše ve výši 175 milionů EUR by prvek podpory představoval 18,9 milionu EUR rozdílu mezi úroky, které společnost Condor skutečně zaplatila, a úroky, které by musela zaplatit za hypotetickou tržní půjčku. Tržní věřitel by rovněž souhlasil s odkladem splátek a úroků, které by tak byly bez podpory. Německo nakonec posuzuje prominutí dluhu ve výši 90 milionů EUR jako grant s prvkem podpory ve výši 90 milionů EUR.

2.5.3. *Provozní a finanční trajektorie restrukturalizace a návratu k životaschopnosti*

(58) Německo uvádí, že až do pandemie COVID-19 trh cestování směřujícího z Německa neustále rostl a jeho roční nárůst dosahoval 4,6 %. V roce 2020 však trh prudce poklesl o 58,1 %. Plán restrukturalizace předpokládá, že poptávka na německém trhu v oblasti rekreačního cestovního ruchu začne růst v létě 2021. Německo uvádí, že cestovní ruch silně souvisí s hrubým domácím produktem, u kterého se do konce roku 2021 očekával návrat na úroveň před krizí. Výrazný nárůst čisté míry úspor domácností v Německu z 10,9 % v roce 2019 na 16,3 % v roce 2020 naznačuje silné spotřebitelské výdaje v důsledku postupného rušení omezení. Očekávalo se, že rekreační cestování se zotaví rychleji než všeobecné cestování a vrátí se na úroveň před krizí přibližně o rok dříve než všeobecné cestování ([33]).

(59) Předpoklady v plánu restrukturalizace vycházejí z analýzy různých trendů a jejich dopadu na rekreační cestování. Zpráva o restrukturalizaci od společnosti KPMG, kterou poskytlo Německo, obsahuje také prognózy vývoje trhu na základě hodnocení třetími stranami ([34]). Několik odborných studií zahrnujících prognózy počtu cestujících (PAX), výnosy na jeden osobokilometr (RPK) ([35]), pohyby podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR) ([36]) a počtu cestujících očekávalo v roce 2023 oživení odvětví letecké dopravy na úroveň roku 2019 jako nejlepší scénář ([37]). První nárůst se očekával ve třetím a čtvrtém čtvrtletí roku 2021, pokud by cestovní omezení skončila a očkování pokročila. Tyto prognózy slouží k posouzení věrohodnosti základních předpokladů obchodního plánu společnosti Condor.

(60) Podle poskytnutých údajů (údaje Euromonitoru o rekreačních cestách ze země v počtu cest a výdajů, údaje společnosti Statista a McKinsey o příjmech) se měl celosvětový trh cestovního ruchu zotavit na úroveň roku 2019 v roce 2022 v nejlepším případě a v roce 2024/2025 v nejhorším případě. Jak ukazuje obrázek 3, očekávalo se, že oživení klíčových ukazatelů výkonnosti (dále jen „KPI“) PAX, RPK a IFR dosáhne úrovně roku 2019 přibližně v letech 2023/2024. Tyto prognózy se však týkají celého leteckého sektoru. Stejné prognózy také poukazují na rychlejší oživení turistických letů.

([33]) Oznámení, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Německá koncepce restrukturalizace podle IDW S6/BGH, 16. června 2021, s. 27.

([34]) Mezi zdroje třetích stran patří: BDL (Bericht zur Lage der Branche – leden 2021), ICAO (Effects of novel Coronavirus on civil aviation: Economic impact analysis (Účinky nového koronaviru (COVID-19) na civilní letectví: analýza hospodářského dopadu) – květen 2021), Eurocontrol (Forecast Update 2021–2024 (Aktualizace prognózy na období 2021–2024) – květen 2020), ACI (Covid-19 & Airports: Traffic forecast & financial impact (COVID-19 a letiště: Prognóza provozu a finanční dopad) – leden 2021), IATA (Finanční prognóza leteckého průmyslu – duben 2021), Jefferies (Iata cuts 2021 forecast – vaccinations, travel restrictions slow the recovery (IATA snižuje prognózu na rok 2021 – očkování, cestovní omezení zpomalují oživení) – duben 2021).

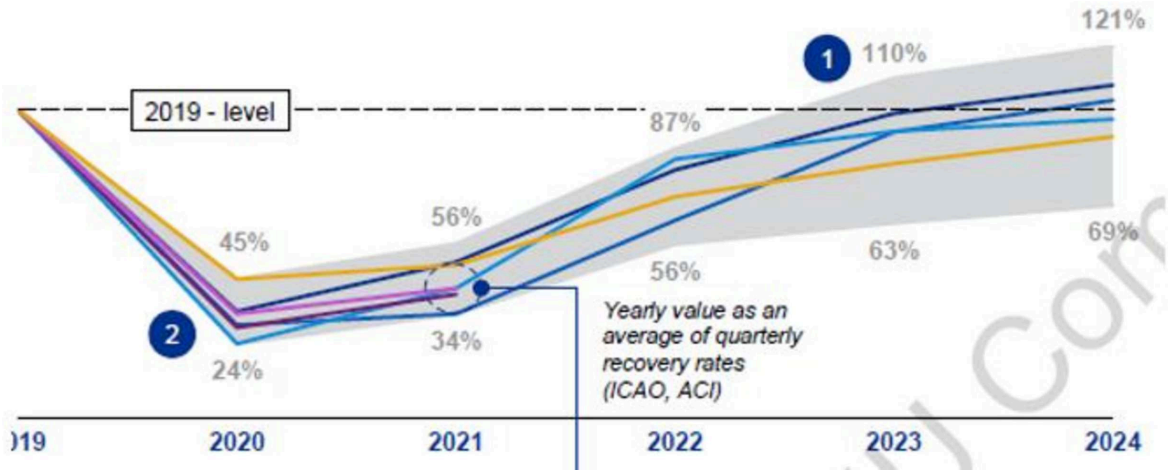
([35]) RPK neboli „výnosy na jeden osobokilometr“ znamenají počet přepravených platících cestujících vynásobený dosaženou vzdáleností.

([36]) IFR neboli „pravidla pro let podle přístrojů“ jsou souborem předpisů, které předepisují, jak mají být letadla provozována, pokud pilot není schopen navigovat pomocí vizuálních referencí podle pravidel letu za viditelnosti.

([37]) Zdroj: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Německá koncepce restrukturalizace podle IDW S6/BGH, 16. června 2021, s. 33.

Obrázek č. 3

Prognózy klíčových ukazatelů výkonnosti leteckých společností v % v roce 2019



Zdroj: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Německá koncepce restrukturalizace podle IDW S6/BGH, 16. června 2021, s. 33.

(61) Hlavní provozní náklady společnosti Condor jsou náklady na údržbu, pohonné hmoty a zaměstnance. Předpoklady v plánu restrukturalizace vycházejí z ekonomiky jednotlivých typů letadel na přidělené trase, z prognóz cen ropy a výkonnosti. Plán restrukturalizace zohledňuje dopady opatření provedených v rámci insolvenčního plánu, která vyplývají z obnovy letadlového parku, postupného přechodu od […], jakož i snížení počtu zaměstnanců, krátkodobých prací souvisejících s pandemií COVID-19 atd.

(62) Předpokládá se, že příjmy společnosti Condor z letového provozu se budou postupně zvyšovat. Očekává se, že po fázi nárůstu v letech 2020–2022 dosáhnou míry obsazenosti letadel v souladu s očekávaným oživením trhu s rekreačními cestami úrovně před pandemií COVID-19 v roce […]. V základním scénáři (Table 3) se očekává, že společnost Condor bude na konci období restrukturalizace v září 2023 zisková a pokryje úrokové náklady a odpisy s čistým výsledkem ve výši […] milionů EUR a […]% rozpětí zisku před úroky a zdaněním (EBIT) ([38]). Tento vzestupný trend bude pokračovat i po skončení období restrukturalizace, kdy čistý výsledek dosáhne v roce 2024 výše […] milionů EUR a rozpětí EBIT […] % a poté v roce 2026 dosáhne čistého výsledku ve výši […] milionů EUR a rozpětí EBIT […] %.

Tabulka 3

Výsledovka společnosti Condor v základním scénáři

V milionech EUR	Před restrukturalizací		Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2017/18 ČINNOST	2018/19 ČINNOST	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Provozní příjem	1 803,8	1 684,2	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Provozní náklady	– 1 684,4	– 1 542,9	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: náklady na pronájem letadlového parku			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

([38]) EBIT neboli „zisk před úroky a zdaněním“ je příjem společnosti snížený o náklady bez daně a úroků. Rozpětí EBIT je finanční ukazatel, který je indikátorem ziskovosti společnosti a lze jej vypočítat vydělením EBIT tržbami.

V milionech EUR	Před restrukturalizací		Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2017/18 ČINNOST	**2018/19 ČINNOST**	**2019/20 ČINNOST**	**2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK**	**2021/22 PLÁN**	**2022/23 PLÁN**	**2023/24 PLÁN**	**2024/25 PLÁN**	**2025/26 PLÁN**
Odpisy a amortizace	– 96,4	– 93,9	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: odpisy letadlového parku			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Provozní zisk (EBIT) před mimořádnými událostmi	23,0	47,5	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Finanční náklady	– 29,6	– 32,0	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: související s letadlovým parkem			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Čistý výsledek za rok	40,0	– 6 796,7	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Rozpětí EBITDA (p.e.)	7 %	9 %	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Rozpětí EBIT (p.e.)	1 %	3 %	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Výnos	198	172	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový počet dostupných sedadlokilometrů [ASK] (v m)	34 638	36 183	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový výnos na jeden osobokilometr [RPK] (v m)	30 880	32 495	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celková míra využití sedadla	89 %	90 %	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový počet cestujících (v m)	8,8	9,4	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: Oznámení, finanční údaje společnosti Condor *(rozdělení pro letadlový park za roky 2017/18 a 2018/19 není k dispozici).*

(63) Table 3 ukazuje, že provozní a obchodní restrukturalizační opatření a finanční příspěvky umožní společnosti Condor postupně zmírnit dopady insolvence společnosti TCG na její vlastní kapitál, jehož část se v době ukončení úpadkového řízení dne 1. prosince 2020 stále nacházela v její rozvaze. V souladu s německým úpadkovým právem společnost Condor odepsala celý svůj základní kapitál, takže její vlastní kapitál dosáhl záporné hodnoty. Přestože společnost Condor bude mít v roce 2026 v důsledku tohoto vnějšího vlivu stále mírně záporný vlastní kapitál ve

výši […] milionů EUR, její vlastní kapitálová základna se bude během období restrukturalizace neustále a výrazně zlepšovat a v roce 2027 se dostane do kladných hodnot. Po dosažení nejvyšší hodnoty […] milionů EUR v roce 2021 budou dlouhodobé finanční závazky společnosti Condor klesat a v roce 2026 dosáhnou […] milionů EUR. Podle tohoto souboru údajů by navíc návratnost investovaného kapitálu (ROCE) ([39]) společnosti Condor byla na konci období restrukturalizace ve fiskálním roce 2023 i v následujících letech výrazně kladná, přičemž by činila […] % až […] % (Table 4).

Tabulka 4

Rozvaha společnosti Condor v základním scénáři

V milionech EUR	Před restrukturalizací		Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2017/18 ČINNOST	2018/19 ČINNOST	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Aktiva	**1 880,9**	**591,5**	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Neoběžná aktiva > 1 rok	1 293,4	309,8	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: letadlový park (aktiva)			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Oběžná aktiva < 1 rok	587,5	281,6	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	11,2	56,5	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Závazky	**1 880,9**	**591,5**	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Vlastní kapitál	194,7	– 6 776,2	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dlouhodobé závazky > 1 rok	760,6	3 706,4	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dlouhodobé finanční závazky > 1 rok	181,2	156,1	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: závazky z leasingu			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Krátkodobé závazky < 1 rok	925,6	3 661,3	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Krátkodobé finanční závazky < 1 rok	37,8	47,4	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

([39]) Investovaný kapitál je definován jako celková aktiva snížená o krátkodobé závazky.

V milionech EUR	Před restrukturalizací		Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2017/18 ČINNOST	2018/19 ČINNOST	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Z toho: závazky z leasingu			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
ROCE	*2 %*	*– 2 %*	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: Oznámení, finanční údaje společnosti Condor *(rozdělení pro letadlový park za roky 2017/18 a 2018/19 není k dispozici).*

(64) Ocenění společnosti Condor provedené v červnu 2021 společností Rothschild v rámci investorského procesu, jak znázorňuje Table 5, odhaduje na základě konzervativních předpokladů, že vlastní kapitál společnosti Condor se bude do roku 2023 pohybovat v rozmezí od […] milionů EUR do […] miliard EUR v závislosti na metodě (diskontované peněžní toky nebo násobky zisku před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací (EBITDA)).

Tabulka 5

Ocenění společnosti Condor

(…)

(65) Zpráva o ocenění vypracovaná společností Rothschild obsahuje výpočet vážených průměrných nákladů kapitálu (WACC) společnosti Condor. WACC je součet nákladů na dluh a nákladů na vlastní kapitál vynásobených příslušnými váhami. Jako cílová kapitálová struktura s cílovými váhami pro dluh a vlastní kapitál se za předpokladu […]% vlastního kapitálu vypočtou náklady na dluh jako […] % a náklady na vlastní kapitál jako […] % ([40]). Hodnota WACC společnosti Condor se vypočítá jako […] %. Od 1. ledna 2019 vstoupil v platnost šestnáctý mezinárodní standard účetního výkaznictví („IFRS 16“), kterým se ruší rozdílné zacházení s finančním a operativním leasingem. Stejný výpočet byl proveden s přihlédnutím ke standardu IFRS 16 a výsledné vyšší váze dluhu v důsledku účtování závazků z leasingu jako finančních závazků. Zvýšení dluhu má za následek předpokládanou kapitálovou strukturu ve výši […] % vlastního kapitálu a […] % dluhu. V tomto scénáři činí WACC […] % v důsledku vyšší váhy dluhu.

(66) Německé orgány rovněž poskytly ocenění vlastního kapitálu společnosti Condor za podmínek dohodnutých se společností Attestor, z nichž vychází společnost PWC, která byla pro Německo povinná pro posouzení podmínek úvěru banky KfW, a společnost Rothschild jako nezávislý odborník pro stanovení hodnoty společnosti v investičním procesu. Společnost PWC uplatňuje konzervativní přístup založený na dolní hranici plánované hodnoty EBIT ve výši […] milionů EUR a multiplikačním faktoru […]. Na základě těchto konzervativních předpokladů dospěla společnost PWC k závěru, že společnost Condor bude mít v roce 2025 hodnotu vlastního kapitálu přibližně […] milionů EUR, kterou sama společnost Condor před pandemií COVID-19 odhadla na přibližně […] milionů EUR ([41]). Na základě konzervativnějšího ocenění ze strany společnosti PWC by společnost Condor v roce 2026 dosáhla návratnosti vlastního kapitálu (ROE) ve výši […] %. Tato hodnota je plně v souladu s mediánem návratnosti vlastního kapitálu skupiny ostatních leteckých společností, který v letech 2017–2019 činil 23,4 % až 25,3 %, jak uvádí Table 6. Jak znázorňuje Table 6, evropské tradiční letecké společnosti a letecké společnosti z USA si vedly víceméně podobně, s výjimkou roku 2019.

([40]) Náklady na dluh ve výši […] % se skládají z úrokové sazby ve výši […] % stávajících úvěrů banky KfW upravené o daňovou odpočitatelnost úroků. Náklady na vlastní kapitál ve výši […] % se vypočítávají pomocí modelu oceňování kapitálových aktiv a skládají se z i) bezrizikové míry ve výši […] %, ii) přirážky za malou společnost ve výši […] % a iii) rizikové přirážky specifické pro společnost, která je odvozena od tržní rizikové přirážky ve výši […] % vynásobené činitelem Beta (1,2 na základě srovnatelných společností), což by pro společnost Condor činilo […] %.

([41]) Federální mandát PWC ze dne 18. května 2021.

Tabulka 6

Medián návratnosti vlastního kapitálu leteckých společností v letech 2017–2019 ([42])

	2019	2018	2017
Tradiční (Evropa)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Nízkonákladové (Evropa)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
USA	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Všechny	**25,3 %**	**23,4 %**	**24,6 %**

(67) Podle německých orgánů navíc kombinovaný dopad plánu restrukturalizace společnosti Condor, včetně několika racionalizačních opatření a obnovy letadlového parku (viz Table 2), který povede k výraznému snížení nákladů na zaměstnance a zásobování, jakož i k úsporám nákladů na palivo a údržbu, a nové financování ze strany společnosti Attestor umožní společnosti Condor dosáhnout ziskovosti odpovídající průměru v odvětví. Jak uvádí Table 3, rozpětí EBIT společnosti Condor ([43]) jsou od účetního roku 2023 kladná ([…] % v roce 2023 až […] % v roce 2026). Rozpětí jsou po pandemii COVID-19 ve srovnání s úrovní před ní výrazně vyšší ([…] % pro účetní rok 2018 a […] % pro účetní rok 2019).

(68) Table 7 ukazuje také ziskovost ostatních leteckých společností před pandemií COVID-19. Podle údajů poskytnutých Německem činilo rozpětí EBIT těchto ostatních leteckých společností, mezi něž patří tradiční a nízkonákladové letecké společnosti jako Lufthansa a Ryanair, v průměru 5,7 %, resp. 7,3 % jako medián. Výkonnost této skupiny byla velmi rozdílná, s rozpětím 18,8 procentního bodu mezi nejvyšší hodnotou 13,3 % a nejnižší hodnotou −5,5 %. Na základě údajů z roku 2019 činil výnos z počtu cestujících společnosti Condor (příjem vydělený počtem cestujících) […] ([44]), přičemž průměr ostatních leteckých společností činil 141, zatímco společnost Condor působila s počtem […] sedadlokilometrů a průměr ostatních leteckých společností činil 135 773 sedadlokilometrů.

Tabulka 7

Srovnání klíčových ukazatelů s ostatními leteckými společnostmi před pandemií COVID-19

	Rozpětí EBIT (v %)	Výnos (v EUR)		Míra využití sedadla (v %)	Cestující (v mil.)	Dostupná kapacita míst (v milionech km)
Condor	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Lufthansa	**5,1**	**250,7**		**82,6**	**145,3**	**358 803**
Norwegian	**2,0**	**121,9**		**86,6**	**36,2**	**100 031**
Eurowings	**– 5,5**	**85,7**		**82,3**	**27,0**	**32 383**
Ryanair	**13,3**	**57,0**		**95,0**	**149,0**	**176 989**
IAG	**10,2**	**215,7**		**84,6**	**118,3**	**337 754**
EasyJet	**7,3**	**76,5**		**91,5**	**96,1**	**116 056**
Wizz	**13,0**	**69,0**		**93,6**	**40,0**	**69 973**

([42]) Rozhodnutí Komise ze dne 11. prosince 2020 C(2020) 9221 ve věci SA.58463 Aide à la restructuration de Corsair, Úř. věst. C 41, 5.2.2021, s. 1, 23. bod odůvodnění. Vzorek zahrnuje patnáct leteckých společností rozdělených do tří kategorií: **tradiční** společnosti zahrnují společnosti Air France KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean a Finnair; **nízkonákladové** společnosti zahrnují Ryanair, EasyJet a Air Europa a mezi společnosti z **USA** patří Delta Airlines, American Airlines, United Airlines a Southwest Airlines.

([43]) Rozpětí EBIT na základě výnosů z prodeje. Plán restrukturalizace nepočítá s jinými provozními příjmy.

([44]) Výnos je vyšší, než uvádí Table 3, a to z důvodu nezbytné srovnatelnosti s podobnými společnostmi. Vzhledem k tomu, že veřejně dostupné údaje o konkurentech nejsou tak podrobné jako interní údaje společnosti Condor, je výnos v Table 7 definován jako tržby z prodeje na cestujícího, zatímco výnos v Table 3 je definován jako (tržby z prodeje – tržby z nákladní dopravy – ostatní tržby) na cestujícího.

	Rozpětí EBIT (v %)	Výnos (v EUR)		Míra využití sedadla (v %)	Cestující (v mil.)	Dostupná kapacita míst (v milionech km)
Swiss	**11,1**	**238,9**		**83,9**	**21,5**	**63 321**
Austrian	**0,7**	**144,3**		**80,8**	**14,6**	**28 508**
Brussels Airlines	**– 2,2**	**143,2**		**81,5**	**10,3**	**21 994**
Turkish Airlines	**8,1**	**146,0**		**81,6**	**74,3**	**187 696**
Průměr (včetně společnosti Condor)	**5,5**	**143,8**		**86,2**	**61,8**	**127 474**
Průměr (vyjma společnosti Condor)	**5,7**	**140,8**		**85,8**	**66,6**	**135 773**
Medián (včetně společnosti Condor)	**6,2**	**143,8**		**84,3**	**38,1**	**85 002**
Medián (vyjma společnosti Condor)	**7,3**	**143,2**		**83,9**	**40,0**	**100 031**

Zdroj: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Německá koncepce restrukturalizace podle IDW S6/BGH, 16. června 2021, s. 37 a vlastní výpočet.

(69) Kromě toho Německo poskytlo údaje o budoucích peněžních tocích společnosti Condor pro základní scénář, jak uvádí Table 8.

Tabulka 8

Předpokládané peněžní toky v základním scénáři

V milionech EUR	Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
EBITDA	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Peněžní tok z provozních činností (p.e.)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Mimořádné položky	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Peněžní toky z investiční činnosti	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Změny vlastního kapitálu	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Změny finančních závazků	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: finanční závazky banky KfW	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Peněžní tok z finanční činnosti	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Čisté snížení/zvýšení peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Na začátku období	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Na konci období	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

V milionech EUR	Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Dostupná tranše B	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Zablokovaná hotovost	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Disponibilní likvidita	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: Oznámení, finanční údaje společnosti Condor.

(70) Údaje poskytnuté Německem ukazují na odliv peněžních prostředků z provozní činnosti ve výši […] milionů EUR v účetním roce 2021. Současně k přílivu peněžních prostředků nejvíce přispěly mimořádné položky ve výši […] milionů EUR, které souvisejí s likvidací společnosti TCG, likviditou poskytnutou investicí společnosti Attestor a změnami finančních závazků vůči bance KfW. Po vkladu společnosti Attestor do vlastního kapitálu společnosti Condor disponibilní likvidita nikdy neklesne pod […] milionů EUR.

(71) Z poskytnutých informací vyplývá, že společnost Condor čelila krátkodobé krizi likvidity v kombinaci s negativní situací v oblasti solventnosti, kterou zdědila po likvidaci společnosti TCG (obrázek č. 4).

Obrázek č. 4

Krátkodobá likvidita společnosti Condor

(…)

Zdroj: Oznámení, posouzení restrukturalizace ze strany společnosti KPMG

(72) Německo předložilo analýzu citlivosti, která ukazuje, jak se bude lišit hospodářský výsledek společnosti Condor a následně její rozvaha od základního scénáře, který uvádí Table 3 a Table 4, pokud by náklady na palivo vzrostly ještě více než podle základního scénáře v důsledku zvýšení cen emisních povolenek a kompenzačních kreditů a pokud by byl růst příjmů na cestujícího ([45]) rovněž negativně ovlivněn možným nepříznivým vývojem na trhu, tj. zvýšenou konkurencí, čímž by se snížil očekávaný růst výnosů zejména kvůli novým letadlům na dlouhé trasy. Výsledek této analýzy znázorňuje Table 9 a Table 10.

Tabulka 9

Předpokládaná výsledovka v případě nepříznivého scénáře

V milionech EUR	Před restrukturalizací		Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2017/18 ČINNOST	2018/19 ČINNOST	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Provozní příjem	1 803,8	1 684,2	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Provozní náklady	– 1 684,4	– 1 542,9	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: náklady na pronájem letadlového parku			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Odpisy a amortizace	– 96,4	– 93,9	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

([45]) Tržby z prodeje dělené celkovým počtem cestujících.

V milionech EUR	Před restrukturalizací		Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2017/18 ČINNOST	2018/19 ČINNOST	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Z toho: odpisy letadlového parku			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Provozní zisk (EBIT) před mimořádnými událostmi	**23,0**	**47,5**	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Finanční náklady	– 29,6	– 32,0	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: související s letadlovým parkem			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Čistý výsledek za rok	**40,0**	**– 6 796,7**	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Rozpětí EBITDA (p.e.)	*7 %*	*9 %*	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Rozpětí EBIT (p.e.)	*1 %*	*3 %*	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Výnos	*198*	*172*	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový počet dostupných sedadlokilometrů [ASK] (v m)	*34 638*	*36 183*	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový výnos na jeden osobokilometr [RPK] (v m)	*30 880*	*32 495*	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celková míra využití sedadla	*89 %*	*90 %*	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový počet cestujících (v m)	*8,8*	*9,4*	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: Oznámení, finanční údaje společnosti Condor (rozdělení pro letadlový park za roky 2017/18 a 2018/19 není k dispozici).

Tabulka 10

Rozvaha v případě nepříznivého scénáře

V milionech EUR	Před restrukturalizací		Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2017/18 ČINNOST	2018/19 ČINNOST	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Aktiva	**1 880,9**	**591,5**	[…]	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Neoběžná aktiva > 1 rok	1 293,4	309,8	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

V milionech EUR	Před restrukturalizací		Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2017/18 ČINNOST	2018/19 ČINNOST	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Z toho: letadlový park (aktiva)			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Oběžná aktiva < 1 rok	587,5	281,6	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	11,2	56,5	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Závazky	**1 880,9**	**591,5**	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Vlastní kapitál	194,7	– 6 776,2	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dlouhodobé závazky > 1 rok	760,6	3 706,4	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dlouhodobé finanční závazky > 1 rok	181,2	156,1	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: závazky z leasingu			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Krátkodobé závazky < 1 rok	925,6	3 661,3	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Krátkodobé finanční závazky < 1 rok	37,8	47,4	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: závazky z leasingu			(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Poměr čistého dluhu k EBITDA	*1,7*	*1,0*	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
ROCE	*2 %*	*– 2 %*	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: Oznámení, finanční údaje společnosti Condor (rozdělení pro letadlový park za roky 2017/18 a 2018/19 není k dispozici).

(73) Podle předpokladů nepříznivého scénáře by se provozní výkonnost společnosti Condor mírně snížila a její hodnota EBIT by byla v průměru o […] milionů EUR nižší než v základním scénáři. Společnost Condor by však zůstala zisková s rozpětím EBIT ve výši […] % na konci období restrukturalizace, které by se zvýšilo na […] % na konci období, na které se vztahují prognózy, tj. 2019/2020 až 2025/2026 (dále jen „plánovací období“).

(74) Pokud jde o rozvahu, má nepříznivý scénář dopad především na likviditní pozici a vlastní kapitál společnosti Condor. V nepříznivém případě má společnost Condor méně peněžních aktiv a záporný vlastní kapitál se nesnižuje tak rychle jako v základním scénáři. V případě nepříznivého scénáře bude mít společnost Condor na konci plánovacího období stále záporný vlastní kapitál ve výši […] milionů EUR. I v tomto případě by však bylo možné dosáhnout návratu ke kladnému vlastnímu kapitálu v roce následujícím po plánovacím období. Jak je vysvětleno v 64. bodě odůvodnění a jak je patrné z Table 5 a Table 9, hodnota podniku a vlastního kapitálu společnosti Condor odhadovaná společnostmi Rothschild a PWC již vychází z negativních předpokladů nepříznivého scénáře, a zůstává tedy v platnosti.

(75) Úpravy výnosů a nákladů ovlivňují peněžní toky. Table 11 ukazuje, že likvidita, kterou má společnost Condor k dispozici, je na konci období restrukturalizace v účetním roce 2023 o […] milionů EUR nižší než v základním scénáři. V roce 2026 je disponibilní likvidita o […] milionů EUR nižší v důsledku kumulativního účinku nižších peněžních toků z provozní činnosti. Kladný peněžní tok z činnosti je v průměru přibližně o […] milionů EUR nižší. Dodatečný kladný peněžní tok do vlastního kapitálu částečně kompenzuje tento dopad v roce 2023.

Tabulka 11

Předpokládané peněžní toky v nepříznivém scénáři

	Období restrukturalizace				**Období po restrukturalizaci**		
V milionech EUR	**2019/20 ČINNOST**	**2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK**	**2021/22 PLÁN**	**2022/23 PLÁN**	**2023/24 PLÁN**	**2024/25 PLÁN**	**2025/26 PLÁN**
EBITDA	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Peněžní tok z provozních činností (p.e.)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Mimořádné položky	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Peněžní toky z investiční činnosti	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Změny vlastního kapitálu	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Změny finančních závazků	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: finanční závazky banky KfW	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Peněžní tok z finanční činnosti	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Čisté snížení/zvýšení peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Na začátku období	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Na konci období	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dostupná tranše B	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Zablokovaná hotovost	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Disponibilní likvidita	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: Oznámení, finanční údaje společnosti Condor.

(76) Jak je vysvětleno v 63. bodě odůvodnění, na základě údajů poskytnutých Německem by hodnota ROCE společnosti Condor byla mimořádně vysoká a její výnosy by se pohybovaly mezi […] % a […] %. Tato situace je způsobena především programem obnovy letadlového parku společnosti Condor a skutečností, že auditovaná účetní závěrka společnosti Condor je sestavována podle německého obchodního zákoníku („*Handelsgesetzbuch*“ – HGB). Obnova letadlového parku společnosti Condor zahrnuje také přechod od vlastnictví nebo pronájmu letadel na základě smluv o finančním leasingu k pronájmu letadel na základě smluv o operativním leasingu. Na rozdíl od smluv o finančním leasingu neposkytuje operativní leasing nájemci vlastnická práva. Od vstupu standardu IFRS 16 v platnost se všechny leasingy účtují v rozvaze. Tato změna se však nevztahuje na všechny vnitrostátní účetní standardy. Vzhledem k tomu, že společnost Condor sestavuje auditovanou účetní závěrku podle obchodního zákoníku, operativní leasing nemá vliv na rozvahu nájemce, protože se účtuje podrozvahově a nekapitalizuje se ([46]).

(77) Letadlový park společnosti Condor představuje významnou část kapitálu a majetku leteckých společností. Neúčtování leasingu letadel v rozvaze proto může velikost rozvahy významně snížit. Ovlivňuje to klíčové ukazatele, jako je ROCE, protože aktiva, která se používají k provozu, tj. letadla, se při výpočtu investovaného kapitálu neberou v úvahu, a proto je ziskovost založená na kapitálu nadhodnocená. Nezohlednění leasingu letadel také komplikuje smysluplné srovnání mezi leteckými společnostmi, protože finanční výkonnost sledované letecké společnosti závisí na volbě vlastnictví letadel.

(78) Z těchto důvodů Německo poskytlo finanční zprávy společnosti Condor včetně leasingů účtovaných v rozvaze podle standardu IFRS 16. Německo vysvětlilo, že zatímco zveřejněné a auditované účetní závěrky společnosti Condor jsou sestavovány podle obchodního zákoníku, společnost Condor v době, kdy byla dceřinou společností společnosti TCG, pravidelně sestavovala také alternativní účetní závěrky, v nichž byly uvedeny leasingy podle standardu IFRS 16. Transpozice se provádí pro každou leasingovou smlouvu zvlášť. Ačkoli tyto závěrky nejsou auditovány, jsou pravidelně kontrolovány auditory (Ernst and Young) a vypracovávány ve spolupráci s auditory (KPMG).

(79) Table 12 a Table 13 ukazují upravený výkaz zisků a ztrát a rozvahu podle základního scénáře. Dopad v obou scénářích je stejný, protože úprava se týká pouze účetnictví letadlového parku, a je tedy nezávislá na nepříznivějších předpokladech nepříznivého scénáře. Údaje v souladu se standardem IFRS 16 vykazují mírně vyšší EBIT, ale nižší čistý zisk. Proto se také zvyšuje rozpětí EBIT ve srovnání s rozpětím EBIT založeném na Table 3. Na konci období restrukturalizace bude rozpětí EBIT činit […] % a na konci plánovacího období se zvýší na […] %. Hlavní dopad je patrný v rozvaze. Celková aktiva jsou přibližně 2,5krát vyšší než podle německých účetních pravidel. Tato změna vede k tomu, že hodnota ROCE je výrazně nižší, a to v rozmezí […] % až […] % v základním scénáři a […] % až […] % v nepříznivém scénáři.

Tabulka 12

Předpokládaná výsledovka s kapitalizovanými leasingy v základním scénáři

V milionech EUR	Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Provozní příjem	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Provozní náklady	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: náklady na pronájem letadlového parku	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Odpisy a amortizace	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

([46]) Při procesu fúze a akvizice a při podávání zpráv bance KfW používá společnost Condor plánovací údaje podle standardů IFRS. Pro posouzení restrukturalizace provedené společností KPMG byly údaje podle standardů IFRS porovnány s údaji podle obchodního zákoníku. Ačkoli jsou tedy předpokládané údaje v posouzení restrukturalizace rovněž v souladu se standardy IFRS, standard IFRS 16 nebyl pro obchodní plán použit.

V milionech EUR	Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Z toho: odpisy letadlového parku	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Provozní zisk (EBIT) před mimořádnými událostmi	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Finanční náklady	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: související s letadlovým parkem	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Čistý výsledek za rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Rozpětí EBITDA (p.e.)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Rozpětí EBIT (p.e.)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Výnos	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový počet dostupných sedadlokilometrů [ASK] (v m)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový výnos na jeden osobokilometr [RPK] (v m)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celková míra využití sedadla	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový počet cestujících (v m)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: Oznámení, finanční údaje společnosti Condor.

Tabulka 13

Rozvaha s kapitalizovanými leasingy v základním scénáři

V milionech EUR	Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Aktiva	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Neoběžná aktiva > 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: letadlový park (aktiva)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Oběžná aktiva < 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Závazky	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Vlastní kapitál	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dlouhodobé závazky > 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dlouhodobé finanční závazky > 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: závazky z leasingu	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

V milionech EUR	Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Krátkodobé závazky < 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Krátkodobé finanční závazky < 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: závazky z leasingu	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
ROCE	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: Oznámení, finanční údaje společnosti Condor

Tabulka 14

Předpokládaná výsledovka s kapitalizovaným leasingem v nepříznivém scénáři

V milionech EUR	Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Provozní příjem	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Provozní náklady	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: náklady na pronájem letadlového parku	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Odpisy a amortizace	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: odpisy letadlového parku	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Provozní zisk (EBIT) před mimořádnými událostmi	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Finanční náklady	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: související s letadlovým parkem	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Čistý výsledek za rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Rozpětí EBITDA (p.e.)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Rozpětí EBIT (p.e.)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Výnos	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový počet dostupných sedadlokilometrů [ASK] (v m)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový výnos na jeden osobokilometr [RPK] (v m)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celková míra využití sedadla	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový počet cestujících (v m)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: Oznámení, finanční údaje společnosti Condor.

Tabulka 15

Rozvaha s kapitalizovanými leasingy v nepříznivém scénáři

V milionech EUR	Období restrukturalizace				Období po restrukturalizaci		
	2019/20 ČINNOST	2020/21 FINANČNÍ PŘÍSPĚVEK	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Aktiva	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Neoběžná aktiva > 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: letadlový park (aktiva)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Oběžná aktiva < 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Závazky	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Vlastní kapitál	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dlouhodobé závazky > 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dlouhodobé závazky > 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: závazky z leasingu	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Krátkodobé závazky < 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Krátkodobé finanční závazky < 1 rok	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Z toho: závazky z leasingu	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
ROCE	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: Oznámení, finanční údaje společnosti Condor.

(80) Německo rovněž předložilo pozměněné výkazy peněžních toků upravené podle standardu IFRS 16. Transpozice se však týká pouze přesunu peněžních toků mezi provozní činností, investiční činností a finanční činností bez dopadu na disponibilní likviditu.

(81) Kromě toho Německo poskytlo také referenční hodnoty ROCE pro skupinu evropských konkurentů. Z referenčních hodnot vyplývá, že před pandemií COVID-19 činila průměrná hodnota ROCE skupiny 6,9 %, resp. 11,8 % při výpočtu mediánu. Hodnota ROCE se pohybovala v širokém rozmezí od –20,3 % do 14,6 %, jak uvádí Table 16.

Tabulka 16

ROCE ostatních leteckých společností před pandemií COVID-19

	ROCE (v %) k 31. prosinci 2019
Lufthansa	**8,9**
Norwegian	**2,3**
Eurowings	**14,6**
Ryanair	**11,0**

	ROCE (v %) k 31. prosinci 2019
IAG	**12,6**
EasyJet	**13,6**
Wizz Air	**12,7**
Brussels Airlines	**– 20,3**
Průměr	**6,9**
Medián	**11,8**

Zdroj: Podání Německa ze dne 25. června 2021; zdroj údajů: databáze Orbis.

2.6. **Opatření k omezení narušování hospodářské soutěže**

(82) Německé orgány se zavázaly, že po dobu trvání období restrukturalizace do 30. září 2023 přijmou následující tři opatření k omezení narušení hospodářské soutěže:

a) vlastní letadlový park společnosti Condor nepřekročí počet […] letadel a společnost Condor nevyprodukuje více než […] milionů míst za účetní rok; toto omezení nebude mít vliv na schopnost společnosti Condor […], pokud budou splněny následující podmínky:

1) […]

2) […]

3) […]

4) […]

5) Německo oznámí Komisi ([47]) každou odůvodněnou žádost o povolení […]. Komise žádost schválí ve lhůtě nejvýše patnácti pracovních dnů od poskytnutí požadovaných informací nebo ji s uvedením důvodů zamítne;

b) společnost Condor se během období restrukturalizace zdrží získávání akcií jakékoli jiné společnosti, s výjimkou případů, kdy je to nezbytné k zaručení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Condor;

c) společnost Condor se zdrží propagace státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění výrobků a služeb na trh.

2.7. **Situace bez podpory na restrukturalizaci**

(83) Německo uvedlo, že bez podpory na restrukturalizaci by společnost Condor nemohla ukončit úpadkové řízení. Vstup soukromého investora byl totiž ústředním prvkem insolvenčního plánu společnosti Condor a odstoupení společnosti PGL způsobilo prodloužení úpadkového řízení. Investiční dohoda s novým investorem, společností Attestor, byla navíc podmíněna restrukturalizací úvěrů banky KfW a v případě neposkytnutí podpory by nebyla podepsána. V důsledku toho by společnost Condor brzy vyčerpala svou likviditu. To by vedlo k pozastavení a následnému odebrání provozní licence, což by připravilo společnost Condor o hlavní zdroj příjmů a vedlo by k její likvidaci. Vedlo by to rovněž k tomu, že by úvěry banky KfW nebyly splaceny, ke ztrátě více než 4 000 pracovních míst v již tak hospodářsky obtížné situaci a ke snížení konkurence na německém trhu s rekreačními cestami.

([47]) Německo během restrukturalizačního období žádnou takovou žádost Komisi neoznámilo.

(84) Německo uvedlo, že společnost Condor hrála na německém trhu s rekreačními cestami klíčovou roli, kterou by v případě odchodu společnosti Condor z trhu nemohl snadno obsadit žádný konkurent. Na tomto trhu zaujímala společnost Condor jedinečné postavení. Byla to jediná letecká společnost v Německu, která poskytovala letové služby přibližně 2 500 nezávislým cestovním kancelářím a 11 000 cestovním agenturám, z nichž mnohé byly malé a střední podniky. Německo uvedlo, že společnost Condor byla jednou z posledních leteckých společností na německém trhu, která byla schopna a ochotna přizpůsobit letové plány a služby v krátké době specifickým potřebám cestovních kanceláří, jako jsou REWE, Alltours, Schauinsland a FTI. Německo uvedlo, že cestovní kanceláře se písemně obrátily na německé orgány, aby zdůraznily význam společnosti Condor pro jejich podnikání, a uvedly, že jsou na společnosti Condor závislé při provádění svých letů ([48]). Podle Německa by role společnosti Condor byla důležitá zejména ve fázi nárůstu po pandemii COVID-19, kdy by malé cestovní kanceláře a agentury byly závislé na leteckém partnerovi se zkušenostmi na trhu a technickými dovednostmi, které společnost Condor nabízí, aby se jejich podnikání po pandemii vrátilo do obvyklého stavu.

(85) Zkušenosti společnosti Condor, její technická infrastruktura, síť tras a kontaktů na cílových trzích, jakož i důvěra, kterou si získala od zúčastněných stran, jsou navíc klíčovými faktory, které společně podpořily schopnost společnosti Condor úspěšně rozvíjet a prodávat cesty do turistických destinací. Německo uvedlo, že tato kombinace prvků se u jiných leteckých společností působících na německém trhu s rekreačními cestami nevyskytuje, ale že ji společnost Condor po mnoho let budovala a vyvíjela, včetně vlastních IT řešení vyvinutých společností Condor. Německo proto uvedlo, že odchod společnosti Condor z trhu by znamenal také ztrátu cenných technických znalostí a odbornosti, které společnost Condor vyvinula v rámci svého jedinečného obchodního modelu a které nejsou na trhu snadno dostupné.

(86) Společnost Condor měla navíc síť přibližně 5 800 dodavatelů, kteří by byli odchodem této společnosti z trhu významně dotčeni, zejména v obtížné hospodářské situaci, která panovala v době poskytnutí podpory v důsledku pandemie COVID-19. Společnost Condor zaměstnávala více než 4 000 osob a její odchod z trhu by poškodil specializovaný technický personál, zejména za tehdejších okolností, kdy mnoho evropských leteckých společností snižovalo kapacitu v důsledku dopadů pandemie COVID-19 na celosvětovou leteckou dopravu.

(87) Německo dále uvedlo, že odchod společnosti Condor z trhu by poškodil hospodářskou soutěž na německém trhu letecké dopravy. Trh byl již velmi konsolidovaný a skupina Lufthansa, která zaujímala dominantní postavení, expandovala i na trh s rekreačními cestami. Německo se domnívalo, že odchod společnosti Condor z trhu by vedl k další koncentraci trhu, což by poškodilo hospodářskou soutěž v oblasti rekreační letecké dopravy, neboť by došlo k omezení inovací a zvýšení cen.

2.8. **Důvody pro zahájení řízení**

(88) V důsledku zrušení rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 rozsudkem ve věci Condor z roku 2024 Komise vyjádřila pochybnosti ohledně souladu opatření podpory na restrukturalizaci ve formě odpisu dluhu s bodem 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(89) Komise nejprve vyjádřila pochybnosti o tom, zda je po odpisu dluhu stále nutná pozitivní návratnost pro stát nebo zda nevzniká riziko nadměrného riskování nebo morálního hazardu stávajících akcionářů a podřízených věřitelů, pokud po zaúčtování ztrát nezbývá žádný vlastní kapitál společnosti. V tomto ohledu Komise vyjádřila pochybnosti, zda by s ohledem na výši (záporného) vlastního kapitálu zbývajícího před zásahem státu a na celkový odpis akcií bývalým akcionářem TGC bylo vhodné považovat očekávanou částku, nebo dokonce nulovou částku, za přiměřený podíl na zisku státu jako protiplnění za celkovou částku odpisu dluhu, který stát poskytl, ve smyslu bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci (viz rozhodnutí o zahájení řízení, 172. bod odůvodnění). Zadruhé, pokud by byla stále nutná přiměřená návratnost pro stát, vyjádřila Komise pochybnosti, zda by mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku, který německé orgány navrhly pro splacení podřízené tranše úvěru 1 společností Condor, splňoval požadavek stanovený v bodě 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci (viz 173. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

([48]) Německo předložilo příklady dopisů od cestovních kanceláří jako přílohu 13 oznámení.

(90) S ohledem na možný dopad hypotetického nesouladu protiplnění za odpis dluhu s bodem 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise rovněž vyjádřila pochybnosti, co se týče kalibrace opatření k omezení narušení hospodářské soutěže vytvořených podporou, jak je navrhlo Německo (rozhodnutí o zahájení řízení, 189. bod odůvodnění). V důsledku toho měla Komise pochybnosti o tom, zda lze podporu na restrukturalizaci prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

3. PŘÍPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

3.1. Připomínky společnosti Condor

(91) Ve svých připomínkách předložených dne 15. října 2024 a zaevidovaných dne 16. října 2024 společnost Condor uvádí, že dotčená podpora na restrukturalizaci je plně v souladu s bodem 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a je plně slučitelná s vnitřním trhem. Podle společnosti Condor totiž za takových okolností, o jaké se jedná, i) bod 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nevyžaduje, aby byl státu zajištěn podíl na budoucích kapitálových ziscích příjemce, ii) v každém případě restrukturalizační balíček vyjednaný se společností Attestor v této věci a v něm obsažený mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku zajišťuje státu podíl na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor a tento podíl je přiměřený a iii) není žádný důvod k tomu, aby byla opatření na omezení narušení hospodářské soutěže, která nabídlo Německo, přizpůsobena.

(92) Pokud jde o argument uvedený v 91. bodě odůvodnění bodě i), podle společnosti Condor je v tomto případě bod 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci splněn, pokud podíl na budoucích kapitálových ziscích příjemce poskytnutý státu má nulovou výši a podíl v nulové výši je za okolností dané věci přiměřený.

(93) Za prvé to vyplývá z cíle bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, který za okolností tohoto případu nemůže odůvodnit požadavek, aby byl německému státu přiznán jakýkoli podíl na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor. Společnost Condor se domnívá, že v tomto případě neexistuje problém „morálního hazardu“, a souhlasí s Komisí, že riziko morálního hazardu existuje pouze ve vztahu ke *stávajícím* akcionářům a podřízeným věřitelům. Akcionáři a ostatní věřitelé, z nichž žádný nebyl držitelem podřízeného dluhu, od doby před poskytnutím podpory odepsali své podíly nebo pohledávky v plné nebo kvaziúplné výši v rámci úpadkového řízení ([49]), v souladu s bodem 66 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a podle názoru společnosti Condor již neexistuje žádný další prostor pro dosažení větší nebo další prevence morálního hazardu či nadměrného riskování. Z odpisu dluhu tedy nemají prospěch stávající akcionáři ani věřitelé, ale pouze budoucí akcionáři.

(94) Společnost Condor se rovněž domnívá, že v případě společnosti Attestor neexistuje žádný problém morálního hazardu, neboť na společnost Attestor jakožto nového akcionáře společnosti Condor se nevztahuje cíl zabránit morálnímu hazardu podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Stejně tak zapojení společnosti SGL nepředstavuje žádný problém morálního hazardu, protože měla čistě fiduciární roli, jejímž cílem byl vstup nového investora.

(95) Společnost Condor tvrdí, že balíček opatření dohodnutý mezi spolkovou vládou a společností Attestor je součástí vyjednaného a vyváženého řešení a že v takovém uspořádání znamená přiznání dodatečného protiplnění státu zbavení společnosti Attestor tohoto protiplnění, a tedy požadavek, aby nový investor sdílel břemeno nadměrného rizika, které v minulosti nesli bývalí držitelé akcií nebo dluhů. Takové řešení by odradilo soukromé investory, protože by bylo v rozporu s cíli minimalizace státní podpory a nenarušené hospodářské soutěže a bylo by také v rozporu s poslední částí bodu 66 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, z níž vyplývá, že subjekty, které poskytly nový vlastní kapitál, by neměly být nepřiměřeným způsobem postiženy.

([49]) Zejména podíly společnosti TCG ve společnosti Condor byly v rámci úpadkového řízení zcela odepsány. Společnost TCG je v likvidaci. Z úspěšné restrukturalizace společnosti Condor nebude mít žádný prospěch. Také ostatní věřitelé společnosti Condor přijali v insolvenčním plánu schváleném německým insolvenčním soudem kotaci ve výši 0,1 % svých pohledávek, a tím své pohledávky téměř zcela odepsali.

(96) Za druhé, podle společnosti Condor z druhé části bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci ([50]) rovněž vyplývá, že v tomto případě je podíl státu na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor v nulové výši přiměřený. Je tomu tak vzhledem k tomu, že nedochází k žádné kapitálové injekci (tj. částka „vlastního kapitálu vloženého státem" je nulová), a vzhledem k tomu, že neexistuje žádný – nebo existuje pouze záporný – „zbývající vlastní kapitál společnosti po zaúčtování ztrát", ke kterému by bylo možné stanovit předpokládanou kapitálovou injekci ze strany státu ve vztahu k určení přiměřenosti podílu státu na budoucích kapitálových ziscích příjemce. Konkrétně se očekává, že vlastní kapitál společnosti Condor zůstane záporný až do roku 2026, dokud v září 2026 nebudou splaceny úvěry poskytnuté jako podpora. Kladným by se mohl stát až po roce 2026. Podle názoru společnosti Condor je třeba odpisy dluhů odlišovat od „kapitálových injekcí", přestože jsou „posilující vlastní kapitál".

(97) Co se týče argumentu uvedeného v 91. bodě odůvodnění bodě ii), společnost Condor tvrdí, že za všech okolností je v tomto případě splněn bod 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, protože státu je zajištěn podíl na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor a tento podíl je přiměřený a) vzhledem ke konkurenčnímu výběru investorů a b) vzhledem k mechanismu platby závislé na hospodářském výsledku a dalším okolnostem případu.

(98) Společnost Condor tvrdí, že přiměřenost podílu státu na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor nelze posoudit na základě kritérií stanovených ve druhé části bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Pokud je však přesto považováno za nezbytné poskytnout státu podíl na budoucích kapitálových ziscích příjemce, musí být přiměřenost tohoto podílu posouzena na základě všech okolností, jako je v tomto případě mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku, celý restrukturalizační balíček, včetně postupu výběru investora, břemena, která nesou stávající akcionáři a věřitelé, a vlastní přispění společnosti Attestor.

(99) Podle společnosti Condor vyplývá přiměřenost z důvodu soutěžního nabídkového řízení ze skutečnosti, že společnost Attestor byla vybrána ze tří uchazečů v soutěžním řízení a že nabídka společnosti Attestor poskytla nejlepší podmínky pro společnost Condor a pro splacení státních úvěrů (pokud jde o splacení vysoké části nesplaceného úvěru, ale také o mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku). Toto soutěžní nabídkové řízení zajišťuje – kromě vyjednaného charakteru podmínek dohodnutých mezi německou spolkovou vládou a společností Attestor, že dohodnutý podíl státu na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor odpovídá nejlepším podmínkám, kterých lze od investorů na trhu dosáhnout.

(100) Podle společnosti Condor je přiměřenost dále dána mechanismem platby závislé na hospodářském výsledku ([51]), který se vztahuje na […]. Podle společnosti Condor bude v nejlepším případě vrácena celá částka ve výši […] milionů EUR; v rozhodnutí o zahájení řízení se tedy v nejlepším případě za podíl státu na budoucích kapitálových ziscích považuje […] milionů EUR a rozmezí mezi […] a […] miliony EUR, které Německo uvedlo v oznámení, je odhad, který slouží pouze k vyčíslení prvku podpory.

(101) Společnost Condor dále poukazuje na následující další okolnosti případu, které představují další prvky ve prospěch přiměřenosti podílu státu na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor:

a) stát obdrží […] bez ohledu na budoucí kapitálové zisky společnosti Condor. Tento úrok je splatný i v případě, že v rámci mechanismu platby závislé na hospodářském výsledku nejsou splatné žádné splátky;

b) balíček vyjednaný se společností Attestor výrazně zkrátil dobu trvání stávajících úvěrů. Celá zbývající částka bude splacena již v září 2026, na rozdíl od prosince 2031 u původní tranše B úvěru 1 a úvěru 2;

c) bez vstupu společnosti Attestor by společnost Condor byla v platební neschopnosti. Nebyla by schopna dostát svým závazkům ke splácení ani splácet úroky z úvěrů;

([50]) Podle druhé části bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být přiměřenost podílu na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor poskytnutého státu stanovena jako „odpovídající objemu vlastního kapitálu vloženého státem v poměru k ostatnímu vlastnímu kapitálu společnosti po započtení ztrát".

([51]) Mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku podle popisu Německa (viz 53. bod odůvodnění).

d) očekává se, že vlastní kapitál společnosti Condor zůstane záporný až do splacení půjček v září 2026. Podle bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být přiměřenost podílu státu na budoucích kapitálových ziscích příjemce stanovena při zohlednění ostatního vlastního kapitálu společnosti po započtení ztrát. Pokud se přesto považuje za nezbytné zajistit státu podíl na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor i v případě záporného vlastního kapitálu, musí z odkazu na ostatní vlastní kapitál společnosti přinejmenším vyplývat, že čím nižší tento vlastní kapitál je, tím nižší musí být podíl státu na budoucích kapitálových ziscích příjemce.

(102) Co se týče argumentu uvedeného v 91. bodě odůvodnění bodě iii), podle společnosti Condor není žádný důvod k tomu, aby se opatření, která Německo nabídlo k omezení narušení hospodářské soutěže vytvořeného podporou, přizpůsobila, neboť jsou vhodná vzhledem k tomu, že dotčená podpora na restrukturalizaci je plně v souladu s bodem 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a je plně slučitelná s vnitřním trhem.

3.2. **Připomínky společnosti Ryanair**

(103) Ve svých připomínkách ze dne 16. října 2024 společnost Ryanair podporuje pochybnosti Komise o tom, zda odpis dluhu povolený rozhodnutím o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 poskytl státu přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích příjemce, a o kalibraci opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, jak je navrhlo Německo. Společnost Ryanair však vyjadřuje několik dalších obav.

(104) Společnost Ryanair se zaprvé domnívá, že odpisy přijaté věřiteli společnosti Condor nejsou obecným opatřením, jak se mylně domnívá Komise, ale vyplývají z kolektivního rozhodnutí věřitelů.

(105) Společnost Ryanair rovněž tvrdí, že neuplatňování bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, jak navrhuje Komise, by bylo v rozporu se zásadami efektivního vynakládání veřejných prostředků a s potřebou zabránit plýtvání veřejnými prostředky. Podle společnosti Ryanair jsou skutečnosti, že původní akcionář společnosti Condor přišel o všechny své akcie a že společnost Attestor dříve nebyla akcionářem, irelevantní, neboť na kapitálové zisky mají nárok budoucí akcionáři, kteří by měli břemeno sdílet se státem. Skutečnost, že společnost Condor má záporný vlastní kapitál, navíc neznamená, že nelze očekávat žádné budoucí zisky; vložením vlastního kapitálu společnost Attestor prokázala, že existuje potenciál pro budoucí zisky. Žádný z těchto bodů proto nemůže odůvodnit závěr, že nulové protiplnění by státu stále zajišťovalo přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích.

(106) Splacení podřízené tranše úvěru 1 je navíc podmíněno budoucími příjmy, což by mohlo vést k tomu, že společnost Condor tuto tranši nesplatí, protože její příjmy budou pravděpodobně nedostatečné z důvodu nedostatků jejího plánu restrukturalizace. Společnost Ryanair proto tvrdí, že mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku je další výhodou ve prospěch společností Condor a Attestor a není schopen zajistit státu kladný výnos bez ohledu na hypotetické budoucí platby. Společnost Ryanair rovněž tvrdí, že kritéria Komise pro posouzení přiměřenosti protiplnění jsou nedostatečná. Důvodem je, že hodnocení návratnosti na základě výsledků by mělo vycházet z rizikového profilu společnosti Condor, nikoliv banky KfW, například z výnosů dluhopisů leteckých společností s úvěrovým ratingem nižším než investiční stupeň. Společnost Ryanair poznamenává, že diskontní sazba, která se má použít na peněžní toky a která není specifikována, by měla odrážet úroveň rizika založenou na kapitálových, a nikoli dluhových nástrojích.

(107) Společnost Ryanair se domnívá, že postoj Komise k neexistenci nového vlastního kapitálu vloženého státem a ostatního vlastního kapitálu po započtení ztrát, jak je uvedeno ve 166. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, je v rozporu s bodem 217 rozsudku ve věci Condor z roku 2024 ([52]). Společnost Ryanair se domnívá, že Německo mělo zahrnout doložku, podle níž by odepsané částky byly vráceny v závislosti na budoucí výkonnosti společnosti Condor nebo převedeny na vlastní kapitál.

([52]) Rozsudek ve věci Ryanair v. Komise, T-28/22, bod 217 uvádí, že: „*V tomto ohledu je však třeba poznamenat, že tato poslední část věty bezprostředně následuje po požadavku zajistit státu „přiměřený podíl“ na budoucích kapitálových ziscích příjemce. Lze ji tedy chápat jako vodítko k tomu, co by z kvantitativního hlediska představovalo „přiměřený podíl“, což je třeba určit na základě poměru, který představuje částka zaplacená státem ve vztahu k objemu vlastního kapitálu příjemce, který zbývá po zohlednění ztrát. Tento výklad by umožnil uvést do souladu úvodní a závěrečnou část bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.*“

(108) Pokud jde o negativní účinky podpory na hospodářskou soutěž a obchod, společnost Ryanair se domnívá, že tím, že podpora neposkytuje státu odpovídající podíl na budoucích kapitálových ziscích, ačkoli se jedná o podporu posilující vlastní kapitál, nezmírňuje morální hazard, což by akcionáře společnosti Condor motivovalo k agresivní konkurenci, a že oznámená opatření k omezení narušení hospodářské soutěže jsou nedostatečná. Kromě toho by společnost Condor díky protiplnění, které by nebylo vyplaceno státu, získala dodatečnou hotovost, kterou by mohla použít k rozšíření a snížení cen. Společnost Ryanair rovněž poznamenává, že v rozhodnutí není uvedeno, do jaké míry se limit velikosti letadlového parku, k němuž se Německo zavázalo v rámci opatření na omezení narušení hospodářské soutěže, týká letadel, která by byla v každém případě vyřazena, aby se obnovila životaschopnost společnosti Condor, protože byla příliš stará.

(109) Společnost Ryanair dále kritizuje rozhodnutí o zahájení řízení, protože i) neobsahuje údajně zásadní informace a ii) omezuje svou působnost na dva body, na jejichž základě Tribunál zrušil rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021.

(110) Pokud jde o nedostatek informací v rozhodnutí o zahájení řízení, společnost Ryanair tvrdí, že její procesní práva byla porušena nadměrnou úpravou textu, zejména s ohledem na finanční údaje společnosti Condor (rozpětí EBIT, ROCE), ocenění podniku provedené společnostmi Rothschild a PWC, výši protiplnění za podporu s mechanismem platby závislé na hospodářském výsledku a bez něj, jakož i omezení velikosti letadlového parku po postupném vyřazení letadel a výjimky z omezení. Tím by společnost Ryanair přišla o možnost předkládat smysluplné připomínky k těmto zásadním parametrům plánu restrukturalizace společnosti Condor.

(111) Pokud jde o rozsah rozhodnutí o zahájení řízení, společnost Ryanair se domnívá, že omezením svého posouzení na dva body, v nichž bylo rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 zrušeno, Komise riskuje, že jí uniknou další možné případy neslučitelnosti podpory s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nebo případy, k nimž se společnost Ryanair může vyjádřit teprve nyní. V tomto ohledu společnost Ryanair vznáší šest otázek týkajících se i) nepřímých výhod, které mohla společnost Attestor získat; ii) způsobilosti společnosti Condor pro podporu jako společnosti převzaté velkou skupinou; iii) souladu podpory s oddílem 3.1 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci; iv) potřeby státního zásahu; v) vhodnosti podpory a vi) přiměřenosti podpory. Tyto argumenty v podstatě odpovídají žalobním důvodům a důkazům, které společnost Ryanair uvedla ve své žalobě na neplatnost ve věci T-28/22, kterou Tribunál zamítl v rozsudku ve věci Condor z roku 2024.

(112) S ohledem na první bod společnost Ryanair vyzývá Komisi, aby rozšířila rozsah šetření a prověřila, zda společnost Attestor mohla na základě rámce pro poskytnutí podpory na restrukturalizaci společnosti Condor a závazků přijatých Německem tuto podporu využít, ačkoli na ni neměla nárok. Společnost Ryanair se domnívá, že podpora mohla společnosti Attestor umožnit převzetí letecké společnosti Marabu v roce 2022.

(113) Pokud jde o druhou otázku, společnost Ryanair se domnívá, že vzhledem k finančním potížím společnosti Condor a přání Německa společnost prodat, jakož i k pravděpodobné absenci nabídkového řízení v souladu s bodem 84 sdělení o pojmu státní podpora ([53]), mohla společnost Attestor získat společnost Condor za cenu nižší, než je tržní hodnota, což by podle společnosti Ryanair vyžadovalo, aby Komise prošetřila způsobilost společnosti Condor pro podporu na restrukturalizaci jako společnosti, kterou přebírá větší obchodní skupina.

(114) Pokud jde o třetí otázku, společnost Ryanair tvrdí, že v rozporu se zjištěními Komise by společnost Condor nesdružovala poptávku po speciálních destinacích pro malé cestovní kanceláře ani by jim nenabízela krátkodobou flexibilitu letového plánu, protože inzerované nejoblíbenější destinace společnosti Condor provozuje mnoho jiných leteckých společností a některé lety na internetových stránkách společnosti Condor jsou v prodeji až do listopadu 2025. Společnost Ryanair navíc tvrdí, že plán restrukturalizace není vhodný a neobnovuje dlouhodobou životaschopnost společnosti Condor, protože zaprvé vychází z nerealistického předpokladu, že společnost Condor

([53]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, C/2016/2946 (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1).

se ze společnosti, která před pandemií COVID-19 dosahovala slabších výsledků (například s rozpětími EBIT ve výši 1 % a 3 % ve srovnání s průměrem a mediánem srovnatelných společností ve výši 5,7 % a 7,3 %), do roku 2026 stane společností, která bude dosahovat lepších výsledků než srovnatelné společnosti, a za druhé bod 51 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci výslovně zakazuje, aby podpora vedla k tomu, že příjemce svými výsledky předčí trh. Společnost Ryanair rovněž kritizuje skupinu společností, kterou Komise vybrala ke srovnávání výkonnosti společnosti Condor, neboť se skládá z nízkonákladových dopravců a dopravců poskytujících služby v plném rozsahu a nezahrnuje žádné letecké společnosti působící v segmentu dálkových rekreačních nebo charterových letů. Kromě toho se společnost Ryanair domnívá, že Komise založila své srovnávací analýzy na různých srovnávacích skupinách pro rozpětí EBIT, hodnotu ROCE a ROE, což by znamenalo, že letecké společnosti vybírala tak, aby potvrdila určitou skutečnost.

(115) Pokud jde o potřebu státního zásahu, společnost Ryanair tvrdí, že společnost Condor mohla získat finanční prostředky na trhu, jak to v té době udělaly jiné letecké společnosti, například American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul a GOL, které se podle svého úvěrového ratingu nacházely v podobné situaci jako společnost Condor, a to na základě kategorie Komise ([54]) CCC, což znamená „špatný / finanční obtíže“. Podle společnosti Ryanair skutečnost, že společnost Condor byla v té době v úpadkovém řízení, nemá na věc žádný vliv, protože německé úpadkové právo by v případě následného úpadkového řízení řadilo věřitele poskytující financování společnostem v úpadkovém řízení nad běžné věřitele a protože několika leteckým společnostem v insolvenci (Norwegian Air, Delta Airlines, LATAM Airlines) se podařilo získat tržní financování. Absence úvěrového ratingu společnosti Condor, která vyplývá z její účasti na sdružování finančních prostředků její bývalé mateřské společnosti, by navíc nebyla překážkou pro získání financování na soukromém trhu, kde mnoho společností rating nemá.

(116) Pokud jde o přiměřenost podpory, společnost Ryanair kritizuje rozhodnutí o zahájení řízení za to, že neporovnává řešení podpory s jinými možnostmi a že neprověřuje protiplnění za podporu, přičemž tvrdí, že rozhodnutí pouze uvádí, že podpora řeší problémy společnosti Condor se solventností a likviditou. Společnost Ryanair se domnívá, že měla být posouzena možnost kapitalizace pohledávky, která by solventnost společnosti Condor zlepšila stejně tak. Podle společnosti Ryanair by to nejen méně narušovalo hospodářskou soutěž než odpis dluhu, ale Německo by mělo také nárok na podíl na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor, čímž by se podpora více přizpůsobila bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Společnost Ryanair dále tvrdí, že se nelze vyjádřit k tomu, zda za podporu bylo poskytnuto řádné protiplnění, protože rozhodnutí se nezmiňuje o výši protiplnění v případě, že nebude použit mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku.

(117) Pokud jde o přiměřenost podpory, společnost Ryanair zaprvé tvrdí, že Komise nesprávně vypočítala podporu na restrukturalizaci jako rozdíl mezi úvěrem banky KfW ve výši 550 milionů EUR a škodou způsobenou pandemií COVID-19 ve výši 249,02 milionu EUR plus úroky ve výši 20,2 milionu EUR, které mají být odepsány, což činí celkem 321,18 milionu EUR. Společnost Ryanair se domnívá, že Komise měla odečíst pouze částku podpory na náhradu škody, kterou schválila v rozhodnutích Condor I a Condor II, a to 204,1 milionu EUR, takže podpora na restrukturalizaci by činila 345,9 milionu EUR. Podle společnosti Ryanair je navíc odůvodnění Německa ohledně výše podpory na restrukturalizaci chybné, neboť odečítá odpis, který je podporou na restrukturalizaci, a odečítá dvojnásobek částky odepsané podle rozhodnutí Condor II. Komise proto nemohla použít tuto nereálnou částku k tomu, aby v rozhodnutí o zahájení řízení označila svůj vlastní odhad za konzervativní. Zadruhé společnost Ryanair tvrdí, že některé náklady, které společnosti Condor vznikly během období restrukturalizace, by již byly kompenzovány z podpory na náhradu škody, která se vztahuje na období, jež se překrývají s obdobím restrukturalizace. Podle společnosti Ryanair přispívá náhrada škody k pokrytí nákladů, neboť právě to je cílem této podpory. Vzhledem k tomu, že se v rozhodnutí o zahájení řízení uvádí, že náklady na restrukturalizaci zahrnují nepokryté provozní náklady, považuje společnost Ryanair za pravděpodobné, že podpora na restrukturalizaci pokrývá alespoň některé náklady, které již byly kompenzovány prostřednictvím podpory na náhradu škody, jako například splátku úvěru na záchranu, která je v rozhodnutí o zahájení řízení uvedena jako jeden z nákladů na restrukturalizaci a zároveň jako jeden z účelů, na které byla použita náhrada škody.

(118) Společnost Ryanair dospěla k závěru, že díky podpoře na restrukturalizaci mohla společnost Condor otevřít nové trasy, pořídit nová letadla a posílit svůj podíl na trhu na letištích, a pokud by Komise podporu schválila, ovlivnilo by to soutěžní postavení společnosti Ryanair na několika trasách. Společnost Ryanair proto žádá Komisi, aby podporu zakázala a požádala Německo, aby ji od společnosti Condor získalo zpět.

([54]) Viz sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6).

4. PŘIPOMÍNKY NĚMECKA

4.1. Připomínky k rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení

(119) Ve svých připomínkách ze dne 27. září 2024 se Německo domnívá, že podpora na restrukturalizaci je plně slučitelná s vnitřním trhem a byla slučitelná i v době rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021. Německé orgány uvedly, že Německo podporuje odvolání společnosti Condor proti rozsudku Tribunálu, kterým bylo zrušeno rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 ([55]), a že připomínkami předloženými v tomto řízení není dotčeno toto odvolací řízení.

(120) Po ukončení úpadkového řízení společnosti Condor dne 30. listopadu 2020, během hledání investorů a v době poskytnutí podpory na restrukturalizaci neexistovali žádní stávající akcionáři ani podřízení věřitelé společnosti Condor. Výběr investora proběhl v soutěžním, transparentním, nediskriminačním a bezpodmínečném nabídkovém řízení a nabídka společnosti Attestor byla vybrána ze tří nabídek jako nejvýhodnější pro pokračování činnosti společnosti Condor a pro splacení úvěrů banky KfW, čímž se minimalizoval příspěvek německého státu a spolkové země Hesensko, ručitelů úvěrů. V rámci balíčku opatření dohodnutého s novým investorem, společností Attestor, na který se nevztahuje účel požadavku na zmírnění morálního hazardu stanovený v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, by byl jakýkoli další příspěvek společnosti Condor k ziskům státu novému investorovi odebrán, což by vedlo k selhání řešení, které udržovalo společnost Condor v (restrukturalizovaném) provozu. Součástí tohoto vyjednaného balíčku je mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku, a proto v rozporu s tvrzením společnosti Ryanair (viz 106. bod odůvodnění) nepředstavuje „dodatečnou výhodu“ ve prospěch společnosti Condor.

(121) Kromě toho Německo konstatuje, že v případě společnosti Condor v době poskytnutí opatření neexistoval žádný zbývající (kladný) vlastní kapitál, u něhož se očekává, že zůstane záporný až do splacení úvěrů poskytnutých jako podpora, což se očekává v září 2026. Podle názoru Německa by protiplnění ve formě podílu na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor v souladu s bodem 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nebylo přiměřené.

(122) I kdyby takové protiplnění muselo být kladné, Německo se domnívá, že mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku by mu umožnil přiměřeně se podílet na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor. Tento mechanismus stanoví, že pokud ocenění vlastního kapitálu společnosti Condor – […] – přesáhne částku […] milionů EUR, bude Německu vyplacena částka ve výši […] milionů EUR. To by bylo více než dvojnásobek […] milionů EUR. Při ocenění v rozmezí od […] milionů EUR do […] milionů EUR by platba Německu činila […] jistiny úvěru, takže i při ocenění výrazně nižším než […] milionů EUR investovaných společností Attestor by stát měl prospěch z nárůstu hodnoty (vlastního kapitálu) společnosti Condor.

(123) Pokud jde o očekávané kladné protiplnění pro stát, Německo předložilo výpočet, který porovnává protiplnění pro stát vyplývající z mechanismu platby závislé na hospodářském výsledku s částkou podpory „posilující vlastní kapitál“. Německo vyčísluje část podpory „posilující vlastní kapitál“ buď na […] milionů EUR, nebo na […] milionů EUR. Částka vychází z i) […] ([56]), ii) […], iii) […]. V maximální výši ([…] mil. EUR) by tedy v nejlepším případě představoval zisk […] % částky podpory „posilující vlastní kapitál“. Za konzervativních předpokladů, tj. odhadované platby ve výši […] až […] milionů EUR popsané v 50. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, by platba v rámci mechanismu platby závislé na hospodářském výsledku představovala […] až […] % částky podpory „posilující vlastní kapitál“.

(124) Pokud jde o úspory úroků, tj. […] milionů EUR, Německo dále tvrdí, že by společnost Condor nebyla schopna úroky vůbec zaplatit, pokud by se na nich společnost Attestor nepodílela. Kromě toho velká část „úrokové výhody“ vyplývá pouze z výrazně delší doby splatnosti původního financování ve srovnání s restrukturalizovaným financováním. Úrokové podmínky byly stejné. Tranše B úvěru 1 původního financování byla navíc revolvingovým úvěrem, který by nemusel být nutně čerpán do maximální přípustné výše až do roku 2031, takže by bylo možné uvažovat i o výrazně nižších úrokových sazbách. Německo proto považuje ekonomické srovnání jen za málo významné. Díky investici společnosti Attestor banka KfW navíc ušetřila přibližně […] milionů EUR na nákladech na refinancování.

([55]) Věc C-505/24 P, Condor Flugdienst GmbH v. Ryanair DAC.

([56]) Výpočet vychází z následujících úrokových sazeb:
(…)

(125) Vzhledem k tomu, že německému státu je poskytnuto přiměřené protiplnění související s budoucími kapitálovými zisky příjemce, a to i v případě, kdy by nezbytné protiplnění bylo nulové, považuje Německo kalibraci opatření zmírňujících narušení hospodářské soutěže za přiměřenou.

4.2. **Poznámky k připomínkám třetích stran**

(126) Dne 18. listopadu 2024 německé orgány informovaly Komisi, že k připomínkám třetích stran, které předložily společnosti Condor a Ryanair, nepředloží žádné poznámky.

5. **POSOUZENÍ PODPORY**

5.1. **Existence státní podpory**

(127) V čl. 107 odst. 1 SFEU je stanoveno, že „[p]odpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak“.

(128) Aby se opatření považovalo za státní podporu ve smyslu uvedeného ustanovení, je tedy nutné, aby byly splněny tyto kumulativní podmínky: i) opatření musí být přičitatelné státu a financováno ze státních prostředků; ii) musí příjemci poskytovat výhodu; iii) tato výhoda musí být selektivní a iv) opatření musí narušovat nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

5.1.1. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

(129) Jak je uvedeno ve 137. až 139. bodě odůvodnění rozhodnutí Komise Condor I, rozhodnutí o poskytnutí počátečních úvěrů ve výši 550 milionů EUR přijala německá spolková vláda. Úvěry byly poskytnuty za subvencované úrokové sazby prostřednictvím veřejné rozvojové banky KfW. Německá vláda uložila poskytnutí úvěru bance KfW, která je pouze prostředníkem vlády pro poskytování úvěrů. Banka KfW nezíská žádný úrok ani neponese žádné riziko. Platby úroků jsou přenášeny na vládu a vláda poskytuje bance KfW záruku za splacení úvěru. Záruky poskytla spolková vláda. Úvěry a záruky jsou neoddělitelné, tj. neexistovaly by samostatně. Rozhodnutí o poskytnutí opatření tak bylo přičitatelné státu a opatření bylo financováno ze státních prostředků, neboť bylo financováno ze souhrnného státního rozpočtu. Rozhodnutí o restrukturalizaci úvěrů banky KfW (viz 52. bod odůvodnění) a o odpisu úroků z nepřiměřeně vysoké náhrady přijala také německá spolková vláda, což má dopady na státní zdroje, které jsou ušlé, jejichž splacení je odloženo a které jsou v každém případě využity.

(130) Nabídku na prodej společnosti Condor vybrala dozorčí rada společnosti Condor, jejímiž akcionáři jsou zástupci státu (37. bod odůvodnění). Provedení kupní smlouvy bylo nezbytné k zajištění splacení úvěrů banky KfW. Provedení kupní smlouvy bylo podmíněno restrukturalizací úvěru a odpisem úroků. Restrukturalizace úvěru byla provedena na základě rámcové smlouvy uzavřené na žádost spolkové vlády mezi bankou KfW a společností Condor.

(131) Komise proto dospěla k závěru, že restrukturalizace úvěrů banky KfW a odpis úroků z nepřiměřeně vysoké náhrady zahrnují státní prostředky a rozhodnutí o poskytnutí těchto opatření lze přičíst státu.

5.1.2. *Výhoda*

(132) Oznámená opatření pomohla společnosti Condor financovat pokračování její činnosti během fáze růstu po pandemii COVID-19 a provádění jejího plánu restrukturalizace, protože jí umožnila přístup k finančním prostředkům, které společnost Condor vzhledem ke své specifické situaci a okolnostem převládajícím v okamžiku poskytnutí podpory nemohla získat na trhu. V tomto ohledu by společnost Condor nemohla realizovat kupní smlouvu se společností Attestor bez restrukturalizace úvěrů banky KfW nebo bez prominutí úroků z nepřiměřeně vysoké náhrady. Úvěry by neexistovaly a nebyly by sjednány tak, jak byly sjednány, kdyby Německo neposkytlo společnosti Condor podporu na záchranu a náhradu škody (2. a 3. bod odůvodnění). Kapitálová investice a realizace leasingového nástroje ze strany společnosti Attestor byly podmíněny podpisem kupní smlouvy, která je zase podmíněna restrukturalizací úvěrů.

(133) Celkově má restrukturalizace státem zaručených úvěrů banky KfW různé neoddělitelné a vzájemně závislé složky odkladů, odpisů a podmíněnosti splácení tranší, které snižují nebo zmírňují celkové protiplnění pro věřitele. Tyto složky jsou vzájemně propojeny, aby podpořily pokračování činnosti společnosti Condor z důvodů veřejného pořádku, které Německo sleduje. Kromě toho se Německo vzdalo práva na vrácení úroků z nepřiměřeně vysoké náhrady, které vzniklo v důsledku dřívějšího poskytnutí podpory. Tyto podporované složky měly společný cíl a účinek v podobě uvolnění finančních zdrojů, které podpořily plán restrukturalizace společnosti Condor a které by si společnost Condor nemohla vypůjčit nebo získat na trhu.

(134) Komise proto dospěla k závěru, že oznámená opatření poskytují společnosti Condor hospodářskou výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.3. *Selektivita*

(135) Oznámená opatření se udělují výhradně ve prospěch společnosti Condor. Jak uvedl Soudní dvůr ([57]), jedná-li se o individuální podporu, pak identifikace hospodářské výhody v zásadě umožňuje předpokládat její selektivitu. Je tomu tak bez ohledu na to, zda na relevantních trzích existují hospodářské subjekty ve srovnatelné situaci. Německo sice poskytlo nebo stále může poskytnout státní podporu jiným leteckým společnostem konkurujícím společnosti Condor, ale restrukturalizace úvěrů a prominutí úroků v žádném případě nejsou součástí širšího opatření obecné hospodářské politiky, které by poskytovalo stejný druh podpory *ad hoc* podnikům působícím v odvětví letecké dopravy nebo v jiných hospodářských odvětvích, které se s ohledem na cíl takového obecného politického opatření nacházejí ve srovnatelné právní a skutkové situaci, avšak tato podpora je k dispozici pouze pro společnost Condor.

(136) Komise proto dospěla k závěru, že oznámená opatření jsou selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.4. *Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod*

(137) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží v rámci obchodu uvnitř Unie, je nutno mít za to, že tento obchod je dotyčnou podporou ovlivněn. Postačuje, že příjemce podpory soutěží s ostatními podniky na trzích otevřených hospodářské soutěži. V tomto ohledu je prvkem, který může sloužit ke stanovení toho, zda má podpora skutečný nebo potenciální vliv na hospodářskou soutěž nebo obchod mezi členskými státy, skutečnost, že hospodářské odvětví bylo liberalizováno na úrovni Unie. Společnost Condor poskytuje služby letecké dopravy na trasách z Německa do jiných členských států. Odvětví letecké dopravy je otevřeno hospodářské soutěži v Unii a probíhá poskytování služeb z jednoho členského státu do jiného.

(138) Oznámená opatření jsou proto náchylná k narušení nebo možnosti narušení hospodářské soutěže a k ovlivňování obchodu mezi členskými státy.

(139) S ohledem na výše uvedené má Komise za to, že oznámená opatření představují státní podporu společnosti Condor ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

([57]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. června 2015, Komise v. MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.

5.2. **Zákonnost opatření**

(140) Tím, že německé orgány oznámily podporu ve formě restrukturalizace a odpisu dluhu a úroků před jejím provedením, původně splnily své povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

(141) Nicméně navzdory předchozímu oznámení a schválení Komisí před poskytnutím se oznámená opatření po zrušení rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 Tribunálem v rozsahu, v jakém představují státní podporu, stala zpětně protiprávní podporou od okamžiku, kdy byla poskytnuta, neboť se na ně již nevztahuje schválení Komise.

5.3. **Kompatibilita**

(142) Vzhledem k tomu, že Komise dospěla k závěru, že opatření zahrnují podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, je třeba posoudit, zda jsou tato opatření slučitelná s vnitřním trhem. Jelikož opatření představují protiprávní podporu, je třeba jejich slučitelnost posoudit podle právních předpisů platných v době poskytnutí podpory, tj. ke konci července 2021.

(143) Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU stanoví, že podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností, mohou být považovány za slučitelné s vnitřním trhem, pokud tyto podpory nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(144) Aby tedy mohla být podpora prohlášena za slučitelnou, musí být na jedné straně zaměřena na usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí a na druhé straně nesmí měnit podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(145) V rámci první podmínky Komise zkoumá, zda je podpora určena k usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností. V rámci druhé podmínky Komise posuzuje pozitivní účinky navrhované podpory na rozvoj činností, které má podpora podpořit, oproti negativním účinkům, které může mít podpora na vnitřní trh ([58]).

(146) V pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise stanovila kritéria, která zkoumá při posuzování slučitelnosti podpory na restrukturalizaci podniku s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU ([59]). V souladu s bodem 137 těchto pokynů Komise prověří, zda se podpory na záchranu či restrukturalizaci poskytnuté bez schválení Komise, a tedy v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy slučují s vnitřním trhem na základě těchto pokynů, pokud je celá podpora nebo její část poskytnuta po zveřejnění pokynů v Úředním věstníku Evropské unie. Tak je tomu i v tomto případě.

(147) Z oznámení nevyplývá, že by podpora na restrukturalizaci nebo podmínky s ní spojené nebo hospodářské činnosti, které podpora usnadňuje, mohly vést k porušení příslušného ustanovení práva Unie. Komise zejména nezaslala Německu odůvodněné stanovisko k možnému porušení práva Unie, které by se týkalo tohoto případu, a neobdržela žádné stížnosti ani informace, které by naznačovaly, že by státní podpora, podmínky s ní spojené nebo hospodářské činnosti, které podpora usnadňuje, mohly být v rozporu s příslušnými ustanoveními práva Unie.

(148) Německo se domnívá, že podporu na restrukturalizaci lze prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(149) Komise se zřetelem na povahu a cíle dotčené státní podpory a na tvrzení německých orgánů posoudí, zda je plánované financování za účelem restrukturalizace v souladu s příslušnými ustanoveními stanovenými v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

([58]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. září 2020, Rakousko v. Komise (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, bod 19.
([59]) Pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, bod 38.

5.3.1. *Podpora usnadňuje rozvoj určité hospodářské činnosti*

(150) Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU stanoví, že aby mohla být státní podpora považována za slučitelnou s vnitřním trhem, musí usnadňovat rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí.

(151) V tomto ohledu platí, že aby členské státy poskytující takovou podporu ukázaly, že podpora na restrukturalizaci je určena k usnadnění rozvoje takovýchto činností nebo oblastí, musí prokázat, že cílem podpory je zabránit sociálním potížím nebo řešit tržní selhání. V konkrétním kontextu podpory na restrukturalizaci Komise poznamenává, že, jak je uznáno v bodě 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, odchod z trhu je ve skutečnosti významný pro širší proces růstu produktivity, takže pouhé zabránění podniku v odchodu z trhu není dostatečným odůvodněním státní podpory. Naopak podpora na záchranu a restrukturalizaci patří mezi druhy státní podpory, které nejvíce narušují hospodářskou soutěž, neboť zasahují do procesu odchodu z trhu. V určitých situacích však může restrukturalizace podniku v obtížích přispět k rozvoji hospodářských činností nebo oblastí, a to i nad rámec činností vykonávaných příjemcem. Tak je tomu tehdy, kdy by v případě neposkytnutí takové podpory vedl neúspěch příjemce k selhání trhu nebo k sociálním potížím, což by bránilo rozvoji hospodářských činností a/nebo oblastí, které by byly těmito situacemi dotčeny. Neúplný seznam těchto situací je uveden v bodě 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(152) K takovým situacím dochází mimo jiné tehdy, pokud podpora předejde riziku narušení důležité služby, kterou je obtížné opakovat a u níž by pro každého konkurenta bylo obtížné na ni jednoduše navázat, nebo kdy příjemce hraje důležitou systémovou úlohu v určitém regionu nebo odvětví a jeho odchod by mohl mít potenciální negativní důsledky ([60]). Podpora tím, že příjemci umožňuje pokračovat v činnosti, brání takovému selhání trhu nebo sociálním potížím. V případě podpory na restrukturalizaci však toto platí pouze tehdy, pokud podpora příjemci umožňuje konkurovat na trhu vlastními silami, což může být zajištěno pouze tehdy, je-li tato podpora založena na provádění plánu restrukturalizace, který obnoví dlouhodobou životaschopnost příjemce.

(153) Komise proto nejprve posoudí, zda je společnost Condor způsobilá pro podporu na restrukturalizaci (oddíl 5.3.1.1), zda má podpora zabránit selhání trhu nebo sociálním potížím (oddíl 5.3.1.2) a zda je doprovázena plánem restrukturalizace, který obnoví dlouhodobou životaschopnost příjemce (oddíl 5.3.1.3).

5.3.1.1. Způsobilost: společnost v obtížích

(154) Aby byl příjemce způsobilý pro podporu na restrukturalizaci, musí být podnikem v obtížích. Podnik se považuje za podnik v obtížích, pokud je prakticky jisté, že bez zásahu státu bude nucen v krátkodobém nebo střednědobém horizontu ukončit svou činnost. Společnost s ručením omezeným se zejména považuje za podnik v obtížích, pokud v důsledku kumulace ztrát došlo ke ztrátě více než poloviny jejího upsaného základního kapitálu. Tento případ nastává, když odečtení kumulovaných ztrát od rezerv (a jiných prvků, jež se obecně považují za regulatorní kapitál společnosti) vede k negativní kumulativní částce, která překračuje polovinu upsaného základního kapitálu ([61]).

(155) Kromě toho může podnik, který je součástí skupiny, využít podporu na restrukturalizaci pouze tehdy, pokud lze prokázat, že jeho obtíže jsou jeho vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny a že jsou tyto obtíže příliš vážné na to, aby je vyřešila skupina sama ([62]).

(156) Jak uvádí Table 4, společnost Condor má v současné době a měla i v okamžiku poskytnutí podpory záporný vlastní kapitál, a proto kumulovaná výše ztrát převyšuje celý její upsaný základní kapitál. Z toho vyplývá, že došlo ke ztrátě veškerého jejího upsaného základního kapitálu.

([60]) Bod 44 písm. b) a c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
([61]) Bod 20 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
([62]) Bod 22 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(157) Popis vlastnictví společnosti Condor v okamžiku poskytnutí podpory rovněž ukazuje, že společnost Condor nebyla součástí širší skupiny. Jediný akcionář společnosti Condor, společnost SGL, v té době neměl jiné podíly v jiných podnicích. Společnost SGL byla pouze svěřeneckou společností, která byla vytvořena výhradně za účelem držení akcií po ukončení úpadkového řízení společnosti Condor v prosinci 2020 a do jejich prodeje investorovi. Kupní smlouva zbavila společnost SGL většiny práv akcionáře. Z toho vyplývá, že společnost Noerr & Stiefenhofer, která byla konečnou mateřskou společností společnosti Condor, nemohla prostřednictvím společnosti SGL vykonávat významná vlastnická práva ve společnosti Condor, takže ji nelze považovat ani za součást skupiny Noerr (viz 26. bod odůvodnění). Nabídka společnosti Attestor na koupi byla podmíněna restrukturalizací úvěru a byla realizována až 28. července 2021, poté, co Komise původně schválila podporu na restrukturalizaci. Nelze tedy mít za to, že by obtíže společnosti Condor vyplývaly ze svévolného rozvrhování nákladů v rámci hypotetické širší skupiny.

(158) Nabídka společnosti Attestor na převzetí společnosti Condor byla navíc vybrána na základě soutěžního, transparentního, bezpodmínečného a nediskriminačního nabídkového řízení představenstvem společnosti Condor jako nejlepší ze tří obdržených nabídek (viz 37. a 120. bod odůvodnění). Německá spolková vláda se rovněž domnívala, že nabídka společnosti Attestor nabízí nejlepší podmínky pro splacení úvěrů banky KfW, aby se podpora na restrukturalizaci snížila na minimum. V rozporu s tvrzením společnosti Ryanair (viz 113. bod odůvodnění) nic nenasvědčuje tomu, že by cena zaplacená společností Attestor byla ovlivněna údajnou snahou německé vlády prodat společnost Condor pod cenou. Mezi okamžikem, kdy společnost PGL odstoupila od své nabídky na koupi společnosti Condor v dubnu 2020 (viz 35. bod odůvodnění), a okamžikem, kdy byla v červenci 2021 podepsána smlouva o prodeji se společností Attestor, a to po nabídkovém řízení, v němž nabídky podali tři zájemci o koupi (viz 37. bod odůvodnění), uplynul ve skutečnosti více než rok. Komise se proto domnívá, že společnost Attestor zaplatila za společnost Condor tržní cenu a že v důsledku toho společnost Attestor nevyužila žádnou část podpory na restrukturalizaci poskytnuté společnosti Condor.

(159) Pro úplnost Komise dodává, že bývalá mateřská společnost společnosti Condor, společnost TCG, vstoupila v roce 2019, tedy dlouho před poskytnutím podpory na restrukturalizaci, do nucené likvidace a byla likvidována, takže ani ona nemohla vyřešit obtíže společnosti Condor. V rozhodnutí o podpoře na záchranu Komise konstatovala, že obtíže společnosti Condor nevyplývají ze svévolného rozvrhování nákladů v rámci bývalé skupiny TCG a že je nemohla nést tato skupina, která byla v likvidaci. Tribunál toto posouzení potvrdil ve svém rozsudku ve věci T-577/20. Proti tomuto rozsudku nebylo podáno odvolání.

(160) Tribunál posoudil splnění této podmínky v rozsudku ve věci Condor z roku 2024 a dospěl k závěru, že Komise mohla oprávněně konstatovat, že situace společnosti Condor nespadá do oblasti působnosti zákazu podle bodu 22 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci (příjemce patřící k větší obchodní skupině nebo jí převzatý) ([63]).

(161) Komise proto vyvozuje závěr, že společnost Condor je způsobilá pro podporu na restrukturalizaci.

5.3.1.2. Rozvoj hospodářské činnosti

(162) Vzhledem k tomu, že aby byl státní zásah slučitelný s vnitřním trhem, musí mít za cíl usnadnit rozvoj hospodářské činnosti, takže členský stát musí v případě podpory na restrukturalizaci mimo jiné prokázat, že podpora předchází riziku narušení důležité služby, kterou je obtížné opakovat a kterou by místo příjemce nemohl snadno poskytovat konkurent.

(163) Z důvodů uvedených v 84. a 85. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že společnost Condor hraje na německém trhu s rekreačními cestami důležitou roli, neboť poskytuje jedinečné letové služby, konsoliduje poptávku, poskytuje flexibilní letové řády a přizpůsobené rezervační informační systémy tisícům nezávislých cestovních kanceláří a cestovních agentur, z nichž mnohé jsou malé a střední podniky.

(164) Komise zejména konstatuje, že společnost Condor sdružuje poptávku po speciálních destinacích pro malé cestovní kanceláře a nabízí jim krátkodobou flexibilitu letového plánu. Letové řády tradičních a nízkonákladových leteckých společností jsou uzamčeny na delší období, a proto nemohou nabídnout takovou flexibilitu. Vlastní rezervační systém společnosti Condor umožňuje cestovním kancelářím zadávat lety pro souborné služby a nabízí potřebnou flexibilitu, díky kterým se mohou přizpůsobit změnám v poptávce (viz 84. bod odůvodnění). V rozporu s tvrzením společnosti Ryanair (viz 114. bod odůvodnění) to nezpochybňuje ani skutečnost, že lety společnosti Condor lze rezervovat předem, ani skutečnost, že společnost Condor létá (také) do některých destinací, které obsluhují jiné

([63]) Věc T-28/22, Ryanair v. Komise, body 44 až 54.

letecké společnosti. Žádná letecká společnost by nemohla efektivně a se ziskem provozovat svou činnost, kdyby neměla letový řád a nenabízela zákazníkům místa k rezervaci s určitým předstihem. Přestože společnost Condor tuto službu nabízí, zůstává flexibilnější než letecké společnosti provozující pravidelné letecké linky a její základní funkce konsolidátora a zprostředkovatele pro cestovní kanceláře a cestovní agentury byla zdůrazněna svědectvími z cestovního ruchu. Zejména v průběhu posuzování podpory na záchranu společnosti Condor se podle informací poskytnutých Německem v oznámení na německé orgány písemně obrátily cestovní kanceláře a zdůraznily, že část jejich podnikání závisí na těchto službách a že by bez těchto služeb zaznamenaly značné ztráty obratu (viz 84. bod odůvodnění). Aby bylo možné tyto systémy napodobit, museli by konkurenti vybudovat potřebné odborné znalosti, síť destinací a kontaktních míst, jakož i IT systémy a procesy, což by vyžadovalo značné množství času a zdrojů a nebylo by možné toho dosáhnout v krátkodobém až střednědobém horizontu.

(165) Systémy IT společnosti Condor navíc umožňují rezervace charterových letů i letů v globálním distribučním systému (GDS) ([64]) na turistických trasách a její komerční systémy umožňují využívat data z různých služeb v reálném čase a přístup prostřednictvím různých kanálů. Společnost Condor tak poskytuje přístup k rekreačním letům více než […] cestovních kanceláří, které nevlastní licenci IATA, prostřednictvím různých rozhraní, která tradiční a nízkonákladoví dopravci nenabízejí. Komise se proto domnívá, že v případě neexistence rozhraní společnosti Condor by provozovatelé bez licence IATA byli zcela závislí na konsolidátorech, pokud jde o přístup k turistickým letům, a museli by platit dodatečné poplatky za služby konsolidátorů. Technologii potřebnou pro provoz těchto rozhraní vyvinula z velké části společnost Condor, a protože není dostupná na trhu informačních technologií, nebylo možné ji v krátkodobém až střednědobém horizontu replikovat.

(166) Je tedy velmi nepravděpodobné, že by stávající tradiční nebo nízkonákladový dopravce byl ochoten a schopen v rozumném časovém horizontu vybudovat potřebné odborné znalosti, sítě a technologie, aby mohl převzít roli společnosti Condor jako zprostředkovatele a konsolidátora pro přibližně 11 000 nezávislých cestovních agentur a kanceláří na německém trhu s rekreačními cestami. Ještě méně pravděpodobné je, že by úlohu společnosti Condor mohlo replikovat několik dopravců, z nichž každý by samostatně navrhoval a realizoval určité služby bez jakékoli koordinace nebo interoperability mezi službami.

(167) Komise dále konstatuje, že společnost Condor získala značné odborné znalosti se zpřístupňováním a rozvojem turistických destinací a vybudovala si technické kapacity v oblasti konsolidace poptávky a flexibilních rezervací a letových řádů prostřednictvím vlastních, na míru vytvořených IT programů a procesů, které si sama vyvinula. Její odchod z trhu by způsobil ztrátu těchto technických znalostí a odbornosti, jejichž opětovné vybudování by vyžadovalo čas a investice do rozvoje IT a sítí.

(168) Společnost Condor má navíc dobře fungující obchodní model, který utrpěl pouze negativními dopady událostí, které nemohla ovlivnit, jako je platební neschopnost společnosti TCG a pandemie COVID-19. Navzdory tíživé hospodářské situaci, která panovala v době poskytnutí podpory, se společnosti Condor podařilo získat soukromé investory, kteří byli ochotni společnost financovat na základě jejích obchodních prognóz. Tato společnost je v Německu zavedeným hráčem a je důležitá pro udržení konkurence na německém trhu s rekreačními cestami, který je v současné době již vysoce koncentrovaný a ovládaný skupinou Lufthansa. Cestovní kanceláře vyjádřily německým orgánům obavy z možné ztráty služeb společnosti Condor. Německý orgán pro hospodářskou soutěž navíc zahájil šetření podle článku 102 SFEU, které se týkalo možného zneužití dominantního postavení společnosti Lufthansa na trhu na úkor společnosti Condor. V rámci tohoto šetření orgán pro hospodářskou soutěž zakázal společnosti Lufthansa vypovědět některé dlouhodobé smlouvy o přípojových letech se společností Condor ([65]), aby zabránil společnosti Lufthansa ve zneužívání jejího postavení na trhu na úkor společnosti Condor a aby zabránil další škodlivé koncentraci trhu. Komise konstatuje, že společnost Condor je jediným zbývajícím konkurentem společnosti Lufthansa na trasách z Německa do dálkových destinací. Komise se proto domnívá, že společnost Condor je důležitá pro zachování účinné hospodářské soutěže na německém trhu rekreační dálkové letecké dopravy.

([64]) Globální distribuční systém (GDS) je počítačová síť, která umožňuje transakce mezi poskytovateli služeb v cestovním ruchu, zejména leteckými společnostmi, hotely, půjčovnami aut a cestovními agenturami, s využitím údajů v reálném čase (např. počet volných hotelových pokojů nebo míst na let). Cestovní agentury se spoléhají na GDS, pokud jde o služby, produkty a sazby, aby mohly poskytovat služby související s cestovním ruchem koncovým spotřebitelům.

([65]) B9-21/212 ze dne 29.8.2022, Deutsche Lufthansa AG, Kündigung der Special Prorate Agreement mit der Condor Flugdienst GmbH, https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Entscheidung/DE/Entscheidungen/Missbrauchsaufsicht/2022/B9-21-21.html.

(169) V neposlední řadě by odchod společnosti Condor z trhu měl negativní dopad na její síť téměř […] dodavatelů a na více než 4 000 zaměstnanců, kteří by byli výrazně postiženi (86. bod odůvodnění). Potenciální dopady by byly závažné, zejména v tíživé hospodářské situaci v době poskytnutí podpory, kdy mnoho leteckých společností snižovalo kapacity a propouštělo zaměstnance, takže by pravděpodobně nebyly schopny ani zajistit dostatečné množství zakázek pro dodavatele společnosti Condor, ani přijmout významnou část zaměstnanců společnosti Condor. Důvodem je zejména to, že společnost Condor má nadprůměrný podíl dálkových rekreačních destinací, pro které sdružuje poptávku od přibližně 11 000 cestovních kanceláří a agentur. Je velmi nepravděpodobné, že by konkurenti mohli u těchto destinací replikovat služby společnosti Condor, a dosáhnout tak dostatečné míry obsazenosti letadel, aby je mohli provozovat se ziskem. Dále nic nenasvědčovalo tomu, že by některý z konkurentů byl ochoten takový systém spolupráce s cestovními kancelářemi a agenturami rozvíjet. Cestovní kanceláře ve skutečnosti potvrdily, že jsou na těchto službách společnosti Condor závislé a že odchod společnosti Condor z trhu by jim způsobil vážné ztráty (viz 84. bod odůvodnění).

(170) Ačkoli by tedy některé trasy společnosti Condor mohly být samostatně pro konkurenta přitažlivé, nic nenasvědčovalo tomu, že by některý konkurent nebo několik konkurenčních dopravců mohlo převzít veškeré služby společnosti Condor, přičemž by zároveň plnili úlohu společnosti Condor jakožto zprostředkovatele a konsolidátora pro 11 000 nezávislých cestovních kanceláří a agentur, disponovali technickými znalostmi, odbornými znalostmi, sítí kontaktů a přizpůsobenými informačními systémy společnosti Condor a převzali její zaměstnance, letadla a letištní časy, z nichž mnohé jsou určeny pro speciální dálkové destinace, které provozují pouze dopravci zajišťující rekreační cesty. Odchod společnosti Condor z trhu by tak pravděpodobně vedl k závažným sociálním potížím u jejích zákazníků, zaměstnanců a dodavatelů. Bez této podpory by společnost Condor nemohla pokračovat v poskytování této důležité služby.

(171) Tribunál v rozsudku ve věci Condor z roku 2024 posoudil požadavek bodu 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a dospěl k závěru, že žalobce neprokázal, že by Komise měla mít pochybnosti o tom, zda společnost Condor poskytuje důležitou službu, kterou je obtížné opakovat, nebo zda by bylo pro každého konkurenta obtížné na ni jednoduše navázat ve smyslu bodu 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci ([66]).

(172) Komise proto dospěla k závěru, že podpora přispívá k rozvoji hospodářské činnosti v oblasti rekreační letecké dopravy, neboť pomáhá zachovat důležitou službu, kterou by v krátkodobém až střednědobém horizontu nemohli v celém rozsahu, snadno a bez sociálních potíží opakovat konkurenti.

5.3.1.3. Plán restrukturalizace a návrat k dlouhodobé životaschopnosti

(173) Podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci by podpora na restrukturalizaci měla být udělena pouze na podporu realistického, důsledného a dalekosáhlého plánu restrukturalizace a jeho opatření musí být navržena tak, aby v přiměřené lhůtě obnovila dlouhodobou životaschopnost, a musí být vyloučena další podpora nad rámec podpory podporující plán restrukturalizace společnosti Condor. Plán restrukturalizace musí určit příčiny vlastních obtíží příjemce a slabé stránky příjemce a musí nastínit, jak navrhovaná restrukturalizační opatření problémy příjemce napraví ([67]).

(174) Výsledky restrukturalizace musí být prokázány v různých scénářích, zejména určením parametrů ovlivňujících výsledky a hlavních předvídatelných rizikových faktorů. Návrat příjemce k životaschopnosti musí vést k přiměřené návratnosti investovaného kapitálu po uhrazení nákladů, aniž by závisel na optimistických předpokladech ohledně faktorů, jako jsou změny ceny nebo poptávky. Dlouhodobé životaschopnosti je dosaženo, pokud je podnik schopen zajistit odpovídající předpokládanou návratnost kapitálu poté, co pokryl veškeré náklady včetně nákladů spojených s opotřebením a finančními poplatky, a je rovněž schopen konkurovat na trhu vlastními silami ([68]).

(175) V tomto ohledu plán restrukturalizace zahrnuje soubor závažných, důsledných a vzájemně se posilujících opatření (40. až 43. bod odůvodnění), která zlepšují účinnost poskytování služeb a zefektivňují nákladovou základnu společnosti Condor. Zejména kompletní obnova nejstarších letadel společnosti Condor, konkrétně jejích letadel na dálkové lety, kterou umožnila investice společnosti Attestor ve výši 250 milionů EUR do leasingového nástroje (viz 47. bod odůvodnění), spolu s ambiciózním programem restrukturalizace zaměstnanců, smluv a procesů, který společnost Condor v době poskytnutí podpory prováděla (viz 41. bod odůvodnění), by dále zvýšila její konkurenceschopnost.

([66]) Věc T-28/22, Ryanair v. Komise, body 61 až 93.
([67]) Body 45, 47 a 48 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
([68]) Body 50 až 52 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(176) Události, které přivedly společnost Condor do platební neschopnosti, se spojily a překrývaly s mimořádným vypuknutím pandemie COVID-19 a vážnými poruchami v německém hospodářství, v němž společnost Condor poskytuje své služby, a v dalších členských státech. Mezi tyto okolnosti patří zejména prodloužené úpadkové řízení, kterým společnost Condor prošla, včetně hledání nového investora poté, co se společnost PGL stáhla, přerušení podnikových vazeb s bývalou mateřskou společností a souběžná pandemie COVID-19, která měla vážné dopady na letecké společnosti a potenciální investory. Tyto mimořádné okolnosti vážně omezily likviditu společnosti Condor a její schopnost získat přístup k tržnímu financování a zároveň vážně ovlivnily její rozvahu a kapitálovou pozici s trvalými vnějšími účinky. Za těchto okolností nebyly příčiny obtíží společnosti Condor vlastní jejímu obchodnímu modelu a strategii a plán restrukturalizace by neměl být zaměřen na jejich významnou změnu, ale spíše na posílení jejích hospodářských a finančních základů.

(177) Období restrukturalizace společnosti Condor trvalo od poskytnutí podpory na záchranu v říjnu 2019 celkem čtyři roky. Tato doba trvání restrukturalizace odpovídá spodní hranici doby trvání v rozhodovací praxi Komise, zejména pokud jde o restrukturalizace leteckých společností prováděné v souvislosti s pandemií COVID-19. Společnost Condor byla velmi reaktivní a neodkládala nezbytná restrukturalizační opatření, která byla všechna dokončena na konci období restrukturalizace v září 2023. Doba trvání plánu restrukturalizace je za okolností popsaných v 176. bodě odůvodnění přiměřená.

(178) Komise konstatuje, že prognózy společnosti Condor v základním scénáři týkající se obnovení provozu, tj. obnovení výkonnosti společnosti Condor na úroveň roku 2019, byly v rámci prognóz odvětví třetích stran. Jak je vysvětleno v 58. bodě odůvodnění a znázorněno na obrázku 3, podle prognózy sdružení IATA z dubna 2021 týkající se výnosů na jeden osobokilometr (RPK) se odvětví vrátí na úroveň roku 2019 v letech 2023 až 2024. Jak je vidět na obrázku 3, očekávalo se, že společnost Condor dosáhne své úrovně RPK z roku 2019 v účetním roce […]. Komise rovněž poznamenává, že lze očekávat ještě rychlejší obnovu turistických letů, a proto Komise považuje růst příjmů předpokládaný společností Condor za věrohodný. Věrohodnost předpokladů v plánu restrukturalizace společnosti Condor se tak opírá o prognózy odvětví třetích stran a nespočívá v porovnání ukazatelů se skupinou jiných leteckých společností, jak tvrdí společnost Ryanair ([69]).

(179) Prognózy, o něž se opírá plán restrukturalizace v základním scénáři, prokázaly schopnost společnosti Condor obnovit dlouhodobou životaschopnost tak, aby po pokrytí všech svých nákladů zajistila odpovídající předpokládanou návratnost kapitálu. Na straně příjmů lze vzhledem k předpokládanému oživení odvětví a historické míře obsazenosti společnosti Condor před pandemií COVID-19 považovat míru obsazenosti společnosti Condor ve výši […] % od roku 2022/2023 za pravděpodobnou. Předpokládané příjmy na cestujícího ve výši přibližně […] EUR v letech 2022/2023 byly mírně vyšší ve srovnání s […] EUR v letech 2018/2019. Tuto vyšší úroveň však lze vysvětlit tím, že společnost Condor provedla důkladnou revizi svého letadlového parku včetně nových letadel na dálkové lety. V předpokládaných nákladech byl náležitě zohledněn dopad restrukturalizačních opatření (jako je snížení počtu zaměstnanců a obnova letadlového parku, viz 41. a 43. bod odůvodnění), neboť například program obnovy letadlového parku by vedl ke snížení nákladů na palivo na sedadlokilometr, ale zároveň by zvýšil náklady na vlastnictví v důsledku vyšších sazeb operativního leasingu.

(180) Obchodní plán společnosti Condor ukázal, že ukazatele návratnosti se budou zlepšovat po celou dobu restrukturalizace a v roce 2023 dosáhnou […] % ROCE, v roce 2025 až […] % a v roce 2026 […] %, jak uvádí Table 16 ([70]). Komise poznamenává, že hodnota ROCE se vypočítá jako EBIT / (celková aktiva – krátkodobé závazky). Vzhledem k tomu, že cílem je porovnat hodnotu ROCE a WACC a že se u WACC jedná o koncept po zdanění, Komise

([69]) S odkazem na argument společnosti Ryanair uvedený ve 111. bodě odůvodnění Komise poznamenává, že údaje, které byly v nedůvěrné verzi rozhodnutí o zahájení řízení upraveny, mají citlivou obchodní, finanční nebo strategickou povahu a jejich zveřejnění může příjemci způsobit vážnou újmu a byly upraveny na základě sdělení o profesním tajemství v rozhodnutích o státních podporách (Úř. věst. C 297, 9.12.2003, s. 6). Rozhodnutí o zahájení řízení je nicméně jasné, pokud jde o popis opatření a zejména o odůvodnění Komise, a umožnilo společnosti Ryanair předložit své připomínky.

([70]) Vzhledem k tomu, že rozvaha včetně vykazování operativního leasingu letadel v souladu se standardem IFRS 16 poskytuje ucelenější pohled na finanční údaje společnosti, a to vzhledem k hodnotě letadlového parku a k tomu, že představuje významnou část kapitálu, vycházela Komise při posuzování z těchto údajů, a nikoli z rozvahy podle německých účetních standardů.

alternativně vypočítala hodnotu ROCE jako čistý provozní zisk po zdanění / průměrný použitý kapitál ([71]). Při použití tohoto konzervativního přístupu by hodnota ROCE společnosti Condor v roce 2023 činila […] %, v roce 2024 […] %, v roce 2025 […] % a v roce 2026 […] %. Jak je popsáno v 65. bodě odůvodnění, Německo poskytlo výpočet vážených průměrných nákladů kapitálu společnosti Condor ve výši […] %. Podle výpočtu Německa by návratnost kapitálu společnosti Condor měřená hodnotou ROCE byla od konce období restrukturalizace v roce 2023 trvale vyšší než její hodnota WACC. Společnost Condor by proto fungovala s prémií a vytvářela hodnotu, což je znakem životaschopné společnosti.

(181) Podle výpočtu Komise by navíc hodnota ROCE společnosti Condor byla od roku 2023 vyšší než její hodnota WACC. Společnost Condor by i v případě nepříznivého scénáře měla čistý zisk po odečtení odpisů a finančních poplatků a byla by schopna konkurovat na trhu. Pro úplnost je třeba uvést, že hodnota ROCE společnosti Condor by byla v souladu s návratností kapitálu ostatních leteckých společností před pandemií COVID-19, nebo by ji dokonce převyšovala, jak je uvedeno v 81. bodě odůvodnění. Hodnota ROCE ostatních leteckých společností ve skupině byla vypočtena jako medián a činila před pandemií COVID-19 11,8 %, a byla tedy na srovnatelné úrovni s návratností kapitálu společnosti Condor na konci období restrukturalizace v účetním roce 2023 ([72]).

(182) Pokud jde o hodnotu WACC, jak je popsáno v 65. bodě odůvodnění, předpokládaná váha dluhu a vlastního kapitálu společnosti Condor činila […] % dluhu a […] % vlastního kapitálu. To odpovídá poměru dluhu k vlastnímu kapitálu ve výši přibližně […], což Komise považuje za solidní poměr s přiměřenou úrovní pákového efektu, který odpovídá odvětvovým standardům. Kromě toho Komise v rámci křížové kontroly posoudila historický poměr dluhu k vlastnímu kapitálu skupiny dalších leteckých společností ([73]). Průměrný poměr dluhu k vlastnímu kapitálu této skupiny leteckých společností, vypočtený jako medián, se v roce 2019 pohyboval kolem hodnoty 3 a jako aritmetický průměr kolem hodnoty 4,3 ([74]). Při použití mediánu to odpovídá váze dluhu 75 % a váze vlastního kapitálu 25 %. Předpokládaná kapitálová struktura společnosti Condor s podílem vlastního kapitálu ve výši […] % byla tedy sama o sobě odůvodněná a robustní a také v souladu s pozorováními pro dané odvětví.

(183) Stejně tak z přezkumu stanovení hodnoty WACC vyplývá, že odhadované náklady vlastního kapitálu se řídí poměrně standardním přístupem modelu oceňování kapitálových aktiv s přirážkami a hodnotami parametrů, které jsou odvozeny z tržních informací a přizpůsobeny charakteristikám společnosti Condor, zatímco náklady na dluh se zakládají také na skutečných úrokových sazbách účtovaných společnosti Condor (65. bod odůvodnění a poznámka pod čarou 39). Na tomto přiměřeném a objektivním základě činila hodnota WACC společnosti Condor při zohlednění standardu IFRS 16 […] % (viz také 65. bod odůvodnění), a byla tedy výrazně nižší než její hodnota ROCE. I v případě výrazně vyšší hodnoty WACC ve výši 12 % by hodnota ROCE společnosti Condor byla stále vyšší než hodnota WACC, a společnost Condor by tak dosáhla přiměřené návratnosti kapitálu.

(184) Podobně Table 3 ukazuje, že se očekávalo, že se ziskovost společnosti Condor, měřená jako rozpětí EBIT, zvýší nad svou historickou hodnotu před krizí ve výši přibližně […] % celkových příjmů a od roku 2023, tedy od konce období restrukturalizace, do roku 2026 by se měla pohybovat mezi […] % a […] %. Jak uvádí Table 7, ziskovost leteckých společností ve skupině před pandemií COVID-19 činila 5,7 % (resp. 7,3 % jako medián) ([75]). Na konci období restrukturalizace v roce 2023 a před očekávaným plným zotavením trhu by tedy společnost Condor

([71]) Vypočítá se jako EBIT x (1–T) / průměrný (použitý kapitál (t); použitý kapitál (t–1)), kde EBIT je zisk před úroky a zdaněním; T je sazba daně z příjmů právnických osob společnosti Condor; použitý kapitál (t) a použitý kapitál (t–1) jsou použitým kapitálem v běžném roce a v roce předcházejícím běžnému roku. Použitý kapitál je definován jako vlastní kapitál plus dlouhodobé závazky (nebo celková aktiva minus krátkodobé závazky).

([72]) Komise rovněž přepočítala hodnotu ROCE podle metody uvedené v poznámce pod čarou 70 pro skupinu leteckých společností. Na základě údajů společnosti Capital IQ se tato skupina skládá z: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair a Aegean. Průměrná hodnota ROCE pro tuto skupinu leteckých společností v roce 2019 činila 7 %, vypočteno jako medián, nebo 8 %, vypočteno jako průměr.

([73]) Pro stejnou skupinu, jako je skupina popsaná v poznámce pod čarou 71.

([74]) V delších časových úsecích se poměr nemění tak drasticky, neboť průměrná hodnota mediánu činila: 2,98 v roce 2016, 2,34 v roce 2017 a 2,38 v roce 2018; jako aritmetický průměr: 4,87 v roce 2016, 3,64 v roce 2017 a 4,36 v roce 2018.

([75]) Vzhledem k velkému rozptylu jednotlivých hodnot EBIT v této skupině použila Komise jako měřítko pro průměrnou hodnotu medián, který je ve srovnání s aritmetickým průměrem odolnější vůči krajním statistickým hodnotám.

nedosahovala horších výsledků než jiné letecké společnosti před pandemií COVID-19 ([76]). Po úplném zotavení trhu, které se očekávalo v roce 2026, tedy tři roky po skončení období restrukturalizace, by společnost Condor dosahovala výkonnosti odpovídající referenční hodnotě. V této souvislosti Komise rovněž poznamenává, že při použití standardu IFRS 16 by se rozpětí EBIT společnosti Condor zvýšilo na […] % v účetním roce 2023 až na […] % v účetním roce 2026. Tato zvýšená hodnota EBIT je způsobena zejména tím, že náklady na pronájem letadlového parku jsou vyšší (v účetnictví podle německých účetních standardů) než odpisy letadlového parku při jeho kapitalizaci. Kromě toho by společnost Condor v účetním roce 2023 vytvořila kladný čistý výsledek, který by přispěl ke snížení původního záporného vlastního kapitálu. Předpokládaný pozitivní vývoj čistých zisků by se díky oživení rekreačního cestovního ruchu v roce 2024, tj. po období restrukturalizace, dále zvýšil a po roce 2026 by vedl k pozitivnímu vývoji účetního vlastního kapitálu.

(185) Pokud jde o ukazatele solventnosti, společnost Condor by si v důsledku odpisů ve svém účetnictví, které následovaly po platební neschopnosti společnosti TCG a byly jejím důsledkem, zachovala po celou dobu trvání plánu restrukturalizace slabé, i když zlepšující se, účetní kapitálové postavení. Schopnost plánu restrukturalizace vrátit společnost Condor na cestu dlouhodobé životaschopnosti je však zachována a potvrzena dalšími významnými údaji, a to:

a) společnost Condor vykazovala před platební neschopností mateřské společnosti TCG samostatné trvalé a stálé zisky. V letech 2008 až 2019 dosahovala společnost Condor s výjimkou dvou let neustále zisku mezi 43 a 76 miliony EUR. Celková kumulovaná výše zisku a roční průměr činily 530 milionů EUR, resp. 44,1 milionu EUR (viz 32. bod odůvodnění), bez započtení ostatních volných peněžních toků;

b) před pandemií COVID-19 byla aktiva a obchodní model společnosti Condor atraktivní pro investora z odvětví, který na jaře 2020 přislíbil […] milionů EUR na navrhované převzetí. V té době činila odhadovaná hodnota vlastního kapitálu společnosti Condor […] až […] milionů EUR (35. bod odůvodnění);

c) obchodní plán a vyhlídky společnosti Condor nyní přilákaly různé investory na trhu, přičemž vítězný uchazeč se zavázal k novému kapitálu ve výši 200 milionů EUR za 51 % podíl a k poskytnutí vlastního kapitálu na obnovu letadlového parku ve výši dalších 250 milionů EUR (46. a 47. bod odůvodnění). Na základě posouzení budoucí hodnoty vlastního kapitálu (65. bod odůvodnění) poskytuje z pohledu akcionáře očekávané zvýšení hodnoty akcií společnosti Condor, bez ohledu na to, zda se vrátí prostřednictvím dividend, či nikoli, alespoň […]% roční budoucí návratnost vlastního kapitálu soukromých kapitálových investic, které byly pevně přislíbeny ([77]). Komise poznamenává, že tato potenciální návratnost je v souladu s 25,3 % mediánem ROE vzorku leteckých dopravců v letech 2017 až 2019 (66. bod odůvodnění).

(186) Jako alternativa k základnímu scénáři finančních výhledů byl přiměřený a věrohodný i nepříznivý scénář definovaný v plánu restrukturalizace. Nepříznivý scénář byl věrohodný, protože nezbytné trvalé úsilí o snížení a stabilizaci provozní nákladové základny společnosti Condor by bylo zachováno po celé období restrukturalizace (41. bod odůvodnění). Životaschopnost by mohla být převážně ovlivněna vnějšími faktory, a proto nepříznivý scénář zohlednil pravděpodobné změny v příjmech a nákladových faktorech, jako jsou nižší komerční příjmy v kombinaci se značným, ale možným zvýšením nákladů na palivo v důsledku ceny povolenek na emise CO_2 a kompenzačních kreditů (72. bod odůvodnění).

([76]) Komise konstatuje, že do skupiny leteckých společností patří i společnost Wizz Air, která podle všeho v roce 2019 nesestavila účetní závěrku podle standardu IFRS 16. Použití standardu IFRS 16 zvyšuje EBIT společnosti, pokud je nájemcem ve smlouvách o operativním leasingu, protože leasingové platby nejsou součástí provozních nákladů, ale finančních nákladů. Proto skupina, která zahrnuje společnosti používající standard IFRS 16 a společnosti, které standard IFRS 16 nepoužívají, podhodnotí průměrné rozpětí EBIT skupiny ve srovnání se společností používající standard IFRS 16, nebo ji naopak nadhodnotí ve srovnání se společností, která standard IFRS 16 nepoužívá. Vyloučení společnosti Wizz Air by však vedlo k nižšímu průměrnému rozpětí EBIT, protože EBIT společnosti Wizz Air je vyšší než medián skupiny.

([77]) Společnost Rothschild odhadla hodnotu vlastního kapitálu společnosti Condor do roku 2026 podle podmínek restrukturalizace dluhu a investic, o nichž jednaly německé orgány a společnost Attestor, která se pevně zavázala poskytnout 200 milionů EUR za 51 % podíl. Posouzení budoucí hodnoty vlastního kapitálu vychází z obezřetných předpokladů a obecně uznávaných metod a činí […] milionů EUR (65. bod odůvodnění). Částka přislíbená za 51 % podíl v roce 2021 implikuje plné vlastnictví společnosti Condor, tj. právo přivlastnit si – a prodat – očekávanou hodnotu podniku. Hodnota ROE ve výši […] % představuje roční přírůstek hodnoty celého podílu v období od roku 2021 ([…] milionů EUR) do roku 2026 ([…] milionů EUR).

(187) V takovém nepříznivém scénáři by byly výsledky společnosti Condor ovlivněny, ale zůstaly by solidní a udržitelné, takže by neohrozily návrat k životaschopnosti. Očekávaný čistý zisk po pokrytí úrokových nákladů a nákladů na odpisy by byl v letech 2022–2023 a v dalších letech kladný jako v základním scénáři, zatímco rozpětí EBIT by v účetním roce 2023 činilo […] % a v letech 2025–2026 by se zvýšilo na […] % (toto rozpětí by činilo […] % a při účtování podle standardu IFRS 16 by se zvýšilo na […] %). Podobně by hodnota ROCE zůstala nad hodnotou WACC společnosti Condor, a to v rozmezí od […] % v roce 2023 do […] % v roce 2026. Kromě toho by dostupná likvidita v projekcích peněžních toků neklesla pod […] milionů EUR v nejnižším bodě období restrukturalizace v letech 2020–2021 (75. bod odůvodnění), čímž by bylo zachováno pokračování činnosti s dostatečnou úrovní hotovostních a likviditních rezerv požadovaných provozní licencí.

(188) Z dalších ukazatelů výkonnosti, například výnosu z počtu cestujících společnosti Condor, navíc vyplývá, že v tomto ohledu byly údaje společnosti Condor za rok 2019 s hodnotou […] výrazně lepší než průměr ostatních leteckých společností, který činil 144, a míra obsazenosti společnosti Condor s hodnotou […] % byla vynikající a následovala hned po společnosti Ryanair s hodnotou 95 % (viz 68. bod odůvodnění). Výkonnost společnosti Condor lze tedy považovat za srovnatelnou s výkonností ostatních leteckých společností a skutečnost, že jeden nebo druhý ukazatel je nad nebo pod průměrem referenční hodnoty, neznamená, že by společnost dosahovala lepších nebo horších výsledků. Jak uvádí Table 7, ziskovost leteckých společností ve skupině před pandemií COVID-19 činila 5,7 % (resp. 7,3 % jako medián). Na konci období restrukturalizace v roce 2023 a před očekávaným plným zotavením trhu by tedy společnost Condor nedosahovala horších výsledků než jiné letecké společnosti před pandemií COVID-19. Po úplném zotavení trhu, které se očekávalo v roce 2026, tedy tři roky po skončení období restrukturalizace, by společnost Condor dosahovala výkonnosti odpovídající referenční hodnotě.

(189) Na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Ryanair (viz 114. bod odůvodnění), společnost Condor po restrukturalizaci nepřešla z výkonnosti pod úrovní konkurentů v roce 2019 na výkonnost nad touto úrovní. Za prvé, tvrzení se týkalo pouze dvou ukazatelů, a to rozpětí EBIT a návratnosti vlastního kapitálu, u nichž by společnost Condor v roce 2026 dosáhla lepšího postavení, než je průměr skupiny ostatních leteckých společností. Tím se výkonnost dostává do doby tří let po skončení období restrukturalizace, tedy do okamžiku, který již není relevantní pro posouzení slučitelnosti podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Dále v roce 2019 činilo rozpětí EBIT společnosti Condor […] % oproti průměrné hodnotě 5,7 % ostatních leteckých společností a na konci období restrukturalizace, v roce 2023, dosáhlo […] %, takže průměru ostatních leteckých společností v roce 2019 plně nedosahovalo.

(190) Tento výsledek, který společnost Condor přibližuje průměru skupiny ostatních leteckých společností, je podpořen rychlejším než očekávaným oživením trhu s rekreačními cestami ve srovnání se všeobecným cestováním (viz 58. bod odůvodnění), jakož i programem racionalizace, který společnost Condor přijala v rámci své restrukturalizace (viz 41. bod odůvodnění). Očekává se, že návratnost vlastního kapitálu společnosti Condor poroste o něco rychleji a v roce 2026 dosáhne o něco vyšší hodnoty než medián skupiny ostatních leteckých společností v letech 2017 až 2019 (viz Table 6 a 65. bod odůvodnění). V tomto ohledu Komise poznamenává, že společnost Condor měla na začátku svého plánu restrukturalizace značně záporný vlastní kapitál, a to z důvodu vysvětleného v 63. bodě odůvodnění, takže od počátku byla její kapitálová pozice výrazně nižší než u ostatních leteckých společností. V důsledku toho společnost Condor potřebovala zvyšovat návratnost vlastního kapitálu rychleji než ostatní letecké společnosti, aby dosáhla srovnatelných kapitálových pozic.

(191) Pokud jde o výběr leteckých společností použitých pro srovnávací analýzu, Komise považovala za relevantní porovnat výkonnost společnosti Condor s výkonností jejích skutečných konkurentů, ať už jsou označeni jako nízkonákladoví dopravci, tradiční letecké společnosti, charterové letecké společnosti nebo jiné, a neomezovat srovnání pouze na charterové letecké společnosti. Většina charterových leteckých společností působících v Evropě, a rozhodně v Německu, je menší a nedá se srovnávat se společností Condor, která je středně velkou charterovou leteckou společností. Na německém trhu navíc působí jen velmi málo charterových leteckých společností. Použití pouze charterových leteckých společností jako měřítka by proto bylo méně reprezentativní. Jak naznačuje Table 7 a Table 16, výkonnost jednotlivých zkoumaných leteckých společností pokrývala široké spektrum pozic nezávisle na jejich profilu, což naznačuje, že kategorie jako tradiční, charterové atd. mají pro porovnání finanční a provozní výkonnosti malý význam.

(192) Letecké společnosti vybrané společnostmi PWC/KPMG a předložené Německem zahrnovaly dostatečný počet hlavních leteckých společností působících v Evropě, aby mohly být vhodným měřítkem pro porovnání s očekávanou finanční a provozní výkonností společnosti Condor. Kromě rozdílů v obchodním modelu společnost Ryanair neuvádí žádný náznak toho, že by se profil těchto leteckých společností příliš lišil od profilu společnosti Condor, aby bylo možné takové srovnání pro posouzení dlouhodobé životaschopnosti vyloučit. Je proto vhodné provést srovnání s leteckými společnostmi, které jsou životaschopné a neprovádějí plán restrukturalizace nebo neobdržely podporu na záchranu či restrukturalizaci. V rozporu s tvrzením společnosti Ryanair působí společnost Eurowings ze skupiny Lufthansa v sektoru dálkových rekreačních letů, který je tedy ve srovnání zastoupen. Mnoho leteckých společností, které byly použity pro srovnávání, navíc provozuje také charterovou dopravu, některé z nich v nezanedbatelném rozsahu (například společnost IAG inzeruje svou vysokou charterovou kapacitu, Norwegian Airlines a EasyJet poskytují charterové lety pro skupinu TUI atd.).

(193) Pokud jde o tvrzení společnosti Ryanair, že srovnávání s jinými leteckými společnostmi bylo založeno na výběru, který Komise provedla tak, aby potvrdila určitou skutečnost (viz 114. bod odůvodnění), Komise nejprve zdůrazňuje, že očekávaná finanční výkonnost společnosti Condor na konci období restrukturalizace je na samostatném základě uspokojivá a dokáže podpořit závěr, že plán restrukturalizace může obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti Condor. Za druhé, Komise neměla důvod pochybovat o vhodnosti údajů předložených Německem, které připravila společnost KPMG za účelem porovnání různých ukazatelů finanční výkonnosti leteckých společností s očekávanými ukazateli společnosti Condor. Všechny vzorky jsou reprezentativní pro trh letecké dopravy v EU a ve všech jsou zahrnuti konkurenti společnosti Condor na německém trhu, společnosti Lufthansa, Eurowings a Ryanair.

(194) Prognózy, o něž se opírá plán restrukturalizace v základním scénáři, prokázaly schopnost společnosti Condor obnovit dlouhodobou životaschopnost tak, aby po pokrytí všech svých nákladů zajistila odpovídající předpokládanou návratnost kapitálu. Na straně příjmů lze vzhledem k předpokládanému oživení odvětví a historické míře obsazenosti společnosti Condor před pandemií COVID-19 považovat míru obsazenosti společnosti Condor ve výši […] % od roku 2022/2023 za pravděpodobnou. Předpokládané příjmy na cestujícího ve výši přibližně […] EUR v letech 2022/2023 byly mírně vyšší ve srovnání s […] EUR v letech 2018/2019. Tuto vyšší úroveň však lze vysvětlit tím, že společnost Condor provedla důkladnou revizi svého letadlového parku včetně nových letadel na dálkové lety. V předpokládaných nákladech byl náležitě zohledněn dopad restrukturalizačních opatření (jako je snížení počtu zaměstnanců a obnova letadlového parku, viz 41. a 43. bod odůvodnění), neboť například program obnovy letadlového parku by vedl ke snížení nákladů na palivo na sedadlokilometr, ale zároveň by zvýšil náklady na vlastnictví v důsledku vyšších sazeb operativního leasingu.

(195) Údaje v Table 3 ukazují, že se očekávalo, že se ziskovost společnosti Condor, měřená jako rozpětí EBIT, zvýší nad svou historickou hodnotu před krizí ve výši přibližně […] % celkových příjmů a od roku 2023, tedy od konce období restrukturalizace, do roku 2026 by se měla pohybovat mezi […] % a […] %. Jak uvádí Table 7, ziskovost leteckých společností ve skupině před pandemií COVID-19 činila 5,7 % (resp. 7,3 % jako medián). Na konci období restrukturalizace v roce 2023 a před očekávaným plným zotavením trhu by tedy společnost Condor nedosahovala horších výsledků než jiné letecké společnosti před pandemií COVID-19. Po úplném zotavení trhu, které se očekávalo v roce 2026, tedy tři roky po skončení období restrukturalizace, by společnost Condor dosahovala výkonnosti odpovídající referenční hodnotě. V této souvislosti Komise rovněž poznamenává, že při použití standardu IFRS 16 by se rozpětí EBIT společnosti Condor zvýšilo na […] % v účetním roce 2023 až na […] % v účetním roce 2026. Tato zvýšená hodnota EBIT je způsobena zejména tím, že náklady na pronájem letadlového parku jsou vyšší (v účetnictví podle německých účetních standardů) než odpisy letadlového parku při jeho kapitalizaci. Kromě toho by společnost Condor v účetním roce 2023 vytvořila kladný čistý výsledek, který by přispěl ke snížení původního záporného vlastního kapitálu. Předpokládaný pozitivní vývoj čistých zisků by se díky oživení rekreačního cestovního ruchu v roce 2024, tj. po období restrukturalizace, dále zvýšil a po roce 2026 by vedl k pozitivnímu vývoji účetního vlastního kapitálu.

(196) V rozsudku ve věci Condor z roku 2024 Tribunál tyto požadavky posoudil a dospěl k závěru, že žalobce neprokázal, že by Komise měla mít pochybnosti o tom, že plán restrukturalizace společnosti Condor je realistický, důsledný, dalekosáhlý a vhodný k obnovení její dlouhodobé životaschopnosti.

(197) Komise proto dospěla k závěru, že plán restrukturalizace částečně financovaný z podpory je realistický, důsledný a dalekosáhlý, a proto byl vhodný k obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Condor v přiměřené lhůtě, aniž by se musel spoléhat na další státní podporu.

Pozitivní účinky podpory převažují nad negativními účinky z hlediska narušení hospodářské soutěže a nepříznivých účinků na obchod

5.3.1.4. Nezbytnost podpory a motivační účinek

(198) Podle bodu 53 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí členské státy, které hodlají poskytnout podporu na restrukturalizaci, předložit srovnání s důvěryhodným alternativním scénářem, který nezahrnuje státní podporu, a prokázat, že rozvoje hospodářských činností nebo oblastí, o něž podpora usiluje, podle oddílu 3.1.1 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nebude dosaženo, nebo by ho bez podpory bylo dosaženo v menší míře. Aby bylo možné prokázat, že podpora na restrukturalizaci má motivační účinek, členské státy musí rovněž prokázat, že při neexistenci podpory by příjemce prošel restrukturalizací, byl by prodán nebo by ukončil činnost způsobem, který by nedosáhl zamýšleného cíle zabránit tržnímu selhání nebo sociálním obtížím (bod 59 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

(199) Jak je uvedeno v 34. až 36. bodě odůvodnění, vstup soukromého investora byl jedním z ústředních prvků insolvenčního plánu společnosti Condor. Ukončení úpadkového řízení společnosti Condor tak záviselo na investiční dohodě. Odstoupení společnosti PGL, která uzavřela dohodu se společností Condor v lednu 2020, totiž prodloužilo platební neschopnost společnosti o sedm měsíců a vyžádalo si uspořádání dalšího nabídkového řízení.

(200) Jak je uvedeno v 51. a 83. bodě odůvodnění, investiční dohoda se společností Attestor, která v nabídkovém řízení nabídla nejlepší nabídku, byla podmíněna poskytnutím podpory na restrukturalizaci v podobě restrukturalizace úvěrů banky KfW, což bylo podmínkou pro uzavření dohody.

(201) Nebýt opatření státní podpory oznámených Německem, nebyla by investiční dohoda uzavřena a společnost Condor by zůstala v platební neschopnosti, což by mělo řadu negativních důsledků, které by nakonec vedly k likvidaci společnosti Condor (viz také 83. až 87. bod odůvodnění). Toto riziko bylo zdůrazněno i v insolvenčním plánu společnosti Condor.

(202) Bez financování ze strany nového investora by společnost Condor nebyla schopna nahradit svůj stárnoucí letadlový park, což by značně omezilo její provoz. Pokračující úpadkové řízení by navíc způsobilo další náklady (jak dokládá první prodloužení, které vyvolalo značné dodatečné náklady, za něž společnost Condor odpovídá částkou 23,7 milionu EUR, viz 36. bod odůvodnění).

(203) Komise se domnívá, že bez podpory by společnost Condor nebyla schopna získat finanční prostředky ze soukromého trhu, a to ani podle zvláštních ustanovení německého úpadkového práva o zvýhodněném dluhu, na něž se společnost Ryanair odvolává (viz 115. bod odůvodnění). Je sice pravda, že některé podniky bez úvěrového ratingu, některé podniky ve finančních potížích nebo některé podniky v úpadkovém řízení jsou úspěšné při získávání finančních prostředků, ale neplatí to pro všechny podniky za těchto okolností. Tím spíše to neplatí pro podniky, jako je Condor, které trpí všemi třemi uvedenými nevýhodami současně. Je velmi nepravděpodobné, že by jakýkoli soukromý věřitel půjčil peníze podniku, který byl zároveň od vstupu své mateřské společnosti do likvidace v roce 2019 v pokračujícím úpadkovém řízení, neměl žádnou předchozí úvěrovou historii ani rating, zastavil všechna svá aktiva jakékoliv hodnoty jako záruku za úvěry banky KfW a měl značně záporný vlastní kapitál, přičemž závazky vysoce převyšovaly jeho aktiva (viz Table 4). O tom svědčí i skutečnost, že nabídka společnosti Attestor byla podmíněna restrukturalizací dluhu.

(204) V takové situaci by společnost Condor rychle vyčerpala likviditu, a ještě než by se tak stalo, nebyla by schopna prokázat, že dokáže splnit všechny své závazky v následujícím roce, jak požaduje nařízení (ES) č. 1008/2008 ([78]). To by s největší pravděpodobností vedlo k pozastavení a následnému odebrání provozní licence, což by společnost Condor připravilo o hlavní zdroj příjmů a nakonec by vedlo k její likvidaci.

(205) Odchod společnosti Condor z trhu by vedl k dalšímu omezení hospodářské soutěže na již tak extrémně koncentrovaném německém trhu letecké dopravy, kterému dominuje skupina Lufthansa, což by bylo na úkor klientů, a vedl by k tomu, že úvěry banky KfW by nebyly vůbec splaceny, což by bylo na úkor německých daňových poplatníků. Dále by vedl ke ztrátě více než 4 000 pracovních míst v již tak hospodářsky obtížné situaci a měl by značný negativní dopad na více než 11 000 nezávislých cestovních kanceláří a cestovních agentur, které se spoléhaly na jedinečné služby společnosti Condor, aniž by existovala věrohodná vyhlídka, že vztahy s těmito zaměstnanci a obchodními partnery převezmou bez narušení jiní dopravci, zejména v souvislosti s tehdy probíhající pandemií COVID-19 (viz oddíl 2.7).

(206) Cílem podpory na restrukturalizaci je zamezit tomu, aby společnost Condor ukončila činnost, a tím zabránit selhání trhu a sociálním potížím, které by bránily rozvoji služeb letecké dopravy v Německu a ohrozily přežití tisíců cestovních kanceláří a cestovních agentur, zejména malých a středních podniků. Tohoto cíle je dosaženo prováděním plánu restrukturalizace, částečně financovaného podporou na restrukturalizaci a částečně soukromými investory. Plán restrukturalizace prokazuje, že k vyřešení finančních problémů příjemce je třeba se zabývat jeho solventností. Vzhledem k situaci společnosti Condor v roce 2021, zejména k probíhajícímu úpadkovému řízení, nebyla společnost schopna zajistit další poskytování základních zprostředkovatelských a spojovacích služeb cestovním kancelářím a cestovním agenturám, plnit finanční závazky ani mít přístup na finanční trhy, pokud by nebyl plně realizován plán restrukturalizace, který podpora podporuje a který je podmínkou úspěšného ukončení úpadkového řízení společnosti Condor. Z dlouhodobého hlediska by společnost Condor bez podpory, která je součástí investiční dohody, nebyla schopna plnit své finanční závazky, a to vzhledem ke své značně záporné kapitálové pozici, kterou je třeba řešit plánem restrukturalizace.

(207) Za těchto okolností se Komise domnívá, že podpora na restrukturalizaci byla nezbytná k provedení plánu restrukturalizace společnosti Condor a k zabránění selhání trhu nebo sociálním potížím v důsledku odchodu společnosti z trhu, která hraje důležitou roli v německé rekreační letecké dopravě, kterou je obtížné opakovat a u níž by pro každého konkurenta bylo obtížné na ni jednoduše navázat, jak je popsáno v oddíle 5.3.1.2. Požadavek na nezbytnost podpory stanovený v bodě 38 písm. b) a v bodě 53 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je tedy splněn.

(208) Na základě výše uvedeného posouzení Komise rovněž dospěla k závěru, že podpora má motivační účinek. Bez podpory na restrukturalizaci by společnost Condor opustila trh způsobem, který by způsobil sociální potíže, poškodil by tisíce malých a středních podniků působících na německém trhu s rekreačními cestami, a tím by bránil hospodářskému a sociálnímu rozvoji, a vedl by k dalšímu zhoršení hospodářské soutěže na již tak velmi koncentrovaném trhu letecké dopravy v Německu na úkor klientů, jak je popsáno v oddíle 2.7. Požadavek, aby státní zásah měl motivační účinek, stanovený v bodě 38 písm. d) a v bodě 59 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, je tedy splněn.

([78]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3). Podle článku 3 uvedeného nařízení nesmí žádný podnik usazený v Unii provozovat leteckou přepravu cestujících v obchodní dopravě bez provozní licence. Podle článku 9 orgán vydávající licenci pozastaví nebo zruší licenci leteckého dopravce, pokud není nadále přesvědčen, že může dostát svým stávajícím i možným budoucím závazkům v období dvanácti měsíců. Orgán však může vydat dočasnou licenci na období maximálně dvanácti měsíců do uskutečnění finanční reorganizace společnosti za předpokladu, že není ohrožena bezpečnost, a že existuje reálný výhled na uspokojivou finanční reorganizaci během této doby. Je-li proti leteckému dopravci Unie zahájeno úpadkové řízení, musí orgán do tří měsíců od zahájení úpadkového řízení posoudit finanční situaci společnosti a na základě zjištění přezkoumat status provozní licence v souladu s článkem 9.

5.3.1.5. Vhodnost podpory

(209) Podpora na restrukturalizaci nebude považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud je možné dosáhnout stejného cíle pomocí jiných opatření, která méně narušují hospodářskou soutěž; podpora musí být přizpůsobena likviditě nebo solventnosti příjemce ([79]).

(210) Podpora na restrukturalizaci má podobu reorganizace a částečného odpisu části stávajících úvěrů banky KfW ve výši 550 milionů EUR poskytnutých společnosti Condor v roce 2020 a odpisu úroků z nepřiměřeně vysoké náhrady. Tím by se společnost zbavila některých krátkodobých závazků a uvolnila by likviditu na pokrytí provozních výdajů v období restrukturalizace. Jak je uvedeno v 52. bodě odůvodnění, přednostní tranše ve výši 175 milionů EUR by byla úročena stejným úrokem, jaký společnost Condor platila u původní tranše A úvěru 1 (tříměsíční sazba Euribor zvýšená o […] bazických bodů a náklady na refinancování), zatímco podřízená tranše ve výši 225 milionů EUR by byla od nynějška úročena […] ([80]). Podmínky restrukturalizace úvěru byly vyjednány mezi společností KPMG jako povinnou osobou pro Německo, společností Condor a strategickým investorem společnosti Condor, společností Attestor. Společnost Attestor byla vybrána, protože její nabídka nabízela nejlepší podmínky pro splacení úvěru banky KfW, neboť nejenže by vedla ke splacení vysoké části nesplacené částky úvěru, ale také zahrnovala mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku, který by upravoval konečnou částku ke splacení podle budoucích příjmů společnosti Condor, takže čím více by společnost vydělávala, tím vyšší by byla splátka (viz 37. a 53. bod odůvodnění). Podmínky kupní smlouvy a restrukturalizace úvěru tak představují balíček zaměřený na maximalizaci přínosů pro společnost Attestor a optimalizaci splácení úvěru bance KfW a jsou na sobě závislé. Doba trvání stávajících úvěrů se navíc výrazně zkrátila, protože celá zbývající částka bude splacena již v září 2026, na rozdíl od prosince 2031 u původní tranše B úvěru 1 a úvěru 2. Celková výše úroků z restrukturalizovaného úvěru je sice nižší než u původního úvěru, je však součástí vyjednaného balíčku, jehož cílem je maximalizovat výnos pro společnost Attestor i pro německou vládu, včetně mechanismu platby závislé na hospodářském výsledku, a lze ji proto považovat za přiměřené protiplnění za podporu.

(211) Od poskytnutí úvěru na záchranu v říjnu 2019 navíc společnost Condor ukončila úpadkové řízení a získala soukromého investora, který byl ochoten do společnosti investovat minimálně 450 milionů EUR. Kromě toho se s rostoucím počtem očkování v celé Evropě začaly zotavovat trhy letecké dopravy a evropské letecké společnosti začaly oživovat svou činnost, přičemž se očekávalo rychlejší než průměrné oživení na trhu s rekreačními cestami, kde společnost Condor působí. To byly ukazatele, které svědčily o zlepšení tržního prostředí a činnosti společnosti Condor od poskytnutí původních úvěrů banky KfW. Očekává se, že restrukturalizovaný úvěr bude plně splacen v roce 2026. Úvěr bude splacen v relativně krátké době, což dále sníží jeho negativní dopad na hospodářskou soutěž. Za plánovanou podporu na restrukturalizaci je tedy poskytnuto přiměřené protiplnění.

(212) Jak uvádí Table 4 a Table 8, společnost Condor čelila krizi likvidity v kombinaci s neudržitelnou situací v oblasti solventnosti. Oba problémy řešila opatření podpory na restrukturalizaci v kombinaci s investicí společnosti Attestor. Restrukturalizace veřejných úvěrů, jak je popsána v 51. a 52. bodě odůvodnění, by v kratším časovém období uvolnila likviditu díky odkladu úroků a splátek a také by díky odpisu úvěru banky KfW snížila dluhovou pozici společnosti Condor. Doplňuje tak nový kapitál ve výši 200 milionů EUR, který vyřešil hrozící krizi likvidity společnosti Condor a zlepšil její kapitálovou pozici. Podpora na restrukturalizaci tak byla přizpůsobena situaci společnosti Condor v oblasti likvidity a solventnosti.

(213) V rozsudku ve věci Condor z roku 2024 Tribunál posoudil přiměřenost podpory a konstatoval, že žalobce neprokázal, že by Komise měla mít pochybnosti o vhodnosti podpory ([81]).

([79]) Bod 38 písm. c) a bod 58 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
([80]) Úplný popis původních úvěrových podmínek viz 51. bod odůvodnění.
([81]) Věc T-28/22, Ryanair v. Komise, body 191 až 195.

(214) Za těchto okolností dospěla Komise k závěru, že podpora na restrukturalizaci je vhodná.

5.3.1.6. Přiměřenost, vlastní příspěvek a sdílení nákladů

(215) Pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci stanoví, že vlastní zdroje příjemce podpory, jeho akcionářů nebo věřitelů, skupiny, do níž patří, nebo nových investorů přispívají na náklady na restrukturalizaci způsobem srovnatelným s poskytnutou podporou, pokud jde o dopady na solventnost nebo likviditu příjemce. Příspěvky musí být skutečné, tj. opravdové, což vylučuje potenciální zisky, nesmí zahrnovat žádnou podporu a měly by činit alespoň 50 % nákladů na restrukturalizaci ([82]).

(216) Jak je popsáno v 219. bodě odůvodnění písm. a) a b), vlastní přispění řeší jak problémy společnosti Condor se solventností, tak s likviditou, a jako takové je srovnatelné s poskytnutou podporou (viz také 212. bod odůvodnění). Kromě toho, jak je patrné z 46. až 48., 219. a 220. bodu odůvodnění, se jen velmi malá část vlastního příspěvku týká nových úvěrů ([…] milionů EUR z celkového vlastního příspěvku ve výši […] milionů EUR), a proto nástroje na posílení vlastního kapitálu zahrnuté do vlastního příspěvku značně převyšují podporu poskytnutou německým státem (tak by tomu bylo i v případě, že by se nepřihlíželo k leasingovému financování vlastního kapitálu ve výši […] milionů EUR). Navíc je to společnost Attestor, a nikoliv německý stát, kdo poskytuje finanční prostředky v hotovosti na plán, které značně převyšují příspěvek Německa na podporu. Vlastní příspěvek je proto v souladu s bodem 62 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(217) Jak je uvedeno v 54. bodě odůvodnění, část úvěrů banky KfW sloužila k úhradě mimořádných nákladů ve výši až 249,02 milionu EUR, které společnosti Condor vznikly v souvislosti s pandemií COVID-19, a proto nepředstavují náklady na restrukturalizaci zahrnuté do plánu restrukturalizace. Jak je uvedeno ve 117. bodě odůvodnění, společnost Ryanair se ve své žalobě na neplatnost rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 domnívala, že z celkové částky úvěrů měla být odečtena pouze částka podpory schválená podle rozhodnutí Condor I a Condor II, a to 204,1 milionu EUR. Tato úvaha je nedůvodná, neboť celková škoda společnosti Condor způsobená v důsledku pandemie COVID-19 činila 249,02 milionu EUR a odpovídající část úvěru sloužila k absorbování této škody, což znamená, že na financování restrukturalizace byla k dispozici pouze zbývající částka ve výši 300,98 milionu EUR. Podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU měla společnost Condor nárok na náhradu celkové škody, která jí vznikla. Skutečnost, že Komise dospěla k názoru, že pouze 204,1 milionu EUR z poskytnutých úvěrů představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, na těchto skutečnostech nic nemění. Tato škoda vznikla společnosti Condor v důsledku mimořádných okolností pandemie COVID-19 a byla důvodem pro náhradu škody odpovídající škodě způsobené pandemií. To nesouvisí s potřebami financování plánu restrukturalizace, který by existoval i bez této škody.

(218) Restrukturalizace tak byla financována ze zbývající části úvěrů ve výši 300,98 milionu EUR, které měly být restrukturalizovány, k čemuž bylo připočteno 20,2 milionu EUR odepsaných úroků. Z toho vyplývá, že 321,18 milionu EUR představuje částku podpory na restrukturalizaci, jejíž přiměřenost se posuzuje v tomto rozhodnutí, a to bez ohledu na dva alternativní odhady výše podpory předložené Německem, které by oba vedly k nižší částce podpory na restrukturalizaci (55. až 57. bod odůvodnění).

([82]) Body 61 až 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(219) Komise musí ověřit, zda různé zdroje financování plánu předloženého Německem, které se spojily s podporou na restrukturalizaci, byly v okamžiku poskytnutí podpory bez podpory a reálné, tj. zda bylo dostatečně jisté, že se uskuteční, s vyloučením očekávaných budoucích výnosů. Financování by bylo zajištěno prostřednictvím trvalých úspor nákladů dosažených v rámci programu restrukturalizace společnosti Condor, odpisů dluhů vyplývajících z insolvenčního plánu a financování poskytnutého společností Attestor, a to následovně:

a) závazek nového soukromého investora, společnosti Attestor, poskytnout společnosti Condor základní kapitál ve výši 200 milionů EUR a finanční prostředky ve výši 250 milionů EUR na obnovu letadlového parku společnosti Condor je pevný a závazný, jak je uvedeno v notářských zápisech (body odůvodnění 46 a 47); pronajímatel letadel […] se zavázal poskytnout společnosti Condor úvěr ve výši […] milionů USD (přibližně […] milionů EUR v době poskytnutí podpory) na platby před dodáním letadel (viz 47. bod odůvodnění); závazek společnosti Attestor je stanoven v kupní smlouvě, která je pevná a závazná, takže uvolnění finančních prostředků je velmi pravděpodobné. Zatímco závazek společnosti Attestor poskytnout financování na obnovu letadlového parku byl pevný a závazný, totéž neplatilo s ohledem na budoucí dodatečné financování leasingu letadel až do výše […] milionů EUR, které nebylo pevně závazné, a tudíž nebylo skutečné a opravdové (47. bod odůvodnění). Proto v době poskytnutí podpory představovalo skutečný a opravdový vlastní příspěvek společnosti Attestor pouze financování ve výši 250 milionů EUR, které bylo určeno na obnovu letadlového parku společnosti Condor;

b) věřitelé společnosti Condor v rámci jejího insolvenčního plánu souhlasili s odpisem pohledávek ve výši 630,8 milionu EUR. Odpisy schvaluje insolvenční soud (viz 35. bod odůvodnění), a jsou tedy konečné a závazné; odpisy jsou bez podpory, protože vyplývají z německého úpadkového práva, které stanoví obecné a abstraktní podmínky platné pro úpadkové řízení; jak je uvedeno ve 48. bodě odůvodnění, insolvenční plán společnosti Condor stanoví sedm skupin věřitelů, mezi nimiž je několik skupin zahrnujících výhradně soukromé věřitele; podle německého úpadkového práva je ke schválení insolvenčního plánu v každé skupině zapotřebí většina věřitelů s hlasovacím právem. V daném případě lze vyloučit, že by veřejní věřitelé společnosti Condor mohli přehlasovat soukromé věřitele a poskytnout tak společnosti Condor státní podporu v podobě velmi nízké kotace v insolvenčním plánu, protože nemohli ovlivnit hlasování ve skupinách složených výhradně ze soukromých věřitelů (zejména ve skupinách zaměstnanců, bývalých společností skupiny); odpis se tedy vztahuje na všechny kategorie věřitelů stejnou mírou, byl schválen potřebnou většinou věřitelů a je proveden podle závazných ustanovení obecného úpadkového práva, která se vztahují na všechny podniky ve stejné faktické a právní situaci v Německu (viz 34., 35. a 48. bod odůvodnění);

c) v rámci svého programu racionalizace dosáhla společnost Condor během provádění plánu restrukturalizace trvalého snížení nákladů ve výši […] milionů EUR ročně, a to díky úpravě leasingových smluv, novému sjednání dodavatelských smluv a úpravě kolektivních smluv (41. bod odůvodnění); tyto úspory vyplývají z již uzavřených závazných dohod, a jsou tedy dostatečně jisté, aby mohly být považovány za opravdové; mají stejný finanční účinek jako odpis dluhu v úpadkovém řízení, s tím rozdílem, že jejich účinek je rozložen do více let a není jednorázový.

(220) Celková částka pevně přislíbeného financování, která zahrnuje navýšení základního kapitálu, úvěrovou facilitu a odpis pohledávek věřitelů, činí […] milionů EUR a představuje skutečné a opravdové zdroje vlastního příspěvku investorů a věřitelů na restrukturalizaci. Vlastní příspěvek z těchto dvou zdrojů zahrnuje velmi podstatnou část nového financování ve výši až 450 milionů EUR a s ohledem na podporu na restrukturalizaci ve výši 321,18 milionu EUR představuje přibližně 77 % financování celkových nákladů na restrukturalizaci podle plánu ve výši […] milionů EUR. I bez zohlednění odpisu dluhů věřiteli a s přihlédnutím pouze k novému financování poskytnutému společností Attestor je toto financování vyšší než celá částka podpory na restrukturalizaci poskytnutá společnosti Condor. Z toho vyplývá, že vlastní příspěvek překračuje minimální hranici 50 % nákladů na restrukturalizaci stanovenou v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(221) V této souvislosti lze ponechat otevřenou otázku, zda trvalé snížení nákladů ve výši […] milionů EUR ročně, kterého společnost Condor dosáhla po nových jednáních s dodavateli, pronajímateli nebo zaměstnanci, představuje skutečný a opravdový příspěvek k pokrytí nákladů na restrukturalizaci, které vznikly nebo byly předpokládány při provádění plánu, neboť i bez této částky zůstává výše vlastního příspěvku značná a již splňuje požadavek pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(222) V tomto ohledu Tribunál v rozsudku ve věci Condor z roku 2024 konstatoval, že požadavek stanovený v bodě 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, pokud jde o vlastní příspěvek příjemce, byl splněn ([83]).

(223) Komise proto dospěla k závěru, že vlastní příspěvek společnosti Condor na náklady na restrukturalizaci přesahuje 50 % nákladů na restrukturalizaci, a je tedy v souladu s požadavkem bodu 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(224) Pokud jde o sdílení nákladů na restrukturalizaci mezi státem a bývalými akcionáři a podřízenými věřiteli společnosti Condor, je zřejmé, že jediný bývalý akcionář společnosti Condor, společnost TCG, byl zrušen a je v likvidaci, zatímco akcie společnosti Condor byly zcela odepsány a nové akcie byly vydány správci (26. a 34. bod odůvodnění). Společnost TCG ztratila veškerou hodnotu svých akcií a dluhových nástrojů a nebude mít žádný prospěch z úspěšné restrukturalizace společnosti Condor. Stejně tak věřitelé společnosti Condor (mezi nimiž nebyli žádní podřízení věřitelé) odepsali téměř všechny své pohledávky v rámci úpadkového řízení (48. bod odůvodnění), a tím významně přispěli k financování plánu restrukturalizace. Příspěvek věřitelů v podobě odpisu převyšuje částku podpory na restrukturalizaci, a to jak z hlediska částečného odpisu, tak z hlediska pokračování restrukturalizovaných úvěrů banky KfW, které společnosti Condor poskytl stát.

(225) Z toho vyplývá, že bývalí akcionáři a věřitelé společnosti Condor účinně přispívají k restrukturalizaci, čímž se snižuje výše státní podpory, která by jinak byla potřebná například ke splacení dluhu nebo k poskytnutí protiplnění za podíl. Pořadí a podmínky, za nichž Německo podporuje restrukturalizaci společnosti Condor prostřednictvím částečného odpisu dluhu, rovněž zabraňují riziku morálního hazardu ve vztahu k akcionáři a věřitelům, o něž se v tomto případě jedná, přičemž se nejedná o rizikovou nebo neudržitelnou strategii společnosti Condor, ale spíše o důsledky její příslušnosti ke společnosti TCG a okolnosti letecké dopravy v letech 2020 a 2021. Akcionář a stávající věřitelé prakticky ztratili celou hodnotu své investice do společnosti Condor a v žádném případě nemají prospěch ze zlepšení její platební schopnosti, ke kterému došlo v důsledku částečného odpisu dluhů, o němž rozhodlo Německo. Obecněji a nad rámec tohoto případu nemohou ostatní akcionáři nebo podřízení věřitelé na vnitřním trhu, kteří by podporovali neúspěšné strategie jiných leteckých společností, z podpory na restrukturalizaci poskytnuté v tomto případě vyvozovat, že Německo nebo jiné členské státy by pomocí podpory na restrukturalizaci zmírnily důsledky svých investičních rozhodnutí.

(226) Komise proto v rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 dospěla k závěru, že podpora na restrukturalizaci zahrnuje přiměřené sdílení nákladů.

(227) Tribunál však rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 zrušil, neboť se domníval, že Komise měla mít pochybnosti o tom, zda odpis dluhu ze strany státu i) spadá do působnosti bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci; a ii) splňoval požadavky stanovené v bodě 67 těchto pokynů.

(228) V bodě 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je uvedeno, že jakákoli státní podpora, která posiluje kapitálové postavení příjemce, by měla být udělena za podmínek, které státu zajistí přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích příjemce, odpovídající objemu vlastního kapitálu vloženého státem v poměru k ostatnímu vlastnímu kapitálu společnosti po započtení ztrát.

([83]) Věc T-28/22,, Ryanair v. Komise, bod 201.

(229) Tribunál rozhodl, že bod 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je součástí oddílu 3.5.2.2 těchto pokynů týkajícího se sdílení nákladů, přičemž podle Tribunálu požadavky bodu 67 doplňují požadavky bodů 65 a 66. Tribunál měl za to, že zatímco bod 66 se týká pokrytí ztrát stávajícími akcionáři a podřízenými věřiteli a dochází k němu před zásahem státu, bod 67 se týká situace v budoucnosti, konkrétně budoucích kapitálových zisků příjemce. Podle Tribunálu proto body 66 a 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci stanoví samostatné požadavky, které se vztahují k různým časovým okamžikům. Cílem ustanovení o sdílení nákladů je navíc zabránit morálnímu hazardu, jak je uvedeno v bodě 65, který rovněž stanoví, že pokud je státní podpora poskytována formou, která posiluje kapitálovou pozici příjemce, jako jsou granty, kapitálové injekce nebo odpisy dluhů, může to mít za následek ochranu akcionářů a podřízených věřitelů před důsledky jejich rozhodnutí investovat do příjemce. Tribunál poukázal na to, že jak vyplývá z bodu 9 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, riziko morálního hazardu spočívá ve skutečnosti, že podniky očekávající záchranu nebo restrukturalizaci, se mohou pustit do nadmíru rizikových a neudržitelných obchodních strategií. V této souvislosti přispívají jak požadavky bodu 66 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, které se týkají pokrytí ztrát stávajícími akcionáři a podřízenými věřiteli, tak požadavky bodu 67 těchto pokynů, které státu zajišťují podíl na budoucích kapitálových ziscích, k omezení pobídek k podstupování nadměrných rizik, jejichž cílem je dosáhnout vyšších zisků. Při posuzování argumentů, které Komise vznesla, Tribunál zejména konstatoval, že Komise neodkázala na žádný prvek, který by mohl prokázat, že riziko morálního hazardu vzniká pouze v případě, kdy členský stát poskytne příjemci kapitál, ale nikoliv v případě, kdy mu odepíše dluh nebo mu poskytne grant, a že žádná část pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci neumožňuje takový závěr učinit. Naopak podle bodu 65 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci takové riziko vzniká v případě jakékoli státní podpory poskytnuté ve formě, která posiluje vlastní kapitál příjemce, jako jsou granty, kapitálové injekce a odpisy dluhů. Podle Tribunálu z toho vyplývá, že požadavky na zajištění přiměřeného podílu na budoucích kapitálových ziscích podle bodu 67 by se měly vztahovat nejen na kapitálové injekce ze strany státu, ale také na jakoukoli jinou formu podpory, která posiluje kapitálovou pozici příjemce, jako jsou odpisy dluhů nebo granty. Tribunál dospěl k závěru, že v důsledku toho „nemohla Komise bez pochybností dospět k závěru, že dotčené opatření“ (odpis dluhu) „nespadá do působnosti uvedeného bodu“ (bod 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci) „a měla zkoumat, zda je uvedené opatření v souladu s požadavky stanovenými v tomto bodě“ ([84]).

(230) Po zahájení formálního vyšetřovacího řízení a na základě připomínek Německa a třetích stran Komise znovu přezkoumá, zda odpis dluhu Německem i) spadá do působnosti bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci; a ii) splňoval požadavky stanovené v tomto bodě s ohledem na pokyny Soudního dvora.

(231) Komise konstatuje, že cílem bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je, stejně jako ostatních ustanovení oddílu 3.5.2.2 těchto pokynů, řešit otázky nadměrného riskování a morálního hazardu stávajících akcionářů a podřízených věřitelů příjemce. Toto riziko nevzniká, pokud neexistují žádní stávající akcionáři nebo držitelé podřízených úvěrů, kteří by mohli mít prospěch z opatření k posílení vlastního kapitálu. Na rozdíl od tvrzení společnosti Ryanair (viz 105. bod odůvodnění) se tedy bod 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nevztahuje na budoucí akcionáře. Dále, jak uvedl Tribunál, z žádného ustanovení pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nelze vyvodit závěr, že takové riziko vzniká pouze v případě, kdy stát poskytne kapitálovou injekci, a nikoliv v případě, kdy stát poskytne jinou podporu na posílení vlastního kapitálu. Na opatření k odpisu dluhů se proto může vztahovat bod 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. V důsledku toho Komise vykládá pojem protiplnění za státní podporu v bodě 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci jako prostředek ke snížení rizika morálního hazardu tím, že stávající akcionáře nebo držitele podřízených dluhů připraví o část budoucích zisků restrukturalizovaného podniku tím, že je částečně zajistí státu za financování nebo odpis, který posiluje jeho vlastní kapitál. Z teleologického výkladu bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci vyplývá, že jeho cílem nebylo zajistit státu za všech okolností kladný příjem, jak dokládá druhá část bodu 67, která se týká výše vlastního kapitálu vloženého státem „v poměru k ostatnímu vlastnímu kapitálu společnosti po započtení ztrát“. To znamená, že z hlediska sdílení nákladů je třeba opatření podpory k posílení vlastního kapitálu a potřebu protiplnění v tomto případě porovnat s existencí a výší vlastního kapitálu, který je stále v držení současných nebo minulých, nikoli však budoucích akcionářů, nebo jim lze připsat. Existují situace, jako je tato, kdy navzdory existenci státní podpory, která posiluje kapitálovou pozici příjemce, může být přiměřený podíl státu na budoucích kapitálových ziscích velmi nízký nebo dokonce nulový. Přiměřenost jakékoli návratnosti tedy závisí na posouzení každého případu zvlášť. Na základě těchto skutečností a aby se předešlo pochybnostem, bude Komise tento výklad uplatňovat na tento případ a budoucí podobné případy. Komise níže posoudí, zda v tomto případě byla po odpisu dluhu nutná pozitivní návratnost pro stát.

([84]) Věc T-28/22, Ryanair v. Komise, bod 233.

(232) Pro účely posouzení, zda je v tomto případě návratnost pro stát přiměřená, bere Komise v úvahu okolnosti uvedené v následujících bodech odůvodnění.

(233) Komise nejprve konstatuje, že v tomto případě stávající akcionář (TCG) ztratil celou hodnotu svého podílu, který byl zcela odepsán během úpadkového řízení společnosti Condor, a je v procesu likvidace (viz 33., 34. a 63. bod odůvodnění).

(234) Za druhé, společnost Condor neměla žádný podřízený dluh a dluh akcionářů, který byl kvalifikován jako podřízený během úpadkového řízení, byl zcela odepsán (48. bod odůvodnění). Stávající (nepodřízení) věřitelé každopádně přijali kotaci ve výši 0,1 % svých pohledávek v insolvenčním plánu schváleném německým insolvenčním soudem, a tím přišli o téměř všechny své pohledávky (viz 48. bod odůvodnění). Opatření popsaná v 21. bodě odůvodnění nebyla součástí tohoto snížení pohledávek věřitelů, ale byla jeho doplňkem a byla provedena po tomto snížení pohledávek.

(235) Za třetí, omezený počet nových akcií společnosti Condor existujících v době poskytnutí podpory byl v držení společnosti SGL, správce bez provozních aktivit, bez rozhodovací pravomoci ohledně operací společnosti Condor, jehož jedinou funkcí bylo držet akcie do doby, než budou převedeny na nového soukromého akcionáře (viz také 25. bod odůvodnění).

(236) Za čtvrté, nový akcionář společnosti Condor, společnost Attestor, se nepodílel na žádné předchozí obchodní transakci příjemce (viz 38. bod odůvodnění), a proto se na něj – v rozporu s tvrzením společnosti Ryanair (viz 105. bod odůvodnění) – nevztahují ustanovení oddílu 3.5.2.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci týkající se prevence nadměrného riskování a morálního hazardu stávajících akcionářů a držitelů podřízených dluhů. Balíček opatření dohodnutý mezi německým státem a společností Attestor byl navíc výsledkem jednání, které zajistilo vyvážený výsledek a v němž každá strana sledovala svůj nejlepší zájem. V takovém uspořádání by přiznání dodatečného protiplnění státu bylo ekvivalentem zbavení společnosti Attestor tohoto protiplnění, a tedy požadavkem, aby nový investor sdílel břemeno nadměrného rizika, které v minulosti nesli bývalí držitelé akcií nebo dluhů.

(237) Za páté, pokud jde o druhou část bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci („objem vlastního kapitálu vložený státem v poměru k ostatnímu vlastnímu kapitálu společnosti po započtení ztrát“), Komise konstatuje, že v tomto případě zůstává vlastní kapitál záporný, jak je popsáno v 63. bodě odůvodnění, a dodává, že neexistují ani žádní podřízení věřitelé společnosti Condor (viz 120. bod odůvodnění).

(238) Za šesté, Komise konstatuje, že po uplatnění bodu 66 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci bylo zcela dosaženo cíle omezit morální hazard a nadměrné riskování, pokud jde o stávající akcionáře a věřitele. Skutečnost, že stávající akcionáři ztratili veškerá svá práva na (záporný) vlastní kapitál společnosti Condor a stávající věřitelé přišli o vše kromě 0,10 % svých pohledávek již v průběhu úpadkového řízení, neponechává žádný prostor pro dosažení větší nebo další prevence morálního hazardu nebo nadměrného riskování.

(239) Šest faktorů uvedených v 233. až 238. bodě odůvodnění ukazuje, že v daném případě, kdy po absorpci ztrát podle bodu 66 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci neexistuje žádný zbývající vlastní kapitál, z něhož by mohli mít prospěch stávající investoři společnosti Condor, může být přiměřený podíl státu na budoucích kapitálových ziscích pro účely bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci roven nule. Je tomu tak proto, že podle bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci se „přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích příjemce“, který by měla podpora na posílení vlastního kapitálu zajistit státu, stanoví ve vztahu k „ostatnímu vlastnímu kapitálu společnosti po započtení ztrát“ a tyto dva pojmy bodu 67 je třeba použít společně. Pokud jde konkrétně o odpis dluhu ve výši 90 milionů EUR a prominutí úroků z nepřiměřeně vysoké náhrady ve výši 20,2 milionu EUR, Komise konstatuje, že tyto prvky nejsou spojeny s žádnou zvláštní odměnou, přestože jsou součástí vyjednaného balíčku opatření. Za okolností tohoto případu však Komise zastává názor, že bod 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je třeba použít tak, že odpis bez zvláštní náhrady nebo protiplnění se považuje za provedený za podmínek, které státu zajišťují přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích příjemce, neboť po započtení ztrát, případně po zrušení všech akcií, a při neexistenci podřízených dluhových nástrojů, které by mohly mít prospěch z nástrojů podpory k posílení vlastního kapitálu, jako je odpis dluhu, nezbývá společnosti žádný vlastní kapitál.

(240) Komise bere na vědomí argumenty Německa a společnosti Condor, že mechanismus platby závislé na hospodářském výsledku by Německu poskytl přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích společnosti Condor (viz 100., 122. a 123. bod odůvodnění). Jelikož však Komise zastává názor, že v tomto případě je bod 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci dodržen i v případě, že neexistuje zvláštní náhrada nebo protiplnění za odpis dluhů, není již nutné posuzovat oprávněnost argumentů vznesených ohledně mechanismu platby závislé na hospodářském výsledku.

5.3.1.7. Zásada „jednou a dost“ a omezení narušení hospodářské soutěže

(241) K zajištění toho, že negativní účinky podpory jsou omezené, aby se zabránilo vzniku nepříznivých účinků na hospodářskou soutěž a obchod a zajistilo se, že celková bilance je kladná ([85]), musí být podpora podnikům v obtížích udělena v souladu se zásadou „jednou a dost“, která tuto podporu omezuje na období deseti let. Kromě toho je třeba přijmout opatření k omezení narušování hospodářské soutěže ([86]).

(242) Komise povoluje podporu na restrukturalizaci na podporu pouze jedné restrukturalizační operace a případně za předpokladu, že od dřívějšího udělení podpory na restrukturalizaci nebo od doby, kdy plán restrukturalizace skončil nebo byl pozastaven, uběhlo více než deset let ([87]). Komise povoluje výjimky z tohoto pravidla, pokud podpora na restrukturalizaci navazuje na poskytnutí podpory na záchranu, a tvoří tak součást jediné restrukturalizační operace ([88]).

(243) Podpora na restrukturalizaci společnosti Condor podpořila pouze jednu restrukturalizační operaci začínající v roce 2019. Jak uvedlo Německo (25. bod odůvodnění) a potvrdila Komise ověřením svých vlastních záznamů, společnost Condor (včetně svých bývalých a současných majoritních akcionářů a všech subjektů, které ovládá) neobdržela v posledních deseti letech podporu na restrukturalizaci. Je zde rovněž kontinuita s podporou na záchranu schválenou a udělenou na šest měsíců do dubna 2020 v rámci jedné restrukturalizační operace ve smyslu bodu 72 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Společnost Condor se nejprve snažila získat investora, který by byl schopen podpořit pokračování a restrukturalizaci její činnosti, a jednat s ním (34. bod odůvodnění). Společnost Condor neupustila od restrukturalizace své činnosti před neúspěšnými jednáními a po nich (41. až 43. bod odůvodnění a Table 2).

(244) V tomto ohledu podpora na náhradu škody poskytnutá společnosti Condor podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU za okolností mimořádného vypuknutí pandemie COVID-19 nepředstavuje podporu na záchranu nebo restrukturalizaci ([89]). Uvedená podpora kompenzuje škody přímo způsobené pandemií COVID-19 v důsledku omezení cestování, které tato mimořádná událost způsobila. Z kompenzace byly vyloučeny zejména náklady, které společnosti Condor vznikly od 17. března 2020 v důsledku vládních omezení, jež nepředstavují zákaz cestování nebo omezení letecké dopravy, jakož i snížené poptávky vyplývající z vážné poruchy v německém hospodářství v roce 2020. Tyto náklady, náklady vyplývající z rozhodnutí Condor I jako zpětné vymáhání podpory a úroky, jakož i další náklady na restrukturalizaci vyplývající z provádění plánu restrukturalizace jsou hrazeny z podpory na restrukturalizaci, z provozních příjmů společnosti Condor a z dodatečného financování poskytnutého investory, pronajímateli nebo věřiteli.

(245) Jak je uvedeno podrobně v 82. bodě odůvodnění, Německo se zavázalo, že společnost Condor přijme následující opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, která budou platit do skončení plánu restrukturalizace, tedy do 30. září 2023: i) omezení velikosti letadlového parku na nejvýše […] letadel; ii) zákaz reklamy na obdrženou státní podporu a iii) zákaz akvizic.

([85]) Bod 38 písm. f) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
([86]) Body 76 až 93 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
([87]) Body 70 a 71 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
([88]) Bod 72 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
([89]) Bod 15 sdělení Komise – Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19 (Úř. věst. C 91 I, 20.3.2020, s. 1), ve znění sdělení Komise C(2020) 2215 (Úř. věst. C 112 I, 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (Úř. věst. C 164, 13.5.2020, s. 3), C(2020) 4509 (Úř. věst. C 218, 2.7.2020, s. 3), C(2020) 7127 (Úř. věst. C 340 I, 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (Úř. věst. C 34, 1.2.2021, s. 6), C(2021) 8442 (Úř. věst. C 473, 24.11.2021, s. 1) a C(2022) 7902 (Úř. věst. C 423, 7.11.2022, s. 9).

(246) Podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci závisí posouzení opatření k omezení narušení hospodářské soutěže na výši a povaze podpory poskytnuté společnosti Condor, na podmínkách a okolnostech, za nichž byla udělena, na velikosti a poměrném významu společnosti Condor na trhu a na vlastnostech dotčeného trhu. Podobně platí, že je-li úroveň vlastního přispění a sdílení nákladů vyšší, než jaká je požadována, snižuje se tím výše podpory a morální hazard, a lze tak zmenšit rozsah opatření nezbytných k omezení narušování hospodářské soutěže. Opatření zaměřená na hospodářskou soutěž by neměla ohrozit vyhlídky na obnovení životaschopnosti ani by neměla jít na úkor spotřebitelů a hospodářské soutěže ([90]).

(247) Podpora na restrukturalizaci společnosti Condor podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU byla poskytnuta za okolností vážné poruchy v hospodářství členských států podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Ekonomické dopady pandemie COVID-19 se od března 2020 projevují zejména na nabídce a poptávce v oblasti letecké dopravy, rekreačního cestování a souvisejících činností ([91]).

(248) Tyto mimořádné okolnosti oslabily činnost společnosti Condor, která měla podle očekávání na rozdíl od opakujících se zisků před pandemií COVID-19 vykázat v období od září 2019 do září 2021 záporný zisk ve výši […] milionů EUR před zdaněním. Čisté ztráty související se sníženou poptávkou po rekreačním cestování, které přesáhly celkovou částku úvěrů banky KfW ve výši 550 milionů EUR poskytnutých společnosti Condor, ať už jako náhrada škody, nebo jako podpora na restrukturalizaci, bylo třeba absorbovat a tyto ztráty omezily schopnost společnosti Condor odolat odprodejům nebo dalšímu stahování kapacit.

(249) Při provádění svého plánu restrukturalizace společnost Condor výrazně snížila velikost svého letadlového parku a kapacitu měřenou počtem letadel a dostupných míst ve srovnání se situací v roce 2019, tedy před plánem. Z […] letadel a […] milionů míst v roce 2019 společnost Condor v době poskytnutí podpory provozovala […] letadel nabízejících […] milionů míst. Relativní snížení kapacity by podle plánu restrukturalizace zůstalo znatelné do září 2023: Společnost Condor by do té doby provozovala menší letadlový park ([…] letadel) než v období před restrukturalizací, […]. Komise žádné takové oznámení od Německa neobdržela. Letadlový park společnosti Condor tak zůstal na počtu […] letadel po celé období restrukturalizace, které skončilo v září 2023. V rozporu s tvrzením společnosti Ryanair nesouvisí postupné vyřazování starých letadel s dobrovolným omezením počtu letadel provozovaných společností Condor během období restrukturalizace. Při běžném podnikání by letecké společnosti, které postupně vyřazují stará letadla, nahradily tato letadla letadly, která mohou provozovat, jinak by musely provoz omezit a nakonec ukončit. Díky investiční smlouvě se společností Attestor má společnost Condor finanční prostředky na obnovu svého letadlového parku podle potřeby. Proto musí být omezení velikosti letadlového parku považováno za výrazné omezení provozní kapacity společnosti Condor po celé období restrukturalizace.

(250) V rámci rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 se společnost Condor navíc musela během období restrukturalizace zdržet získávání akcií jakékoli společnosti, s výjimkou případů, kdy to bylo nezbytné k zaručení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Condor. To znamenalo další omezení růstu společnosti Condor prostřednictvím externích akvizic konkurentů nebo dodavatelů výrobků či služeb, které doplňují její vlastní výrobky či služby, a to až do skončení plánu restrukturalizace, pokud by to nebylo nezbytné pro zajištění její dlouhodobé životaschopnosti. V tomto druhém případě by Německo muselo oznámit plánovanou akvizici Komisi, doložit její nezbytnost a zdržet se jejího provedení, dokud Komise nepotvrdí, že je akvizice nutná pro podporu dlouhodobé životaschopnosti společnosti Condor. Komise žádné takové oznámení od Německa neobdržela, a zákaz akvizice tak byl dodržen během celého období restrukturalizace, které skončilo v září 2023. Společnost Condor se tedy nerozšířila prostřednictvím akvizic, které byly nepřímo umožněny podporou na restrukturalizaci. Společnost Condor se také musela při uvádění výrobků a služeb na trh po dobu restrukturalizace zdržet propagace státní podpory jako konkurenční výhody. Tento závazek Německa v rámci rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 byl rovněž dodržen.

([90]) Body 87 až 90 a 92 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

([91]) Body 1 až 4 sdělení Komise – Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19, v platném znění.

(251) Společnost Condor měla se svým relativně malým počtem letadel omezený podíl na celkovém německém trhu letecké dopravy, a to ve výši […] %. Společnost Condor byla daleko za největším poskytovatelem služeb, kterým byla skupina Lufthansa, a víceméně se vyrovnala společnosti Ryanair, která měla 5 % podíl. Při zohlednění pouze rekreačního segmentu na celkovém německém trhu letecké dopravy podíly společností Condor a Ryanair činily […] %, pak následoval 9 % podíl společnosti TUIfly a jejich podíly zůstaly mnohem nižší než 31 % podíl skupiny Lufthansa, který byl téměř dvakrát vyšší než podíl společnosti Condor. Pokud jde o přítomnost na trhu, společnost Condor neměla v okamžiku poskytnutí podpory na žádném z německých letišť, odkud provozuje lety, kromě relativně malých letišť, žádné významné nebo znatelné postavení přesahující […] % (30. a 31. bod odůvodnění).

(252) Společnost Condor snížila svůj počet letadel a možnou nadměrnou nabídku na německém trhu letecké dopravy, kde bude zejména aktivní, a to v míře, která je přiměřená jejímu relativně omezenému postavení na tomto trhu. S omezeným letadlovým parkem by společnost Condor byla schopna obsluhovat zákazníky, omezit snížení svého podílu na trhu rekreační letecké dopravy a odolávat konkurenci ze strany leteckých společností, které nepodléhají podobným omezením, jako jsou společnosti Eurowings a TUIfly, pouze v případě, že by mohla využívat letadla účinněji, s větší vytížeností a s vyšší četností letů. Opatření účinně omezuje narušení hospodářské soutěže způsobené podporou na restrukturalizaci na trhu, na němž je hospodářská soutěž narušena státní podporou, kterou obdržely konkurenční letecké společnosti, jako jsou Lufthansa a TUI, přičemž v těchto dvou případech došlo ke značné veřejné rekapitalizaci (viz poznámky pod čarou 22 a 23).

(253) V takové situaci by společnost Condor měla být schopna do určité míry reagovat na poptávku na trhu, […]. Tento mechanismus by sice společnosti Condor poskytoval omezenou flexibilitu, aby se mohla za jasně definovaných okolností přizpůsobit měnící se situaci na trhu, ale i tak by letadlový park společnosti Condor v období restrukturalizace zůstal pod počtem […] letadel z doby před pandemií COVID-19. Na koncentrovaném trhu, jako je tomu v případě Německa, který je navíc narušen značnými částkami podpor udělených konkurentům, je třeba, aby kalibrace opatření nebyla na úkor hospodářské soutěže.

(254) Rozsah opatření k omezení narušení hospodářské soutěže může být navíc v případě společnosti Condor nižší než v případech, kdy podpora motivuje k morálnímu hazardu (viz 246. bod odůvodnění). Za tímto účelem omezuje výši podpory na restrukturalizaci míra vlastního přispění a sdílení nákladů ze strany akcionářů, minulých i budoucích, a věřitelů. Vlastní přispění přesahuje 70 % nákladů na restrukturalizaci a odpisy dluhů věřiteli převyšují částku podpory ve formě restrukturalizovaných úvěrů banky KfW a odpisu, který poskytuje Německo. Kromě toho, jak je uvedeno ve 216. bodě odůvodnění, vlastní přispění řeší nedostatek likvidity a problémy se solventností společnosti Condor, takže jak podpora, tak vlastní příspěvky přispívají k řešení nedostatků, které způsobily problémy společnosti Condor. Většina finančních prostředků plánu navíc pochází z vlastních příspěvků, které na rozdíl od podpory zahrnují i nové finanční prostředky v hotovosti. Bývalý akcionář společnosti Condor přišel o všechny své investice. Věřitelé společnosti Condor – ať už zajištění nebo nezajištění a mezi nimiž nebyli žádní podřízení věřitelé – téměř přišli o celou svou investici nebo pohledávky, a proto nebudou mít prospěch z očekávané úspěšné restrukturalizace, ani jim nebudou uhrazeny závazky společnosti Condor přesahující 0,1 % vymáhání pohledávek. Podpora proto nevyvolává přesvědčení, že německý stát podpoří restrukturalizaci leteckých společností, které se chovaly riskantně z obchodního nebo finančního hlediska ve prospěch svých akcionářů nebo věřitelů. Za předpokladu, že jsou všechny ostatní parametry stejné, by tedy rozsah opatření k omezení narušení hospodářské soutěže použitelných na společnost Condor mohl být omezen také proto, že podpora nemotivovala k morálnímu hazardu nebo neuváženému riskování, přičemž bylo poskytnuto přiměřené protiplnění.

(255) Z toho vyplývá, že opatření navržená Německem ke zmírnění narušení hospodářské soutěže způsobeného podporou na restrukturalizaci jsou vhodná.

5.3.1.8. Transparentnost

(256) V souladu s bodem 96 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci se německé orgány zavazují splnit požadavky na transparentnost na internetových stránkách www.bmwi.de (23. bod odůvodnění).

6. **ZÁVĚR**

(257) Komise konstatuje, že vzhledem ke zrušení rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 Tribunálem ve věci T-28/22 se podpora na restrukturalizaci, kterou Německo poskytlo společnosti Condor, stala se zpětnou platností protiprávní a musí být považována za poskytnutou v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. Podpora na restrukturalizaci však splňuje podmínky stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a proto přispívá k rozvoji hospodářské činnosti v oblasti rekreační letecké dopravy, aniž by nepříznivě ovlivňovala podmínky obchodu na vnitřním trhu v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem Unie. Podpora je tudíž slučitelná s vnitřním trhem v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU,

(258) Komise dospěla ke stejnému závěru a nevznesla žádné námitky proti podpoře na restrukturalizaci ve svém rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021, které bylo zrušeno ve věci T-28/22. Toto rozhodnutí se přijímá v souladu s rozsudkem ve věci T-28/22. Komise však připomíná, že tento rozsudek je předmětem odvolání ve věci C-505/24 P. Pro účely právní jistoty je proto nezbytné vyjasnit právní účinky tohoto rozhodnutí pro případ, že by rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 po podání odvolání k Soudnímu dvoru mělo mít právní účinky. V takovém případě by se analýza dotčené podpory na restrukturalizaci v tomto rozhodnutí stala nadbytečnou. Je proto vhodné, aby toto rozhodnutí mělo právní účinky pouze v rozsahu, v jakém rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z roku 2021 právní účinky nemá.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora ve výši 321,18 milionu EUR, kterou Německo poskytlo společnosti Condor Flugdienst GmbH a jejím ovládaným dceřiným společnostem, je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

Toto rozhodnutí má právní účinky pouze v rozsahu, v jakém právní účinky nemá rozhodnutí Komise C(2021) 5729 final ze dne 26. července 2021 ve věci SA.63203 (2021/N) – Německo – Restrukturalizace společnosti Condor.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

Pokud toto rozhodnutí obsahuje důvěrné informace, které by neměly být zveřejněny, uvědomte o tom Komisi do patnácti pracovních dnů od data jeho obdržení. Neobdrží-li Komise v této lhůtě odůvodněnou žádost, bude to považovat za Váš souhlas se zveřejněním úplného znění rozhodnutí. Vaše žádost s upřesněním příslušných informací by měla být zaslána na tuto adresu:

European Commission
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

V Bruselu dne 28. dubna 2025.

Za Komisi
Teresa RIBERA
výkonná místopředsedkyně