



2025/2178

30.10.2025

DECISIÓN (UE) 2025/2178 DE LA COMISIÓN

de 28 de abril de 2025

sobre la ayuda estatal SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N) aplicada por Alemania para Condor Flugdienst GmbH

[notificada con el número C(2025) 2294]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y en particular su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Tras los contactos previos a la notificación ⁽²⁾, mediante notificación electrónica de 23 de julio de 2021, completada el 25 de julio de 2021, Alemania notificó a la Comisión, de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), su intención de conceder una ayuda de reestructuración a Condor Flugdienst GmbH (en lo sucesivo, «Condor»).
- (2) Mediante la Decisión de 14 de octubre de 2019 ⁽³⁾ (en lo sucesivo, «Decisión sobre la ayuda de salvamento»), la Comisión aprobó, sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, una ayuda de salvamento para Condor en el sentido de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis (en lo sucesivo, las «Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración») ⁽⁴⁾. La ayuda de salvamento se cristalizó en un préstamo de salvamento de 380 millones EUR (en lo sucesivo, el «préstamo de salvamento») del banco público de desarrollo alemán Kreditanstalt für Wiederaufbau (en lo sucesivo, «KfW»), respaldado por una garantía estatal, con un plazo de amortización de seis meses a partir de la fecha de desembolso del primer tramo.
- (3) Mediante su Decisión de 26 de abril de 2020 ⁽⁵⁾, la Comisión aprobó la posible compensación por los daños que se preveía que Condor sufriría en el período comprendido entre el 17 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, sobre la base del artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE (en lo sucesivo, la «Decisión de compensación por los daños anulada»). Los instrumentos de ayuda fueron dos préstamos del KfW por un importe total de 550 millones EUR respaldados por una garantía estatal. Condor utilizó una parte de dichos préstamos para devolver el préstamo de salvamento en un plazo de seis meses a partir de la fecha de desembolso del primer tramo. En su sentencia de 9 de junio de 2021 en el asunto Ryanair/Comisión, el Tribunal General anuló la Decisión de compensación por los daños del 26 de abril de 2020 y suspendió los efectos de la anulación durante dos meses a la espera de que la Comisión adoptara una nueva Decisión ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ DO C, C/2024/5533, 16.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/5533/oj>.

⁽²⁾ Estas comunicaciones comenzaron el 25 de mayo de 2021 e incluyeron, hasta la notificación, intercambios de correos electrónicos, debates técnicos durante videoconferencias y teleconferencias, y comentarios preliminares sobre los proyectos de los formularios de notificación y el plan de reestructuración.

⁽³⁾ Decisión C(2019) 7429 final de la Comisión, de 14 de octubre de 2019, en el asunto SA.55394 (2019/N) – Alemania– Ayuda de salvamento en favor de Condor (DO C 294 de 4.9.2020, p. 1).

⁽⁴⁾ DO C 249 de 31.7.2014, p. 1.

⁽⁵⁾ *Commission Decision of 26 April 2020 C(2020) 2795 final in case SA.56867 (2020/N) – Germany – Compensation for the damage caused by the COVID-19 outbreak to Condor Flugdienst GmbH* [«Decisión C(2020) 2795 final de la Comisión, de 26 de abril de 2020, relativa a la ayuda estatal SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) — Alemania — Compensación por los daños causados a Condor por la pandemia de COVID-19», documento no disponible en español] (DO C 310 de 18.9.2020, p. 1).

⁽⁶⁾ Sentencia del Tribunal General de 9 de junio de 2021, Ryanair/Comisión, asunto T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

- (4) La Comisión volvió a evaluar la compensación por los daños a la luz de la sentencia de 9 de junio de 2021 y, el 26 de julio de 2021, adoptó una nueva Decisión relativa a la compensación por los daños que le correspondía a Condor por el período comprendido entre el 17 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 (en lo sucesivo, la «Decisión Condor I») ⁽⁷⁾. Ese mismo día, la Comisión adoptó otra Decisión relativa a la compensación por los daños para Condor por el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de mayo de 2021 (en lo sucesivo, la «Decisión Condor II») ⁽⁸⁾, y una Decisión por la que se aprobaba la ayuda de reestructuración notificada por Alemania en favor de Condor (en lo sucesivo, la «Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021») ⁽⁹⁾. Alemania concedió la ayuda de reestructuración a Condor a finales de julio de 2021.
- (5) Ryanair DAC (en lo sucesivo, «Ryanair») interpuso un recurso de anulación contra la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021. En su sentencia de 8 de mayo de 2024 (en lo sucesivo, la «sentencia Condor de 2024»), el Tribunal General declaró que la Comisión debería haber albergado dudas que justificaran la incoación del procedimiento de investigación formal con arreglo al artículo 108, apartado 2, del TFUE y, por esta razón, anuló la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 ⁽¹⁰⁾.
- (6) En la Decisión Condor I, la Comisión evaluó los daños sufridos por Condor durante el período comprendido entre el 17 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 sobre la base de las cifras *ex post* de los daños reales y llegó a la conclusión de que Condor había sufrido en dicho período daños por valor de 175,35 millones EUR. En la Decisión Condor II, la Comisión concluyó que Condor había sufrido daños por valor de 73,66 millones EUR durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de mayo de 2021 y, para compensar parcialmente a Condor por dichos daños, aprobó una ayuda en forma de una condonación de 60 millones EUR de los préstamos de 550 millones EUR. El cálculo para el período comprendido entre el 17 de marzo de 2020 y el 31 de mayo de 2021, descrito en las Decisiones Condor I y Condor II, había dado lugar a unos daños reales agregados de 249,02 millones EUR.
- (7) En la Decisión de compensación por los daños anulada, la Comisión aprobó una ayuda que se concedió posteriormente a Condor para compensar los daños por valor de 276,7 millones EUR previstos. El considerando 44 de dicha Decisión recuerda que Alemania se comprometió a recuperar de Condor cualquier sobrecompensación basada en un cálculo *ex post* de los daños reales sufridos, incluidos los intereses. Según el considerando 24 de la Decisión Condor I, la sobrecompensación ascendió a 91,74 millones EUR. Además, Condor tuvo que pagar intereses por un importe de [...] millones EUR por la ventaja que obtuvo gracias a la sobrecompensación, y aún tiene intereses pendientes de pago por un importe de [...] millones EUR. Los considerandos 24 y 25 de la Decisión Condor I describen cómo se aplicaría el mecanismo de reembolso previsto en la Decisión de compensación por los daños anulada sobre la base del cálculo *ex post* de los daños.
- (8) En su Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021, la Comisión aprobó los planes de Alemania de apoyar el plan de reestructuración de Condor mediante las siguientes medidas: i) una modificación de las condiciones y una nueva condonación parcial de los préstamos de 550 millones EUR del KfW por un importe de 90 millones EUR; y ii) una condonación de 20,2 millones EUR de los intereses por la ventaja obtenida con la sobrecompensación y de los intereses aún adeudados, sobre la base del contrato de préstamo inicial, que Condor habría tenido que reembolsar (véase el considerando 7). Dicha Decisión consideró que las medidas i) y ii) conllevaban una ayuda de reestructuración por valor de 321,18 millones EUR, compuestos por la parte de los préstamos por valor de 550 millones EUR que no correspondía a los daños causados por la COVID-19 (es decir, 300,98 millones EUR) y los 20,2 millones EUR de intereses condenados. La evaluación de la compatibilidad de las medidas de reestructuración con el mercado interior fue independiente a la evaluación de las medidas de compensación por los daños, y se realizó aplicando distintos fundamentos jurídicos y costes elegibles.
- (9) Tras la anulación de la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021, la Comisión notificó a Alemania, mediante carta de 29 de julio de 2024, su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE, en relación con la ayuda (en lo sucesivo, la «Decisión de incoación»).

⁽⁷⁾ *Commission Decision of 26 July 2021 in case SA.56867, (2020/N, ex 2020/PN) – Germany-Compensation for the damage caused by the COVID-19 outbreak to Condor Flugdienst GmbH* [«Decisión de la Comisión, de 26 de julio de 2021, relativa a la ayuda estatal SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) — Alemania — Compensación por los daños causados a Condor Flugdienst GmbH por la pandemia de COVID-19», documento no disponible en español] (DO C 177 de 29.4.2022, p. 1).

⁽⁸⁾ *Commission Decision of 26 July 2021 in case SA.63617, (2021/N) – Germany-COVID 19 – Condor damage compensation II* [«Decisión de la Comisión, de 26 de julio de 2021, relativa a la ayuda estatal SA.63617 (2021/N) — Alemania — COVID 19 — Compensación por daños para Condor II», documento no disponible en español] (DO C 169 de 22.4.2022, p. 1).

⁽⁹⁾ *Commission Decision C(2021) 5729 final of 26.7.2021 in case SA.63203 (2021/N) Germany – Restructuring aid for Condor* [«Decisión de la Comisión C(2021) 5729 final, de 26 de julio de 2021, relativa a la ayuda estatal SA.63203 (2021/N) — Alemania — Ayuda de reestructuración para Condor», documento no disponible en español] (DO C 429 de 22.10.2021, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Sentencia del Tribunal General, de 8 de mayo de 2024, Ryanair/Comisión, asunto T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

- (10) La Decisión de incoación se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽¹¹⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión. Alemania comunicó su punto de vista el 27 de septiembre de 2024.
- (11) La Comisión recibió observaciones al respecto por parte de dos partes interesadas. Transmitió dichas observaciones a Alemania, dándole la posibilidad de comentarlas. El 18 de noviembre de 2024, Alemania informó a la Comisión de que no presentaría observaciones sobre los comentarios de terceros.
- (12) Mediante carta de 19 de julio de 2021, Alemania aceptó excepcionalmente renunciar al derecho que le confiere el artículo 342 del TFUE, en relación con el artículo 3 del Reglamento n.º 1/1958 ⁽¹²⁾, y que la presente Decisión se adoptara y se notificara en lengua inglesa.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

- (13) La presente Decisión evalúa la compatibilidad de la ayuda estatal contenida en las dos medidas en favor de Condor notificadas por Alemania y a las que la Comisión no planteó objeciones en la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021, que posteriormente fue anulada por el Tribunal General. La sentencia Condor de 2024 está sujeta a un procedimiento pendiente ante el Tribunal de Justicia a raíz de un recurso de casación interpuesto por Condor ⁽¹³⁾. La evaluación de la ayuda de reestructuración realizada por la Comisión en la presente Decisión se entiende sin perjuicio de dichos procedimientos de casación pendientes. Esto es así con independencia de lo dispuesto en el artículo 2 y de lo explicado en el considerando 258 de la presente Decisión.

2.1. Anulación de la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021

- (14) El recurso de anulación interpuesto por Ryanair contra la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 invocó diez motivos que alegaban, en esencia: i) que la medida controvertida no entraba dentro del ámbito de aplicación de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración; ii) un error manifiesto de apreciación a la hora de demostrar el fallo de mercado y las dificultades sociales; iii), iv), v) y vi) que la Comisión no demostró la necesidad de la intervención del Estado y su efecto incentivador; que el plan de reestructuración era realista, coherente y de gran alcance y era adecuado para restablecer la viabilidad a largo plazo de Condor, así como la idoneidad y proporcionalidad de la ayuda controvertida; vii) que la Comisión incurrió en error al examinar los efectos negativos de la medida controvertida; viii) la vulneración de los principios de no discriminación, libre prestación de servicios y libertad de establecimiento; ix) la vulneración de los derechos procesales de Ryanair; y x) el incumplimiento de la obligación de motivación.
- (15) El Tribunal General declaró inadmisibles los motivos i) a viii), al considerar que Ryanair no había demostrado que la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 le afectase individualmente en el sentido del artículo 263 TFUE y que, por lo tanto, carecía de legitimación activa para impugnar dicha Decisión en cuanto al fondo. El Tribunal General admitió el noveno motivo de Ryanair, al considerar que Ryanair era un interesado en el sentido del artículo 108, apartado 2, del TFUE y una parte interesada en el sentido del artículo 1, letra h), del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo ⁽¹⁴⁾, por lo que tenía legitimación activa para proteger sus derechos procesales. En el marco de este motivo, Ryanair invocó ocho elementos de prueba, correspondientes a sus motivos i) a viii), para fundamentar su alegación de que el examen de la medida controvertida por parte de la Comisión fue insuficiente e incompleto, lo que, en su opinión, demostraba que seguían existiendo serias dudas en cuanto a la compatibilidad de la medida con arreglo al artículo 107 del TFUE y debería haber llevado a la Comisión a incoar el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE.

⁽¹¹⁾ Véase la nota a pie de página 1.

⁽¹²⁾ Reglamento n.º 1, por el que se fija el régimen lingüístico de la Comunidad Económica Europea (DO 17 de 6.10.1958, p. 385/58).

⁽¹³⁾ Asunto C-505/24 P, Condor Flugdienst GmbH/Ryanair DAC.

⁽¹⁴⁾ Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

- (16) El Tribunal General recordó que, según jurisprudencia reiterada, si el examen preliminar de una medida de ayuda por parte de la Comisión no le había permitido superar las serias dificultades que entrañaba la apreciación de la compatibilidad de dicha medida con el mercado interior, la Comisión estaba obligada a incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE y no disponía de ningún margen de apreciación a este respecto. A continuación, el Tribunal General examinó los elementos de prueba de Ryanair y desestimó por infundados los motivos i) a v) de Ryanair. Entre otras cosas, el Tribunal General confirmó la opinión de la Comisión de que la evaluación de la compatibilidad de las medidas de ayuda de reestructuración con el mercado interior fue independiente de la evaluación de las medidas de compensación por los daños, y se basó en diferentes fundamentos jurídicos y costes elegibles. El Tribunal General declaró, en particular, que del considerando 131 de la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 se desprendía que una parte de los préstamos COVID-19 de 2020 sirvió para cubrir los costes excepcionales soportados por Condor durante la pandemia de COVID-19 y que, por consiguiente, no constituyen costes de reestructuración incluidos en el plan de reestructuración, mientras que la parte restante de dichos préstamos financió la reestructuración, sumando el importe correspondiente a la segunda parte de la medida controvertida ⁽¹⁵⁾.
- (17) A continuación, el Tribunal General examinó los motivos vi) y vii) de la parte demandante, que cuestionaban la apreciación de la Comisión de la proporcionalidad de la medida y de su efecto negativo sobre la competencia y el comercio. A este respecto, el Tribunal General consideró que la Comisión debería haber albergado dudas, por una parte, sobre si la medida controvertida cumplía el requisito de un reparto adecuado de cargas establecido en el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración y, por otra parte, sobre si el alcance de las medidas para limitar el falseamiento de la competencia se ajustaba a los requisitos establecidos, en particular, en la sección 3.6.2.2 de las citadas Directrices. Según el Tribunal General, estas dudas hacían que el examen preliminar de la Comisión fuera incompleto e insuficiente, lo que a su vez constituía una prueba de la existencia de serias dificultades.
- (18) Esto llevó al Tribunal General a concluir que la Comisión debería haber albergado dudas que justificaran la incoación del procedimiento de investigación formal con arreglo al artículo 108, apartado 2, del TFUE y la anulación de la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 ⁽¹⁶⁾. Por último, el Tribunal General consideró que no era necesario examinar el octavo elemento de prueba presentado por Ryanair ni su décimo motivo, alegando la falta de motivación.
- (19) La Comisión adopta la presente Decisión con el fin de dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal General de conformidad con el artículo 266 del TFUE, a pesar del recurso de casación pendiente contra dicha sentencia (véase el considerando 13).

2.2. Las medidas

- (20) En la sección 2, se describen las medidas y su contexto en el momento de su concesión (es decir, en julio de 2021). La evaluación de las medidas, tras la anulación de la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021, debe basarse en los hechos y elementos existentes en el momento de su concesión. Esto se debe a que, al evaluar la compatibilidad de las medidas de ayuda ya concedidas con el mercado interior, la Comisión solo puede tener en cuenta los elementos que existían cuando tuvo lugar la concesión. Como consecuencia de ello, los datos financieros y comerciales se refieren al período hasta los resultados financieros de 2019, como último año de operaciones comerciales normales antes de que Condor iniciara el procedimiento de insolvencia y antes de que se concediera la ayuda de reestructuración, ya que el año 2020 se vio muy afectado por la pandemia de COVID-19 y, por tanto, no se consideró representativo.
- (21) La primera medida consiste en la modificación de las condiciones (descritas en los considerandos 51 y 52) de los préstamos de 550 millones EUR que el KfW había concedido a Condor en virtud de la Decisión de compensación por los daños anulada, en la medida en que los préstamos modificados y la condonación de 90 millones EUR apoyaron el plan de reestructuración de Condor y no lo compensaron por los daños relacionados con la COVID-19. La segunda medida consiste en la exención y condonación de los intereses de 20,2 millones EUR que Condor habría tenido que reembolsar como consecuencia de la Decisión Condor I.

⁽¹⁵⁾ Asunto T-28/22, Ryanair/Comisión, apartado 133.

⁽¹⁶⁾ Asunto T-28/22, Ryanair/Comisión, apartados 243 y 244.

- (22) Ambas medidas forman parte de un paquete financiero negociado entre Alemania, el nuevo accionista privado de Condor Attestor Limited (en lo sucesivo, «Attestor») y el KfW, con el fin de apoyar la reestructuración y la continuación de las actividades comerciales de Condor.
- (23) Alemania se comprometió a publicar la siguiente información relativa a las medidas en el sitio web www.bmwi.de:
- el texto completo de la decisión individual de concesión de la ayuda y sus disposiciones de aplicación, o un enlace al mismo;
 - la identidad de la autoridad o autoridades otorgantes,
 - el nombre del beneficiario, la forma e importe de las ayudas otorgadas al beneficiario, la fecha de la concesión, el tipo de empresa (PYME o gran empresa), la región en la que está situado el beneficiario (a nivel NUTS 2) y el principal sector económico en el que el beneficiario desarrolla sus actividades (a nivel de grupo NACE).

2.3. El beneficiario

2.3.1. Estructura corporativa, propiedad y actividades

- (24) El beneficiario de las medidas es Condor y sus filiales controladas (véase el considerando 38). Condor es una aerolínea chárter alemana con sede en Kelsterbach (Hessen). Presta servicios de transporte aéreo a clientes individuales y operadores turísticos desde sus aeropuertos en Alemania, centrándose en el mercado de los viajes de ocio, a destinos de todo el mundo. En 2019, tuvo un volumen de negocios de 1 700 millones EUR, un balance total de 7 200 millones EUR y 4 022 empleados ⁽¹⁷⁾.
- (25) Alemania confirmó que ni Condor, ni sus accionistas pasados o presentes, ni ninguna entidad controlada por ella, han recibido ayuda de salvamento o de reestructuración en los últimos diez años, excepto la ayuda de salvamento aprobada el 14 de octubre de 2019 en la Decisión sobre la ayuda de salvamento (véase el considerando 2).
- (26) En el momento de la notificación, SG Luftfahrt GmbH (en lo sucesivo, «SGL») era el único accionista de Condor. SGL era una sociedad de cartera sin actividades operativas. Poseía las acciones de Condor en fideicomiso desde que esta abandonó el procedimiento de insolvencia en diciembre de 2020 (véase el considerando 33), a la espera de su venta a un inversor estratégico ⁽¹⁸⁾. SGL era propiedad al 100 % de Team Treuhand GmbH, que a su vez era propiedad al 100 % de Noerr & Stiefenhofer. SGL se había creado únicamente para poseer las acciones de Condor hasta que se vendiera a Attestor, y se liquidaría una vez vendidas todas las acciones (véase el considerando 38). Según el proyecto de contrato de compra presentado por Alemania en el momento de la notificación ⁽¹⁹⁾, hasta el día de la ejecución del contrato, SGL tenía prohibido actuar como accionista mayoritario en el ejercicio de sus derechos. La prohibición incluye acciones como la disolución de Condor; la celebración, resolución o rescisión de convenios colectivos en el sentido de los apartados 291 y siguientes de la Ley alemana de sociedades anónimas (*Aktiengesetz*) ⁽²⁰⁾; la ampliación o disminución de capital; modificaciones de los estatutos de las filiales de Condor; el reparto de dividendos; la transferencia de beneficios; el pago anticipado de beneficios; la recaudación o la recompra de acciones; la enajenación o el gravamen de activos materiales (con excepciones); inversiones materiales superiores a 2 millones EUR al mes (en total); la celebración, modificación o resolución de contratos de financiación (también nuevos), incluidos los contratos de *leasing* de aeronaves, o el nombramiento de un administrador o miembro del consejo de supervisión. El gráfico 1 muestra la estructura del grupo Condor antes de la ejecución del contrato negociado con Attestor (véanse los considerandos 37 y 39).

⁽¹⁷⁾ KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH [«Condor Flugdienst GmbH, concepto de reestructuración alemana de acuerdo con IDW S6/BGH», documento no disponible en español], 16 de junio de 2021, p. 5.

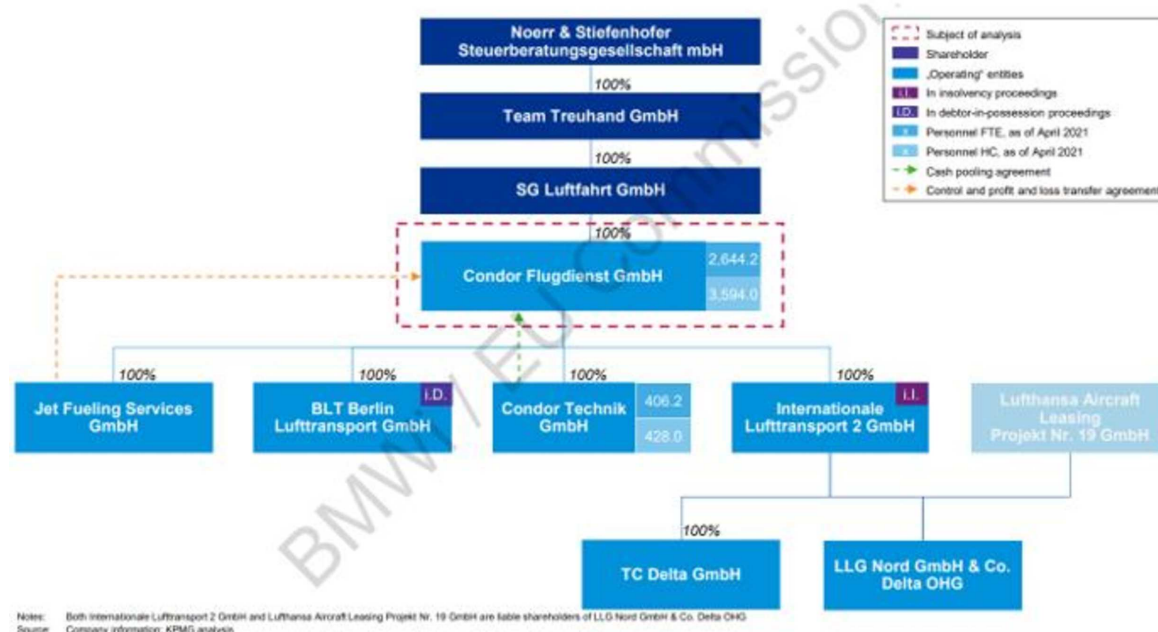
⁽¹⁸⁾ Desde el 28 de julio de 2021, el 51 % de las acciones propiedad de SGL están controladas por el fondo de inversión privado Attestor en virtud de un acuerdo negociado con el Estado alemán, tal como se expone en los considerandos 37 y 39.

⁽¹⁹⁾ El contrato de compra final aún no se había firmado en ese momento.

⁽²⁰⁾ Estos convenios colectivos incluyen acuerdos de control, así como acuerdos de transferencia de beneficios.

Gráfico 1

Estructura del grupo Condor



Fuente: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, concepto de reestructuración alemana de acuerdo con IDW S6/BGH, 16 de junio de 2021, p. 22.

- (27) Como compañía aérea chárter, Condor presta servicios a operadores turísticos y agencias de viajes. También vende billetes de avión directamente a los clientes finales, por ejemplo a través de internet (los denominados «billetes independientes»). Condor opera en rutas de corta, media y larga distancia, así como en aeropuertos en los que no operan las aerolíneas regulares ⁽²¹⁾.

2.3.2. Competencia en los mercados en los que opera Condor y su posición en ellos

- (28) En cuanto a las compañías chárter, Condor se enfrenta principalmente a la competencia de TUIfly, la aerolínea del grupo TUI, en rutas de Alemania a destinos turísticos, como España, Grecia, Italia o Portugal, el Caribe o México ⁽²²⁾. Eurowings, la aerolínea de bajo coste del grupo Lufthansa ⁽²³⁾, o Ryanair también operan algunas de las rutas que opera Condor. Sin embargo, Condor solo compete potencialmente con tales aerolíneas cuando vende billetes independientes en vuelos chárter a determinados destinos a los que también vuelan dichas aerolíneas.

⁽²¹⁾ Las aerolíneas regulares son las aerolíneas tradicionales (o compañías de red de servicio completo), como Lufthansa, y aerolíneas de bajo coste, como Ryanair.

⁽²²⁾ El grupo TUI está integrado por aerolíneas y operadores turísticos. A diferencia de Condor, que también presta servicios a operadores turísticos independientes, TUIfly solo trabaja con los operadores turísticos del grupo TUI. El 27 de marzo de 2020, Alemania decidió conceder a TUI un préstamo de 1 800 millones EUR (canalizado a través del KfW) y, el 4 de enero de 2021, una medida de recapitalización por un total de 1 250 millones EUR para compensar los efectos de la pandemia de COVID-19 [Decisión C(2021) 49 final de la Comisión, de 4 de enero de 2021, relativa a la ayuda estatal SA.59812 — Recapitalización de TUI (DO C 169 de 22.4.2022, p. 1)].

⁽²³⁾ El 25 de junio de 2020, la Comisión no formuló objeciones a los planes de Alemania de conceder a Lufthansa una recapitalización de 6 000 millones EUR [Commission decision C(2020)4353 final of 25.6.2020, in case SA.57153 — Aid to Lufthansa [«Decisión de la Comisión C(2020) 4353 final, de 25 de junio de 2020, relativa a la ayuda estatal SA.57153 — Ayuda a Lufthansa», documento no disponible en español (DO C 397 de 20.11.2020, p. 1)]. El 10 de mayo de 2023, el Tribunal General anuló la Decisión de la Comisión (sentencia del Tribunal General, Ryanair y Condor/Comisión, asuntos T-34/21 y T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). El 8 de julio de 2024, la Comisión incoó el procedimiento de investigación formal [véase la Decisión C(2024) 4481 final de la Comisión, de 8 de julio 2024, relativa a la ayuda estatal SA.57153 — Ayuda en favor de Lufthansa (DO C, C/2024/5957, 4.10.2024)].

- (29) Según las autoridades alemanas, Condor es, junto con Eurowings, el único proveedor de vuelos directos de ocio de larga distancia con origen en Alemania. En el verano de 2019, Condor voló a un total de 126 destinos, de los cuales 35 fueron destinos de larga distancia. Condor fue el único proveedor en el 63 % de las rutas a destinos de larga distancia, mientras que el 29 % estaba atendido por Condor y otra aerolínea, y en el 8 % operaban más de dos aerolíneas. En el segmento de corta y media distancia, Condor fue el único proveedor en el 25 % de las rutas que ofrecía en el verano de 2019; en el 32 % de ellas operaban dos aerolíneas, y el 43 % de estas rutas las ofrecían más de dos aerolíneas.
- (30) En 2019, la flota total de Condor estaba compuesta por sesenta y una aeronaves, dos de las cuales eran explotadas por Brussels Airlines. Condor realizó aproximadamente 45 400 vuelos en los que transportó a alrededor de 9,4 millones de pasajeros, con un total de 10,4 millones de asientos disponibles por kilómetro y un factor de ocupación del 90 % de las aeronaves operadas. En el verano de 2019, Condor tenía una cuota de mercado del 6,4 % en el transporte aéreo de pasajeros en Alemania, que la situaba en tercer lugar después de Lufthansa (37 %) y Eurowings (8 %), ambas propiedad del grupo Lufthansa. Ryanair tenía una cuota de mercado del 5 % y TUIfly, del 3 %. En el segmento de los viajes aéreos de ocio, el grupo Lufthansa es también el principal operador con una cuota del 31 % (Lufthansa y Eurowings), mientras que Condor y Ryanair tienen el 16 % cada una, seguidas de TUIfly con un 9 %, SunExpress con un 7 % e EasyJet con un 4 %.
- (31) En 2019, Condor operó vuelos chárter en nueve aeropuertos alemanes con cuatro aeropuertos base principales en Hamburgo, Düsseldorf, Múnich y Fráncfort⁽²⁴⁾. Teniendo en cuenta toda la actividad de transporte aéreo de pasajeros en Alemania, Condor poseía el 3 % en términos de frecuencias, el 4 % de la capacidad y el 6 % de los asientos disponibles por kilómetro. En cuanto a las frecuencias, entre los distintos aeropuertos en los que opera, Condor solo superó el 10 % en el aeropuerto de Leipzig. La segunda proporción más alta se registró en Hanover, con un 8 % de frecuencia, un 11 % de capacidad y un 18 % de asientos disponibles por kilómetro. La mayor proporción de la capacidad total y de asientos disponibles por kilómetro de Condor en algunos aeropuertos se debió a que Condor utilizaba aeronaves más grandes y operaba rutas más largas que las aerolíneas nacionales o continentales que transportaban pasajeros de negocios en vuelos de corta distancia. Leipzig y Hanover son, además, aeropuertos principalmente regionales que no estuvieron congestionados y en los que no hubo escasez de franjas horarias disponibles para las aerolíneas que los utilizaban. En todos los demás aeropuertos en los que operaba, Condor tuvo a menudo menos del 5 % de la cuota total de frecuencias, capacidad y asientos disponibles por kilómetro⁽²⁵⁾.

2.4. Dificultades financieras de Condor y búsqueda de un inversor estratégico

- (32) Los resultados financieros de Condor por sí solos eran positivos antes de la pandemia de COVID-19. Condor obtuvo fundamentalmente unos beneficios anuales recurrentes desde 2009, por un importe acumulado de 530 millones EUR y una media anual de 44,1 millones EUR durante el período comprendido entre 2008 y 2019, como se ilustra en el cuadro 1. Así pues, Condor tenía, a primera vista, un modelo de negocio operativo y rentable.

Cuadro 1

Beneficios/pérdidas de Condor de 2008 a 2019

Ejercicio	Beneficios en 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⁾ Los otros cinco aeropuertos son Hanover, Núremberg, Stuttgart, Leipzig y Sylt; véase la notificación, anexo 26.

⁽²⁵⁾ En ninguno de los aeropuertos restantes (Hamburgo, Múnich, Düsseldorf, Fráncfort, Stuttgart, Núremberg y Sylt) Condor tenía una cuota de frecuencias superior al [...] %, y solo en uno de ellos en capacidad ([...] % en Sylt). En cinco de los aeropuertos restantes (Hamburgo, Düsseldorf, Fráncfort, Stuttgart y Sylt), Condor tenía una cuota superior al [...] % en términos de asientos disponibles por kilómetro ([...] %, [...] %, [...] %, [...] % y [...] %, respectivamente); véase la notificación, anexo 26.

Ejercicio	Beneficios en 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
TOTAL ACUMULADO	529 957 743

- (33) Sin embargo, la insolvencia de su antiguo accionista mayoritario, Thomas Cook Group (en lo sucesivo, «TCG»), afectó negativamente a la situación financiera de Condor, que seguía estando afectada por ella cuando se concedió la ayuda. Condor participaba en el fondo de liquidez de TCG, tenía unos derechos de cobro de alrededor de [...] millones EUR frente a TCG y carecía de financiación bancaria ⁽²⁶⁾. Con la insolvencia de su matriz, Condor no pudo financiar sus necesidades de liquidez en el mercado y tuvo que tramitar los procedimientos de insolvencia en el marco de la autoadministración en septiembre de 2019 ⁽²⁷⁾.
- (34) El 1 de diciembre de 2019, el Tribunal Concursal de Fráncfort del Meno (en lo sucesivo, el «tribunal concursal») incoó el procedimiento de insolvencia y autorizó a Condor a continuar su actividad, al tiempo que elaboró un plan de insolvencia. El tribunal concursal consideró que Condor era fundamentalmente una empresa rentable desde el punto de vista operativo cuya necesidad de reestructuración no se debía a deficiencias en su propio modelo de negocio y rentabilidad, sino a la insolvencia de TCG. El plan de insolvencia establecía las medidas para la continuación del modelo de negocio como proveedor de vuelos de ocio, un acuerdo con sus acreedores, medidas de reestructuración y la entrada de un nuevo inversor. El principal elemento del plan era la separación operativa y financiera de Condor de TCG, así como la adquisición por un nuevo inversor. Las acciones de Condor en poder de TCG se amortizaron totalmente a cero y se emitieron nuevas acciones por un valor de 20,2 millones EUR a un administrador (SGL; véase el considerando 26), que debía conservarlas hasta que se encontrara un nuevo inversor.
- (35) En enero de 2020 se presentaron tres ofertas para la adquisición de Condor. Estas ofertas otorgaron a Condor un valor de entre [...] y [...] millones EUR. PGL, sociedad matriz de LOT Polish Airlines, fue el adjudicatario, con un precio de compra de [...] millones EUR. El contrato de compra con PGL, que incluía los requisitos notariales, se firmó el 24 de enero de 2020. El 24 de febrero de 2020, la autoridad federal de defensa de la competencia de Alemania (Bundeskartellamt) autorizó la fusión. En marzo de 2020, la junta de acreedores de Condor adoptó el plan de insolvencia por la mayoría requerida y el tribunal concursal lo aprobó. No obstante, el 13 de abril de 2020, PGL se retiró del contrato, ya que experimentó dificultades financieras y económicas relacionadas con la pandemia de COVID-19, que provocaron que LOT Polish Airlines necesitara una ayuda de aproximadamente 650 millones EUR del Gobierno polaco ⁽²⁸⁾.
- (36) La retirada de PGL alargó siete meses el procedimiento de insolvencia de Condor. Esta prolongación generó costes adicionales de los que Condor era responsable por un importe total aproximado de 23,7 millones EUR ⁽²⁹⁾. El 22 de octubre de 2020, la junta de acreedores de Condor aprobó un plan modificado que el tribunal concursal aprobó el 24 de noviembre de 2020. El 30 de noviembre de 2020, el tribunal concursal resolvió la salida de Condor de la insolvencia.

⁽²⁶⁾ A través de la participación de Condor en los fondos de liquidez ordinarios de TCG, el último de los cuales había entrado en vigor en febrero de 2018, las deudas activas derivadas de los acuerdos de transferencia de beneficios entre ellos se compensaban y Condor recibía liquidez intragrupo cuando la necesitaba. Esta posibilidad de financiación ya no estaba disponible tras la liquidación forzosa de TCG. A falta de un perfil de riesgo propio independiente y al formar parte de TCG, que había sido objeto de una liquidación forzosa, Condor no podía obtener financiación en los mercados de capitales. Asimismo, cuando se produjo la liquidación de TCG, Condor poseía unos derechos de cobro de aproximadamente [...] millones EUR contra su matriz que ya no podía ejecutar y que tuvieron que cancelarse. Por último, Condor era responsable conjunta de parte de la deuda de TCG.

⁽²⁷⁾ Véase también la Decisión sobre la ayuda de salvamento, considerandos 14 a 20.

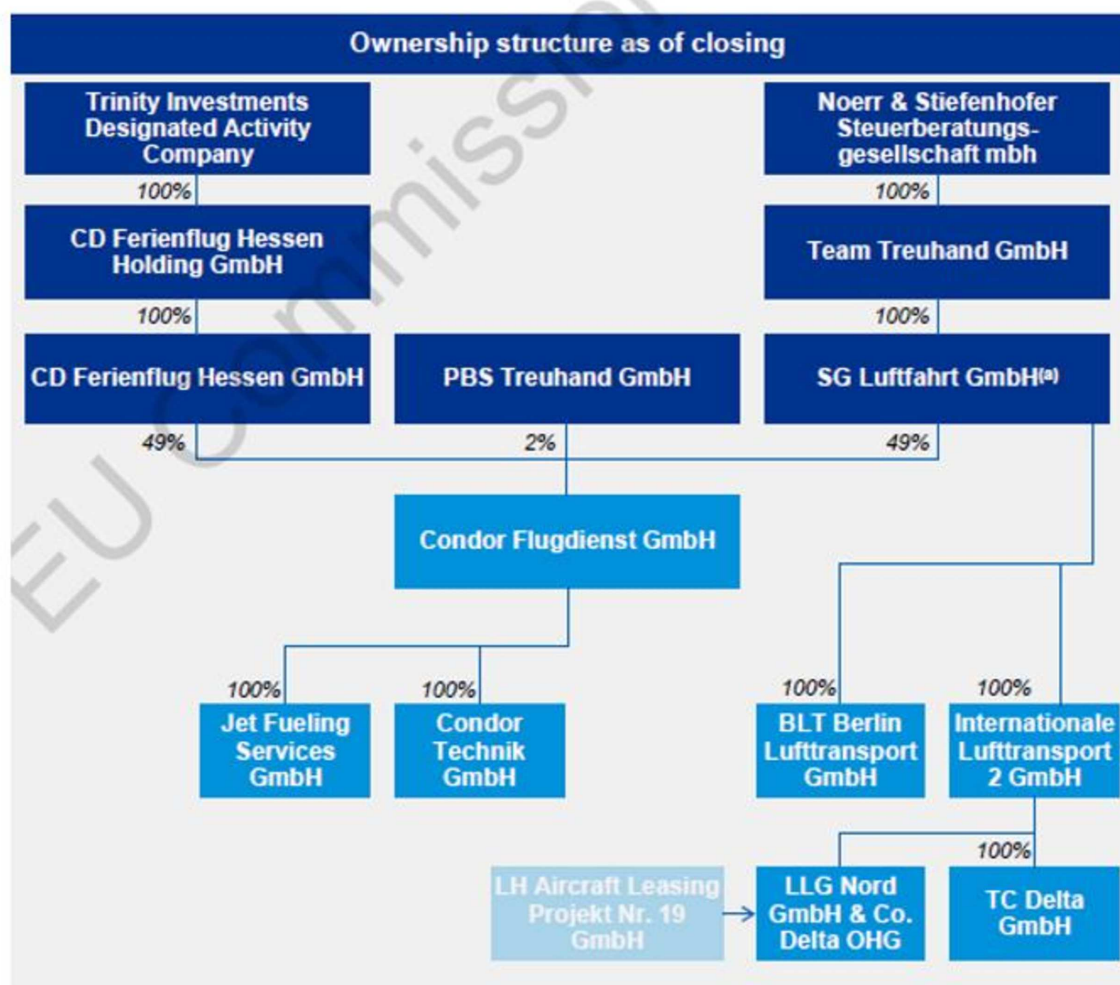
⁽²⁸⁾ Autorizada mediante la Decisión C(2020) 9606 final de la Comisión, de 22 de diciembre de 2020, relativa a la ayuda SA.59158 — COVID-19 — Ayuda en favor de LOT Polish Airlines (DO C 260 de 2.7.2021, p. 1).

⁽²⁹⁾ El Tribunal General anuló la Decisión de compensación por los daños de abril de 2020 porque consideró que la Comisión no había demostrado de modo suficiente la existencia de un vínculo directo entre las pérdidas sufridas por Condor como consecuencia de las restricciones impuestas para evitar la propagación de la pandemia de COVID-19 y el aumento de los costes de insolvencia de 17 millones EUR resultante de la prolongación del procedimiento de insolvencia tras la retirada de PGL del contrato de compra celebrado con Condor (véase la Decisión de compensación por los daños anulada, considerando 21). Dado que el procedimiento tuvo que extenderse más allá de los dos a tres meses inicialmente previstos, desde abril de 2020 hasta noviembre de 2020 en lugar de hasta junio o julio, el importe final de dichos costes ascendió a 23,7 millones EUR.

- (37) Condor siguió buscando un inversor y se sometió a un proceso de licitación incondicional, competitivo, transparente y no discriminatorio. Entre las tres ofertas recibidas durante el procedimiento, el consejo de supervisión de Condor, cuyos socios son representantes del Gobierno federal alemán y del Estado federado de Hesse (garantes de los préstamos del KfW), seleccionó al fondo de inversión privado Attestor. Attestor ofreció las mejores condiciones para Condor y para la amortización de los préstamos públicos del KfW respaldados por garantías públicas. Mediante escritura notarial de 20 de mayo de 2021, se hizo constar el proyecto de adquisición.
- (38) Alemania confirmó que, antes de dicha oferta, Attestor, que es un fondo de inversión, no tenía vínculos con Condor ni había realizado ninguna operación comercial con Condor.
- (39) Según el proyecto de contrato de compra, las acciones de Condor en sus filiales Berlin Lufttransport e Internationale Lufttransport se venderían a la sociedad de cartera SGL, Attestor adquiriría a SGL más del 49 % de las acciones de Condor, y el 2 % estaría en manos de una sociedad fiduciaria en nombre de Attestor. Attestor tendría la opción de adquirir el 49 % restante. En consonancia con el contrato, Attestor controla el 51 % de las acciones de Condor desde el 28 de julio de 2021 (el 49 % a través de un fondo de inversión gestionado por Attestor y el 2 % a través de un administrador) y aportó capital según lo acordado (véase el considerando 46). Las condiciones financieras de la transacción implican la financiación del plan de negocio de Condor y la reestructuración de los préstamos públicos existentes concedidos a Condor con las condiciones descritas en los considerandos 51 y 52. La estructura de propiedad de Condor después de la transacción se muestra en el gráfico 2:

Gráfico 2

Estructura de propiedad de Condor tras su venta a Attestor



Fuente: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, concepto de reestructuración alemana de acuerdo con IDW S 6/BGH, 16 de junio de 2021, p. 51.

2.5. Plan de reestructuración de Condor

- (40) Condor comenzó a aplicar el plan de reestructuración en octubre de 2019, cuando inició un programa de racionalización y reestructuración que se prolongó hasta septiembre de 2023. El plan se basa en tres componentes principales: i) mejoras de costes y eficiencia mediante la racionalización y la renovación de la flota; ii) la reestructuración financiera y de capital mediante financiación privada de Attestor y la renegociación de los préstamos del KfW; y iii) la estabilización organizativa mediante la entrada de un socio estratégico.

2.5.1. Reestructuración operativa y organizativa

- (41) Condor ha puesto en marcha un programa de racionalización, optimización comercial y mejora de la productividad, con el fin de reducir los costes de explotación y mantener y seguir mejorando su rentabilidad. De acuerdo con el plan de reestructuración presentado por Alemania, se esperaba que dicho programa generara las siguientes mejoras de costes y productividad: i) una reducción del 23 % de la plantilla para mayo de 2021, que incluiría, en particular, una reducción del personal de tierra en un 17 % a pesar de que había asumido una serie de tareas que anteriormente gestionaba TCG, así como reducciones de la tripulación de cabina a partir de 2022 mediante medidas de planes sociales previamente negociadas; ii) reducciones de los costes salariales mediante ajustes de los convenios colectivos, las primas de gestión y los salarios, así como recortes de determinados pagos adicionales, como la prima de comedor y la retribución por vacaciones; iii) el traslado a una sede de bajo coste; iv) la renegociación de los contratos con proveedores (durante el procedimiento de insolvencia, no se aplicaron los plazos y los preavisos legales, lo que permitió la resolución de contratos desfavorables) y el ajuste de los contratos de arrendamiento de aeronaves; y v) la renovación de la flota. Se esperaba que el programa de racionalización se tradujera en una reducción permanente de los costes de más de [...] millones EUR anuales.
- (42) Las medidas de reestructuración operativa, como se muestra en el cuadro 2, tenían por objeto mantener y simplificar las operaciones de Condor hasta que pudiera generar beneficios tras la eliminación gradual de las restricciones a los vuelos impuestas para evitar la propagación de la pandemia de COVID-19. Su aplicación garantizaría la competitividad de Condor mediante nuevas reducciones de costes y la necesaria renovación de la flota con aeronaves modernas y eficientes en el consumo de combustible.
- (43) Condor tenía una flota envejecida, que en el verano de 2019 estaba integrada por sesenta y un aviones, de los cuales operaba directamente cincuenta y nueve. En particular, los dieciséis Boeing 767-300 que utilizaba en rutas de larga distancia tenían una media de veintiséis años, por encima de la media del sector. La reestructuración de la flota, prevista entre 2022 y 2025 para los aviones usados en rutas de larga distancia y entre 2022 y 2029 para los aviones usados en vuelos de corta y media distancia, dará lugar a una reducción del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂. Atendiendo a las ofertas de que disponía en el momento de la concesión de la ayuda, Condor esperaba obtener un ahorro anual en costes de combustible de alrededor de [...] millones EUR, una disminución de las emisiones de CO₂ de entre el 15 y el 25 %, y una reducción del consumo medio de combustible hasta situarlo por debajo de 2 litros/100 000 km/pasajero solo en el segmento de larga distancia, donde está en proceso de sustituir dieciséis Boeing 767-300.

Cuadro 2

Medidas de reestructuración de Condor

Medida	Aplicación
Reducción de plantilla	Reducción del personal de tierra: lograda en marzo de 2020
Reducción de los costes de personal	— Adaptación de los convenios colectivos: diciembre de 2019-marzo de 2020 — Contratos de trabajo de corta duración y prórroga de las negociaciones de congelación salarial en el verano de 2020 y la primavera de 2021
Renegociaciones de los contratos de suministros	Revisiones permanentes con todos los proveedores en curso desde septiembre de 2020

Medida	Aplicación
Traslado a una sede menos costosa	— Negociaciones en abril-mayo de 2020 — Traslado finalizado en julio de 2021
Renovación de la flota	Renovación gradual a partir del tercer trimestre de 2022, se espera que doce nuevos aviones para rutas de larga distancia estén en funcionamiento de aquí a 2023

Fuente: Notificación, anexo 13.

- (44) Además, la entrada del inversor estratégico ha creado un marco empresarial estable. En particular, la venta de una parte de las acciones de Condor a Attestor fue un primer paso hacia la independencia estructural de Condor, tras su salida del procedimiento de insolvencia. Además, la entrada de Attestor y la reestructuración de los préstamos del KfW han proporcionado a Condor financiación suficiente y han permitido a la empresa reforzar su base de capital.

2.5.2. Reestructuración de capital y financiera y financiación del plan de reestructuración

- (45) Los costes de reestructuración incluían los costes de renovación de la flota de Condor, así como sus costes de explotación no cubiertos durante el período de reestructuración. Como tales, incluían la amortización del préstamo de salvamento y su sustitución por otros préstamos del KfW, la condonación de los intereses sobre la sobrecompensación, tal como se establece en el considerando 7, y 23,7 millones EUR de costes de insolvencia (considerando 36). Los costes de reestructuración se financiaron en parte con recursos propios, por un importe total de [...] millones EUR, y en parte con financiación pública por medio de una reestructuración de la deuda, por un importe total de 300,98 millones EUR. La financiación con cargo a recursos no públicos se proporcionó a través de fondos de Attestor y se apoyó en ahorros permanentes de costes y en condonaciones de deudas resultantes del plan de insolvencia, tal como se expone en los considerandos siguientes.
- (46) Attestor ha aportado 200 millones EUR de fondos propios a Condor, mediante una inyección de 150 millones EUR a la reserva de capital de la empresa, y un depósito de 50 millones EUR en una cuenta de garantía bloqueada en una notaría a la que Condor puede acceder, si lo necesita, para sus operaciones.
- (47) Además, Attestor se comprometió a proporcionar [...] millones EUR para la renovación de la flota de Condor, así como una línea de crédito de [...] millones USD (aproximadamente [...] millones EUR), que Condor puede utilizar en varios tramos, sin renovación, para pagos anticipados a la entrega en aeronaves. En particular, [...] proporcionó una línea de *leasing* a Condor y sus filiales, comprometiendo directamente o a través de uno o más entidades de cometidos especiales un *leasing* financiero de [...] millones EUR para la adquisición de aeronaves que debían arrendarse a Condor. La financiación de las aeronaves se completaría con financiación externa que, de conformidad con las prácticas comerciales, se esperaba que cubriera entre el [...] y el [...] % del gasto total para adquisición de aeronaves. De este modo, el proyecto de compromiso de *leasing* permitiría a Condor arrendar aeronaves por un valor de hasta [...] millones EUR durante un mínimo de [...] años.
- (48) Además, los acreedores de Condor han aceptado condonar deudas por un importe de 630,8 millones EUR en el contexto del procedimiento de insolvencia. El procedimiento se rigió por las disposiciones legales obligatorias del Derecho concursal alemán, que contiene disposiciones relativas al establecimiento de diferentes grupos de acreedores y a su tratamiento. Dentro de cada grupo, los acreedores recibieron el mismo trato. Las deudas del «Grupo 7 — Accionistas» se trataron como subordinadas a otras deudas activas de otros grupos de acreedores a efectos del procedimiento de insolvencia. De acuerdo con el plan de insolvencia, el capital social de la sociedad se redujo a cero, debido a lo cual los accionistas perdieron sus acciones. Al mismo tiempo, se excluyó el derecho a suscribir nuevas acciones en el marco de la ampliación de capital prevista en el plan. Como consecuencia de ello, los accionistas no recibieron ningún pago y perdieron los derechos que poseían, tanto por lo que respecta a sus acciones como a la deuda que Condor tenía con ellos. Alemania explica que, en lo que respecta a las deudas activas restantes, la junta de acreedores de Condor podía elegir entre la liquidación de Condor o la aceptación de una cotización de insolvencia del 0,1 % sobre las deudas activas, por un importe total de 631,5 millones EUR, y varios acreedores votaron en contra del plan. El plan de insolvencia identificó a los siguientes siete grupos de acreedores:
- empleados (*Arbeitnehmer*),
 - la Agencia Federal de Empleo (*Bundesagentur für Arbeit*),

- la asociación para seguros de insolvencia de planes de pensiones de empresa (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit-PSVaG*),
- acreedores de responsabilidad conjunta (*Gläubiger aus Mithaftung*),
- sociedades del grupo con deudas no subordinadas (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen*),
- otros acreedores no garantizados y no subordinados (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*),
- accionistas (*Gesellschafter*).

(49) Varios de estos grupos (por ejemplo, los empleados, las sociedades del grupo y los accionistas), están compuestos exclusivamente por acreedores privados. Cada acreedor incluido en uno de los grupos tiene derechos de voto. Según la legislación alemana en materia de insolvencia, cada grupo de acreedores vota por separado, y es necesario obtener una mayoría de los acreedores con derecho de voto, no solo en número de votos, sino también en lo que respecta a las cantidades adeudadas, para adoptar una decisión en cada grupo ⁽³⁰⁾. La mayoría de los acreedores decidió aceptar la cotización y la junta de acreedores aprobó el plan el 22 de octubre de 2020. El tribunal concursal aprobó el plan.

(50) Por último, en el contexto de su programa de racionalización, Condor está logrando unas reducciones permanentes de los costes por un valor de [...] millones EUR anuales, derivadas de las adaptaciones de los contratos de *leasing*, la renegociación de los contratos con proveedores y el ajuste de los convenios colectivos, tal como se explica en el considerando 41. Esta disminución de los costes afecta a la cuenta de pérdidas y ganancias de Condor y reduce la necesidad de financiación externa.

(51) El contrato de compra y la financiación del *leasing* financiero de Attestor establecían como condición previa una reestructuración de los préstamos existentes de Condor con el KfW por valor de 550 millones EUR. Antes de la reestructuración, los préstamos del KfW tenían las siguientes condiciones:

- a) El préstamo 1, por un importe total de 529,8 millones EUR, se componía del tramo A, con un importe nominal de 256 millones EUR, y del tramo B, con un importe nominal de 273,8 millones EUR. Con el fin de garantizar el préstamo 1, Condor había constituido un paquete de valores, que incluía, entre otras cosas, pignoraciones de acciones, hipotecas sobre aeronaves, transferencias de valores, cesiones y cuentas asignadas en garantías.
 - 1) El tramo A del préstamo 1 vencía el 30 de junio de 2026; debía reembolsarse en tramos trimestrales de [...] millones EUR a partir del 30 de junio de 2021, y mediante un pago único de todos los importes pendientes el 30 de junio de 2026; el tipo de interés estaba compuesto por un tipo básico equivalente al euríbor a tres meses + [...] puntos básicos (pb) anuales + los costes de refinanciación del KfW.
 - 2) El tramo B del préstamo 1 era una línea de crédito renovable que vencía el 31 de diciembre de 2031; el tipo de interés estaba compuesto por un tipo básico equivalente al euríbor a un mes + [...] pb anuales + los costes de refinanciación del KfW. Los importes procedentes del tramo B debían amortizarse al final de cada período de intereses, más los intereses devengados hasta esa fecha que aún no se hubieran pagado. Los importes amortizados podían volver a utilizarse dentro del período de disponibilidad, siempre que al hacerlo no se superase el importe total del préstamo disponible para el tramo B. A partir del 30 de junio de 2026, el importe total del préstamo para el tramo B se reduciría automáticamente en [...] millones EUR al final de cada trimestre posterior.
- b) El préstamo 2, con un importe nominal de 20,2 millones EUR y con vencimiento el 31 de diciembre de 2031, tenía un tipo de interés compuesto por un tipo básico equivalente al euríbor a tres meses + [...] pb + los costes de refinanciación del KfW. El préstamo 2 estaba garantizado por [...] en favor del KfW.
- c) Si Condor se vendía mediante una transferencia de acciones, los acuerdos contractuales establecían una jerarquía de amortizaciones de los distintos tramos. Primero se amortizaría el préstamo 2; luego, el tramo A del préstamo 1 y, por último, el tramo B de dicho préstamo. Además, en el caso de otras ventas de activos de Condor, el tramo A también se reduciría antes que el tramo B. En caso de enajenación de los activos subyacentes, se aplicaría un orden de prioridad similar al de amortización de los tramos. En el caso de los ingresos procedentes de otros activos subyacentes, el tramo A prevalecería sobre el tramo B; es decir, los ingresos se utilizarían en primer lugar para amortizar el tramo A y después para amortizar el tramo B.

⁽³⁰⁾ Código de Insolvencia (*Insolvenzordnung*) de octubre de 1994 (BGBl. I S. 2866), apartados 243 y 244(1).

- (52) Según la notificación y los proyectos de acuerdo presentados por Alemania, Alemania contribuye a la financiación del plan de reestructuración mediante la reestructuración de los 550 millones EUR de préstamos del KfW existentes del siguiente modo:
- a) se renunciaría al reembolso de 90 millones EUR del tramo B del préstamo 1;
 - b) los importes pendientes del préstamo 1 tras la condonación de 90 millones EUR mencionada en la letra a) y la condonación de 60 millones EUR en virtud de la Decisión Condor II (véase el considerando 6) se reestructurarían del siguiente modo:
 - un tramo preferente de 175 millones EUR con las mismas condiciones que el tramo A del préstamo 1, excepto los dos cambios siguientes: i) la fecha de vencimiento final se fijaría en septiembre de 2026, de modo que coincidiría con el ejercicio de Condor (anteriormente era en junio de 2026 para el tramo A del préstamo 1 y el 31 de diciembre de 2031 para el tramo B del préstamo 1 y el préstamo 2); ii) [...];
 - un tramo subordinado de 204,8 millones EUR con las siguientes condiciones: i) tipo de interés: [...] costes; ii) tipo de deuda: [...]; iii) activos subyacentes: como anteriormente; iv) importes disponibles para la amortización condicionados a los ingresos procedentes de un mecanismo de pagos adicionales en función de rendimientos futuros (fecha de salida subyacente: 30 de septiembre de 2026);
 - c) el préstamo 2, que se había concedido a SGL para la adquisición de las acciones, se modificaría para aplicar las mismas condiciones que al nuevo tramo subordinado, con la salvedad de que sus activos subyacentes existentes se verían reforzados por un [...]. El reembolso del tramo subordinado sería el [...].
- (53) Alemania confirmó que los proyectos de acuerdos se habían aplicado como se describe en el considerando 52. Según la información presentada por Alemania, el mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros establece que solo pueden realizarse pagos en virtud de dicho mecanismo una vez que el inversor haya percibido un importe neto (por ejemplo, mediante una venta) de al menos [...] millones EUR (el límite de los pagos adicionales en función de los rendimientos futuros) a más tardar el 30 de junio de 2026 o si la valoración de los fondos propios de la empresa a 30 de septiembre de 2026 es al menos igual a ese importe. Por encima de un límite de los pagos adicionales en función de los rendimientos futuros de [...] millones EUR, se abonará un importe de [...] EUR. De los importes comprendidos entre [...] millones EUR y [...] millones EUR, el prestamista recibe un porcentaje de entre el [...] % y el [...] %. El importe real del rendimiento depende de los ingresos netos. Así pues, las condiciones de pago del mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros garantizan que el Estado alemán reciba entre [...] y [...] millones EUR hasta septiembre de 2026, en función del éxito económico de Condor. Los pagos del mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros deben utilizarse para amortizar el tramo subordinado y el préstamo 2.
- (54) Alemania, a través del KfW, concedió los préstamos garantizados a Condor para reparar parte de los daños que se estimaba que había sufrido la empresa en el contexto de la pandemia de COVID-19. Tras la adopción de la Decisión de compensación por los daños anulada, la Comisión consideró que Condor había sufrido daños por valor de 175,355 millones EUR durante el período comprendido entre el 17 de marzo y el 31 de diciembre de 2020 ⁽³¹⁾, y daños por valor de 73,66 millones EUR durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de mayo de 2021 ⁽³²⁾, lo que supone un total de 249,02 millones EUR entre el 17 de marzo de 2020 y el 31 de mayo de 2021. La diferencia entre, por una parte, los importes de los préstamos (550 millones EUR) antes de aplicar las condonaciones (90 millones EUR y 60 millones EUR; véanse los considerandos 6 y 8) y, por otra parte, los daños estimados durante el período comprendido entre el 17 de marzo de 2020 y el 31 de mayo de 2021 (249,02 millones EUR) asciende a 300,98 millones EUR. Este es el importe de los préstamos concedidos para la reestructuración.
- (55) Alemania presenta dos evaluaciones del elemento de ayuda contenido en la reestructuración de los préstamos.
- (56) Según el primer enfoque, Alemania sostiene que el elemento de ayuda de la reestructuración de los préstamos sería el importe nominal de los préstamos de 400 millones EUR (es decir, el importe inicial de 550 millones EUR menos la condonación de 150 millones EUR) menos el importe notificado por Alemania como ayuda para la compensación por los daños para el período comprendido entre el 17 de marzo de 2020 y el 31 de mayo de 2021 de 144,1 millones EUR, lo que daría lugar a una ayuda de reestructuración con un importe nominal de 255,9 millones EUR.

⁽³¹⁾ Véase la Decisión Condor I, considerando 203.

⁽³²⁾ Véase la Decisión Condor II, considerando 112.

- (57) Sin embargo, Alemania considera que sería posible realizar una valoración menos conservadora del elemento de ayuda. En el caso del tramo preferente de 175 millones EUR, el elemento de ayuda sería de 18,9 millones EUR de diferencia entre los intereses realmente pagados por Condor y los que tendría que pagar por un hipotético préstamo del mercado. Un prestamista del mercado también aceptaría el aplazamiento de la amortización y de los intereses, que, por tanto, no se incluirían en la ayuda. Por último, Alemania considera la condonación de 90 millones EUR de deuda como una subvención con un elemento de ayuda de 90 millones EUR.

2.5.3. Trayectoria operativa y financiera de la reestructuración y recuperación de la viabilidad

- (58) Alemania alega que, hasta la pandemia de COVID-19, el mercado alemán de viajes al extranjero registró un crecimiento constante, con aumentos anuales de hasta el 4,6 %. Sin embargo, el mercado se desplomó un 58,1 % en 2020. El plan de reestructuración parte de la base de que la demanda en el mercado alemán de los viajes de ocio empezaría a remontar en el verano de 2021. Alemania alega que los viajes están estrechamente relacionados con el producto interior bruto, que se esperaba que volviera a los niveles anteriores a la crisis a finales de 2021. El marcado aumento de la tasa de ahorro neto de los hogares en Alemania, que pasó del 10,9 % en 2019 al 16,3 % en 2020, sugería un fuerte gasto de los consumidores a medida que las restricciones se fueran levantando progresivamente. Se esperaba que los viajes de ocio se recuperaran más rápidamente que los viajes generales y que volvieran a los niveles anteriores a la crisis aproximadamente un año antes que los viajes generales ⁽³³⁾.
- (59) Las hipótesis del plan de reestructuración se basan en un análisis de las diferentes tendencias, así como de su impacto en los viajes de ocio. El informe de reestructuración de KPMG, facilitado por Alemania, también incluye previsiones de la evolución del mercado basadas en evaluaciones de terceros ⁽³⁴⁾. Varios estudios de expertos sobre previsiones de pasajeros (PAX), pasajeros-kilómetros de pago (RPK) ⁽³⁵⁾, movimientos bajo reglas de vuelo instrumental (IFR) ⁽³⁶⁾ y el número de pasajeros esperaban que, en el mejor de los casos, el sector de los viajes por vía aérea volvería al nivel de 2019 en 2023 ⁽³⁷⁾. Se esperaba un primer aumento en el tercer y cuarto trimestres de 2021 si finalizaban las restricciones de viaje y avanzaban las vacunas. Estas previsiones se utilizan para evaluar la verosimilitud de las hipótesis subyacentes del plan de negocio de Condor.
- (60) Según los datos facilitados (datos de Euromonitor sobre los viajes de ocio salientes en número de viajes y gastos, datos de Statista y McKinsey sobre los ingresos), se preveía que el mercado turístico mundial se recuperara hasta alcanzar los niveles de 2019 en 2022 en el mejor de los casos y en 2024/2025 en el peor de los casos. Como se muestra en el gráfico 3, se esperaba que los indicadores clave de resultados PAX, RPK e IFR recuperarían los niveles de 2019 alrededor de 2023/2024. Sin embargo, estas previsiones se refieren a todo el sector de las aerolíneas. Las mismas previsiones apuntan también a una recuperación más rápida de los vuelos turísticos.

⁽³³⁾ Notificación, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, concepto de reestructuración alemana de acuerdo con IDW S6/BGH, 16 de junio de 2021, p. 27.

⁽³⁴⁾ Entre las fuentes de terceros figuran las siguientes: BDL [Bericht zur Lage der Branche – enero de 2021], ICAO [Effects of novel Coronavirus on civil aviation: Economic impact analysis («Efectos del nuevo coronavirus en la aviación civil: análisis de impacto económico»), mayo de 2021], Eurocontrol [Forecast Update 2021-2024 («Actualización de la previsión para 2021-2024»), mayo de 2020], ACI [Covid-19 & Airports: Traffic forecast & financial impact («COVID-19 y aeropuertos: previsión de tráfico e impacto financiero»), enero de 2021], IATA [Airline industry financial forecast («Previsión financiera del sector de las aerolíneas»), abril de 2021], Jefferies [Data cuts 2021 forecast – vaccinations, travel restrictions slow the recovery («La IATA reduce la previsión para 2021: las vacunas y las restricciones a los desplazamientos ralentizan la recuperación»), abril de 2021].

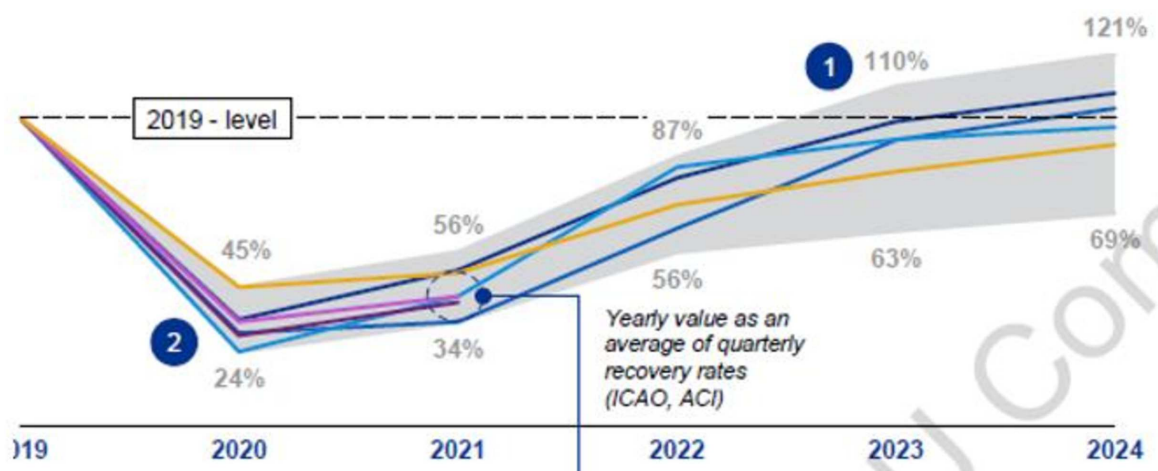
⁽³⁵⁾ Pasajeros-kilómetro de pago (RPK): el número de pasajeros de pago transportados multiplicado por la distancia recorrida en el vuelo.

⁽³⁶⁾ Las reglas de vuelo instrumental (IFR) son un conjunto de reglas que prescriben cómo debe operar la aeronave cuando el piloto no pueda pilotar utilizando referencias visuales con arreglo a las reglas de vuelo visual.

⁽³⁷⁾ Fuente: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, concepto de reestructuración alemana de acuerdo con IDW S6/BGH, 16 de junio de 2021, p. 33.

Gráfico 3

Previsiones de los indicadores clave de resultados de las aerolíneas en % de 2019



Fuente: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, concepto de reestructuración alemana de acuerdo con IDW S6/BGH, 16 de junio de 2021, p. 33.

- (61) Los principales costes de explotación de las actividades de Condor son el mantenimiento, el combustible y el personal. Las hipótesis del plan de reestructuración se basan en los datos económicos de las aeronaves por tipo en función de la ruta asignada, las previsiones de precios del petróleo y el rendimiento. El plan de reestructuración tiene en cuenta los efectos de las medidas aplicadas en el marco del plan de insolvencia, los cuales se derivan de la renovación de la flota, un cambio gradual desde [...], así como de las reducciones de personal y el trabajo a corto plazo relacionado con la COVID-19, entre otros aspectos.
- (62) Se prevé que los ingresos de Condor procedentes de las operaciones de vuelo aumenten gradualmente. Tras una fase de crecimiento durante 2020-2022, se espera que los factores de ocupación de las aeronaves alcancen los niveles previos a la COVID en [...], en consonancia con la recuperación prevista del mercado de los viajes de ocio. En el escenario de referencia (cuadro 3), se espera que Condor sea rentable y cubra los intereses y la depreciación al final del período de reestructuración en septiembre de 2023, con un resultado neto de [...] millones EUR y un margen de beneficios antes de intereses e impuestos (EBIT) del [...] % ⁽³⁸⁾. Esta tendencia al alza continuará una vez finalizado el período de reestructuración, con un resultado neto de [...] millones EUR y un margen EBIT del [...] % en 2024, alcanzando posteriormente un resultado neto de [...] millones EUR y un margen EBIT del [...] % en 2026.

Cuadro 3

Cuenta de pérdidas y ganancias de Condor en el escenario de referencia

en millones EUR	Previo a la reestructuración		Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2017/18 REAL	2018/19 REAL	2019/20 REAL	2020/21 PREVISIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Ingresos de explotación	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gastos de explotación	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Desglose: Costes de alquiler de la flota			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁸⁾ Los beneficios antes de intereses e impuestos (EBIT) son los ingresos de una empresa menos los gastos, excluidos impuestos e intereses. El margen EBIT es una relación financiera que es un indicador de la rentabilidad de una empresa y puede calcularse dividiendo el EBIT por las ventas.

en millones EUR	Previo a la reestructuración		Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2017/18 REAL	2018/19 REAL	2019/20 REAL	2020/21 PREVISIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Depreciación y amortización	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Depreciación de la flota</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultados de explotación (EBIT) antes de elementos excepcionales	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes financieros	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Vinculado a la flota</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado neto del ejercicio	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margen EBITDA (antes de elementos excepcionales)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margen EBIT (antes de elementos excepcionales)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rendimiento	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de asientos disponibles por kilómetro (en millones)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de pasajeros-kilómetros de pago (RPK) (en millones)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de ocupación de asientos total	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de pasajeros (en millones)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación, datos financieros de Condor (*desglose de 2017/18 y 2018/19 de la flota no disponibles*).

- (63) El cuadro 3 muestra que las medidas de reestructuración operativa y comercial y las contribuciones financieras permitirán a Condor aliviar gradualmente los efectos de la insolvencia de TCG en sus fondos propios, parte de los cuales aún figuraban en su balance al salir del procedimiento de insolvencia el 1 de diciembre de 2020. De conformidad con la legislación alemana en materia de insolvencia, Condor canceló la totalidad de su capital social, lo que dejó a la empresa con unos fondos propios contables negativos. Aunque Condor seguiría teniendo unos fondos

propios contables ligeramente negativos, de [...] millones EUR, hasta 2026 debido a ese efecto exógeno, su base de capital mejorará de forma constante y significativa durante el período de reestructuración y pasará a ser positiva en 2027. Además, los pasivos financieros a largo plazo de Condor, tras alcanzar un máximo de [...] millones EUR en 2021, disminuirán hasta los [...] millones EUR de aquí a 2026. Asimismo, según ese conjunto de datos, el rendimiento del capital empleado⁽³⁹⁾ de Condor sería significativamente positivo al final del período de reestructuración en el ejercicio fiscal de 2023, así como en los ejercicios siguientes, con un RCI del [...] % al [...] % (cuadro 4).

Cuadro 4

Balance de Condor en el escenario de referencia

en millones EUR	Previo a la reestructuración		Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2017/18 REAL	2018/19 REAL	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Activos	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Activos no corrientes > 1 año	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose:</i> <i>Flota (activos)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Activos corrientes < 1 año	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose:</i> <i>Efectivo y equivalentes al efectivo</i>	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos no corrientes > 1 año	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos financieros a largo plazo > 1 año	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose:</i> <i>Arrendamientos (pasivos)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos a corto plazo < 1 año	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos financieros a corto plazo < 1 año	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁹⁾ El capital empleado se define como el total de los activos menos las deudas a corto plazo.

en millones EUR	Previo a la reestructuración		Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2017/18 REAL	2018/19 REAL	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
<i>Desglose: Arrendamientos (pasivos)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RCI	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación, datos financieros de Condor (*desglose de 2017/18 y 2018/19 de la flota no disponibles*).

- (64) La valoración empresarial de Condor realizada en junio de 2021 por Rothschild en el contexto del proceso de inversores, tal como se muestra en el cuadro 5, estimó, partiendo de hipótesis conservadoras, que el capital de Condor oscilaría entre los [...] millones EUR y los [...] millones EUR para 2023, en función del método [múltiplos de flujos de caja actualizados o de beneficios antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones (EBITDA)].

Cuadro 5

Valoración empresarial de Condor

[...]

- (65) El informe de valoración de Rothschild incluye un cálculo del coste medio ponderado del capital (CMPC) de Condor. El CMPC es la suma de multiplicar el coste de la deuda y el coste de los recursos propios por las ponderaciones pertinentes. Como estructura de capital objetivo, con las ponderaciones objetivo para la deuda y los fondos propios, suponiendo el [...] % de fondos propios, se calcula que el coste de la deuda es del [...] % y el coste de los fondos propios, del [...] %⁽⁴⁰⁾. Se calcula que el CMPC de Condor es del [...] %. A partir del 1 de enero de 2019, entró en vigor la decimosexta Norma Internacional de Información Financiera (NIIF 16), que suprimió la diferencia de trato entre los *leasings* financieros y los *leasings* operativos. Se facilitó el mismo cálculo teniendo en cuenta la NIIF 16 y el consiguiente mayor peso de la deuda debido a la contabilización de los pasivos por *leasing* como pasivos financieros. El incremento de la deuda se traduce en una supuesta composición del capital social con un [...] % de fondos propios y un [...] % de deuda. En ese escenario, el CMPC es del [...] %, como consecuencia del mayor peso de la deuda.
- (66) Las autoridades alemanas también facilitaron una valoración de los fondos propios de Condor en las condiciones acordadas con Attestor, la cual se confió a PWC, como es obligatorio en Alemania para evaluar las condiciones de préstamo del KfW, y a Rothschild, en tanto que experto independiente para determinar el valor de la empresa en el proceso de inversión. PWC adopta un enfoque conservador basado en el EBIT más bajo previsto de [...] millones EUR y en un factor multiplicador de [...]. Sobre la base de estas hipótesis conservadoras, PWC concluye que los fondos propios de Condor tendrán un valor de aproximadamente [...] millones EUR en 2025, que la propia Condor había estimado en aproximadamente [...] millones EUR antes de la pandemia de COVID-19⁽⁴¹⁾. Atendiendo a la valoración más conservadora de PWC, en 2026 Condor obtendría una rentabilidad de los recursos propios (ROE) del [...] %. Este valor está plenamente en consonancia con la mediana de la ROE proporcionada por un grupo de otras aerolíneas, que en 2017-2019 se situó entre el 23,4 y el 25,3 %, como se muestra en el cuadro 6. Como puede observarse en el cuadro 6, las aerolíneas tradicionales europeas y las aerolíneas estadounidenses obtuvieron unos resultados más o menos similares, con la excepción de 2019.

⁽⁴⁰⁾ El coste de la deuda del [...] % consiste en el tipo de interés del [...] % de los préstamos existentes del KfW ajustado en función de la deducibilidad fiscal de los intereses. El coste de los fondos propios del [...] % se calcula utilizando un modelo de valoración de activos financieros y consiste en i) el tipo sin riesgo del [...] %; ii) una prima para pequeñas empresas del [...] %; y iii) la prima de riesgo específica de la empresa, que se deriva de la prima de riesgo del mercado del [...] % multiplicada por un factor beta (1,2, basado en homólogos), que en el caso de Condor sería del [...] %.

⁽⁴¹⁾ Mandato Federal de PWC de 18 de mayo de 2021.

Cuadro 6

Mediana del rendimiento de los fondos propios de las aerolíneas en 2017-2019 ⁽⁴²⁾

	2019	2018	2017
Tradicionales (Europa)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Bajo coste (Europa)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
Estados Unidos	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Todos	25,3 %	23,4 %	24,6 %

- (67) Además, según las autoridades alemanas, el impacto combinado del plan de reestructuración de Condor, que incluye varias medidas de racionalización y la renovación de la flota (véase el cuadro 2), que se traducirá en importantes reducciones de los costes de personal y suministros, así como en ahorros de combustible y mantenimiento, y de la nueva financiación de Attestor permitirá a Condor obtener una rentabilidad acorde con la media del sector. Como se muestra en el cuadro 3, los márgenes EBIT ⁽⁴³⁾ de Condor son positivos a partir del ejercicio fiscal de 2023 ([...] % en 2023 hasta el [...] % en 2026). Los márgenes son significativamente más elevados tras la COVID-19 en comparación con los niveles anteriores a la COVID-19 ([...] % para el ejercicio fiscal de 2018 y [...] % para el ejercicio fiscal de 2019).
- (68) El cuadro 7 también muestra la rentabilidad de otras aerolíneas antes de la COVID-19. Según los datos facilitados por Alemania, el margen EBIT de esas otras aerolíneas, entre las que se incluyen aerolíneas tradicionales y de bajo coste como Lufthansa y Ryanair, fue de media del 5,7 %, lo que equivale a una mediana del 7,3 %. Los resultados de ese grupo eran muy dispares, con un diferencial de 18,8 puntos porcentuales entre el valor más alto, del 13,3 %, y el más bajo, del - 5,5 %. Sobre la base de los datos de 2019, el rendimiento por pasajero de Condor (ingresos divididos entre el número de pasajeros) ascendió a [...] ⁽⁴⁴⁾, frente a una media de 141 para las demás aerolíneas, mientras que Condor operaba con [...] asientos disponibles por kilómetro, frente a una media de 135 773 asientos disponibles por kilómetro en el caso de las demás aerolíneas.

Cuadro 7

Comparación de indicadores claves con otras aerolíneas antes de la COVID-19

	Margen EBIT (%)	Rendimiento (EUR)		Factor de ocupación de asientos (%)	Pasajeros (millones)	Capacidad disponible de asientos (millones de km)
Condor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Lufthansa	5,1	250,7		82,6	145,3	358 803
Noruego	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⁾ Decisión de la Comisión C(2020) 9221, de 11 de diciembre de 2020, relativa a la ayuda SA.58463 — Aide à la restructuration de Corsair, (DO C 41 de 5.2.2021, p. 1, considerando 23). La muestra incluye quince aerolíneas agrupadas en tres categorías: las **tradicionales** incluyen a Air France, KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean y Finnair; las aerolíneas de **bajo coste** incluyen a Ryanair, Easy Jet y Air Europa, y en las aerolíneas de **Estados Unidos** se incluyen Delta Airlines, American Airlines, United Airlines y Southwest Airlines.

⁽⁴³⁾ Margen EBIT basado en los ingresos por ventas. El plan de reestructuración no contempla otros ingresos de explotación.

⁽⁴⁴⁾ El rendimiento es superior al indicado en el cuadro 3 debido a la necesidad de compararlo con el de los homólogos. Dado que los datos públicamente disponibles sobre la competencia no son tan detallados como los datos internos de Condor, el rendimiento en el cuadro 7 se define como ingresos por ventas por PAX, mientras que el rendimiento en el cuadro 3 se define como (ingresos por ventas-ventas de flete-otras ventas) por PAX.

	Margen EBIT (%)	Rendimiento (EUR)		Factor de ocupación de asientos (%)	Pasajeros (millones)	Capacidad disponible de asientos (millones de km)
Suiza	11,1	238,9		83,9	21,5	63 321
Austriaca	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
Media (incluida Condor)	5,5	143,8		86,2	61,8	127 474
Media (excepto Condor)	5,7	140,8		85,8	66,6	135 773
Mediana (incluida Condor)	6,2	143,8		84,3	38,1	85 002
Mediana (excepto Condor)	7,3	143,2		83,9	40,0	100 031

Fuente: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, concepto de reestructuración alemana de acuerdo con IDW S6/BGH, 16 de junio de 2021, p. 37; y cálculo propio.

- (69) Además, Alemania facilitó datos sobre los flujos de caja previstos de Condor para el escenario de referencia, como se muestra en el cuadro 8.

Cuadro 8

Flujos de caja previstos en el escenario de referencia

en millones EUR	Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo de caja de actividades de explotación (antes de elementos excepcionales)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Elementos excepcionales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo de caja de actividades de inversión	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cambios en el patrimonio neto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cambios en los pasivos financieros	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Desglose: Pasivos financieros KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo de caja de actividades financieras	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aumento/disminución neto/a del efectivo y otros activos equivalentes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Al principio del período	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Al final del período	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

en millones EUR	Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Tramo B disponible	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fondos inaccesibles	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liquidez disponible	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación, datos financieros de Condor.

- (70) Los datos facilitados por Alemania muestran salidas de efectivo de operaciones por valor de [...] millones EUR en el ejercicio fiscal de 2021. Al mismo tiempo, los principales contribuyentes a la entrada de efectivo son partidas excepcionales por valor de [...] millones EUR, relacionadas con la liquidación de TCG, la liquidez proporcionada por la inversión de Attestor y los cambios en los pasivos financieros del KfW. Tras la aportación de Attestor a los fondos propios de Condor, la liquidez disponible nunca cae por debajo de los [...] millones EUR.
- (71) La información facilitada muestra que Condor se enfrentó a una crisis de liquidez a corto plazo, combinada con la situación de solvencia negativa heredada de la liquidación de TCG (gráfico 4).

Gráfico 4

Situación de liquidez a corto plazo de Condor

[...]

Fuente: Notificación, evaluación de reestructuración de KPMG.

- (72) Alemania presentó un análisis de sensibilidad que muestra cómo variarían los beneficios y las pérdidas de Condor y posteriormente su balance con respecto al escenario de referencia reflejado en el cuadro 3 y el cuadro 4 si los costes del combustible aumentarían más que en el escenario de referencia debido al incremento de los precios de los derechos de emisión y de los créditos de compensación y si el crecimiento del rendimiento por pasajero ⁽⁴⁵⁾ también se viera afectado negativamente por una posible evolución adversa del mercado, es decir, una mayor competencia, lo que reduciría el crecimiento del rendimiento esperado, en particular debido a las nuevas aeronaves para rutas de larga distancia. El resultado de este análisis se muestra en el cuadro 9 y el cuadro 10.

Cuadro 9

Cuenta de pérdidas y ganancias prevista en el escenario adverso

en millones EUR	Previo a la reestructuración		Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2017/18 REAL	2018/19 REAL	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Ingresos de explotación	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gastos de explotación	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Desglose: Costes de alquiler de la flota			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Depreciación y amortización	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁵⁾ Ingresos por ventas divididos entre el volumen total de pasajeros.

en millones EUR	Previo a la reestructuración		Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2017/18 REAL	2018/19 REAL	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
<i>Desglose: Depreciación de la flota</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultados de explotación (EBIT) antes de elementos excepcionales	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes financieros	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Vinculado a la flota</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado neto del ejercicio	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margen EBITDA (antes de elementos excepcionales)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margen EBIT (antes de elementos excepcionales)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rendimiento	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de asientos disponibles por kilómetro (en millones)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de pasajeros-kilómetros de pago (RPK) (en millones)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de ocupación de plazas total	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de pasajeros (en millones)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación, datos financieros de Condor (desglose de 2017/18 y 2018/19 de la flota no disponibles).

Cuadro 10

Balance en el escenario adverso

en millones EUR	Previo a la reestructuración		Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2017/18 REAL	2018/19 REAL	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Activos	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Activos no corrientes > 1 año	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

en millones EUR	Previo a la reestructuración		Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2017/18 REAL	2018/19 REAL	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
<i>Desglose: Flota (activos)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Activos corrientes < 1 año	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Efectivo y equivalentes al efectivo</i>	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos no corrientes > 1 año	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos financieros a largo plazo > 1 año	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Arrendamientos (pasivos)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos a corto plazo < 1 año	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos financieros a corto plazo < 1 año	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Arrendamientos (pasivos)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Relación deuda neta/EBITDA	1,7	1,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RCI	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación, datos financieros de Condor (desglose de 2017/18 y 2018/19 de la flota no disponibles).

- (73) Según las hipótesis del escenario adverso, el rendimiento operativo de Condor disminuiría ligeramente, con un EBIT en promedio [...] millones EUR más bajo que en el escenario de referencia. No obstante, Condor seguiría siendo rentable con un margen EBIT del [...] % al final del período de reestructuración, que ascendería al [...] % al final del período cubierto por las previsiones, es decir, 2019/2020 hasta 2025/2026 (el «período de planificación»).

- (74) En el balance, el escenario adverso repercute principalmente en la tesorería y los fondos propios de Condor. En este escenario, Condor tiene menos activos disponibles y el patrimonio neto negativo no disminuye tan rápidamente como en el escenario de referencia. En el escenario adverso, Condor seguirá teniendo un patrimonio neto negativo de [...] millones EUR al final del período de planificación. Sin embargo, incluso en ese caso, podría lograrse un retorno a un patrimonio neto positivo en el año siguiente al período de planificación. Como se explica en el considerando 64 y se aprecia en el cuadro 5 y el cuadro 9, el valor empresarial y de los fondos propios de Condor estimado por Rothschild y PWC ya se basa en las hipótesis negativas del escenario adverso, por lo que siguen siendo válidos.
- (75) Los ajustes de los ingresos y costes afectan a los flujos de caja. El cuadro 11 muestra que Condor dispone de [...] millones EUR menos de liquidez al final del período de reestructuración en el ejercicio fiscal de 2023 que en el escenario de referencia. En 2026, la liquidez disponible es [...] millones EUR inferior, debido al efecto acumulativo de los menores flujos de caja de las operaciones. Por término medio, el flujo de caja positivo procedente de las operaciones es aproximadamente [...] millones EUR inferior. Un flujo de caja positivo adicional hacia los fondos propios compensa parcialmente el efecto en 2023.

Cuadro 11

Flujos de caja previstos en el escenario adverso

en millones EUR	Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo de caja de actividades de explotación (antes de elementos excepcionales)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Elementos excepcionales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo de caja de actividades de inversión	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cambios en el patrimonio neto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cambios en los pasivos financieros	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Desglose: Pasivos financieros KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo de caja de actividades financieras	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aumento/disminución neto/a del efectivo y otros activos equivalentes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Al principio del período	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Al final del período	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tramo B disponible	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fondos inaccesibles	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liquidez disponible	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación, datos financieros de Condor.

- (76) Como se explica en el considerando 63, sobre la base de los datos facilitados por Alemania, el RCI de Condor sería extraordinariamente elevado, con unos rendimientos de entre el [...] % y el [...] %. Esta situación se debe principalmente al programa de renovación de la flota de Condor y al hecho de que las cuentas auditadas de Condor se elaboran con arreglo al Código de Comercio alemán (*Handelsgesetzbuch* o HGB). La renovación de la flota de Condor también incluye el abandono de la propiedad o el *leasing* de aeronaves en virtud de contratos de *leasing* financiero en favor del arrendamiento de aeronaves en virtud de contratos de *leasing* operativo. A diferencia de los contratos de *leasing* financiero, los *leasings* operativos no confieren derechos de propiedad al arrendatario. Desde la entrada en vigor de la NIIF 16, todos los arrendamientos se contabilizan en el balance. No obstante, este cambio no se aplica a todas las normas nacionales de contabilidad. Dado que Condor elabora sus estados financieros auditados con arreglo al HGB, los *leasings* operativos no afectan al balance del arrendatario, ya que se contabilizan fuera de balance y no se capitalizan ⁽⁴⁶⁾.
- (77) La flota aérea de Condor representa una parte significativa del capital y los activos de las aerolíneas. Por consiguiente, no contabilizar los arrendamientos de aeronaves en el balance podría reducir significativamente el volumen de este. No hacerlo afecta a indicadores clave como el RCI, dado que los activos que se utilizan en las operaciones (es decir, las aeronaves) no se tienen en cuenta en el cálculo del capital invertido, por lo que se sobrevalora la rentabilidad basada en el capital. Si no se contabilizan los arrendamientos de aeronaves, también se complica la posibilidad de realizar comparaciones significativas entre distintas aerolíneas, pues el rendimiento financiero de la aerolínea observada depende de la elección de la propiedad de las aeronaves.
- (78) Por estas razones, Alemania presentó informes financieros de Condor con los arrendamientos contabilizados en el balance con arreglo a la NIIF 16. Alemania explicó que, si bien los estados financieros publicados y auditados de Condor se elaboran en el marco del HGB, cuando era una filial de TCG, Condor también presentó periódicamente conjuntos alternativos de datos que mostraban arrendamientos con arreglo a la NIIF 16. La transposición se realiza para cada contrato de arrendamiento de forma individual. Aunque estos estados financieros no se auditan, son revisados periódicamente por auditores (Ernst & Young) y se elaboran en cooperación con los auditores (KPMG).
- (79) El cuadro 12 y el cuadro 13 muestran la cuenta de pérdidas y ganancias y el balance ajustados en el escenario de referencia. El impacto en ambos escenarios es idéntico, ya que el ajuste afecta únicamente a la contabilización de la flota y, por lo tanto, es independiente de las hipótesis más desfavorables del escenario adverso. Las cifras conformes con la NIIF 16 muestran un EBIT ligeramente superior, pero un menor beneficio neto. Por lo tanto, el margen EBIT también aumenta en comparación con el margen EBIT basado en el cuadro 3. Al final del período de reestructuración, el margen EBIT será del [...] %, y alcanzará el [...] % al final del período de planificación. El principal impacto es visible en el balance. Los activos totales son aproximadamente 2,5 veces superiores que en el marco de las normas contables alemanas. Este cambio hace que el RCI sea significativamente inferior, de entre el [...] % y el [...] % en el escenario de referencia y de entre el [...] % y el [...] % en el escenario adverso, respectivamente.

Cuadro 12

Previsión de la cuenta de pérdidas y ganancias con arrendamientos capitalizados en el escenario de referencia

en millones EUR	Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Ingresos de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gastos de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Desglose: Costes de alquiler de la flota	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Depreciación y amortización	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Para el proceso de fusión y adquisición y para informar al KfW, Condor utiliza las cifras de planificación de las NIIF. Para la evaluación de reestructuración de KPMG, las cifras de la NIIF se conciliaron con las cifras del HGB. Por lo tanto, aunque las cifras previstas en la evaluación de reestructuración también están en consonancia con la NIIF, la NIIF 16 no se utilizó para el plan de negocio.

en millones EUR	Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
<i>Desglose: Depreciación de la flota</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultados de explotación (EBIT) antes de elementos excepcionales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes financieros	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Vinculado a la flota</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado neto del ejercicio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Margen EBITDA (antes de elementos excepcionales)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Margen EBIT (antes de elementos excepcionales)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Rendimiento</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Total de asientos disponibles por kilómetro (en millones)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Total de pasajeros-kilómetros de pago (RPK) (en millones)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Factor de ocupación de asientos total</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Total de pasajeros (en millones)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación, datos financieros de Condor.

Cuadro 13

Balance con arrendamientos capitalizados en el escenario de referencia

en millones EUR	Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Activos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Activos no corrientes > 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Flota (activos)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Activos corrientes < 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Efectivo y equivalentes al efectivo</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos no corrientes > 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos financieros a largo plazo > 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Arrendamientos (pasivos)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

en millones EUR	Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Pasivos a corto plazo < 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos financieros a corto plazo < 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Desglose: Arrendamientos (pasivos)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RCI	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación, datos financieros de Condor.

Cuadro 14

Previsión de la cuenta de pérdidas y ganancias con arrendamientos capitalizados en el escenario adverso

en millones EUR	Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Ingresos de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gastos de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Desglose: Costes de alquiler de la flota	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Depreciación y amortización	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Desglose: Depreciación de la flota	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultados de explotación (EBIT) antes de elementos excepcionales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes financieros	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Desglose: Vinculado a la flota	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado neto del ejercicio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margen EBITDA (antes de elementos excepcionales)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margen EBIT (antes de elementos excepcionales)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rendimiento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de plazas disponibles por kilómetro (en millones)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de pasajeros-kilómetros de pago (RPK) (en millones)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de ocupación de plazas total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de pasajeros (en millones)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación, datos financieros de Condor.

Cuadro 15

Balance con arrendamientos capitalizados en el escenario adverso

en millones EUR	Período de reestructuración				Período posterior a la reestructuración		
	2019/20 REAL	2020/21 PREVI- SIÓN	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Activos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Activos no corrientes > 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Flota (activos)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Activos corrientes < 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Efectivo y equivalentes al efectivo</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos no corrientes > 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos financieros a largo plazo > 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Arrendamientos (pasivos)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos a corto plazo < 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasivos financieros a corto plazo < 1 año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Desglose: Arrendamientos (pasivos)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RCI	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación, datos financieros de Condor.

- (80) Alemania también facilitó estados de flujos de caja modificados ajustados a la NIIF 16. No obstante, la transposición solo se refleja en la transferencia de flujos de caja entre actividades de explotación, actividades de inversión y actividades de financiación sin ningún impacto en la liquidez disponible.
- (81) Asimismo, Alemania también proporcionó valores de referencia del RCI de un grupo de competidores europeos. Los valores de referencia muestran que, antes de la COVID-19, el RCI medio del grupo era del 6,9, o del 11,8 % cuando se calcula como mediana. El RCI presentaba una amplia variabilidad, pues oscilaba entre el - 20,3 y el 14,6 %, como se muestra en el cuadro 16.

Cuadro 16

RCI de otras aerolíneas antes de la COVID-19

	RCI (%) a 31 de diciembre de 2019
Lufthansa	8,9
Noruego	2,3
Eurowings	14,6
Ryanair	11,0

	RCI (%) a 31 de diciembre de 2019
IAG	12,6
EasyJet	13,6
Wizz Air	12,7
Brussels Airlines	- 20,3
Media	6,9
Mediana	11,8

Fuente: Información presentada por Alemania el 25 de junio de 2021. Fuente de los datos: Base de datos ORBIS

2.6. Medidas para limitar el falseamiento de la competencia

(82) Las autoridades alemanas se comprometieron a aplicar las tres medidas siguientes para limitar el falseamiento de la competencia durante el período de reestructuración hasta el 30 de septiembre de 2023:

- a) La flota propia de Condor no superaría los [...] aviones, y Condor no produciría más de [...] millones de asientos por ejercicio fiscal. Esta limitación se entendería sin perjuicio de la capacidad de Condor para [...], siempre que se cumplieran las siguientes condiciones:
 - 1) [...]
 - 2) [...]
 - 3) [...]
 - 4) [...]
 - 5) Alemania notificaría ⁽⁴⁷⁾ a la Comisión, para su autorización, cualquier solicitud motivada [...]. La Comisión autorizaría la solicitud en un plazo no superior a quince días hábiles a partir de la comunicación de la información requerida o denegaría la solicitud, con los motivos.
- b) Condor se abstendría de adquirir acciones de cualquier empresa durante el período de reestructuración, excepto cuando sea indispensable para garantizar la viabilidad a largo plazo de Condor;
- c) Condor se abstendría de dar publicidad al apoyo estatal como ventaja competitiva a la hora de comercializar sus productos y servicios.

2.7. La situación en ausencia de la ayuda de reestructuración

(83) Alemania alegó que, si no hubiera recibido ayuda de reestructuración, Condor no podría haber salido del procedimiento de insolvencia. En efecto, la entrada de un inversor privado era un elemento central del plan de insolvencia de Condor, y la retirada de PGL alargó el procedimiento de insolvencia. Además, el acuerdo de inversión con el nuevo inversor Attestor estaba supeditado a la reestructuración de los préstamos del KfW y no se habría firmado sin la ayuda, de modo que Condor pronto se habría quedado sin liquidez. Esto habría provocado la suspensión y posterior retirada de su licencia de explotación, lo que habría privado a Condor de su principal fuente de ingresos y habría conducido a su liquidación. También habría conllevado que no se reembolsaran los préstamos del KfW, la pérdida de más de 4 000 puestos de trabajo en una situación ya de dificultades económicas y la reducción de la competencia en el mercado alemán de los viajes de ocio.

⁽⁴⁷⁾ Alemania no ha notificado ninguna solicitud de este tipo a la Comisión durante el período de reestructuración.

- (84) Alemania alegó que Condor desempeñaba una función crucial en el mercado alemán del ocio y que, si la aerolínea hubiera salido del mercado, esta función no podría haberla cubierto fácilmente ningún competidor. En particular, Condor ocupaba una posición única en dicho mercado. Era la única aerolínea alemana que prestaba servicios de vuelo a aproximadamente 2 500 operadores turísticos independientes y 11 000 agencias de viajes, muchos de los cuales eran pymes. Alemania alegó que Condor era una de las últimas aerolíneas del mercado alemán que podía y estaba dispuesta a adaptar con poca antelación los planes de vuelo y los servicios a las necesidades específicas de operadores turísticos como REWE, Alltours, Schauinsland y FTI. Alemania declaró que los operadores turísticos habían escrito a las autoridades alemanas para subrayar la importancia de Condor para su actividad, y les habían indicado que dependían de Condor para llevar a cabo sus vuelos ⁽⁴⁸⁾. Según Alemania, la función de Condor sería especialmente importante en la fase de crecimiento tras la COVID-19, en la que los operadores turísticos y las agencias de viajes de pequeño tamaño dependerían de un socio aeronáutico con experiencia en el mercado y de las capacidades técnicas ofrecidas por Condor para volver a encauzar su negocio tras la pandemia.
- (85) Además, la experiencia, la infraestructura técnica y la red de rutas de Condor, sus contactos en los mercados de destino y la confianza que se ha ganado de las partes interesadas son factores clave que, juntos, impulsaron la capacidad de Condor para desarrollar y vender con éxito destinos turísticos. Alemania alegó que esta combinación de elementos no estaba presente en otras aerolíneas activas en el mercado alemán de los viajes de ocio, sino que Condor la había construido y ampliando durante muchos años, llegando incluso a desarrollar sus propias soluciones informáticas. Así pues, Alemania alegó que la salida del mercado de Condor también habría supuesto la pérdida de los valiosos conocimientos técnicos y la experiencia adquirida por Condor en el contexto de su modelo de negocio único, que no está fácilmente disponible en el mercado.
- (86) Además, Condor contaba con una red de aproximadamente 5 800 proveedores a los que la salida del mercado de la empresa habría afectado considerablemente, en especial en la difícil situación económica existente a causa de la pandemia de COVID-19 cuando se concedió la ayuda. Condor también tenía más de 4 000 empleados, y su salida del mercado habría sido perjudicial para el personal técnico especializado, especialmente en las circunstancias imperantes en aquel momento, cuando muchas aerolíneas europeas estaban reduciendo su capacidad como consecuencia de los efectos de la pandemia de COVID-19 en los viajes mundiales por vía aérea.
- (87) Por otra parte, Alemania alegó que la salida del mercado de Condor habría sido perjudicial para la competencia en el mercado alemán del transporte aéreo. El mercado ya estaba muy consolidado, y el grupo Lufthansa, que ocupaba una posición dominante, también estaba expandiéndose al mercado de los viajes de ocio. Alemania consideró que la salida del mercado de Condor habría dado lugar a una mayor concentración del mercado, lo que sería perjudicial para la competencia en los viajes aéreos de ocio, ya que reduciría la innovación y conduciría a un encarecimiento de los precios.

2.8. Motivos para incoar el procedimiento

- (88) A raíz de la anulación de la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 por la sentencia Condor de 2024, la Comisión planteó dudas sobre la conformidad de la medida de ayuda de reestructuración en forma de condonación de deudas con el apartado 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.
- (89) En primer lugar, la Comisión expresó sus dudas sobre si, tras la condonación de la deuda, el Estado seguía necesitando una rentabilidad positiva o si los peligros de asumir riesgos excesivos o el riesgo moral de los accionistas y los titulares de deuda subordinada existentes no surgen cuando no quedan fondos propios de la empresa una vez contabilizadas las pérdidas. A este respecto, la Comisión expresó sus dudas sobre si, habida cuenta del importe del patrimonio neto (negativo) restante antes de la intervención del Estado y la amortización total de las acciones por parte del antiguo accionista TGC, sería adecuado considerar que el importe esperado, o incluso un importe cero, concedía un porcentaje razonable de las ganancias al Estado en retribución por el importe total de la condonación de la deuda que había concedido, en el sentido del apartado 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración (véase la Decisión de incoación, considerando 172). En segundo lugar, en caso de que siguiera siendo necesario ofrecer una rentabilidad razonable al Estado, la Comisión expresó dudas sobre si el mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros establecido para que Condor amortizase el tramo subordinado del préstamo 1 propuesto por las autoridades alemanas cumpliría el requisito establecido en el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración (véase la Decisión de incoación, considerando 173).

⁽⁴⁸⁾ Alemania incluyó ejemplos de cartas de operadores turísticos en el anexo 13 de la notificación.

- (90) Además, habida cuenta del posible impacto de un hipotético incumplimiento de la remuneración de la condonación de la deuda con el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, la Comisión también planteó dudas en cuanto a la calibración de las medidas para limitar el falseamiento de la competencia generado por la ayuda, tal como ofrecía Alemania (Decisión de incoación, considerando 189). Por este motivo, la Comisión albergaba dudas sobre si la ayuda de reestructuración podía considerarse compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

3. OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

3.1. Observaciones de Condor

- (91) En sus observaciones presentadas el 15 de octubre de 2024, registradas el 16 de octubre de 2024, Condor considera que la ayuda de reestructuración controvertida cumple todo lo dispuesto en el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración y es plenamente compatible con el mercado interior. A saber, según Condor, en circunstancias como las del presente caso: i) el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración no exige conceder al Estado una porcentaje de las futuras ganancias de valor del beneficiario; ii) sea como fuere, en este caso el paquete de reestructuración negociado con Attestor y el mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros que contiene ofrecen al Estado un porcentaje de las futuras ganancias de valor de Condor, y dicho porcentaje es razonable; y iii) no hay razón para recalibrar las medidas ofrecidas por Alemania para limitar los falseamientos de la competencia.
- (92) Por lo que se refiere al argumento mencionado en el considerando 91, inciso i), según Condor, en este caso, el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración se satisface si el porcentaje de las futuras ganancias de valor del beneficiario concedida al Estado es igual a cero y un porcentaje cero es razonable en las circunstancias del caso.
- (93) En primer lugar, esto se desprende del objetivo del punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, que, en las circunstancias del presente caso, no puede justificar que se exija conceder al Estado alemán un porcentaje de las futuras ganancias de valor de Condor. Condor considera que no existe ningún problema de «riesgo moral» en este caso y coincide con la Comisión en que el riesgo moral solo existe en relación con los accionistas y los titulares de deuda subordinada *existentes*. Los accionistas y otros acreedores, ninguno de los cuales era titular de deuda subordinada, desde el momento en que se concedió la ayuda, han amortizado sus acciones o deudas activas en su totalidad, o casi, en el marco del procedimiento de insolvencia ⁽⁴⁹⁾, de conformidad con el punto 66 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, y, en opinión de Condor, ya no hay margen para lograr una mayor o futura prevención del riesgo moral o de la asunción de riesgos excesivos. Por lo tanto, la condonación de la deuda en cuestión no beneficia a los accionistas o acreedores existentes, sino solo a los futuros accionistas.
- (94) Por otro lado, Condor considera que no existe ningún problema de riesgo moral en relación con Attestor, ya que Attestor, como nuevo accionista de Condor, no está cubierto por el objetivo de prevenir el riesgo moral con arreglo a las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración. Del mismo modo, la implicación de SGL no plantea ningún problema de riesgo moral, dado que tenía una función puramente fiduciaria, dirigida a la entrada del nuevo inversor.
- (95) Condor sostiene que el paquete de medidas acordado entre el Gobierno federal y Attestor forma parte de una solución negociada y equilibrada, y que, en ese contexto, la concesión de una remuneración adicional al Estado implicaría privar a Attestor de dicha remuneración, lo que obligaría a un nuevo inversor a compartir la carga de que antiguos accionistas o titulares de deuda asumieran riesgos excesivos en el pasado. Tal solución disuadiría a los inversores privados, ya que iría en contra de los objetivos de minimizar las ayudas estatales y la competencia no falseada, y también iría en contra de la última parte del apartado 66 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, de la que se desprende que quienes hayan aportado nuevo capital no deben verse afectados de manera desproporcionada.

⁽⁴⁹⁾ En particular, las acciones de TCG en Condor se amortizaron a cero en el procedimiento de insolvencia. TCG está en proceso de liquidación. No se beneficiará en modo alguno de ningún aspecto positivo de la exitosa reestructuración de Condor. Asimismo, los demás acreedores de Condor aceptaron una cotización del 0,1 % de sus deudas activas en el plan de insolvencia aprobado por el tribunal concursal alemán y, por tanto, también amortizaron casi por completo sus deudas.

- (96) En segundo lugar, según Condor, de la segunda parte del punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración⁽⁵⁰⁾ se desprende que, en el presente caso, resulta razonable permitir al Estado un porcentaje cero de las futuras ganancias de valor de Condor. El motivo es que no existe una inyección de capital (es decir, el importe de «los fondos propios del Estados aportados» es cero) y que no hay (o solo de forma negativa) «patrimonio neto restante de la empresa después de haber contabilizado las pérdidas» que pudiera atribuirse a la supuesta inyección de capital por parte del Estado en relación con la determinación del carácter razonable del porcentaje permitido al Estado en las futuras ganancias de valor del beneficiario. En concreto, se espera que el patrimonio neto de Condor siga siendo negativo hasta 2026, hasta que los préstamos concedidos como ayuda se amorticen en septiembre de 2026; solo podría ser positivo después de 2026. En opinión de Condor, a pesar de «aumentar el patrimonio neto», las condonaciones de deuda deben distinguirse de las «inyecciones de capital».
- (97) Por lo que se refiere al argumento mencionado en el considerando 91, inciso ii), Condor alega que, sea como fuere, en el presente caso se cumple el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, ya que se concede al Estado un porcentaje de las futuras ganancias de valor de Condor y dicho porcentaje es razonable: a) debido a la selección competitiva del inversor, y b) debido al mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros y otras circunstancias del caso.
- (98) Condor sostiene que no puede valorarse si el porcentaje de las futuras ganancias de Condor concedido al Estado es razonable atendiendo a los criterios establecidos en la segunda parte del punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración. Sin embargo, si aun así se considera necesario conceder al Estado un porcentaje de las futuras ganancias de valor del beneficiario, debe valorarse si dicho porcentaje es razonable teniendo en cuenta todas las circunstancias, como, en el presente caso, el mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros; la totalidad del paquete de reestructuración, incluido el procedimiento de selección del inversor; las cargas soportadas por los accionistas y acreedores existentes, y las aportaciones propias de Attestor.
- (99) Según Condor, el carácter razonable debido al procedimiento de licitación se deriva del hecho de que Attestor fue seleccionado entre tres licitadores en un procedimiento competitivo y de que la oferta de Attestor ofrecía las mejores condiciones para Condor y para la amortización de los préstamos estatales (en términos de reembolso de una proporción elevada del importe pendiente del préstamo, pero también de un mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros). Este procedimiento de licitación garantiza, además del carácter negociado de las condiciones acordadas entre el Gobierno federal alemán y Attestor, que el porcentaje acordado por el Estado de las futuras ganancias de valor de Condor se corresponde con las mejores condiciones que pueden alcanzar los inversores en el mercado.
- (100) Según Condor, el carácter razonable se debe, además, al mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros⁽⁵¹⁾ que se aplica a [...]. Según Condor, en el escenario más favorable, se devolverán íntegramente los [...] millones EUR; así pues, en la Decisión de incoación se indica que, en el escenario más favorable, el porcentaje de las futuras ganancias de valor que le corresponde al Estado asciende a [...] millones, y la horquilla de entre [...] millones EUR y [...] millones EUR que Alemania mencionaba en la notificación era una estimación que solo sirvió para cuantificar el elemento de ayuda.
- (101) Por último, Condor señala las siguientes circunstancias del caso que constituyen otros elementos que acreditan que el porcentaje de las futuras ganancias de valor de Condor adjudicado al Estado es razonable:
- a) El Estado recibe el [...] con independencia de las futuras ganancias de valor de Condor. Este interés debe abonarse aun cuando no se adeude ninguna amortización en virtud del mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros.
 - b) El paquete negociado con Attestor redujo considerablemente la duración de los préstamos existentes. El importe restante ya se habrá amortizado íntegramente en septiembre de 2026, frente a diciembre de 2031, que era la fecha prevista originalmente para el tramo B del préstamo 1 y para el préstamo 2.
 - c) Sin la entrada de Attestor, Condor habría sido insolvente y no habría podido cumplir sus obligaciones de amortización ni abonar los intereses de los préstamos.

⁽⁵⁰⁾ Con arreglo a la segunda parte del punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, debe determinarse si el porcentaje de las futuras ganancias de valor de Condor concedida al Estado es razonable «habida cuenta del importe de los fondos propios del Estados aportados en comparación con el patrimonio neto restante de la empresa después de haber contabilizado las pérdidas».

⁽⁵¹⁾ El mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros es tal como lo describió Alemania (véase el considerando 53).

- d) Se espera que el patrimonio neto de Condor siga siendo negativo hasta la amortización de los préstamos en septiembre de 2026. Con arreglo al punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, debe determinarse si el porcentaje de las futuras ganancias de valor concedida al Estado es razonable teniendo en cuenta «el patrimonio neto restante de la empresa después de haber contabilizado las pérdidas». No obstante, si se considera necesario conceder al Estado un porcentaje de las futuras ganancias de valor de Condor también cuando el patrimonio neto sea negativo, de la referencia al «patrimonio neto restante de la empresa» debe desprenderse, como mínimo, que cuanto menor sea este, menor será el porcentaje de las futuras ganancias de valor del beneficiario que le corresponderá al Estado.

(102) Por lo que se refiere al argumento mencionado en el considerando 91, inciso iii), según Condor no hay ninguna razón para recalibrar las medidas ofrecidas por Alemania para limitar el falseamiento de la competencia generado por la ayuda, que son adecuadas porque la ayuda de reestructuración en cuestión cumple plenamente lo dispuesto en el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración y es plenamente compatible con el mercado interior.

3.2. Observaciones de Ryanair

(103) En sus observaciones de 16 de octubre de 2024, Ryanair secunda las dudas de la Comisión sobre si la condonación de deuda autorizada por la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 concedió al Estado un porcentaje razonable de las futuras ganancias de valor del beneficiario y la calibración de las medidas para limitar el falseamiento de la competencia, tal como ofrecía Alemania. Sin embargo, Ryanair expresa varias preocupaciones adicionales.

(104) Ryanair considera, en primer lugar, que las condonaciones aceptadas por los acreedores de Condor no constituyen una medida general, como sostiene erróneamente la Comisión, sino que se derivan de una decisión colectiva de los acreedores.

(105) Ryanair sostiene asimismo que no aplicar el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, como sugiere la Comisión, iría en contra de los principios de eficiencia del gasto público y de la necesidad de evitar el despilfarro de recursos públicos. Según Ryanair, el hecho de que el accionista original de Condor perdiera todas sus acciones y de que Attestor no fuera anteriormente accionista es irrelevante, ya que son los futuros accionistas los que tienen derecho a las ganancias de valor y deben compartir la carga con el Estado. Además, el hecho de que Condor tenga un patrimonio neto negativo no significa que no quepa esperar futuras ganancias; al inyectar capital, Attestor ha demostrado que es posible que las haya. Por lo tanto, ninguno de estos argumentos puede justificar la conclusión de que la remuneración cero seguiría concediendo al Estado un porcentaje razonable de las futuras ganancias de valor.

(106) Además, la amortización del tramo subordinado del préstamo 1 está supeditada a los futuros ingresos, lo que podría desembocar en que Condor no devuelva dicho tramo, ya que es probable que sus ingresos sean insuficientes debido a las deficiencias de su plan de reestructuración. Ryanair alega, por tanto, que el mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros es otra ventaja en favor de Condor y Attestor y no puede conceder una rentabilidad positiva al Estado, con independencia de los futuros pagos hipotéticos. Ryanair sostiene asimismo que los criterios de la Comisión para evaluar el carácter razonable de la remuneración son inadecuados. Esto se debe a que la valoración de la rentabilidad de los pagos adicionales en función de los rendimientos futuros debería basarse en el perfil de riesgo de Condor, y no en el del KfW; por ejemplo, en la rentabilidad de los bonos de las aerolíneas con una calificación crediticia por debajo del grado de inversión. Ryanair señala que el tipo de descuento aplicable a los flujos de caja, que no se especifica, debe reflejar un nivel de riesgo basado en instrumentos de capital, no en instrumentos de deuda.

(107) Ryanair considera que la postura de la Comisión respecto de la ausencia de nuevos fondos propios aportados por el Estado y el patrimonio neto restante después de contabilizar las pérdidas, tal como se expone en el considerando 166 de la Decisión de incoación, es contraria al apartado 217 de la sentencia Condor de 2024 ⁽⁵²⁾. Ryanair considera que Alemania debería haber incluido una cláusula mediante la cual los importes condonados se recuperarían en función de los rendimientos futuros de Condor o con la que los importes se convertirían en fondos propios.

⁽⁵²⁾ Ryanair/Comisión, asunto T-28/22, apartado 217, establece lo siguiente: «A este respecto, procede señalar, no obstante, que esta última parte de la frase viene inmediatamente después del requisito de permitir al Estado obtener un “porcentaje razonable” de las futuras ganancias en valor del beneficiario. Así, ello puede entenderse como una indicación de aquello que puede constituir, en términos cuantitativos, un “porcentaje razonable”, lo cual debe determinarse sobre la base de la proporción que representa la cantidad abonada por el Estado en comparación con el patrimonio neto restante del beneficiario después de haber contabilizado las pérdidas. Esta interpretación permitiría así conciliar las partes inicial y final del punto 67 de las Directrices de salvamento y reestructuración».

- (108) En cuanto a los efectos negativos de la ayuda en la competencia y el comercio, Ryanair considera que, al no conceder un porcentaje adecuado de las ganancias futuras al Estado a pesar de que la ayuda mejoró el patrimonio neto, la ayuda no mitiga el riesgo moral, lo que incentivaría a los accionistas de Condor a ejercer una competencia agresiva y haría insuficientes las medidas notificadas para limitar el falseamiento de la competencia. Asimismo, la remuneración no pagada al Estado proporcionaría a Condor tesorería adicional que podría utilizar para expandirse y bajar los precios. Por último, Ryanair señala que la Decisión no indica cómo afecta el límite al tamaño máximo de la flota impuesto por Alemania en el marco de las medidas destinadas a limitar el falseamiento de la competencia a las aeronaves que, en cualquier caso, se habrían retirado progresivamente para restablecer la viabilidad de Condor por ser demasiado antiguas.
- (109) Además, Ryanair critica la Decisión de incoación por i) no contener información supuestamente crucial y ii) limitar su alcance a los dos puntos sobre cuya base el Tribunal General anuló la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021.
- (110) Por lo que se refiere a la falta de información en la Decisión de incoación, Ryanair alega que se han vulnerado sus derechos procesales al suprimir partes excesivas del texto, en particular en lo que respecta a los datos financieros de Condor (margen EBIT, RCI), las valoraciones empresariales de Rothschild y PWC, el nivel de remuneración de la ayuda con y sin el mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros, así como límite máximo al tamaño de la flota tras la eliminación progresiva de los aviones y las excepciones a dicho límite. Esto privaría a Ryanair de la posibilidad de presentar observaciones significativas sobre esos parámetros cruciales del plan de reestructuración de Condor.
- (111) En cuanto al alcance de la Decisión de incoación, Ryanair considera que, al limitar su evaluación a los dos puntos sobre los que se anuló la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021, la Comisión corre el riesgo de obviar otros posibles casos de incompatibilidad de la ayuda con las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración sobre los que Ryanair solo ahora puede formular observaciones. A este respecto, Ryanair plantea seis cuestiones relativas a i) las ventajas indirectas de las que podría haberse beneficiado Attestor; ii) el cumplimiento por parte de Condor de las condiciones para acogerse a la ayuda como empresa absorbida por un gran grupo; iii) la conformidad de la ayuda con la sección 3.1 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración; iv) la necesidad de intervención del Estado; v) la idoneidad de la ayuda; y vi) la proporcionalidad de la ayuda. Estas alegaciones se corresponden, en esencia, con los motivos y las pruebas invocados por Ryanair en su recurso de anulación en el asunto T-28/22, que el Tribunal General desestimó en la sentencia Condor de 2024.
- (112) En relación con la primera cuestión, Ryanair insta a la Comisión a ampliar el alcance de la investigación y a examinar si, a través del marco en el que se encuadra la concesión de la ayuda de reestructuración a Condor y a los compromisos asumidos por Alemania, Attestor podría haberse beneficiado de dicha ayuda a pesar de no cumplir los requisitos para optar a una ayuda de reestructuración. Ryanair considera que la ayuda podría haber permitido a Attestor adquirir la aerolínea Marabu en 2022.
- (113) Por lo que se refiere a la segunda cuestión, Ryanair considera que, habida cuenta de las dificultades financieras de Condor y del deseo de Alemania de vender la empresa, y dada la probable ausencia de un procedimiento de licitación de conformidad con el apartado 84 de la Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal ⁽³³⁾, Attestor podría haber adquirido Condor a un precio inferior al valor de mercado, lo que, según Ryanair, obligaría a la Comisión a investigar si Condor podía optar a una ayuda de reestructuración como empresa absorbida por un grupo empresarial de mayor tamaño.
- (114) En cuanto a la tercera cuestión, Ryanair alega que, contrariamente a las conclusiones de la Comisión, Condor no agruparía la demanda a destinos de nicho para pequeños operadores turísticos ni les ofrecería flexibilidad en el plan de vuelos a corto plazo, ya que muchas otras aerolíneas operan en los principales destinos anunciados por Condor y en el sitio web de Condor se venden algunos vuelos hasta noviembre de 2025. Por otra parte, Ryanair sostiene que el plan de reestructuración no es adecuado y no restablece la viabilidad a largo plazo de Condor, dado que, por una parte, se basa en una hipótesis poco realista de que, partiendo de un desempeño insuficiente antes de la COVID-19

⁽³³⁾ Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (C/2016/2946) (DO C 262 de 19.7.2016, p. 1).

(con, por ejemplo, unos márgenes EBIT del 1 y del 3 % en comparación con la media y la mediana del 5,7 y el 7,3 % de sus homólogos, respectivamente), Condor habrá alcanzado los niveles de los competidores con mejores resultados de aquí a 2026 y que, por otro lado, el punto 51 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración prohíbe expresamente que la ayuda conduzca a que el beneficiario supere al mercado. Ryanair critica, asimismo, la elección por parte de la Comisión de un grupo de referencia para realizar una evaluación comparativa de los resultados de Condor, ya que está compuesto por aerolíneas de bajo coste y de servicio completo y no incluye ninguna aerolínea que opere en los segmentos de vuelos de ocio de larga distancia o de vuelos chárter. Además, Ryanair considera que la Comisión basó su evaluación comparativa en diferentes grupos de homólogos para el margen EBIT, el RCI y la ROE, lo que equivaldría a seleccionar las aerolíneas necesarias para demostrar que tiene razón.

- (115) En cuanto a la necesidad de la intervención del Estado, Ryanair alega que Condor podría haber obtenido financiación del mercado, como hicieron en aquel momento otras aerolíneas, como American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul y GOL, que, según su calificación crediticia, estaban en una situación similar a la de Condor, pues se encontraban en la categoría ⁽⁵⁴⁾ CCC de la Comisión, que significa «mala/dificultades financieras». Según Ryanair, el hecho de que Condor se encontrara entonces inmersa en un procedimiento de insolvencia no afecta al asunto, ya que la legislación alemana en materia de insolvencia daría a los prestamistas que ofreciesen financiación a empresas en procedimientos de insolvencia prioridad sobre los prestamistas ordinarios en un posterior procedimiento de insolvencia, y varias aerolíneas insolventes (Norwegian Air, Delta Airlines, LATAM Airlines) consiguieron obtener financiación del mercado. Además, la falta de calificación crediticia de Condor, debida a su participación en el fondo de liquidez de su antigua empresa matriz, no supondría un obstáculo para obtener financiación en el mercado privado, en el que muchas empresas no tienen una calificación.
- (116) En cuanto a la idoneidad de la ayuda, Ryanair critica la Decisión de incoación por no haber comparado la solución de ayuda con otras opciones y por no haber comprobado la remuneración de la ayuda, y aduce que la Decisión se limita a indicar que la ayuda subsana los problemas de solvencia y liquidez de Condor. Ryanair considera que debería haberse evaluado la posibilidad de una conversión de deuda en capital, que también habría mejorado la posición de solvencia de Condor. Según Ryanair, esto no solo habría generado un menor falseamiento que una condonación de deuda, sino que también habría dado derecho a Alemania a un porcentaje de las futuras ganancias de Condor, lo que ajustaría la ayuda más a lo dispuesto en el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración. Por último, Ryanair sostiene que es imposible pronunciarse sobre si la ayuda fue debidamente remunerada, ya que la Decisión no menciona el nivel de remuneración si no se activa el mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros.
- (117) En cuanto a la proporcionalidad de la ayuda, Ryanair alega, en primer lugar, que la Comisión se equivocó al calcular la ayuda de reestructuración como la diferencia entre el préstamo del KfW de 550 millones EUR y los daños causados por la COVID-19 por valor de 249,02 millones EUR más los intereses de 20,2 millones EUR que debían cancelarse, lo que dio lugar a un total de 321,18 millones EUR. Ryanair considera que la Comisión únicamente debería haber deducido el importe de la ayuda de compensación por los daños aprobada por la Comisión en las Decisiones Condor I y Condor II, a saber, 204,1 millones EUR, lo que habría dado lugar a una ayuda de reestructuración de 345,9 millones EUR. Además, según Ryanair, el razonamiento de Alemania sobre el importe de la ayuda de reestructuración es erróneo, ya que deduce la condonación que supone la ayuda de reestructuración y deduce por partida doble el importe condonado en virtud de la Decisión Condor II. Por lo tanto, la Comisión no podía utilizar ese importe quimérico para calificar de conservadora su estimación en la Decisión de incoación. En segundo lugar, Ryanair alega que determinados costes soportados por Condor durante el período de reestructuración ya habrían sido compensados por la ayuda de compensación por los daños, que abarca períodos que se solapan con el período de reestructuración. Según Ryanair, la compensación por los daños contribuye a cubrir los costes, ya que este es el objetivo de dicha ayuda. Dado que la Decisión de incoación indica que los costes de reestructuración incluyen costes de explotación no cubiertos, a Ryanair le parece plausible que la ayuda de reestructuración cubra al menos algunos costes ya compensados mediante la ayuda de compensación por los daños, como, por ejemplo la amortización del préstamo de salvamento, que la Decisión de incoación enumera como uno de los costes de reestructuración y uno de los fines para los que se utilizó la compensación por los daños.
- (118) Ryanair concluye que, gracias a la ayuda de reestructuración, Condor ha podido abrir nuevas rutas, adquirir nuevas aeronaves y reforzar su cuota de mercado en los aeropuertos y que, si la Comisión autorizara la ayuda, la posición competitiva de Ryanair se vería afectada en varias rutas. Por este motivo, Ryanair pide a la Comisión que prohíba la ayuda y exija a Alemania que la recupere de Condor.

⁽⁵⁴⁾ Según la Comunicación de la Comisión relativa a la revisión del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización (DO C 14 de 19.1.2008, p. 6).

4. OBSERVACIONES DE ALEMANIA

4.1. Observaciones referentes a la decisión por la que se incoa el procedimiento de investigación formal

- (119) En sus observaciones de 27 de septiembre de 2024, Alemania considera que la ayuda de reestructuración es plenamente compatible con el mercado interior y lo era en el momento de la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021. Las autoridades alemanas alegaron que Alemania apoya el recurso de Condor contra la sentencia del Tribunal General por la que se anuló la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 ⁽⁵⁵⁾ y que las observaciones presentadas en este procedimiento se entienden sin perjuicio de dicho procedimiento de recurso.
- (120) Tras la conclusión del procedimiento de insolvencia de Condor el 30 de noviembre de 2020, durante la búsqueda de inversores y cuando se concedió la ayuda de reestructuración, no había accionistas ni acreedores subordinados de Condor. La selección del inversor se llevó a cabo en un procedimiento de licitación competitivo, transparente, no discriminatorio e incondicional, y la oferta de Attestor se seleccionó de entre las tres ofertas recibidas por considerarse la más ventajosa para la continuidad de Condor y para el reembolso de los préstamos del KfW, con lo que se minimizó la contribución del Estado alemán y del Estado federado de Hesse, garantes de los préstamos. En el contexto del paquete de medidas acordado con el nuevo inversor Attestor, que no está cubierto por la finalidad del requisito de mitigar el riesgo moral establecido en las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, realizar cualquier otra contribución de Condor a los beneficios del Estado habría supuesto privar de ella al nuevo inversor, lo que habría provocado el fracaso de la solución que mantuvo a Condor en funcionamiento (reestructurado). El mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros forma parte de dicho paquete negociado, de modo que, contrariamente a lo que alega Ryanair (véase el considerando 106), no constituye una «ventaja adicional» en favor de Condor.
- (121) Además, Alemania observa que, en el caso de Condor, cuando se concedieron las medidas, no había un patrimonio neto (positivo) restante, y se espera que este siga siendo negativo hasta que se amorticen los préstamos concedidos como ayuda, previsiblemente en septiembre de 2026. En opinión de Alemania, ninguna remuneración en forma de porcentaje de las futuras ganancias de valor de Condor sería razonable en aplicación del punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.
- (122) Aunque dicha remuneración debiera ser positiva, Alemania considera que el mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros permitiría a Alemania participar adecuadamente en las futuras ganancias de valor de Condor. Este mecanismo establece que, si la valoración del patrimonio neto de Condor ([...]) superase los [...] millones EUR, se pagaría a Alemania [...] millones de euros en efectivo, lo que duplicaría con creces los [...] millones EUR [...]. Con una tasación de entre [...] y [...] millones EUR, el pago a Alemania se situaría entre el [...] del principal del préstamo, de modo que, incluso con una tasación muy por debajo de los [...] millones EUR invertidos por Attestor, el Estado se beneficiaría de los aumentos en el valor (del patrimonio neto) de Condor.
- (123) Por lo que se refiere a la expectativa de que el Estado perciba una remuneración positiva, Alemania facilitó un cálculo que compara la remuneración del Estado resultante del mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros con el importe de la ayuda que mejora el patrimonio neto. Alemania calcula que la parte de la ayuda que mejora el patrimonio neto es de [...] millones EUR o de [...] millones EUR. El importe se basa en i) [...] ⁽⁵⁶⁾, ii) [...], iii) [...]. Por lo tanto, en su nivel máximo ([...] millones EUR), el pago adicional en función de los rendimientos futuros representaría, en el escenario más favorable, el [...] % del importe de la ayuda que mejora el patrimonio neto. Según hipótesis conservadoras (es decir, el pago estimado de entre [...] y [...] millones EUR descrito en el considerando 50 de la Decisión de incoación), el pago en el marco del mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros representaría entre el [...] y el [...] % del importe de la ayuda que mejora el patrimonio neto.
- (124) Además, por lo que se refiere al ahorro de intereses (es decir, los [...] millones EUR), Alemania alega que Condor habría sido totalmente incapaz de pagar los intereses sin la intervención de Attestor. Asimismo, una gran parte de la ventaja derivada de los intereses solo se debe al plazo de amortización significativamente más largo de la financiación original en comparación con la financiación reestructurada. Las condiciones de los intereses eran las mismas. Por otra parte, el tramo B del préstamo 1 de la financiación inicial era un préstamo renovable que no se habría utilizado necesariamente hasta agotar el importe máximo permitido hasta 2031, por lo que también habría sido posible aplicar unos tipos de interés considerablemente más bajos. Por lo tanto, Alemania considera que una comparación económica solo tiene una importancia limitada. Además, el KfW se ahorró aproximadamente [...] millones EUR en costes de refinanciación gracias a la inversión de Attestor.

⁽⁵⁵⁾ Asunto C-505/24 P, Condor Flugdienst GmbH/Ryanair DAC.

⁽⁵⁶⁾ El cálculo se basa en los siguientes tipos de interés:
[...]

- (125) Por último, dado que se concede al Estado alemán una remuneración adecuada relacionada con las futuras ganancias de valor del beneficiario, incluso cuando no sería necesaria ninguna remuneración, Alemania considera que las medidas de mitigación del falseamiento de la competencia están bien calibradas.

4.2. Comentarios sobre las observaciones de terceros

- (126) El 18 de noviembre de 2024, las autoridades alemanas informaron a la Comisión de que no presentarían observaciones sobre las observaciones de terceros presentadas por Condor y Ryanair.

5. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

5.1. Existencia de ayuda estatal

- (127) Con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, «[s]alvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».
- (128) La calificación de una medida como ayuda, en el sentido de dicha disposición, requiere por tanto que concurran las siguientes condiciones acumulativas: i) la medida debe ser imputable al Estado y estar financiada con fondos estatales; ii) la medida debe conferir una ventaja a su beneficiario; iii) dicha ventaja debe ser selectiva; y iv) la medida debe falsear o amenazar con falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

5.1.1. Recursos estatales e imputabilidad al Estado

- (129) Como se indica en los considerandos 137 a 139 de la Decisión Condor I de la Comisión, la decisión de conceder los préstamos iniciales de 550 millones EUR fue adoptada por el Gobierno federal alemán. Los préstamos se prorrogaron a tipos de interés bonificados a través del banco público de desarrollo KfW. El Gobierno alemán impuso la concesión del préstamo al KfW, que no es más que el vehículo del Gobierno para canalizar los préstamos. El KfW no obtendrá intereses ni asumirá ningún riesgo. Los pagos de intereses se transfieren al Gobierno y este concede una garantía al KfW para la amortización del préstamo. Las garantías fueron emitidas por el Gobierno federal. Los préstamos y las garantías son inseparables; es decir, uno no existiría sin el otro. Por lo tanto, la decisión de conceder la medida era imputable al Estado, y la medida se financió con recursos estatales, ya que se financió con cargo al presupuesto general del Estado. La decisión de reestructurar los préstamos del KfW (véase el considerando 52) y de condonar los intereses sobre la sobrecompensación también fue tomada por el Gobierno federal alemán, con efectos en los recursos del Estado no percibidos, aplazados para su amortización y, en cualquier caso, afectados.
- (130) La oferta para la venta de Condor había sido seleccionada por el Consejo de Supervisión de Condor, cuyos accionistas son representantes del Estado (considerando 37). Era necesario ejecutar el contrato de compra para garantizar la amortización de los préstamos del KfW. La ejecución del contrato de compra estaba supeditada a la reestructuración de los préstamos y la cancelación de los intereses. Los préstamos se han reestructurado mediante un contrato marco entre el KfW y Condor, celebrado a petición del Gobierno federal.
- (131) Por consiguiente, la Comisión concluye que la reestructuración de los préstamos del KfW y la condonación de los intereses sobre la sobrecompensación afectan a recursos estatales y que la decisión de conceder las medidas es imputable al Estado.

5.1.2. Ventaja

- (132) Las medidas notificadas ayudaron a Condor a financiar la continuidad de sus operaciones durante la fase de crecimiento después de la pandemia de COVID-19 y la ejecución de su plan de reestructuración, al darle acceso a la financiación que Condor no había podido obtener en el mercado debido a su situación específica y a las circunstancias imperantes en el momento de la concesión de la ayuda. A este respecto, Condor no podía ejecutar el contrato de compra con Attestor si no se reestructuraban los préstamos del KfW o se renunciaba a la amortización de los intereses sobre la sobrecompensación. Los préstamos no existirían ni se habrían acordado como se hizo si Alemania no hubiera concedido la ayuda de salvamento y la ayuda de compensación por los daños a Condor (considerandos 2 y 3). La inversión de capital y la ejecución de la línea de *leasing* por parte de Attestor estaban supeditadas a la firma del contrato de compra, que a su vez está supeditado a la ejecución de la reestructuración de los préstamos.
- (133) En general, la reestructuración de los préstamos del KfW garantizados por el Estado tiene diversos componentes inseparables e interdependientes de aplazamientos, cancelaciones y condiciones de amortización de tramos que reducen o alivian la remuneración global adeudada al prestamista. Los componentes están interrelacionados para apoyar la continuidad de las operaciones de Condor por razones de orden público de Alemania. Además, Alemania ha renunciado a su derecho a cobrar los intereses sobre la sobrecompensación resultante de la concesión anterior de la ayuda. Estos componentes subvencionados tenían el objetivo y el efecto comunes de liberar recursos financieros que contribuyesen al plan de reestructuración de Condor y que Condor no podría haber tomado en préstamo u obtenido en su totalidad en el mercado.
- (134) Por lo tanto, La Comisión concluye que las medidas notificadas confieren una ventaja económica a Condor en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

5.1.3. Selectividad

- (135) Las medidas notificadas se conceden únicamente en beneficio de Condor. Como ha señalado el Tribunal de Justicia ⁽⁹⁷⁾, cuando se trata de una ayuda individual, la determinación de la ventaja económica permite, en principio, presumir que la medida es selectiva. Esto se aplica con independencia de que existan operadores en los mercados de referencia que se encuentren en una situación comparable. Aunque Alemania ha concedido o todavía puede conceder ayudas estatales a otras aerolíneas que compiten con Condor, en cualquier caso, la reestructuración de los préstamos y la cancelación de los intereses no forman parte de una medida más amplia de política económica general destinada a proporcionar el mismo tipo de apoyo *ad hoc* a las empresas que se encuentren en una situación jurídica y fáctica comparable en vista del objetivo de dicha medida política general, que ya estén activas en el sector de la aviación o en otros sectores económicos, sino que se ponen exclusivamente a disposición de Condor.
- (136) Por consiguiente, la Comisión concluye que las medidas notificadas son selectivas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

5.1.4. Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio

- (137) Cuando la ayuda concedida por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa con respecto a otras empresas competidoras que operan en el mercado de la Unión, debe considerarse que estas últimas se ven afectadas por dicha ayuda. Basta con que el beneficiario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia. En ese sentido, el hecho de que un sector económico se haya liberalizado en toda la Unión puede servir para determinar que la ayuda tiene un efecto real o potencial sobre la competencia y el comercio entre Estados miembros. Condor presta servicios de transporte aéreo en rutas desde Alemania a otros Estados miembros. El sector de la aviación está abierto a la competencia en la Unión, y se prestan servicios de un Estado miembro a otro.
- (138) Por consiguiente, las medidas de ayuda a la reestructuración notificadas pueden falsear o amenazan con falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.
- (139) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que las medidas de ayuda a la reestructuración notificadas constituyen una ayuda estatal a Condor en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

⁽⁹⁷⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de junio de 2015, Comisión/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, apartado 60.

5.2. Legalidad de las medidas

- (140) Al notificar la ayuda en forma de reestructuración y condonación de las deudas y los intereses antes de su aplicación, las autoridades alemanas habían cumplido inicialmente sus obligaciones en virtud del artículo 108, apartado 3, del TFUE.
- (141) No obstante, a pesar de la notificación previa y de la aprobación de la Comisión antes de su concesión, después de que el Tribunal General anulase la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021, las medidas notificadas, en tanto que constituyen ayuda estatal, han devenido ayuda ilegal con carácter retroactivo desde el momento de su concesión, en la medida en que ya no están cubiertas por la aprobación de la Comisión.

5.3. Compatibilidad

- (142) Como la Comisión concluyó que las medidas constituyen ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, es necesario examinar si dichas medidas son compatibles con el mercado interior. Puesto que las medidas constituyen una ayuda ilegal, su compatibilidad ha de evaluarse con arreglo a las disposiciones legales vigentes en el momento en que se concedió, es decir, a finales de julio de 2021.
- (143) El artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE establece que las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades pueden considerarse compatibles con el mercado interior siempre que no alteren las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común.
- (144) Por tanto, para que la ayuda sea declarada compatible, por una parte, debe estar destinada a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas y, por otra parte, no debe alterar las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común.
- (145) Según la primera condición, la Comisión examina si la ayuda pretende facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas. Según la segunda condición, la Comisión sopesa los efectos positivos de la ayuda propuesta para el desarrollo de las actividades que la ayuda pretende apoyar y los efectos negativos que la ayuda puede tener en el mercado interior ⁽⁵⁸⁾.
- (146) En las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, la Comisión estableció los criterios que examina al evaluar la compatibilidad de la ayuda de reestructuración a una empresa con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE ⁽⁵⁹⁾. Según el apartado 137 de dichas Directrices, la Comisión examinará la compatibilidad con el mercado interior de cualquier ayuda de salvamento o reestructuración concedida sin su autorización y, por tanto, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado sobre la base de las presentes Directrices, si la ayuda se concedió, total o parcialmente, después de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Así sucede en el presente asunto.
- (147) De la notificación no se desprende que la ayuda de reestructuración, las condiciones asociadas a ella o las actividades económicas facilitadas por ella puedan suponer una infracción de disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión. En particular, la Comisión no ha enviado a Alemania un dictamen motivado sobre la posible infracción del Derecho de la Unión relacionada con el presente asunto, y dicha institución no ha recibido ni denuncia ni información que sugiera que la ayuda estatal, las condiciones asociadas a ella o las actividades económicas facilitadas por ella podrían ser contrarias a las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión.
- (148) Alemania considera que la ayuda de reestructuración puede declararse compatible con el mercado interior con arreglo a las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.
- (149) Teniendo en cuenta la naturaleza y los objetivos de la ayuda estatal en cuestión y las alegaciones de las autoridades alemanas, la Comisión evaluará si la financiación prevista para la reestructuración cumple los criterios correspondientes establecidos en las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

⁽⁵⁸⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de septiembre de 2020, Austria/Comisión (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, apartado 19.

⁽⁵⁹⁾ Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, punto 38.

5.3.1. *La ayuda facilita el desarrollo de una actividad económica*

- (150) De conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, las ayudas estatales, para que se consideren compatibles con el mercado interior, deben facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas.
- (151) A este respecto, para demostrar que la ayuda de reestructuración está destinada a facilitar el desarrollo de tales actividades o regiones, el Estado miembro que la concede debe demostrar que la ayuda tiene por objeto evitar problemas sociales o corregir deficiencias del mercado. En el contexto específico de las ayudas de reestructuración, la Comisión señala que, como se reconoce en el punto 43 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y reestructuración, la salida del mercado es importante para el proceso general de crecimiento de la productividad, de modo que el mero hecho de que una ayuda estatal impida que una empresa abandone el mercado no constituye una justificación suficiente para concederla. Por el contrario, la ayuda de salvamento y reestructuración se encuentra entre los tipos de ayuda estatal que provocan un mayor falseamiento de la competencia, ya que interfiere en el proceso de salida del mercado. No obstante, en determinadas situaciones, la reestructuración de una empresa en crisis puede contribuir al desarrollo de actividades o regiones económicas, incluso más allá de las propias actividades que realice el beneficiario. Así sucede cuando, en ausencia de dicha ayuda, el fracaso del beneficiario daría lugar a situaciones de deficiencia del mercado o a problemas sociales, lo que impediría el desarrollo de las actividades o regiones económicas que se verían afectadas por tales situaciones. En el punto 44 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración se recoge una lista no exhaustiva de tales situaciones.
- (152) Dichas situaciones se producen, entre otras circunstancias, cuando la ayuda evita el riesgo de interrupción de un servicio importante, que es difícil de sustituir y en el que un competidor tendría simplemente dificultades para intervenir, o cuando el beneficiario desempeña un papel sistémico importante en una región o un sector concretos, de modo que su salida podría tener consecuencias negativas⁽⁶⁰⁾. Al permitir que el beneficiario continúe con su actividad, la ayuda evita tales deficiencias del mercado o problemas sociales. Sin embargo, en el caso de las ayudas de reestructuración, esto solo es cierto cuando la ayuda permita al beneficiario competir en el mercado por sus propios méritos, lo que solo puede garantizarse si la ayuda se basa en la ejecución de un plan de reestructuración que restablezca la viabilidad del beneficiario a largo plazo.
- (153) Por tanto, la Comisión evaluará en primer lugar si Condor puede optar a ayuda de reestructuración (sección 5.3.1.1), si la ayuda está destinada a evitar una situación de fallo de mercado o de dificultades sociales (sección 5.3.1.2), y si va acompañada de un plan de reestructuración que restablezca la viabilidad del beneficiario a largo plazo (sección 5.3.1.3).

5.3.1.1. Condiciones para optar a la ayuda: empresa en crisis

- (154) Para poder optar a ayuda de reestructuración, el beneficiario debe ser una empresa en crisis. Se considera que una empresa está en crisis cuando es prácticamente seguro que, de no intervenir el Estado, se verá obligada a cesar su actividad a corto o medio plazo. En concreto, se considera que una sociedad de responsabilidad limitada está en crisis cuando más de la mitad de su capital social suscrito ha desaparecido como consecuencia de las pérdidas acumuladas, es lo que sucede cuando la deducción de las pérdidas acumuladas de las reservas (y de todos los demás elementos que se suelen considerar fondos propios de la sociedad) conduce a un importe acumulativo negativo superior a la mitad del capital social suscrito⁽⁶¹⁾.
- (155) Además, una empresa que forma parte de un grupo solo puede beneficiarse de una ayuda de reestructuración si se demuestra que sus dificultades le son propias y no son el resultado de la asignación arbitraria de costes dentro del grupo, y que dichas dificultades son demasiado graves para ser resueltas por el propio grupo⁽⁶²⁾.
- (156) Como se indica en el cuadro 4, Condor tiene actualmente y tenía en el momento de la concesión de la ayuda un patrimonio neto negativo y, en consecuencia, el importe acumulado de las pérdidas supera la totalidad de su capital social suscrito. Esto significa que todo su capital social suscrito ha desaparecido.

⁽⁶⁰⁾ Punto 44, letras b) y c), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

⁽⁶¹⁾ Punto 20, letra a), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

⁽⁶²⁾ Punto 22 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

- (157) La descripción de la propiedad de Condor en el momento en que se concedió la ayuda también muestra que Condor no formaba parte de un grupo más amplio. En aquel momento, el único accionista de Condor, SGL, no poseía participaciones en otras empresas. SGL no era más que una sociedad fiduciaria, creada con el único fin de poseer las acciones desde la salida de Condor del procedimiento de insolvencia en diciembre de 2020 hasta su venta a un inversor. El contrato de compra privó a SGL de la mayor parte de los derechos de un accionista. De ello se deduce que Noerr & Stiefenhofer, la empresa matriz última de Condor, no podía, a través de SGL, ejercer derechos de propiedad significativos sobre Condor, por lo que tampoco podía considerarse que formara parte de un grupo de Noerr (véase el considerando 26). La oferta de compra de Attestor estaba condicionada a la reestructuración de los préstamos y no se ejecutó hasta el 28 de julio de 2021, después de que la Comisión aprobara inicialmente la ayuda de reestructuración. Por consiguiente, no puede considerarse que las dificultades de Condor se deriven de una asignación arbitraria de costes dentro de un hipotético grupo mayor.
- (158) Además, la oferta de Attestor para comprar Condor fue seleccionada en el marco de un procedimiento de licitación competitivo, transparente, incondicional y no discriminatorio por el consejo de administración de Condor, que la consideró la mejor de las tres ofertas recibidas (véanse los considerandos 37 y 120). El Gobierno federal alemán también consideró que la oferta de Attestor ofrecía las mejores condiciones para la amortización de los préstamos del KfW, de modo que la ayuda de reestructuración podría reducirse al mínimo. Contrariamente a lo que alega Ryanair (véase el considerando 113), nada indica que el precio pagado por Attestor se viera afectado por el supuesto deseo del Gobierno alemán de vender Condor «a precio de saldo». De hecho, transcurrió más de un año entre el momento en que PGL se retiró su oferta para adquirir Condor en abril de 2020 (véase el considerando 35) y el momento en que se firmó el contrato de venta con Attestor en julio de 2021, tras un proceso de licitación en el que tres adquirentes interesados presentaron ofertas (véase el considerando 37). Por consiguiente, la Comisión considera que Attestor pagó un precio de mercado por Condor y que, en consecuencia, Attestor no se benefició de ninguna parte de la ayuda de reestructuración concedida a Condor.
- (159) En aras de la exhaustividad, la Comisión añade que la antigua matriz de Condor, TCG, había entrado en liquidación forzosa en 2019, mucho antes de que se concediese la ayuda de reestructuración, y estaba en proceso de disolución, de modo que tampoco podía resolver las dificultades de Condor. En la Decisión sobre la ayuda de salvamento, la Comisión había considerado que las dificultades de Condor no se derivaban de una asignación arbitraria de costes dentro del antiguo grupo TCG y no podían ser asumidas por dicho grupo, que estaba en liquidación. El Tribunal General respaldó esta apreciación en su sentencia en el asunto T-577/20, que no ha sido recurrida.
- (160) El Tribunal General evaluó el cumplimiento de este requisito en la sentencia Condor de 2024 y llegó a la conclusión de que la Comisión podía considerar fundadamente que la situación de Condor no entraba en el ámbito de aplicación de la prohibición establecida en el punto 22 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración (beneficiario que forme parte o esté siendo absorbido por un grupo empresarial mayor) ⁽⁶³⁾.
- (161) Por consiguiente, la Comisión concluye que Condor puede acogerse a ayudas de reestructuración.

5.3.1.2. Desarrollo de una actividad económica

- (162) Dado que, para ser compatible con el mercado interior, una intervención estatal debe tener por objeto facilitar el desarrollo de una actividad económica, en el caso de una ayuda de reestructuración, el Estado miembro debe demostrar, entre otras cosas, que la ayuda evita el riesgo de interrupción de un servicio importante difícil de reproducir y que un competidor no podría prestar fácilmente en lugar del beneficiario.
- (163) Por las razones expuestas en los considerandos 84 y 85, la Comisión considera que Condor desempeña una función importante en el mercado alemán de los viajes de ocio, pues ofrece servicios de vuelo únicos con los que consolida la demanda, así como horarios flexibles y sistemas informáticos de reserva personalizados a miles de agencias de viajes y operadores turísticos independientes, muchos de los cuales son pymes.
- (164) En particular, la Comisión observa que Condor agrupa la demanda de pequeños operadores turísticos a destinos de nicho y les ofrece flexibilidad en los planes de vuelo a corto plazo. Los horarios de las aerolíneas tradicionales y de bajo coste se bloquean para períodos más largos, por lo que no pueden ofrecer esa flexibilidad. El sistema de reservas propio de Condor permite a los operadores turísticos programar vuelos para viajes combinados y ofrece la flexibilidad necesaria para adaptarse a los cambios en la demanda (véase el considerando 84). Contrariamente a lo que alega Ryanair (véase el considerando 114), esto no se ve cuestionado por el hecho de que los vuelos de Condor puedan reservarse con antelación ni por el hecho de que Condor (también) vuele a determinados destinos en los que operan otras aerolíneas. Ninguna aerolínea podría llevar a cabo su actividad de manera eficiente y rentable sin

⁽⁶³⁾ Asunto T-28/22, Ryanair/Comisión, apartados 44 a 54.

disponer de una programación de vuelos ni ofrecer plazas para que los clientes puedan reservarlas con un poco de antelación. A pesar de ofrecer este servicio, Condor sigue siendo más flexible que las aerolíneas regulares, y testimonios del sector de los viajes han hecho hincapié en su función esencial de consolidador y facilitador para las agencias de viajes y los operadores turísticos. En particular, durante la evaluación de la ayuda de salvamento en favor de Condor, según la información facilitada por Alemania en la notificación, varios operadores turísticos han escrito a las autoridades alemanas para subrayar que una parte de su actividad depende de esos servicios y que, de no existir tales servicios, sufrirían pérdidas considerables en su volumen de negocios (véase el considerando 84). Para reproducir estos sistemas, los competidores tendrían que desarrollar los conocimientos especializados, la red de destinos y los puntos de contacto necesarios, así como sistemas y procesos informáticos, lo que requeriría una cantidad considerable de tiempo y recursos y no podría lograrse a corto o medio plazo.

- (165) Por otra parte, la estructura informática de Condor permite reservar tanto vuelos chárter como realizar reservas en el sistema global de distribución ⁽⁶⁴⁾ en rutas turísticas, y sus sistemas comerciales permiten el uso de datos en tiempo real procedentes de diversos servicios y el acceso a través de múltiples canales. Así pues, Condor ofrece acceso a vuelos de ocio a más de [...] agencias de viajes que no son titulares de una licencia de la IATA, a través de diversas interfaces que las compañías tradicionales y de bajo coste no ofrecen. Por este motivo, la Comisión considera que, de no existir las interfaces de Condor, los operadores sin licencia de la IATA dependerían totalmente de los consolidadores para acceder a los vuelos turísticos y tendrían que pagar tasas adicionales por el servicio de consolidador. Condor es quien ha desarrollado en gran medida la tecnología necesaria para operar estas interfaces y, dado que no está disponible en el mercado informático, no sería posible replicarla a corto o medio plazo.
- (166) Por lo tanto, es altamente improbable que una aerolínea tradicional o de bajo coste esté dispuesta y sea capaz de desarrollar, en un plazo razonable, los conocimientos especializados, las redes y la tecnología necesarios para asumir el papel de facilitador y consolidador de Condor para aproximadamente 11 000 agencias de viajes y operadores turísticos independientes en el mercado alemán de los viajes de ocio. Es aún menos probable que la función que desempeña Condor pueda ser replicada por varias aerolíneas, cada una de las cuales diseñaría y proporcionaría determinados servicios, sin coordinación ni interoperabilidad entre ellos.
- (167) Además, la Comisión observa que Condor ha adquirido una experiencia considerable en la apertura y el desarrollo de destinos turísticos y ha desarrollado capacidades técnicas para consolidar la demanda y ofrecer flexibilidad en las reservas y los horarios de vuelo a través de programas y procesos informáticos propios y personalizados que ha desarrollado internamente. Su salida del mercado provocaría la pérdida de esos conocimientos técnicos y experiencia, y para reconstruirlos sería necesario destinar tiempo e inversiones al desarrollo de tecnologías de la información y la creación de redes.
- (168) Además, Condor tiene un modelo de negocio que funciona bien, que solo ha sufrido los efectos negativos de acontecimientos que escapan a su control, como la insolvencia de TCG y la pandemia de COVID-19. A pesar de la difícil situación económica imperante en el momento en que se otorgó la ayuda, Condor ha podido atraer inversores privados dispuestos a financiar la empresa, sobre la base de sus previsiones empresariales. Es un operador consolidado en Alemania y es importante para mantener la competencia en el mercado alemán de los viajes de ocio, que en la actualidad ya está altamente concentrado y en el que el grupo Lufthansa ocupa una posición dominante. Los operadores turísticos han manifestado su preocupación a las autoridades alemanas por la posible pérdida de los servicios de Condor. Además, la autoridad alemana de competencia inició una investigación con arreglo al artículo 102 TFUE sobre el posible abuso de su posición dominante en el mercado por parte de Lufthansa a expensas de Condor. A raíz de esta investigación, la autoridad de competencia prohibió a Lufthansa poner fin a determinados acuerdos de enlace a largo plazo con Condor ⁽⁶⁵⁾, con el fin de impedir que Lufthansa abusara de su posición en el mercado en perjuicio de Condor y de evitar una mayor concentración perjudicial del mercado. De hecho, la Comisión señala que Condor es el único competidor de Lufthansa que sigue activo en destinos de larga distancia operados fuera de Alemania. Por consiguiente, la Comisión considera que Condor es importante para preservar la competencia efectiva en el mercado alemán de los viajes aéreos de ocio de larga distancia.

⁽⁶⁴⁾ Un sistema global de distribución es una red informatizada que permite las transacciones entre proveedores de servicios del sector de los viajes, principalmente aerolíneas, hoteles, empresas de alquiler de automóviles y agencias de viajes, utilizando datos en tiempo real (por ejemplo, número de habitaciones de hotel o plazas disponibles en un vuelo). Las agencias de viajes utilizan este sistema para consultar servicios, productos y tarifas, a fin de prestar servicios relacionados con los viajes a los consumidores finales.

⁽⁶⁵⁾ B9-21/212 vom 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) Por último, la salida del mercado de Condor habría tenido efectos negativos en su red de casi [...] proveedores y en sus más de 4 000 empleados, que se habrían visto gravemente afectados (considerando 86). Los posibles efectos habrían sido graves, especialmente en la difícil situación económica en el momento en que se concedió la ayuda, cuando muchas aerolíneas estaban reduciendo sus capacidades y despidiendo a sus empleados, por lo que era poco probable que hubieran proporcionado un volumen de negocios suficiente a los proveedores de Condor o absorbido una parte significativa del personal de Condor. Esto es especialmente cierto porque Condor tiene una proporción de destinos de ocio de larga distancia superior a la media, para los que agrupa la demanda de unos 11 000 operadores turísticos y agencias de viajes. Es altamente improbable que los competidores hubieran podido replicar los servicios de Condor en esos destinos y, por tanto, hubieran alcanzado un factor de ocupación de los aviones suficiente para operar en ellos de forma rentable. Además, no había indicios de que ningún competidor hubiera estado dispuesto a desarrollar tal sistema de cooperación con los operadores turísticos y las agencias de viajes. Es más, los operadores turísticos habían confirmado que dependían de Condor para esos servicios y que su salida del mercado les causaría graves pérdidas (véase el considerando 84).
- (170) Por lo tanto, si bien algunas de las rutas de Condor podrían resultar atractivas para un competidor de forma individual, no había indicios de que ningún competidor o un pequeño grupo de compañías competidoras hubiera podido hacerse cargo de la totalidad de los servicios de Condor de tal modo que, al mismo tiempo, hubiera cubierto la función de intermediario y consolidador de Condor para 11 000 agencias de viajes y operadores turísticos independientes; poseyera los conocimientos técnicos, la experiencia, la red de contactos y los sistemas informáticos personalizados de Condor, y se hubiera hecho cargo de los empleados, los aviones y las franjas horarias de Condor, muchos de los cuales son para destinos de nicho de larga distancia donde únicamente operan aerolíneas de ocio. Por lo tanto, es probable que la salida del mercado de Condor hubiera provocado graves dificultades sociales para sus clientes, su personal y sus proveedores. Sin la ayuda, Condor no habría podido seguir prestando este importante servicio.
- (171) El Tribunal General examinó el requisito del punto 44 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración en la sentencia Condor de 2024 y concluyó que la parte demandante no había demostrado que la Comisión hubiera debido albergar dudas sobre si Condor prestaba un servicio importante difícil de reproducir o si este servicio difícilmente podría ser realizado por un competidor, en el sentido del punto 44, letra b), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración ⁽⁶⁶⁾.
- (172) Por consiguiente, la Comisión concluye que la ayuda contribuye al desarrollo de la actividad económica del transporte aéreo de ocio en la medida en que contribuye a mantener un servicio importante que los competidores no podrían reproducir fácilmente en su totalidad y sin dificultades sociales a corto y medio plazo.

5.3.1.3. Plan de reestructuración y restablecimiento de la viabilidad a largo plazo

- (173) Con arreglo a las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, la ayuda de reestructuración solo debe concederse para apoyar un plan de reestructuración realista, coherente y de amplio alcance, cuyas medidas deben estar destinadas a restablecer la viabilidad a largo plazo en un plazo razonable, excluyendo cualquier otra ayuda al margen de la destinada a apoyar el plan de reestructuración de Condor. El plan de reestructuración debe señalar las causas de las dificultades y deficiencias del beneficiario, y exponer de qué manera las medidas de reestructuración propuestas solucionarán los problemas subyacentes del beneficiario ⁽⁶⁷⁾.
- (174) Los resultados de la reestructuración deben demostrarse en diversos escenarios, en particular identificando parámetros de rendimiento y los principales factores de riesgo previsibles. El restablecimiento de la viabilidad del beneficiario debe dar lugar a un rendimiento adecuado del capital invertido después de cubrir los costes, sin estar supeditado a hipótesis optimistas sobre factores tales como variaciones del precio o de la demanda. La viabilidad a largo plazo se logra cuando una empresa es capaz de ofrecer una rentabilidad prevista del capital adecuada una vez deducidos todos sus costes, incluida la amortización y las cargas financieras, y también es capaz de competir en el mercado por méritos propios ⁽⁶⁸⁾.
- (175) A este respecto, el plan de reestructuración incluye un conjunto de medidas serias, coherentes y que se refuerzan mutuamente (considerandos 40 a 43) que mejoran la eficiencia de la prestación de servicios y racionalizan la base de costes de Condor. En particular, la renovación completa de las aeronaves más antiguas de Condor, a saber, su flota de larga distancia, posibilitada por la inversión de 250 millones EUR de Attestor en una línea de *leasing* (véase el considerando 47), unida al ambicioso programa de reestructuración del personal, los contratos y los procesos que Condor estaba llevando a cabo cuando se concedió la ayuda (véase el considerando 41), mejoraría aún más su competitividad.

⁽⁶⁶⁾ Asunto T-28/22 Ryanair/Comisión, apartados 61 a 93.

⁽⁶⁷⁾ Puntos 45, 47 y 48 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

⁽⁶⁸⁾ Puntos 50 y 52 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

- (176) Los acontecimientos que llevaron a Condor a la insolvencia se combinaron y se solaparon con el acontecimiento excepcional de la pandemia de COVID-19 y con una grave perturbación en la economía alemana, en la que Condor presta sus servicios, y en otros Estados miembros. Estas circunstancias incluyen, en particular, el largo procedimiento de insolvencia al que se sometió Condor, incluida la búsqueda de un nuevo inversor tras la retirada de PGL, y la ruptura de los vínculos empresariales con la antigua matriz, que se produjo de forma simultánea a la pandemia de COVID-19, la cual tuvo graves repercusiones para las aerolíneas y los inversores potenciales. Estas circunstancias extraordinarias habían limitado gravemente la liquidez y la capacidad de Condor para acceder a financiación en el mercado, al tiempo que afectaron gravemente a su balance y a su patrimonio neto, con efectos exógenos duraderos. En estas circunstancias, las causas de las dificultades de Condor no fueron intrínsecas a su modelo de negocio y a su estrategia, y el plan de reestructuración no debería orientarse hacia su modificación significativa, sino a reforzar sus cimientos económicos y financieros.
- (177) El período de reestructuración de Condor duró un total de cuatro años desde la concesión de la ayuda de salvamento en octubre de 2019. Esta duración del período de reestructuración corresponde al límite inferior de las duraciones de la práctica decisoria de la Comisión, en particular en lo que se refiere a las reestructuraciones de aerolíneas llevadas a cabo en el contexto de la pandemia de COVID-19. Condor actuó rápidamente y no retrasó las medidas de reestructuración necesarias, todas las cuales habían concluido al final del período de reestructuración, en septiembre de 2023. La duración del plan de reestructuración es razonable en las circunstancias descritas en el considerando 176.
- (178) La Comisión observa que las previsiones de Condor en el escenario de referencia en lo que respecta a la recuperación de las operaciones, es decir, la recuperación de los resultados de Condor al nivel de 2019, se ajustaban a las previsiones del sector realizadas por terceros. Como se explica en el considerando 58 y se muestra en el gráfico 3, la IATA previó en abril de 2021, por ejemplo, que, en términos pasajeros-kilómetros de pago (RPK), el sector volvería a los niveles de 2019 entre 2023 y 2024. Como puede verse en el gráfico 3, se esperaba que Condor alcanzara su nivel de RPK de 2019 en el ejercicio fiscal de [...]. La Comisión también señala que podría esperarse una recuperación aún más rápida en el caso de los vuelos turísticos, por lo que la Comisión considera que el crecimiento de los ingresos previsto por Condor es verosímil. Como tal, la verosimilitud de las hipótesis del plan de reestructuración de Condor se basa en las previsiones realizadas por terceros para el sector y no se basa en la comparación de indicadores con un grupo de otras aerolíneas, como afirma Ryanair ⁽⁶⁹⁾.
- (179) Las previsiones en las que se sustenta el plan de reestructuración en el escenario de referencia demostraban la capacidad de Condor para recuperar la viabilidad a largo plazo con el fin de proporcionar una previsión de rendimiento del capital suficiente tras haber cubierto todos sus costes. En la parte de los ingresos, el factor de ocupación de Condor del [...] % a partir de 2022/2023 puede considerarse verosímil, dada la recuperación prevista del sector y el factor de ocupación histórico de Condor antes de la pandemia de COVID-19. El rendimiento previsto por pasajero de aproximadamente [...] EUR en 2022/2023 fue ligeramente superior a los [...] EUR de 2018/2019. Sin embargo, este nivel más elevado pudo explicarse por la revisión por parte de Condor de su flota, incluidas las nuevas aeronaves para rutas de larga distancia. Los costes previstos tuvieron debidamente en cuenta el impacto de las medidas de reestructuración (como la reducción del personal y la renovación de la flota; véanse los considerandos 41 y 43), ya que, por ejemplo, el programa de renovación de la flota daría lugar a unos costes de combustible más bajos por asientos disponibles por kilómetro, pero al mismo tiempo aumentaría los costes de propiedad porque las tasas de *leasing* operativo serían más elevadas.
- (180) El plan de negocio de Condor mostró que sus indicadores de rentabilidad mejorarían durante todo el período de reestructuración y alcanzarían un RCI del [...] % en 2023, y subirían hasta el [...] % en 2025 y el [...] % en 2026, según se indica en el cuadro 16 ⁽⁷⁰⁾. La Comisión observa que el RCI se calcula como EBIT/(total de activos-pasivos corrientes). Como alternativa, puesto que el objetivo es comparar el RCI con el CMPC, y ya que este último es un

⁽⁶⁹⁾ En relación con el argumento de Ryanair recogido en el considerando 111, la Comisión señala que los datos ocultos en la versión no confidencial de la Decisión de incoación son datos de carácter sensible desde el punto de vista comercial, financiero o estratégico cuya publicación puede causar un perjuicio grave al beneficiario, y que fueron suprimidos sobre la base de la Comunicación relativa al secreto profesional en las decisiones sobre ayuda estatal (DO C 297 de 9.12.2003, p. 6). No obstante, la Decisión de incoación es clara en la descripción de las medidas y, en particular, en el razonamiento de la Comisión, y permitió a Ryanair presentar sus observaciones.

⁽⁷⁰⁾ Como el balance con información conforme con la NIIF 16 sobre el *leasing* operativo de aeronaves proporciona una visión más completa de la situación financiera de la empresa, y habida cuenta del valor de la flota de aeronaves y de que representa una parte importante del capital, la Comisión basó su evaluación en esas cifras y no en el balance basado en las normas contables alemanas.

concepto después de impuestos, la Comisión calculó el RCI como resultado de explotación neto después de impuestos/capital medio empleado ⁽⁷¹⁾. Utilizando este enfoque conservador, el RCI de Condor sería del [...] % en 2023, del [...] % en 2024, del [...] % en 2025 y del [...] % en 2026. Como se describe en el considerando 65, Alemania facilitó un cálculo del coste medio ponderado del capital de Condor del [...] %. Según el cálculo de Alemania, el rendimiento del capital de Condor, medido como el RCI, se situaría constantemente por encima del CMPC de Condor a partir del final del período de reestructuración en 2023. Por lo tanto, Condor operaría sobre la par y generaría valor, lo que indica que es una empresa viable.

- (181) Además, según el cálculo de la Comisión, el RCI de Condor estaría por encima de su CMPC de 2023 en adelante. Condor seguiría teniendo beneficios netos tras la depreciación y las cargas financieras y podría competir en el mercado incluso en el escenario adverso. En aras de la exhaustividad, el RCI de Condor estaría en consonancia o incluso por encima del rendimiento del capital de otras aerolíneas antes de la COVID-19, como se muestra en el considerando 81. Calculado como mediana, el RCI de las demás aerolíneas del grupo era del 11,8 % antes de la pandemia de COVID-19, por lo que se situaba a un nivel comparable al rendimiento del capital de Condor al final del período de reestructuración en el ejercicio fiscal de 2023 ⁽⁷²⁾.
- (182) Por lo que se refiere al CMPC, como se describe en el considerando 65, la ponderación de la deuda y los fondos propios asumida por Condor era del [...] % de deuda y del [...] % de fondos propios. Esto corresponde a una relación deuda-capital de aproximadamente [...], que la Comisión considera una relación sólida con un nivel razonable de apalancamiento, acorde con las normas del sector. Además, para cotejar este dato, la Comisión ha evaluado la relación deuda-capital histórica de un grupo de otras aerolíneas ⁽⁷³⁾. La relación deuda-capital media de ese grupo de aerolíneas, calculada como mediana, fue de alrededor de 3, y de alrededor de 4,3 como media aritmética, en 2019 ⁽⁷⁴⁾. Si se utiliza la mediana, esto corresponde a un peso de la deuda del 75 % y de los fondos propios del 25 %. Por lo tanto, la supuesta estructura de capital de Condor, con una participación en los fondos propios del [...] %, estaba intrínsecamente justificada y era sólida en sí misma, además de estar en consonancia con las observaciones para el sector.
- (183) Del mismo modo, al revisar la determinación del CMPC se constata que el coste estimado de los fondos propios sigue un enfoque relativamente estándar de un modelo de valoración de activos financieros con unos valores de las primas y de los parámetros derivados de la información del mercado, adaptados a las características de Condor, mientras que el coste de la deuda se basa también en los tipos de interés reales cobrados a Condor (considerando 65 y nota a pie de página 39). Sobre esta base razonable y objetiva, el CMPC de Condor al tener en cuenta la NIIF 16 fue del [...] % (véase también el considerando 65) y, por tanto, fue significativamente inferior a su RCI. Incluso en un escenario con un CMPC significativamente superior del 12 %, el RCI de Condor seguiría siendo superior al CMPC, por lo que Condor proporcionaría un rendimiento del capital razonable.
- (184) Del mismo modo, el cuadro 3 muestra que se esperaba que la rentabilidad de Condor, medida como margen EBIT, aumentase hasta superar su valor histórico, anterior a la crisis, de alrededor del [...] % de los ingresos totales y se situase entre el [...] % y el [...] % desde 2023, cuando concluiría el período de reestructuración, hasta 2026. Como se muestra en el cuadro 7, la rentabilidad de las aerolíneas del grupo antes de la COVID-19 era del 5,7 % (o del 7,3 % como mediana) ⁽⁷⁵⁾. Por lo tanto, al final del período de reestructuración en 2023, y antes de lo que se esperaba que el

⁽⁷¹⁾ Calculado como $\text{EBIT} \times (1 - T) / \text{media} [\text{capital invertido}(t); \text{capital invertido}(t-1)]$, donde el EBIT son los beneficios antes de intereses e impuestos; T es el tipo del impuesto sobre sociedades de Condor; capital invertido(t) y capital invertido(t-1) son el capital invertido en el año en curso y en el año anterior, respectivamente. El capital invertido se define como patrimonio neto más pasivos no corrientes (o total de activos menos pasivos corrientes).

⁽⁷²⁾ La Comisión también volvió a calcular el RCI con arreglo al método establecido en la nota a pie de página 70 para un grupo de aerolíneas. Sobre la base de los datos disponibles en Capital IQ, dicho grupo está compuesto por: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair y Aegean. En 2019, el RCI medio para este grupo de aerolíneas fue del 7 %, calculado como mediana, o del 8 %, calculado como media.

⁽⁷³⁾ Para el mismo grupo que el descrito en la nota a pie de página 71.

⁽⁷⁴⁾ En una serie temporal más larga, la relación no cambia drásticamente, ya que la mediana fue de 2,98 en 2016, de 2,34 en 2017 y de 2,38 en 2018, y la media aritmética fue de 4,87 en 2016, de 3,64 en 2017 y de 4,36 en 2018.

⁽⁷⁵⁾ Dada la gran divergencia de las cifras del EBIT de cada aerolínea de ese grupo, la Comisión utilizó la mediana para obtener el valor medio, ya que es más sólida frente a valores estadísticos atípicos en comparación con la media aritmética.

mercado se recuperara por completo, los resultados de Condor no serían inferiores a los de otras aerolíneas antes de la COVID-19 ⁽⁷⁶⁾. Una vez que el mercado se recuperase plenamente, lo que se esperaba para 2026, tres años después del final del período de reestructuración, Condor obtendría resultados en línea con el escenario de referencia. A este respecto, la Comisión también señala que, al aplicar la NIIF 16, el margen EBIT de Condor aumentaría hasta el [...] % en el ejercicio de 2023 y llegaría al [...] % en el ejercicio fiscal de 2026. Este aumento del EBIT se debe principalmente a que los costes de alquiler de la flota son un gasto mayor (en la contabilidad con arreglo a las normas contables alemanas) que la depreciación de la flota cuando esta se capitaliza. Además, en el ejercicio fiscal de 2023, Condor generaría un resultado neto positivo que contribuiría a reducir el patrimonio neto negativo heredado. Gracias a la recuperación de los viajes de ocio, la evolución positiva prevista de los beneficios netos seguiría al alza en 2024, es decir, después del período de reestructuración, y haría que los beneficios se convirtieran en capital contable positivo después de 2026.

(185) Por lo que se refiere a sus indicadores de solvencia, como consecuencia de las cancelaciones en las cuentas de Condor posteriores a la insolvencia de TCG y derivadas de ella, Condor mantendría en términos contables un patrimonio neto débil, aunque con tendencia de mejora, a lo largo de toda la duración de su plan de reestructuración. No obstante, la capacidad del plan de reestructuración para devolver a Condor a una senda de viabilidad a largo plazo se sostiene y corrobora con otras indicaciones significativas, a saber:

- a) Condor registró unos beneficios constantes y coherentes de forma independiente antes de la insolvencia de su empresa matriz, TCG. Entre 2008 y 2019, Condor obtuvo constantemente unos beneficios de entre 43 y 76 millones EUR, excepto durante dos años. El importe total acumulado de los beneficios y la media anual fueron, respectivamente, de 530 millones EUR y 44,1 millones EUR (véase el considerando 32), sin incluir otros flujos de efectivo libre generados.
- b) Antes de la pandemia de COVID-19, los activos y el modelo de negocio de Condor eran atractivos para un inversor del sector que ofreció [...] millones EUR para la adquisición propuesta en la primavera de 2020. Para entonces, el valor estimado del patrimonio neto de Condor se situaba entre [...] y [...] millones EUR (considerando 35).
- c) El plan de negocio y las perspectivas de Condor han atraído ahora a varios inversores del mercado, con un adjudicatario que comprometió 200 millones EUR en capital nuevo para una participación del 51 %, así como 250 millones EUR adicionales de capital comprometido para la renovación de la flota (considerandos 46 y 47). Partiendo de la evaluación del valor futuro de los fondos propios (considerando 65), desde la perspectiva de un accionista, el aumento previsto del valor de las acciones de Condor (tanto si se canaliza a través de dividendos como si no) podría proporcionar al menos una ROE del [...] % anual para la inversión en capital privado comprometida en firme ⁽⁷⁷⁾. La Comisión observa que esa ROE potencial está en consonancia con la mediana del 25,3 % de la ROE de una muestra de aerolíneas entre 2017 y 2019 (considerando 66).

(186) Como alternativa al escenario de referencia de las previsiones financieras, el escenario adverso definido en el plan de reestructuración también resultaba adecuado y creíble. El escenario adverso era creíble porque los esfuerzos sostenidos necesarios para reducir y estabilizar la base de costes de explotación de Condor se mantendrían durante todo el período de reestructuración (considerando 41). La viabilidad podría verse afectada predominantemente por factores exógenos, por lo que el escenario adverso tuvo en cuenta variaciones plausibles de los factores de ingresos y costes, como la disminución de los ingresos comerciales, combinada con aumentos considerables pero factibles de los costes del combustible debido al precio de los derechos de emisión de CO₂ y los créditos de compensación (considerando 72).

⁽⁷⁶⁾ La Comisión observa que el grupo de aerolíneas incluye Wizz Air, que no parece haber elaborado sus estados financieros utilizando la NIIF 16 en 2019. La aplicación de la NIIF 16 aumenta el EBIT de una empresa, si es el arrendatario en contratos de *leasing* operativo, ya que los pagos del *leasing* no forman parte de los costes de explotación, sino de los costes financieros. Por lo tanto, un grupo que incluya empresas que utilicen la NIIF 16 y empresas que no la utilicen subestimaría el margen EBIT medio del grupo en comparación con una empresa que aplique la NIIF 16, o lo sobrestimaría en comparación con una empresa que no la aplique. Sin embargo, excluir Wizz Air daría lugar a un margen EBIT medio inferior, dado que el EBIT de Wizz Air es superior a la mediana del grupo.

⁽⁷⁷⁾ Rothschild evaluó el valor de los fondos propios de Condor para 2026 con arreglo a las condiciones de reestructuración de la deuda e inversión discutidas por las autoridades alemanas y Attestor, que comprometió en firme 200 millones EUR para una participación del 51 %. La evaluación del valor futuro de los fondos propios se basa en hipótesis prudentes y en métodos ampliamente aceptados y asciende a [...] millones EUR (considerando 65). El importe comprometido para poseer el 51 % en 2021 valora implícitamente la plena propiedad de Condor, es decir, el derecho a asignar el valor esperado de la empresa y a venderla. La ROE del [...] % es el incremento anual del valor de la participación plena entre 2021 ([...] millones EUR) y 2026 ([...] millones EUR).

- (187) En este escenario adverso, los resultados de Condor se verían afectados, pero continuarían siendo sólidos y sostenibles, de modo que no comprometerían el restablecimiento de la viabilidad. Los beneficios netos esperados tras la cobertura de los costes de los intereses y de amortización seguirían siendo positivos en 2022-2023 y posteriormente, como en el escenario de referencia, mientras que el margen EBIT se situaría en el [...] % en el ejercicio fiscal de 2023 y subiría al [...] % en 2025-2026 (dicho margen sería del [...] % y aumentaría al [...] % si se aplicase la NIIF 16 a contabilidad). Del mismo modo, el RCI se mantendría por encima del CMPC de Condor, que oscilaría entre el [...] % en 2023 y el [...] % en 2026. Además, la liquidez disponible en las previsiones de flujos de caja no se situaría por debajo de los [...] millones EUR en el punto más bajo del período de reestructuración en 2020-2021 (considerando 75), preservando así la continuidad de las operaciones con unos colchones de efectivo y liquidez suficientes, tal como exige la licencia de explotación.
- (188) Por otra parte, si se examinan otros indicadores de rendimiento, como el rendimiento por pasajero de Condor, se observa que, a partir de ese cálculo, el rendimiento de [...] de Condor en 2019 fue mucho mejor que la media de 144 de otras aerolíneas, y que el factor de ocupación de Condor, del [...] %, fue excelente y solo estaba por detrás del de Ryanair, del 95 % (véase el considerando 68). Así pues, puede considerarse que el rendimiento de Condor está en consonancia con el de otras aerolíneas, y el hecho de que algún indicador esté por encima o por debajo de la media del valor de referencia no lo convierte en un operador con un rendimiento superior o inferior al resto. Como se muestra en el cuadro 7, la rentabilidad de las aerolíneas del grupo antes de la COVID-19 era del 5,7 % (o del 7,3 % como mediana). Por lo tanto, al final del período de reestructuración en 2023, y antes de lo que se esperaba que el mercado se recuperara por completo, el rendimiento de Condor no sería inferior al de otras aerolíneas antes de la COVID-19. Una vez que el mercado se recuperase plenamente, lo que se esperaba para 2026, tres años después del final del período de reestructuración, Condor obtendría resultados en línea con el escenario de referencia.
- (189) Contrariamente a lo que sostiene Ryanair (véase el considerando 114), el rendimiento de Condor no pasó de ser inferior al de sus competidores en 2019 a situarse por encima de ese nivel tras la reestructuración. En primer lugar, la alegación se refería únicamente a dos indicadores, el margen EBIT y la ROE, en los que Condor obtendría mejores resultados que la media de un grupo de otras aerolíneas en 2026. Esto sitúa el rendimiento tres años después del final del período de reestructuración, es decir, en un momento que ya no es pertinente para la evaluación de la compatibilidad con arreglo a las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración. Además, en 2019, el margen EBIT de Condor fue del [...] %, mientras que para el resto de las aerolíneas se situó en un 5,7 % de media, y en el caso de Condor alcanzó el [...] % al final del período de reestructuración, en 2023, por lo que no se igualó a la media de las demás aerolíneas en 2019.
- (190) Estos resultados, que acercan a Condor a la media del grupo de otras aerolíneas, se ven respaldados por una recuperación más rápida de lo previsto del mercado de los viajes de ocio en comparación con los viajes generales (véase el considerando 58), así como por el programa de racionalización emprendido por Condor en el contexto de su reestructuración (véase el considerando 41). Se espera que la ROE de Condor crezca un poco más rápido y alcance en 2026 un valor ligeramente superior a la mediana que registró un grupo de otras aerolíneas entre 2017 y 2019 (véanse el cuadro 6 y el considerando 65). A este respecto, la Comisión señala que Condor tenía un importante patrimonio neto negativo al inicio de su plan de reestructuración por la razón explicada en el considerando 63, de modo que, desde el principio, el patrimonio neto de Condor estaba muy por debajo al de otras aerolíneas. Como consecuencia de ello, Condor tenía que aumentar su ROE más rápidamente que otras aerolíneas para alcanzar un patrimonio neto comparable.
- (191) Por lo que se refiere a la elección de las aerolíneas utilizadas para la evaluación comparativa, la Comisión consideró pertinente comparar los resultados de Condor con los de sus competidores reales, ya fueran consideradas aerolíneas de bajo coste, aerolíneas tradicionales, aerolíneas chárter o de otro tipo, en lugar de limitar la comparación únicamente a las aerolíneas chárter. La mayoría de las aerolíneas chárter que operan en Europa (y sin duda en Alemania) son más pequeñas y no son comparables a Condor, que es una aerolínea chárter de tamaño medio. Además, en el mercado alemán operan muy pocas aerolíneas chárter, por lo que el uso exclusivo de aerolíneas chárter como referencia habría sido menos representativo. Como se aprecia en el cuadro 7 y el cuadro 16, el rendimiento de las distintas aerolíneas examinadas abarcaba una amplia gama de situaciones, independientemente de su perfil, lo que indica que categorías como «tradicional» o «chárter», por ejemplo, son de escasa importancia para comparar los resultados financieros y de explotación.

- (192) Las aerolíneas seleccionadas por PWC/KPMG y presentadas por Alemania incluían un número suficiente de las principales aerolíneas activas en Europa como para constituir una referencia adecuada para compararla con los resultados financieros y de explotación esperados de Condor. A excepción de las diferencias en el modelo de negocio, Ryanair no proporciona ninguna prueba de que el perfil de dichas aerolíneas fuera demasiado diferente del de Condor para descartar tal comparación a efectos de la evaluación de la viabilidad a largo plazo. Procede, por tanto, comparar a Condor con las aerolíneas que son viables y que no están llevando a cabo ningún plan de reestructuración o que no recibieron ayudas de salvamento o de reestructuración. Contrariamente a lo que alega Ryanair, Eurowings, que pertenece al grupo Lufthansa, opera en el sector de los viajes de ocio de larga distancia, que, por tanto, está representado en la comparación. Además, muchas de las aerolíneas utilizadas para la evaluación comparativa también realizan actividades chárter, algunas de ellas a una escala nada desdeñable (por ejemplo, IAG anuncia su gran capacidad de vuelos chárter, Norwegian Airlines e EasyJet ofrecen vuelos chárter al grupo TUI, etc.).
- (193) En cuanto a la afirmación de Ryanair de que, para realizar la evaluación comparativa, la Comisión seleccionó las aerolíneas para demostrar que tenía razón (véase el considerando 114), la Comisión subraya, en primer lugar, que los resultados financieros esperados de Condor al final del período de reestructuración son satisfactorios por sí solos y pueden respaldar la conclusión de que el plan de reestructuración es adecuado para restablecer la viabilidad a largo plazo de Condor. En segundo lugar, la Comisión no tenía motivos para dudar de la idoneidad de los datos presentados por Alemania y elaborados por KPMG para cotejar diversos indicadores de resultados financieros de otras aerolíneas con los indicadores esperados de Condor. Todas las muestras son representativas del mercado de los viajes por vía aérea de la UE, y los competidores de Condor en el mercado alemán (Lufthansa, Eurowings y Ryanair) están incluidos en todas ellas.
- (194) Las previsiones en las que se sustenta el plan de reestructuración en el escenario de referencia demostraban la capacidad de Condor para recuperar la viabilidad a largo plazo con el fin de proporcionar una previsión de rendimiento del capital suficiente tras haber cubierto todos sus costes. En la parte de los ingresos, el factor de ocupación de Condor del [...] % a partir de 2022/2023 puede considerarse verosímil, dada la recuperación prevista del sector y el factor de ocupación histórico de Condor antes de la pandemia de COVID-19. El rendimiento previsto por pasajero de aproximadamente [...] EUR en 2022/2023 fue ligeramente superior a los [...] EUR de 2018/2019. Sin embargo, este nivel más elevado pudo explicarse por la revisión por parte de Condor de su flota, incluidas las nuevas aeronaves para rutas de larga distancia. Los costes previstos tuvieron debidamente en cuenta el impacto de las medidas de reestructuración (como la reducción del personal y la renovación de la flota; véanse los considerandos 41 y 43), ya que, por ejemplo, el programa de renovación de la flota daría lugar a unos costes de combustible más bajos por asientos disponibles por kilómetro, pero al mismo tiempo aumentaría los costes de propiedad porque las tasas de *leasing* operativo serían más elevadas.
- (195) Las cifras del cuadro 3 muestran que se esperaba que la rentabilidad de Condor, medida como margen EBIT, aumentase hasta superar su valor histórico, anterior a la crisis, de alrededor del [...] % de los ingresos totales y se situase entre el [...] % y el [...] % desde 2023, cuando concluiría el período de reestructuración, hasta 2026. Como se muestra en el cuadro 7, la rentabilidad de las aerolíneas del grupo antes de la COVID-19 era del 5,7 % (o del 7,3 % como mediana). Por lo tanto, al final del período de reestructuración en 2023, y antes de lo que se esperaba que el mercado se recuperara por completo, el rendimiento de Condor no sería inferior al de otras aerolíneas antes de la COVID-19. Una vez que el mercado se recuperase plenamente, lo que se esperaba para 2026, tres años después del final del período de reestructuración, Condor obtendría resultados en línea con el escenario de referencia. A este respecto, la Comisión también señala que, al aplicar la NIIF 16, el margen EBIT de Condor aumentaría hasta el [...] % en el ejercicio de 2023 y llegaría al [...] % en el ejercicio fiscal de 2026. Este aumento del EBIT se debe principalmente a que los costes de alquiler de la flota son un gasto mayor (en la contabilidad con arreglo a las normas contables alemanas) que la depreciación de la flota cuando esta se capitaliza. Además, en el ejercicio fiscal de 2023, Condor generaría un resultado neto positivo que contribuiría a reducir el patrimonio neto negativo heredado. Gracias a la recuperación de los viajes de ocio, la evolución positiva prevista de los beneficios netos seguiría al alza en 2024, es decir, después del período de reestructuración, y haría que los beneficios se convirtieran en capital contable positivo después de 2026.
- (196) En la sentencia Condor de 2024, el Tribunal General evaluó estos requisitos y concluyó que la parte demandante no había demostrado que la Comisión debería haber albergado dudas sobre si el plan de reestructuración de Condor era realista, coherente, de gran alcance y susceptible de restablecer su viabilidad a largo plazo.

- (197) Como consecuencia de ello, la Comisión concluye que el plan de reestructuración, financiado en parte por la ayuda, es realista, coherente y de gran alcance y, por lo tanto, era adecuado para restablecer la viabilidad a largo plazo de Condor en un plazo razonable y sin recurrir a nuevas ayudas estatales.

Los efectos positivos de la ayuda superan a los efectos negativos en términos de falseamiento de la competencia y efectos negativos sobre los intercambios comerciales

5.3.1.4. Necesidad de la ayuda y efecto de incentivo

- (198) De conformidad con el punto 53 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, los Estados miembros que tengan la intención de conceder una ayuda de reestructuración deben presentar una comparación con una hipótesis alternativa creíble que no implique ayuda estatal, que demuestre que el desarrollo de las actividades o regiones económicas que se pretende conseguir, según se menciona en la sección 3.1.1 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, no se alcanzaría, o se alcanzaría en menor grado sin la ayuda. Asimismo, para demostrar que la ayuda de reestructuración tiene un efecto incentivador, los Estados miembros deben demostrar que, de no existir la ayuda, el beneficiario habría sido reestructurado, vendido o liquidado de forma que no habría podido alcanzarse el objetivo previsto de evitar deficiencias del mercado o dificultades sociales (punto 59 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración).
- (199) Como se indica en los considerandos 34 a 36, la entrada de un inversor privado era uno de los elementos centrales del plan de insolvencia de Condor. Por lo tanto, la salida de Condor del procedimiento de insolvencia dependía de un acuerdo de inversión. De hecho, la retirada de PGL, que celebró un acuerdo con Condor en enero de 2020, prolongó siete meses la insolvencia de la empresa y exigió la organización de otro procedimiento de licitación.
- (200) Como se indica en los considerandos 51 y 83, el acuerdo de inversión con Attestor, cuya oferta fue la mejor de las recibidas en el procedimiento de licitación, estaba supeditado a la concesión de una ayuda de reestructuración en forma de reestructuración de los préstamos del KfW, la cual era una condición previa para la celebración del acuerdo.
- (201) Así pues, de no haberse concedido las medidas de ayuda estatal notificadas por Alemania, el acuerdo de inversión no se habría celebrado y Condor habría permanecido en situación de insolvencia, con una serie de consecuencias negativas que, en última instancia, habrían desembocado en la liquidación de Condor (véanse también los considerandos 83 a 87). Este riesgo también se puso de relieve en el plan de insolvencia de Condor.
- (202) Sin la financiación de un nuevo inversor, Condor no habría podido sustituir su flota envejecida, lo que habría obstaculizado considerablemente sus actividades. Además, la prolongación del procedimiento de insolvencia habría ocasionado costes adicionales (como demuestra la primera prórroga, que generó costes adicionales significativos de los que Condor era responsable de 23,7 millones EUR; véase el considerando 36).
- (203) La Comisión considera que, sin la ayuda, Condor no habría podido obtener financiación del mercado privado, ni siquiera con arreglo a las disposiciones específicas de la legislación alemana en materia de insolvencia relativas a la deuda privilegiada a las que se refiere Ryanair (véase el considerando 115). Si bien es cierto que determinadas empresas sin calificación crediticia, en dificultades financieras o inmersas en un procedimiento de insolvencia consiguen obtener financiación, no todas las empresas en estas circunstancias lo logran. No sucede así, con más razón, en el caso de empresas como Condor, que padecen simultáneamente las tres desventajas mencionadas. Es muy poco probable que un acreedor privado hubiera prestado dinero a una empresa que, al mismo tiempo, se encontraba en un procedimiento de insolvencia continuado desde que su sociedad matriz inició el procedimiento de liquidación en 2019, no tenía ningún historial de crédito ni calificación crediticia anterior, había pignorado todos sus activos de cualquier valor como garantía de los préstamos del KfW y poseía un patrimonio neto negativo significativo, con unos pasivos muy superiores a sus activos (véase el cuadro 4). Esto también quedó demostrado por el hecho de que la oferta de Attestor estaba condicionada a la reestructuración de la deuda.

- (204) En tal situación, Condor se habría quedado rápidamente sin liquidez y, ya antes de que esto ocurriera, no habría podido demostrar que pudiera cumplir todas sus obligaciones a lo largo del año siguiente, tal como exige el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 ⁽⁷⁸⁾. Esto habría provocado, con toda probabilidad, la suspensión y posterior retirada de su licencia de explotación, lo que habría privado a Condor de su principal fuente de ingresos y, en última instancia, habría conducido a la liquidación de la empresa.
- (205) La salida del mercado de Condor habría provocado una nueva reducción de la competencia en el mercado alemán de viajes por vía aérea, ya muy concentrado y dominado por el grupo Lufthansa, en detrimento de los clientes, y habría dado lugar a que no se reembolsaran en absoluto los préstamos del KfW, en detrimento de los contribuyentes alemanes. Además, se habría traducido en la pérdida de más de 4 000 puestos de trabajo en una situación ya de dificultades económicas y habría tenido un impacto negativo considerable en los más de 11 000 agencias de viajes y operadores turísticos independientes que dependían de los servicios únicos de Condor, sin que existiera una perspectiva creíble de que otros transportistas asumieran las relaciones con dichos empleados y socios comerciales sin perturbaciones, en particular en el contexto de la pandemia de COVID-19 entonces en curso (véase la sección 2.7).
- (206) El objetivo de la ayuda de reestructuración es evitar que Condor deje de operar y, de este modo, evitar una situación de fallo de mercado y de dificultades sociales que obstaculizaría el desarrollo de los servicios de transporte aéreo en Alemania y pondría en peligro la supervivencia de miles de agencias de viajes y operadores turísticos, principalmente pymes. Este objetivo se alcanza mediante la ejecución del plan de reestructuración, financiado en parte por la ayuda de reestructuración y en parte por inversores privados. El plan de reestructuración muestra que es necesario corregir los problemas de solvencia del beneficiario para resolver sus problemas financieros. Habida cuenta de la situación de Condor en 2021, y en particular del procedimiento de insolvencia en que se encontraba inmersa, la empresa no podía garantizar la continuidad de la prestación de servicios esenciales de facilitador y conector a operadores turísticos y agencias de viajes, cumplir sus obligaciones financieras o tener acceso a los mercados financieros, a menos que se aplicase plenamente el plan de reestructuración, que apoyaba la ayuda y que era una condición para que Condor salga con éxito del procedimiento de insolvencia. A largo plazo, en vista de su importante patrimonio neto negativo, que debe abordarse mediante el plan de reestructuración, Condor, sin la ayuda que forma parte del acuerdo de inversión, tampoco podría cumplir sus obligaciones financieras.
- (207) En estas circunstancias, la Comisión considera que la ayuda de reestructuración era necesaria para ejecutar el plan de reestructuración de Condor y evitar así una situación de fallo de mercado o dificultades sociales como consecuencia de la salida del mercado de una empresa que desempeña un papel importante para los viajes de ocio alemanes por vía aérea, que es difícil de reproducir y que difícilmente podría realizar cualquier competidor, tal como se describe en la sección 5.3.1.2. Por lo tanto, se cumple el requisito de necesidad de la ayuda establecido en el punto 38, letra b), y en el punto 53 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.
- (208) Sobre la base de la evaluación anterior, la Comisión también concluye que la ayuda tiene un efecto incentivador. Sin la ayuda de reestructuración, Condor abandonaría el mercado de manera que causaría dificultades sociales, perjudicaría a miles de pymes activas en el mercado alemán de los viajes de ocio y, por lo tanto, entorpecería el desarrollo económico y social y ahondaría en el deterioro de la competencia en el mercado de los viajes por vía aérea, ya muy concentrado en Alemania, en detrimento de los clientes, tal como se describe en la sección 2.7. Por lo tanto, se cumple el requisito de que la intervención del Estado tenga un efecto incentivador establecido en el punto 38, letra d), y en el punto 59 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

⁽⁷⁸⁾ Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3). De conformidad con el artículo 3 de dicho Reglamento, ninguna empresa establecida en la Unión podrá transportar por vía aérea pasajeros en el transporte comercial sin una licencia de explotación. De conformidad con el artículo 9, apartado 1, la autoridad encargada de conceder las licencias suspenderá o retirará la licencia de una compañía aérea si ya no está convencida de que puede cumplir sus obligaciones reales y potenciales durante un período de doce meses. No obstante, la autoridad podrá conceder una licencia temporal, para doce meses como máximo, en tanto que la empresa lleva a cabo una reorganización financiera, siempre y cuando no se planteen riesgos de seguridad y exista un plan realista de reconstitución financiera dentro de ese período. Cuando se inicie un procedimiento de insolvencia contra una aerolínea de la Unión, la autoridad deberá evaluar la situación financiera de la empresa en un plazo de tres meses a partir de la apertura del procedimiento de insolvencia y, sobre la base de las conclusiones, revisar la situación de la licencia de explotación, de conformidad con el artículo 9.

5.3.1.5. Idoneidad de la ayuda

- (209) Las ayudas de reestructuración no se considerarán compatibles con el mercado interior si se puede alcanzar el mismo objetivo con medidas menos falseadoras; la ayuda debe adaptarse a la situación de liquidez o solvencia del beneficiario ⁽⁷⁹⁾.
- (210) La ayuda de reestructuración adopta la forma de reorganización y condonación parcial de algunos de los préstamos existentes del KfW por valor de 550 millones EUR concedidos a Condor en 2020 y de una condonación de los intereses sobre la sobrecompensación. Esto libraría a la empresa de determinados pasivos a corto plazo y liberaría liquidez para cubrir los gastos de explotación durante el período de reestructuración. Como se indica en el considerando 52, un tramo preferente de 175 millones EUR soportaría el mismo interés que el pagado por Condor por el tramo original A del préstamo 1 (euríbor a tres meses incrementado en [...] pb y los costes de refinanciación), mientras que un tramo subordinado de 225 millones EUR soportaría en lo sucesivo un interés del [...] ⁽⁸⁰⁾. Las condiciones de la reestructuración del préstamo habían sido negociadas entre KPMG, como es obligatorio en Alemania, Condor y el inversor estratégico de Condor, Attestor. Se eligió a Attestor porque su oferta ofrecía las mejores condiciones para el reembolso del préstamo del KfW, ya que no solo daría lugar a la amortización de una parte elevada del importe pendiente del préstamo, sino que también incluía un mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros que modularía el importe final que debía amortizarse en función de los ingresos futuros de Condor, de modo que cuanto más ganara la empresa, mayor sería la amortización que realizaría (véanse los considerandos 37 y 53). Por lo tanto, las condiciones del contrato de compra y de la reestructuración del préstamo constituyen un paquete orientado a maximizar los beneficios para Attestor, así como a optimizar el reembolso del préstamo al KfW, y son interdependientes. Por otro lado, la duración de los préstamos existentes se ha acortado considerablemente, dado que el importe restante se habrá reembolsado íntegramente en septiembre de 2026, frente a diciembre de 2031, que era la fecha prevista para el tramo original B del préstamo 1 y para el préstamo 2. Por consiguiente, si bien el importe total de los intereses adeudados por el préstamo reestructurado es inferior al del préstamo original, forma parte de un paquete negociado destinado a maximizar el rendimiento tanto para Attestor como para el Gobierno alemán, incluido un mecanismo de pagos adicionales en función de los rendimientos futuros, por lo que puede considerarse que constituye una remuneración adecuada de la ayuda.
- (211) Por otro lado, desde que el préstamo de salvamento se concedió en octubre de 2019, Condor había salido del procedimiento de insolvencia y había atraído a un inversor privado que estaba dispuesto a invertir al menos 450 millones EUR en la empresa. Además, con el incremento constante de los niveles de vacunación en toda Europa, los mercados del transporte aéreo habían empezado a recuperarse y las aerolíneas europeas estaban aumentando su actividad, con una recuperación más rápida que la media prevista para el mercado del ocio, en el que opera Condor. Estos indicadores apuntaban a la mejora del entorno del mercado y de las actividades de Condor desde la concesión de los préstamos iniciales del KfW. Por último, se espera que el importe íntegro del préstamo reestructurado se haya reembolsado en 2026. El préstamo se amortizará en un plazo relativamente corto, lo que reducirá aún más su impacto negativo sobre la competencia. Por lo tanto, la ayuda de reestructuración prevista está adecuadamente remunerada.
- (212) Como se muestra en el cuadro 4 y el cuadro 8, Condor se enfrentó a una crisis de liquidez combinada con una situación de solvencia insostenible. Las medidas de la ayuda de reestructuración combinadas con la inversión de Attestor subsanaron ambos problemas. La reestructuración de los préstamos públicos, como se describe en los considerandos 51 y 52, liberaría liquidez a corto plazo gracias al aplazamiento de los intereses y la amortización, al tiempo que reduciría la situación de deuda de Condor gracias a la cancelación del préstamo del KfW. Por este motivo, complementa los 200 millones EUR de capital nuevo que solucionaron la inminente crisis de liquidez de Condor y mejoraron su patrimonio neto. Así pues, la ayuda de reestructuración se adaptó a la situación de liquidez y solvencia de Condor.
- (213) En su sentencia Condor de 2024, el Tribunal General evaluó la idoneidad de la ayuda y concluyó que la parte demandante no había demostrado que la Comisión debería haber albergado dudas sobre la idoneidad de la ayuda ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁹⁾ Puntos 38, letra c) y 58 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

⁽⁸⁰⁾ Para una descripción completa de las condiciones originales del préstamo, véase el considerando 51.

⁽⁸¹⁾ Asunto T-28/22, Ryanair/Comisión, apartados 191 a 195.

(214) En estas circunstancias, la Comisión concluye que la ayuda de reestructuración es adecuada.

5.3.1.6. Proporcionalidad, contribución propia y reparto de cargas

(215) Las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración estipulan que los recursos propios del beneficiario de la ayuda, de sus accionistas o acreedores, del grupo al que pertenece o de los nuevos inversores deben contribuir a los costes de reestructuración de manera comparable a la ayuda concedida en cuanto a efectos sobre la posición de solvencia o liquidez del beneficiario. Las contribuciones deben ser reales, es decir, efectivas, lo que excluye los beneficios potenciales, no implican ayuda alguna y deben alcanzar al menos el 50 % de los costes de reestructuración ⁽⁸²⁾.

(216) Como se describe en el considerando 219, letras a) y b), la contribución propia aborda los problemas de solvencia y liquidez de Condor y, de este modo, es comparable a la ayuda concedida (véase también el considerando 212). Además, como se desprende de los considerandos 46 a 48, 219 y 220, solo un importe muy pequeño de la contribución propia se refiere a nuevos préstamos ([...] millones EUR de una contribución propia total de [...] millones EUR), por lo que los instrumentos de mejora del patrimonio neto incluidos en la contribución propia superan con creces la ayuda concedida por el Estado alemán (y así seguiría siendo aunque no se tuvieran en cuenta los [...] millones EUR de financiación mediante *leasing* financiero). Por otra parte, es Attestor, y no el Estado alemán, quien aporta financiación en efectivo al plan, muy por encima de la contribución de Alemania. Por lo tanto, la contribución propia está en consonancia con el punto 62 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

(217) Como se señala en el considerando 54, una parte de los préstamos del KfW sirvió para pagar los costes excepcionales por un importe de hasta 249,02 millones EUR en los que Condor había incurrido en el contexto de la pandemia de COVID-19 y, por tanto, no constituyen costes de reestructuración incluidos en el plan de reestructuración. Como se indica en el considerando 117, Ryanair consideró en su recurso de anulación de la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 que solo el importe de la ayuda aprobado en virtud de las Decisiones Condor I y Condor II, a saber, 204,1 millones EUR, debería haberse deducido del importe total de los préstamos. Este razonamiento carece de fundamento, ya que los daños totales sufridos por Condor a causa de la COVID-19 ascendieron a 249,02 millones EUR, y la parte correspondiente del préstamo sirvió para absorber dichos daños, de modo que solo el importe restante de 300,98 millones EUR podía usarse para financiar la reestructuración. En virtud del artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE, Condor tenía derecho a recibir una compensación por los daños totales sufridos. El hecho de que la Comisión considerara que solo 204,1 millones EUR de los préstamos concedidos constituían ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE no cambia estos hechos. Condor sufrió estos daños debido a las circunstancias extraordinarias de la pandemia de COVID-19, y dieron lugar a una compensación correspondiente a su cuantía. Esto no guarda relación alguna con las necesidades de financiación del plan de reestructuración, que también habrían existido si no se hubieran producido esos daños.

(218) Así pues, la reestructuración se ha financiado con la parte restante de 300,98 millones EUR de los préstamos que se reestructurarían, a los que se añadieron 20,2 millones EUR de intereses condonados. De ello se deduce que 321,18 millones EUR es el importe de la ayuda a la reestructuración, cuya proporcionalidad evalúa la presente Decisión, a pesar de las dos estimaciones alternativas de los importes de ayuda presentadas por Alemania, que darían lugar a una ayuda de reestructuración de un importe inferior (considerandos 55 a 57).

⁽⁸²⁾ Puntos 61 a 64 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

(219) La Comisión debe comprobar si las distintas fuentes de financiación del plan presentado por Alemania, combinadas con la ayuda de reestructuración, estaban, en el momento de la concesión de la ayuda, exentas de ayudas y eran reales, es decir, suficientemente seguras para materializarse, excluyendo los futuros beneficios previstos. La financiación se obtendría mediante ahorros permanentes de costes obtenidos en el proceso del programa de reestructuración de Condor, la condonación de deudas resultante del plan de insolvencia y la financiación proporcionada por Attestor, desglosada del siguiente modo:

- a) El compromiso de un nuevo inversor privado, Attestor, de aportar a Condor capital social por valor de 200 millones EUR y 250 millones EUR de financiación para la renovación de su flota es firme y vinculante, tal como se establece en los actos notariales (considerandos 46 y 47). De ellos, el arrendador de aeronaves [...] se comprometió a proporcionar a Condor una línea de crédito de [...] millones USD (alrededor de [...] millones EUR en el momento de la concesión de la ayuda) para los pagos previos a la entrega de las aeronaves (véase el considerando 47). El compromiso de Attestor consta en un contrato de compra firme y vinculante, de modo que la financiación tenga un alto grado de probabilidad vinculada a su liberación. Si bien el compromiso de Attestor de proporcionar financiación para la renovación de la flota era firme y vinculante, no ocurría lo mismo con la futura financiación adicional del arrendamientos de aeronaves hasta un importe adicional de [...] millones EUR, que no se comprometió en firme y, por tanto, no era real ni auténtica (considerando 47). Por lo tanto, cuando se concedió la ayuda, solo la financiación de 250 millones EUR comprometida para la renovación de la flota de Condor equivalía a una contribución propia real y auténtica de Attestor.
- b) Los acreedores de Condor aceptaron condonar deudas por un importe de 630,8 millones EUR en el contexto del plan de insolvencia de Condor. Las condonaciones están aprobadas por el tribunal concursal (véase el considerando 35), de modo que son firmes y vinculantes. Las condonaciones están exentas de ayudas, ya que se derivan de la legislación alemana en materia de insolvencia, que establece condiciones generales y abstractas aplicables a los procedimientos de insolvencia. Como se indica en el considerando 48, el plan de insolvencia de Condor establece siete grupos de acreedores, entre ellos varios grupos compuestos exclusivamente por acreedores privados. Con arreglo a la legislación alemana en materia de insolvencia, para aprobar el plan de insolvencia se requiere una mayoría de los acreedores con derecho de voto en cada grupo. En el caso que nos ocupa, puede descartarse que los acreedores públicos de Condor hayan superado a los acreedores privados y, por tanto, hayan canalizado la ayuda estatal a Condor en forma de una cotización muy baja en el plan de insolvencia, ya que no podrían haber influido en la votación en los grupos compuestos exclusivamente por acreedores privados (en particular, en los grupos de empleados, antiguas empresas del grupo). Así pues, la condonación es aplicable a todas las categorías de acreedores por igual, fue aprobada con la mayoría de los acreedores necesaria y se realiza en aplicación de las disposiciones vinculantes de la legislación general en materia de insolvencia aplicables a todas las empresas que se encuentren en la misma situación fáctica y jurídica en Alemania (véanse los considerandos 34, 35 y 48).
- c) En el contexto de su programa de racionalización, Condor logró unas reducciones permanentes de los costes por un valor de [...] millones EUR anuales durante la ejecución del plan de reestructuración, derivadas de la adaptación de los contratos de *leasing*, la renegociación de los contratos con los proveedores y el ajuste de los convenios colectivos, tal como se explica en el considerando 41. Estos ahorros son el resultado de acuerdos vinculantes ya existentes y, por lo tanto, tienen la certeza suficiente para ser considerados auténticos; tienen el mismo efecto financiero que la condonación de deudas en los procedimientos de insolvencia, salvo que el efecto se escalone a lo largo de varios años y no sea puntual.

(220) El importe combinado de la financiación comprometida en firme, que incluye la ampliación del capital social, la línea de crédito y la condonación de las deudas activas de los acreedores, asciende a [...] millones EUR y constituye una fuente real y auténtica de contribución propia de los inversores y acreedores a la reestructuración. La contribución propia de estas dos fuentes incluye una parte muy importante de la nueva financiación de hasta 450 millones EUR y, en lo que respecta a la ayuda de reestructuración de 321,18 millones EUR, representa alrededor del 77 % de la financiación de los costes totales de reestructuración de [...] millones EUR del plan. Incluso si no se considera la condonación de deudas por parte de los acreedores y únicamente se tiene en cuenta la nueva financiación aportada por Attestor, dicha financiación es superior al importe total de la ayuda de reestructuración concedida a Condor. De ello se deduce que la contribución propia supera el mínimo del 50 % de los costes de reestructuración establecido en las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

- (221) En este contexto, puede dejarse abierta la cuestión de si las reducciones permanentes de costes de [...] millones EUR anuales logradas por Condor tras las renegociaciones con sus proveedores, arrendadores o personal representan una contribución real y auténtica para cubrir los costes de reestructuración incurridos o previstos en la ejecución del plan, ya que, incluso sin ese importe, la cuantía de la contribución propia sigue siendo sustancial y ya cumple el requisito de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.
- (222) En este sentido, el Tribunal General concluyó, en la sentencia Condor de 2024, que se cumplía el requisito establecido en el punto 64 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración con respecto a la contribución propia del beneficiario ⁽⁸³⁾.
- (223) Por consiguiente, la Comisión concluye que la contribución propia de Condor a los costes de reestructuración supera el 50 % de dichos costes, por lo que se ajusta al requisito del punto 64 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.
- (224) Por lo que se refiere al reparto de la carga de la reestructuración entre el Estado y los antiguos accionistas y titulares de deuda subordinada de Condor, es evidente que el antiguo accionista único de Condor, TCG, se ha disuelto y está en proceso de liquidación, mientras que las acciones de Condor se amortizaron a cero y las nuevas acciones se emitieron a un fideicomiso del tipo «trust» (considerandos 26 y 34). TCG perdió todo el valor de las acciones que poseía y de sus instrumentos de deuda, y no se beneficiará en modo alguno de ninguna ventaja de la exitosa reestructuración de Condor. Del mismo modo, los acreedores de Condor (entre los que no se incluían titulares de deuda subordinada) condonaron casi todas sus deudas activas en el procedimiento de insolvencia (considerando 48), con lo que contribuyeron sustancialmente a la financiación del plan de reestructuración. Con la condonación, la contribución de los acreedores supera el importe de la ayuda de reestructuración tanto en términos de condonación parcial como de continuación de los préstamos reestructurados del KfW que el Estado proporcionó a Condor.
- (225) De ello se deduce que los antiguos accionistas y acreedores de Condor contribuyen de manera efectiva a la reestructuración, reduciendo así el importe de la ayuda estatal que de otro modo podría haber sido necesaria, por ejemplo, para amortizar la deuda o remunerar la participación. La secuencia y las condiciones en las que Alemania apoya la reestructuración de Condor mediante una condonación parcial de la deuda también evitan el riesgo moral para el accionista y los acreedores controvertidos en el presente asunto, en el que no se aprecia ninguna estrategia arriesgada o insostenible de Condor, sino las consecuencias de su pertenencia a TCG y las circunstancias del transporte aéreo en 2020 y 2021. El accionista y los acreedores existentes prácticamente perdieron todo el valor de su inversión en Condor y no se beneficiaron en modo alguno de la mejora de su solvencia causada por la condonación parcial de la deuda decidida por Alemania. En términos más generales, y más allá del caso que nos ocupa, otros accionistas o titulares de deuda subordinada en el mercado interior que habrían fomentado estrategias fallidas de otras aerolíneas tampoco pueden deducir de la ayuda de reestructuración concedida en este caso que Alemania u otros Estados miembros aliviarían con la ayuda de reestructuración las consecuencias de sus decisiones de inversión.
- (226) Por consiguiente, la Comisión concluyó en la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 que la ayuda de reestructuración implicaba un reparto adecuado de las cargas.
- (227) Sin embargo, el Tribunal General anuló la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 por considerar que la Comisión debería haber albergado dudas sobre si la condonación de deudas por parte del Estado i) estaba comprendida en el ámbito de aplicación del punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, y ii) cumplía los requisitos establecidos en el punto 67 de dichas Directrices.
- (228) El punto 67 de las Directrices establece que toda ayuda estatal que mejore el patrimonio neto del beneficiario deberá concederse en condiciones que permitan al Estado un porcentaje razonable de las futuras ganancias en valor del beneficiario, habida cuenta del importe de los fondos propios del Estados aportados en comparación con el patrimonio neto restante de la empresa después de haber contabilizado las pérdidas.

⁽⁸³⁾ Asunto T-28/22, Ryanair/Comisión, apartado 201.

- (229) El Tribunal General declaró que el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración forma parte de la sección 3.5.2.2 de dichas Directrices, relativa al reparto de cargas, en la que, según el Tribunal General, los requisitos del punto 67 son adicionales a los de los puntos 65 y 66. El Tribunal General consideró que, si bien el punto 66 se refiere a la absorción de las pérdidas por los accionistas existentes y los titulares de deuda subordinada, que tiene lugar antes de la intervención del Estado, el punto 67 se refiere a una situación futura, a saber, la de las futuras ganancias en valor del beneficiario. Por lo tanto, en opinión del Tribunal General, los puntos 66 y 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración establecen requisitos autónomos que se refieren a momentos diferentes. Además, las disposiciones sobre el reparto de las cargas tienen por objeto prevenir el riesgo moral, tal como se establece en el punto 65, que también estipula que, cuando el apoyo estatal se conceda en una forma que mejore el patrimonio neto del beneficiario (por ejemplo, mediante subvenciones, inyecciones de capital o la condonación de deudas), el resultado puede ser que los accionistas y acreedores subordinados se vean protegidos de las consecuencias de sus decisiones de invertir en el beneficiario. El Tribunal General señaló que, como se desprende del punto 9 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, el riesgo moral consiste en el hecho de que las empresas, anticipándose a su rescate o reestructuración, pueden emprender estrategias empresariales excesivamente arriesgadas e insostenibles. En este contexto, tanto los requisitos del punto 66 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, relativos a la absorción de pérdidas por los accionistas y acreedores subordinados existentes, como los del punto 67 de dichas Directrices, que atribuyen al Estado un porcentaje de las futuras ganancias el valor, contribuyen a reducir los incentivos para asumir riesgos excesivos con el fin de generar más beneficios. En el marco de la apreciación de las alegaciones formuladas por la Comisión, el Tribunal General consideró, en particular, que la Comisión no había aportado ningún elemento que permitiera demostrar que el riesgo moral existe únicamente cuando un Estado miembro inyecta capital en el beneficiario, pero no cuando condona sus deudas o le concede una subvención, y que ninguna parte de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración permite llegar a tal conclusión. Por el contrario, según el punto 65 de dichas Directrices, tal riesgo surge para cualquier apoyo estatal que se conceda en una forma que mejore el patrimonio neto del beneficiario, como son las subvenciones, las inyecciones de capital y las condonaciones de deudas. Según el Tribunal General, de ello se deduce que los requisitos de conceder un porcentaje razonable de las ganancias futuras del punto 67 deben aplicarse no solo a las inyecciones de capital del Estado, sino también a cualquier otra forma de ayuda que mejore el patrimonio neto del beneficiario, como la condonación de deudas o las subvenciones. El Tribunal General concluye que, como consecuencia de ello, «la Comisión no podía, sin albergar dudas, llegar a la conclusión de que la medida controvertida [la condonación de la deuda] no estaba comprendida en el ámbito de aplicación de dicho punto [el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración] y omitir el examen de si dicha medida era conforme con los requisitos establecidos en ese punto»⁽⁸⁴⁾.
- (230) Tras la incoación del procedimiento de investigación formal y las observaciones recibidas de Alemania y de terceros, la Comisión volverá a examinar si la condonación de deudas por parte de Alemania i) estaba comprendida en el ámbito de aplicación del punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, y ii) cumplía los requisitos establecidos en dicho punto a la luz de las indicaciones del Tribunal.
- (231) La Comisión observa que el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración tiene por objeto, al igual que las demás disposiciones de la sección 3.5.2.2 de dichas Directrices, abordar las cuestiones de la asunción de riesgos excesivos y el riesgo moral de los accionistas y acreedores subordinados del beneficiario existentes. Este riesgo no surge cuando no existen accionistas o titulares de deuda subordinada que puedan beneficiarse de las medidas de mejora del patrimonio neto. Así pues, contrariamente a lo que alega Ryanair (véase el considerando 105), el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración no es aplicable a los futuros accionistas. Además, como señaló el Tribunal General, nada en dichas Directrices permite concluir que tal riesgo solo surja cuando el Estado inyecta capital y no cuando concede otras ayudas destinadas a mejorar el patrimonio neto. Por lo tanto, las medidas de condonación de deudas pueden estar cubiertas por el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración. En consecuencia, la Comisión interpreta el concepto de remuneración de la ayuda estatal que figura en el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración como un medio para reducir el riesgo moral al privar a los accionistas o titulares de deuda subordinada existentes de una parte de las futuras ganancias de valor de la empresa reestructurada atribuyéndolos parcialmente al Estado teniendo en cuenta la financiación o la condonación que mejora su patrimonio neto. De la interpretación teleológica del punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración se deduce que no estaba destinado a proporcionar ingresos positivos al Estado en cualquier circunstancia, como ilustra la segunda parte del punto 67, que se refiere al importe del capital aportado por el Estado «en comparación con el patrimonio neto restante de la empresa después de haber contabilizado las pérdidas». Esto significa que, desde el punto de vista del reparto de cargas, las medidas de ayuda que mejoran el patrimonio neto y la necesidad de remuneración en este caso deben ponderarse con la existencia de fondos propios que aún estén en posesión o puedan atribuirse a accionistas presentes o pasados, pero no futuros, y el importe de dichos fondos propios. Existen situaciones como la que nos ocupa en las que, a pesar de la existencia de ayuda estatal que mejora el patrimonio neto del beneficiario, el porcentaje razonable de las futuras ganancias de valor para el Estado puede ser muy bajo o incluso equivalente a cero. Por lo tanto, para determinar si cualquier rendimiento es razonable o no es preciso realizar una evaluación caso por caso. En este contexto, para evitar dudas, la Comisión aplicará esta interpretación al caso actual y futuros casos similares. La Comisión evaluará a continuación si, en este caso, era necesario proporcionar al Estado un rendimiento positivo tras la condonación de deuda.

⁽⁸⁴⁾ Asunto T-28/22, Ryanair/Comisión, apartado 233.

- (232) Para evaluar si el rendimiento para el Estado es razonable en este caso, la Comisión tiene en cuenta las circunstancias expuestas en los considerandos siguientes.
- (233) La Comisión señala, en primer lugar, que, en este caso, el accionista existente (TCG) ha perdido todo el valor de las acciones que posee, que se amortizaron en su totalidad durante el procedimiento de insolvencia de Condor, y se encuentra en proceso de liquidación (véanse los considerandos 33, 34 y 63).
- (234) En segundo lugar, Condor no tenía deuda subordinada, y la deuda de los accionistas calificada como subordinada en el procedimiento de insolvencia se amortizó completamente (considerando 48). En cualquier caso, los acreedores (no subordinados) de Condor existentes aceptaron que sus deudas se cotizasen al 0,1 % en el plan de insolvencia aprobado por el tribunal concursal alemán, de modo que también renunciaron a prácticamente todas sus deudas activas (véase el considerando 48). Las medidas descritas en el considerando 21 no formaban parte de dicha reducción de la deuda activa por parte de los acreedores, sino que fueron adicionales y se aplicaron después de dicha reducción.
- (235) En tercer lugar, el número limitado de nuevas acciones de Condor existentes en el momento de la concesión de la ayuda era propiedad de SGL, un administrador sin actividades operativas ni capacidad de decisión en relación con las operaciones de Condor cuya única función era poseer las acciones hasta que se transfirieran a un nuevo accionista privado (véase también el considerando 25).
- (236) En cuarto lugar, el nuevo accionista de Condor, Attestor, no participó en ninguna transacción comercial previa del beneficiario (véase el considerando 38) y, contrariamente a lo que sostiene Ryanair (véase el considerando 105), no está, por tanto, afectado por las disposiciones de la sección 3.5.2.2 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración relativas a la prevención de la asunción de riesgos excesivos y del riesgo moral de los accionistas y titulares de deuda subordinada existentes. Además, el paquete de medidas acordado entre el Estado alemán y Attestor fue el resultado de una negociación que garantizó un resultado equilibrado, en la que cada parte perseguía su interés superior. En ese contexto, la concesión de una remuneración adicional al Estado habría supuesto privar a Attestor de dicha remuneración y, por lo tanto, exigir a un nuevo inversor que compartiese la carga de una asunción de riesgos excesivos en el pasado por los antiguos accionistas o acreedores.
- (237) En quinto lugar, por lo que se refiere a la segunda parte del punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración («[d]el importe de los fondos propios del Estado aportados en comparación con el patrimonio neto restante de la empresa después de haber contabilizado las pérdidas»), la Comisión observa que, en este caso, el patrimonio neto sigue siendo negativo, tal como se indica en el considerando 63, y que tampoco había acreedores subordinados de Condor (véase el considerando 120).
- (238) En sexto lugar, la Comisión señala que, tras la aplicación del punto 66 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, el objetivo de limitar el riesgo moral y la asunción de riesgos excesivos se ha alcanzado por completo en lo que respecta a los accionistas y acreedores existentes. El hecho de que los accionistas existentes perdieran todos sus derechos sobre el patrimonio neto (negativo) de Condor y de que los acreedores existentes lo perdieran todo, excepto el 0,1 % de sus deudas activas, ya durante el procedimiento de insolvencia no deja margen alguno para lograr una prevención mayor o adicional del riesgo moral o de la asunción de riesgos excesivos.
- (239) Los seis factores expuestos en los considerandos 233 a 238 muestran que, en el caso que nos ocupa, en el que no queda patrimonio neto después de la absorción de pérdidas con arreglo al punto 66 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración del que podrían haberse beneficiado los inversores existentes en Condor, el porcentaje razonable de las futuras ganancias de valor para el Estado puede ser equivalente a cero, a efectos del punto 67 de las citadas Directrices. Esto se debe a que, con arreglo al punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, el «porcentaje razonable de las futuras ganancias en valor del beneficiario» que la ayuda que mejore el patrimonio neto debería conceder al Estado se calibra teniendo en cuenta «el patrimonio neto restante de la empresa después de haber contabilizado las pérdidas», y estas dos condiciones del punto 67 deben aplicarse conjuntamente. Por lo que se refiere específicamente a la condonación de la deuda de 90 millones EUR y a la exención de 20,2 millones EUR de intereses sobre la sobrecompensación, la Comisión señala que estos elementos no tienen ninguna consideración específica, a pesar de que forman parte de un paquete negociado de medidas. No obstante, en las circunstancias del presente caso, la Comisión considera que el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración debe aplicarse de tal manera que la condonación sin contraprestación o remuneración específica se considere realizada en condiciones que ofrezcan al Estado un porcentaje razonable de las futuras ganancias de valor del beneficiario, ya que a la empresa no le queda patrimonio neto alguno una vez contabilizadas las pérdidas o, en su caso, tras la cancelación de todas las acciones y a falta de instrumentos de deuda subordinada que puedan beneficiarse de instrumentos de ayuda que mejoren el patrimonio neto, como la condonación de deudas.

(240) La Comisión toma nota de los argumentos de Alemania y Condor de que el mecanismo de pagos adicionales en función de rendimientos futuros proporcionaría a Alemania un porcentaje razonable en las futuras ganancias de valor de Condor (véanse los considerandos 100, 122 y 123). Sin embargo, dado que la Comisión considera que, en el presente caso, se respeta el punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, incluso aunque no haya una contraprestación o una remuneración específica por las condonaciones de deudas, ya no es necesario examinar la validez de las alegaciones formuladas en relación con el mecanismo de pagos adicionales en función de rendimientos futuros.

5.3.1.7. Principio de «ayuda única» y limitación del falseamiento de la competencia

(241) Para garantizar que los efectos negativos de la ayuda sean limitados a fin de evitar efectos indebidos sobre la competencia y el comercio y garantizar que el balance general sea positivo ⁽⁸⁵⁾, la ayuda debe concederse a empresas en crisis de conformidad con el principio de ayuda única limitando dicha ayuda a un período de diez años. Además, deben adoptarse medidas para limitar el falseamiento de la competencia ⁽⁸⁶⁾.

(242) La Comisión autoriza las ayudas de reestructuración en apoyo de una única operación de reestructuración y, en su caso, siempre que hayan transcurrido más de diez años desde la última vez que se concedió una ayuda de reestructuración o desde la finalización o interrupción de la aplicación del plan de reestructuración ⁽⁸⁷⁾. La Comisión admite excepciones a esta regla cuando la ayuda de reestructuración sea la continuación de una ayuda de salvamento como parte de una única operación de reestructuración ⁽⁸⁸⁾.

(243) La ayuda de reestructuración a Condor apoyó una única operación de reestructuración a partir de 2019. Según ha indicado Alemania (considerando 25) y ha confirmado la Comisión al verificar sus propios registros, Condor (incluidos sus accionistas de control pasados y presentes y cualquiera de las entidades que controla) no había recibido ayuda de reestructuración en los últimos diez años. También existe una continuidad con la ayuda de salvamento aprobada y concedida por seis meses hasta abril de 2020 en una única operación de reestructuración en el sentido del punto 72, letra a), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración. Condor intentó en primer lugar atraer y negociar con un inversor interesado capaz de apoyar la continuación y la reestructuración de sus operaciones (considerando 34). Condor no se abstuvo de reestructurar sus operaciones antes y después de las negociaciones, que finalmente fracasaron (considerandos 41 a 43 y el cuadro 2).

(244) A este respecto, la ayuda de compensación concedida a Condor en virtud del artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE en las circunstancias del acontecimiento de carácter excepcional de la pandemia de COVID-19 no constituye una ayuda de salvamento o de reestructuración ⁽⁸⁹⁾. La ayuda en cuestión indemniza los daños directamente causados por la pandemia de COVID-19 como consecuencia de las restricciones de viaje provocadas por este acontecimiento de carácter excepcional. En particular, se excluyeron de la compensación los costes soportados por Condor desde el 17 de marzo de 2020 como consecuencia de restricciones gubernamentales que no constituían prohibiciones de viaje o restricciones al transporte aéreo, así como de la reducción de la demanda derivada de la grave perturbación de la economía alemana en 2020. Estos últimos costes, los costes derivados de la Decisión Condor I como reembolso e intereses, así como otros costes de reestructuración derivados de la aplicación del plan de reestructuración, están cubiertos por la ayuda de reestructuración, los ingresos de explotación de Condor y la financiación adicional proporcionada por inversores, arrendadores o acreedores.

(245) Como se indica en el considerando 82, Alemania se comprometió a que Condor adoptaría las siguientes medidas para limitar el falseamiento de la competencia, que se aplicarían hasta el final del plan de reestructuración, es decir, hasta el 30 de septiembre de 2023: i) establecimiento de un límite para la flota aeronáutica, de modo que no supere un máximo de [...] aeronaves; ii) prohibición de publicitar las ayudas estatales recibidas; y iii) prohibición de realizar adquisiciones.

⁽⁸⁵⁾ Punto 38, letra f), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

⁽⁸⁶⁾ Puntos 76 y 93 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

⁽⁸⁷⁾ Puntos 70 y 71 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

⁽⁸⁸⁾ Punto 72, letra a), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

⁽⁸⁹⁾ Punto 15 de la Comunicación de la Comisión «Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19» (DO C 911 de 20.3.2020, p. 1), modificada por las Comunicaciones C(2020) 2215 (DO C 1121 de 4.4.2020, p. 1), C(2020) 3156 (DO C 164 de 13.5.2020, p. 3), C(2020) 4509 (DO C 218 de 2.7.2020, p. 3), C(2020) 7127 (DO C 3401 de 13.10.2020, p. 1), C(2021) 564 (DO C 34 de 1.2.2021, p. 6), C(2021) 8442 (DO C 473 de 24.11.2021, p. 1) y C(2022) 7902 (DO C 423 de 7.11.2022, p. 9) de la Comisión.

- (246) Según las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, la evaluación de las medidas destinadas a limitar el falseamiento de la competencia depende del tamaño y la naturaleza de la ayuda concedida a Condor, de las condiciones y circunstancias en las que se concedió, del tamaño y la importancia relativa de Condor en el mercado, y de las características del mercado de que se trate. De forma similar, si los grados de contribución propia y de reparto de cargas son más elevados que los exigidos, al limitar el importe de ayuda y el riesgo moral, pueden reducir la magnitud necesaria de las medidas para limitar el falseamiento de la competencia. Las medidas en materia de competencia no deben comprometer las perspectivas de restablecimiento de la viabilidad ni deben ir en detrimento de los consumidores y de la competencia ⁽⁹⁰⁾.
- (247) La ayuda de reestructuración a Condor en virtud del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE se concedió en las circunstancias de grave perturbación en la economía de los Estados miembros a que se refiere el artículo 107, apartado 3, letra b), del TFUE. Los efectos económicos de la pandemia de COVID-19 desde marzo de 2020 han sido especialmente intensos en la oferta y la demanda de transporte aéreo, viajes de ocio y actividades conexas ⁽⁹¹⁾.
- (248) Estas circunstancias extraordinarias debilitaron el funcionamiento de Condor, que, a diferencia de los beneficios recurrentes anteriores a la pandemia de COVID-19, se esperaba que tuviera unos resultados negativos antes de impuestos de [...] millones EUR entre septiembre de 2019 y septiembre de 2021. Las pérdidas netas relacionadas con la disminución de la demanda de viajes de ocio que superaban el importe combinado de los 550 millones EUR de préstamos del KfW concedidos a Condor, ya fuera como compensación por los daños o como ayuda de reestructuración, debían ser absorbidas y limitaban la capacidad de Condor para hacer frente a las cesiones o a nuevas retiradas de capacidad.
- (249) Cuando ejecutó su plan de reestructuración, Condor había reducido significativamente el tamaño de su flota y su capacidad, medida en aeronaves y asientos disponibles, en comparación con la situación de 2019, antes del plan. Condor pasó de operar [...] aeronaves y de ofrecer [...] millones de asientos en 2019 a contar con [...] aeronaves con [...] millones de asientos en el momento de la concesión de la ayuda. Según el plan de reestructuración, la reducción de la capacidad en términos relativos seguiría siendo apreciable en septiembre de 2023, cuando Condor explotaría una flota menor ([...] aeronaves) que en el período anterior a la reestructuración ([...]). La Comisión no ha recibido ninguna notificación de Alemania. Así pues, la flota de Condor siguió contando con [...] aeronaves durante todo el período de reestructuración, que finalizó en septiembre de 2023. Contrariamente a lo que alega Ryanair, la eliminación progresiva de los aviones antiguos no guarda relación con la limitación voluntaria del número de aeronaves operadas por Condor durante el período de reestructuración. En el curso normal de la actividad, las aerolíneas que eliminan progresivamente las aeronaves antiguas las sustituirían por otras que puedan operar; de lo contrario tendrían que reducir y, en última instancia, cesar sus operaciones. Además, a través del acuerdo de inversión con Attestor, Condor dispone de los medios financieros necesarios para renovar su flota en función de las necesidades. Por lo tanto, el límite máximo de tamaño de la flota debe considerarse una limitación apreciable de la capacidad operativa de Condor durante todo el período de reestructuración.
- (250) Por otro lado, en virtud de la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021, Condor también debía abstenerse de adquirir participaciones en otras empresas durante el período de reestructuración, salvo cuando ello fuese necesario para garantizar la viabilidad a largo plazo de Condor. Eso limitó aún más el crecimiento de Condor a través de adquisiciones externas de competidores o proveedores de productos o servicios complementarios a los suyos hasta el final del plan de reestructuración, a menos que fuera indispensable para garantizar su viabilidad a largo plazo. En ese caso, Alemania habría tenido que notificar la adquisición prevista a la Comisión, justificar el carácter indispensable de la misma y abstenerse de llevar a cabo la adquisición hasta que la Comisión confirmase que esta era necesaria para apoyar la viabilidad a largo plazo de Condor. La Comisión no ha recibido ninguna notificación de Alemania, por lo que se ha respetado la prohibición de realizar adquisiciones durante todo el período de reestructuración, que finalizó en septiembre de 2023. Así pues, Condor no se expandió mediante adquisiciones realizadas indirectamente gracias a la ayuda de reestructuración. Por último, Condor también tuvo que abstenerse de dar publicidad al apoyo estatal como ventaja competitiva al comercializar sus productos y servicios durante el período de reestructuración. También se respetó este compromiso de Alemania en virtud de la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021.

⁽⁹⁰⁾ Puntos 87 a 90 y 92 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

⁽⁹¹⁾ Puntos 1 a 4 de la Comunicación de la Comisión «Marco temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19», en su versión modificada.

- (251) Con su flota de aeronaves relativamente pequeña, Condor tenía una cuota limitada del [...] % en el mercado global del transporte aéreo alemán; Condor estaba muy por detrás del mayor proveedor de servicios, que era el grupo Lufthansa, y más o menos a la par que Ryanair, que tenía una cuota del 5 %. Teniendo solo en cuenta el segmento de ocio del mercado global de transporte aéreo alemán, Condor y Ryanair tenían una cuota de mercado del [...] % cada uno, seguidos por la cuota del 9 % de TUIfly, y continuaron muy por debajo de la cuota del 31 % del grupo Lufthansa, que prácticamente duplicaba la de Condor. Por último, en cuanto a la presencia en el mercado, en el momento de concederse la ayuda, Condor no tenía una posición importante o notable por encima del [...] % en ninguno de los aeropuertos alemanes desde los que opera, salvo en los relativamente pequeños (considerandos 30 y 31).
- (252) Condor experimentó una reducción de la capacidad de la flota que suavizó el posible exceso de oferta en el mercado alemán del transporte aéreo, en el que operará principalmente, en una medida adecuada a la luz de su posición relativamente limitada en el mismo. En efecto, con una flota de aeronaves reducida y limitada, Condor estaría en condiciones de atender a los clientes y limitar la reducción de su cuota de mercado en el transporte aéreo de ocio, y resistiría la competencia de aerolíneas no sujetas a limitaciones similares, como Eurowings y TUIfly, solo si pudiera utilizar las aeronaves de manera más eficiente, con factores de ocupación más elevados y con una mayor frecuencia. La medida limita efectivamente el falseamiento de la competencia causado por la ayuda de reestructuración en un mercado en el que la competencia se ve falseada por la ayuda estatal recibida por aerolíneas competidoras, como Lufthansa y TUI, con importantes recapitalizaciones públicas en esos dos casos (véanse las notas a pie de página 22 y 23).
- (253) En tal situación, Condor debería haber podido reaccionar en cierta medida a la demanda del mercado, [...]. Este mecanismo, aunque ofrecía a Condor una flexibilidad limitada para adaptarse a situaciones cambiantes del mercado en circunstancias claramente definidas, seguiría manteniendo la flota de Condor durante el período de reestructuración por debajo del nivel de antes de la COVID-19, cuando contaba con [...] aviones. En un mercado concentrado como el alemán, que además está distorsionado por las importantes cantidades de ayuda concedidas a los competidores, la calibración de la medida debía evitar que fuera en detrimento de la competencia.
- (254) Además, el alcance de las medidas para limitar el falseamiento de la competencia puede ser menor en el caso de Condor que en los casos en que la ayuda incentiva el riesgo moral (véase el considerando 246). A tal efecto, el alcance de la contribución propia y el reparto de las cargas de los accionistas, pasados y futuros, y de los acreedores limitan el importe de la ayuda de reestructuración. La contribución propia es superior al 70 % de los costes de reestructuración y la condonación de deudas por parte de los acreedores supera el importe de la ayuda en forma de préstamos reestructurados del KfW y la condonación concedida por Alemania. Además, como se indica en el considerando 216, la contribución propia subsana la escasez de liquidez y los problemas de solvencia de Condor, por lo que tanto la ayuda como la contribución propia ayudan a resolver las deficiencias que provocaron el problema de Condor. Por otro lado, la mayor parte de la financiación del plan procede de una contribución propia que, a diferencia de la ayuda, también incluye nuevos fondos en efectivo. El antiguo accionista de Condor ha perdido toda su inversión. Los acreedores de Condor (garantizados o no, y entre los que no había acreedores subordinados) perdieron la práctica totalidad de su inversión o de sus deudas activas, por lo que no se beneficiarán de las ventajas previstas consecuencia de la reestructuración, ni cobrarán las deudas de Condor más allá del 0,1 % de las deudas activas que recuperarán. Por consiguiente, la ayuda no induce a creer que el Estado alemán apoyará la reestructuración de las aerolíneas que hayan tenido un comportamiento comercial o financiero arriesgado en beneficio de sus accionistas o acreedores. En igualdad de condiciones, el alcance de las medidas para limitar el falseamiento de la competencia aplicables a Condor podría, por tanto, verse limitado también porque la ayuda no incentivó el riesgo moral o la asunción de riesgos desconsiderada, al tiempo que estaba adecuadamente remunerada.
- (255) De ello se deduce que las medidas propuestas por Alemania para mitigar el falseamiento de la competencia creado por la ayuda de reestructuración son adecuadas.

5.3.1.8. Transparencia

- (256) De conformidad con el punto 96 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, las autoridades alemanas se comprometen a cumplir los requisitos de transparencia que figuran en el sitio web www.bmw.de (considerando 23).

6. CONCLUSIÓN

- (257) La Comisión considera que, a la luz de la anulación de la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 por el Tribunal General en el asunto T-28/22, la ayuda de reestructuración ejecutada por Alemania en favor de Condor devino ilegal con carácter retroactivo y debe considerarse que se concedió infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. No obstante, la ayuda de reestructuración cumple las condiciones establecidas en las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, por lo que contribuye al desarrollo de la actividad económica de los viajes de ocio por vía aérea sin afectar negativamente a las condiciones de los intercambios comerciales en el mercado interior en forma contraria al interés común de la Unión. Así pues, la ayuda es compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.
- (258) La Comisión llegó a la misma conclusión y no formuló objeciones a la ayuda de reestructuración en su Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021, anulada en el asunto T-28/22. La presente Decisión se adopta para dar cumplimiento a la sentencia en el asunto T-28/22. No obstante, la Comisión recuerda que dicha sentencia está recurrida en casación en el asunto C-505/24 P. Por lo tanto, en aras de la seguridad jurídica, es necesario aclarar los efectos jurídicos producidos por la presente Decisión en caso de que la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021, a raíz del recurso de casación ante el Tribunal de Justicia, produjera efectos jurídicos. En tal caso, el análisis de la ayuda de reestructuración en cuestión en la presente Decisión quedaría sin efecto. Procede, por tanto, que la presente Decisión surta efectos jurídicos únicamente en la medida en que la Decisión sobre la ayuda de reestructuración de 2021 no lo haga.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que Alemania ha ejecutado en favor de Condor Flugdienst GmbH y sus filiales controladas, por un importe de 321,18 millones EUR, es compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 2

La presente Decisión solo surtirá efectos jurídicos en la medida en que la Decisión C(2021) 5729 final de la Comisión, de 26 de julio de 2021, relativa a la ayuda estatal SA. 63203 (2021/N) — Alemania — Ayuda de reestructuración a favor de Condor no produzca efectos jurídicos.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es la República Federal de Alemania.

En el supuesto de que la presente Decisión contenga información confidencial que no deba publicarse, le ruego informe de ello a la Comisión en un plazo de quince días hábiles a partir de la fecha de recepción de la presente. Si la Comisión no recibe una solicitud motivada al efecto en el plazo indicado, se considerará que se acepta la publicación del texto íntegro de la Decisión. Dicha solicitud, en la que se precisará la información afectada, deberá ser enviada por medios electrónicos a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Ayudas Estatales
B-1049 BRUSELAS
BELGIQUE/BELGIË
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Hecho en Bruselas, el 28 de abril de 2025.

Por la Comisión
Teresa RIBERA
Vicepresidenta Ejecutiva