



2025/2178

30.10.2025

KOMISSIION PÄÄTÖS (EU) 2025/2178,
annettu 28 päivänä huhtikuuta 2025,
valtiontuesta SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N), jonka Saksa on myöntänyt Condor
Flugdienst GmbH:lle

(tiedoksiannettu numerolla C(2025) 2294)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽¹⁾ ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Ilmoitusta edeltäneen yhteydenpidon ⁽²⁾ jälkeen Saksa ilmoitti komissiolle 23 päivänä heinäkuuta 2021 päivätyllä, 25 päivänä heinäkuuta 2021 toimitetulla sähköisellä ilmoituksella Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti aikomuksestaan myöntää rakenneuudistustukea Condor Flugdienst GmbH:lle, jäljempänä 'Condor'.
- (2) Komissio hyväksyi 14 päivänä lokakuuta 2019 annetulla päätöksellä ⁽³⁾, jäljempänä 'pelastamistukipäätös', SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen annetuissa suuntaviivoissa ⁽⁴⁾, jäljempänä 'pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat', tarkoitetun pelastamistuen myöntämisen Condorille. Pelastamistuki koostui Saksan julkisen kehityspankin Kreditanstalt für Wiederaufbau, jäljempänä 'KfW', kautta annetusta, valtiontakauksella taatusta 380 miljoonan euron pelastamislainasta, jäljempänä 'pelastamislaina', jonka erääntymisaika oli kuusi kuukautta ensimmäisen erän maksamisesta.
- (3) Komissio hyväksyi 26 päivänä huhtikuuta 2020 annetulla päätöksellä ⁽⁵⁾ SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla ennakoidun korvauksen vahingosta, joka Condorille odotettiin aiheutuvan 17 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivän joulukuuta 2020 välisenä aikana, jäljempänä 'kumottu vahingonkorvauspäätös'. Tukivälineenä oli kaksi KfW:n kautta annettua lainaa, joiden kokonaismäärä oli 550 miljoonaa euroa ja joille myönnettiin valtiontakaus. Osan näistä lainoista Condor käytti pelastamislainan takaisinmaksuun kuuden kuukauden kuluessa ensimmäisen erän maksamisesta. Unionin yleinen tuomioistuin kumosi 9 päivänä kesäkuuta 2021 asiassa Ryanair v. komissio antamassaan tuomiossa 26 päivänä huhtikuuta 2020 tehdyn vahingonkorvauspäätöksen ja lykkäsi kumoamisen vaikutuksia kahdella kuukaudella siihen asti, että komissio tekisi uuden päätöksen ⁽⁶⁾.

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

⁽²⁾ Yhteydenpitoon, joka alkoi 25 päivänä toukokuuta 2021 ja jatkui ilmoituksen toimittamiseen asti, kuului sähköpostien vaihtoa, video- ja puhelinyhteydellä käytyjä teknisiä keskusteluja sekä alustavan palautteen antamista ilmoituslomakelunnoksista ja rakenneuudistus-suunnitelmasta.

⁽³⁾ Komission päätös C(2019) 7429 final, annettu 14 päivänä lokakuuta 2019, asiassa "SA.55394 (2019/N) – Saksa – Rescue Aid to Condor" (EUVL C 294, 4.9.2020, s. 1).

⁽⁴⁾ EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1.

⁽⁵⁾ Komission päätös C(2020) 2795 final, annettu 26 päivänä huhtikuuta 2020, asiassa "SA.56867 (2020/N) – Saksa – Compensation for the damage caused by the COVID-19 outbreak to Condor Flugdienst GmbH" (EUVL C 310, 18.9.2020, s. 1).

⁽⁶⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 9.6.2021, Ryanair v. komissio, T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

- (4) Komissio arvioi vahingonkorvausta uudelleen 9 päivänä kesäkuuta 2021 annetun tuomion valossa ja antoi 26 päivänä heinäkuuta 2021 uuden päätöksen ⁽⁷⁾, joka koski Condorille 17 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivänä joulukuuta 2020 väliseltä ajalta myönnettyä vahingonkorvausta, jäljempänä 'Condor I -päätös'. Samana päivänä komissio antoi myös toisen päätöksen, joka koski Condorille 1 päivän tammikuuta 2021 ja 31 päivän toukokuuta 2021 väliseltä ajalta myönnettyä vahingonkorvausta ⁽⁸⁾, jäljempänä 'Condor II -päätös', sekä päätöksen, jossa hyväksyttiin Saksan ilmoittama Condorille myönnettävä rakenneuudistustuki ⁽⁹⁾, jäljempänä 'vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätös'. Saksa myönsi rakenneuudistustuen Condorille heinäkuun 2021 lopussa.
- (5) Ryanair DAC, jäljempänä 'Ryanair', nosti kanteen vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen kumoamiseksi. Unionin yleinen tuomioistuin totesi 8 päivänä toukokuuta 2024 antamassaan tuomiossa, jäljempänä 'vuoden 2024 Condor-tuomio', että komissiolla olisi pitänyt herätä epäilyjä, joiden perusteella sen olisi pitänyt aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukainen muodollinen tutkintamenettely, ja sen vuoksi yleinen tuomioistuin kumosi vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen ⁽¹⁰⁾.
- (6) Condor I -päätöksessä komissio arvioi tosiasiallisesti aiheutuneita vahinkoja koskevien lukujen perusteella, että Condorille aiheutui 17 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivän joulukuuta 2020 välisenä aikana vahinkoa 175,35 miljoonaa euroa. Condor II -päätöksessä komissio totesi, että 1 päivän tammikuuta 2021 ja 31 päivän toukokuuta 2021 välisenä aikana Condorille aiheutui vahinkoa 73,66 miljoonaa euroa, ja hyväksyi tuen, jolla nämä Condorille aiheutuneet vahingot osittain korvattiin leikkaamalla 550 miljoonan euron lainapääomasta 60 miljoonaa euroa. Condor I- ja Condor II -päätöksissä esitetyn laskelman mukaan 17 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivän toukokuuta 2021 välisenä aikana tosiasiallisesti aiheutuneiden vahinkojen yhteenlaskettu määrä oli 249,02 miljoonaa euroa.
- (7) Kumotussa vahingonkorvauspäätöksessä komissio hyväksyi tuen, joka Condorille myönnettiin myöhemmin ja jolla korvattiin ennakoivasti 276,7 miljoonan euron vahingot. Kyseisen päätöksen johdanto-osan 44 kappaleessa muistutetaan, että Saksa on sitoutunut perimään Condorilta takaisin mahdolliset liialliset korvaukset korkoineen tosiasiallisesti aiheutuneita vahinkoja koskevan jälkikäteen tehdyn laskelman perusteella. Condor I -päätöksen johdanto-osan 24 kappaleen mukaan korvausta maksettiin 91,74 miljoonaa euroa liikaa. Condorin oli myös maksettava liiallisen korvauksen myötä saamastaan edusta korkoa [...] miljoonaa euroa muun maksamatta olevan koron ([...] miljoonaa euroa) lisäksi. Condor I -päätöksen johdanto-osan 24 ja 25 kappaleessa kuvataan kumotussa vahingonkorvauspäätöksessä määrätyn takaisinperintämekanismiin täytäntöönpanoa ja todetaan, että takaisinperittävän vahingonkorvauksen määrä määritetään vahinkoa koskevan jälkikäteen tehdyn laskelman perusteella.
- (8) Vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksessään komissio hyväksyi Saksan suunnitelmat tukea Condorin rakenneuudistussuunnitelmaa seuraavin toimenpitein: i) ehtoja muutettiin, ja KfW:n kautta annetusta 550 miljoonan euron lainapääomasta leikattiin 90 miljoonaa euroa lisää, ja lisäksi ii) liiallisen vahingonkorvauksen myötä saadun edun korosta ja alkuuperäisen lainasopimuksen mukaisesta maksamatta olevasta korosta, joka Condorin olisi pitänyt maksaa (ks. johdanto-osan 7 kappale), mitätöitiin 20,2 miljoonaa euroa. Päätöksen mukaan toimenpiteisiin i ja ii sisältyvän rakenneuudistustuen määrä oli 321,18 miljoonaa euroa, joka koostui siitä osasta 550 miljoonan euron lainoja, joka ei liittynyt covid-19-pandemian takia maksettuun vahingonkorvaukseen (300,98 miljoonaa euroa), sekä mitätöidyistä koroista (20,2 miljoonaa euroa). Rakenneuudistustoimenpiteiden ja vahingonkorvaustoimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille arvioitiin erikseen eri oikeusperustan ja eri tukikelpoisten kustannusten perusteella.
- (9) Vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen kumoamisen jälkeen komissio ilmoitti Saksalle 29 päivänä heinäkuuta 2024 päivätyllä kirjeellä päättäneensä aloittaa tuen osalta SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn, jäljempänä 'aloittamispäätös'.

⁽⁷⁾ Komission päätös, annettu 26 päivänä heinäkuuta 2021, asiassa "SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) – Saksa – Compensation for the damage caused by the COVID-19 outbreak to Condor Flugdienst GmbH" (EUVL C 177, 29.4.2022, s. 1).

⁽⁸⁾ Komission päätös, annettu 26 päivänä heinäkuuta 2021, asiassa "SA.63617 (2021/N) – Saksa – COVID-19 aid to Condor Flugdienst GmbH" (EUVL C 169, 22.4.2022, s. 1).

⁽⁹⁾ Komission päätös C(2021) 5729 final, annettu 26 päivänä heinäkuuta 2021, asiassa "SA.63203 (2021/N) – Saksa – Restructuring of Condor" (EUVL C 429, 22.10.2021, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 8.5.2024, Ryanair v. komissio (Condor; aide à la restructuration), T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

- (10) Päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽¹¹⁾. Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa. Saksa toimitti huomautuksensa 27 päivänä syyskuuta 2024.
- (11) Komissio sai huomautuksia kahdelta asianomaiselta. Se toimitti huomautukset Saksalle, jolle annettiin mahdollisuus vastata niihin. Saksa ilmoitti komissiolle 18 päivänä marraskuuta 2024, että se ei esitä huomautuksia kolmansien osapuolten huomautuksista.
- (12) Saksa ilmoitti 19 päivänä heinäkuuta 2021 päivätyllä kirjeellä suostuvansa poikkeuksellisesti luopumaan vetoamasta SEUT-sopimuksen 342 artiklasta, luettuna yhdessä neuvoston asetuksen N:o 1/1958 ⁽¹²⁾ 3 artiklan kanssa, johtuviin oikeuksiinsa ja hyväksymään tämän päätöksen sekä sitä koskevan tiedoksiannon laatimisen englannin kielellä.

2. TUEN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS

- (13) Tässä päätöksessä arvioidaan Condorin hyväksi toteutettuihin kahteen toimenpiteeseen sisältyvän valtiontuen soveltuvuutta sisämarkkinoille. Saksa ilmoitti toimenpiteistä komissiolle, eikä komissio vastustanut niitä vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksessä, jonka unionin yleinen tuomioistuin myöhemmin kumosi. Condor on valittanut vuoden 2024 Condor-tuomiosta, ja unionin tuomioistuimessa on vireillä sitä koskeva menettely ⁽¹³⁾. Tässä päätöksessä esitetyllä rakenneuudistustukea koskevalla komission arvioinnilla ei ole vaikutusta vireillä olevaan muutoksenhakumenettelyyn. Näin on huolimatta 2 artiklaan sisältyvästä säännöksestä, joka selitetään tämän päätöksen johdanto-osan 258 kappaleessa.

2.1 Vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen kumoaminen

- (14) Ryanairin esittämä vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöstä koskeva kumoamiskanne perustui kymmeneen oikeudelliseen perusteeseen. Tiivistetysti kanteessa väitettiin seuraavaa: i) asianomainen toimenpide ei kuulunut pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen soveltamisalaan, ii) markkinoiden toimintapuutteen ja sosiaalisten vaikeuksien osoittamisessa tapahtui ilmeinen arviointivirhe, iii), iv), v) ja vi) komissio ei todentanut tukitoimenpiteiden tarvetta ja kannustavaa vaikutusta eikä sitä, että rakenneuudistussuunnitelma olisi realistinen, johdonmukainen ja kauaskantoinen ja mahdollistaisi Condorin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisen, eikä myöskään tarkasteltavana olevan tuen tarkoituksenmukaisuutta ja oikeasuhteisuutta, vii) komissio teki virheen arvioidessaan asianomaisen toimenpiteen kielteisiä vaikutuksia, viii) syrjintäkiellon sekä palvelujen tarjoamisen ja sijoittautumisvapauden periaatteita rikottiin, ix) Ryanairin menettelyllisiä oikeuksia rikottiin, ja x) perusteluvelvollisuutta laiminlyötiin.
- (15) Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi perusteet i–viii, koska niiden tutkittavaksi ottamisen edellytykset puuttuivat. Tuomioistuin totesi, ettei Ryanair osoittanut, että vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätös koskisi sitä SEUT-sopimuksen 263 artiklassa tarkoitettulla tavalla erikseen, minkä vuoksi Ryanairilla ei ollut asiavaltuutta valittaa päätöksestä sen asiakysymysten perusteella. Ryanairin yhdeksännen perusteen unionin yleinen tuomioistuin sitä vastoin otti käsiteltäväksi todeten, että Ryanair on SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukainen osapuoli, jota asia koskee, sekä neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ⁽¹⁴⁾ 1 artiklan h alakohdassa tarkoitettu asianomainen osapuoli ja että näin ollen sillä oli asiavaltuus nostaa kanne menettelyllisten oikeuksiensa suojaamiseksi. Ryanair esitti kyseisen oikeudellisen perusteen yhteydessä kahdeksan perustelua – jotka vastasivat sen perusteita i–viii – väitteelleen, jonka mukaan komission suorittama asianomaisen toimenpiteen tutkinta oli riittämätön ja puutteellinen. Ryanairin mukaan tämä osoitti, että oli olemassa vakavia epäilyjä siitä, soveltuiko asianomainen toimenpide sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan mukaisesti, ja komission olisi niiden perusteella pitänyt aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukainen muodollinen tutkintamenettely.

⁽¹¹⁾ Ks. alaviite 1.

⁽¹²⁾ Neuvoston asetus N:o 1 Euroopan talousyhteisössä käytettäviä kieliä koskevista järjestelyistä (EYVL 17, 6.10.1958, s. 385/58).

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

⁽¹⁴⁾ Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

- (16) Unionin yleinen tuomioistuin muistutti, että komission todettua, etteivät tukitoimenpiteen sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointiin liittyvät vakavat vaikeudet poistuneet kyseisen toimenpiteen alustavan tutkinnan myötä, komissiolla olisi ollut velvollisuus aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely eikä sillä olisi pitänyt olla harkintavaltaa asian suhteen. Tämän jälkeen unionin yleinen tuomioistuin tutki Ryanairin esittämät perustelut ja hylkäsi perusteettomina sen esittämät perusteet i–v. Tuomioistuin muun muassa vahvisti komission näkemyksen, jonka mukaan rakenneuudistustukitoimenpiteiden ja vahingonkorvaustoimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille arvioitiin erikseen eri oikeusperustan ja eri tukikelpoisten kustannusten perusteella. Unionin yleinen tuomioistuin katsoi erityisesti, että vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen johdanto-osan 131 kappaleesta kävi ilmi, että osa vuonna 2020 myönnettyistä covid-19-lainoista käytettiin sellaisten Condorille covid-19-pandemiasta aiheutuneiden poikkeuksellisten kustannusten kattamiseen, jotka eivät olleet rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyviä rakenneuudistuskustannuksia. Sitä vastoin loppuosa näistä lainoista sekä asianomaisen toimenpiteen toista osaa vastaava määrä käytettiin rakenneuudistuksen rahoittamiseen ⁽¹⁵⁾.
- (17) Seuraavaksi unionin yleinen tuomioistuin tutki kantajan esittämiä perusteita vi ja vii, joissa kyseenalaistettiin komission arvio toimenpiteen oikeasuhteisuudesta ja sen kielteisistä vaikutuksista kilpailuun ja kauppaan. Tältä osin unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että komissiolla olisi pitänyt olla epäilyksiä ensinnäkin siitä, täyttikö asianomainen toimenpide pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdassa asetetun vaatimuksen asianmukaisesta vastuunjaosta, ja toiseksi siitä, täyttikö kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden laajuus erityisesti pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 3.6.2.2 jaksossa asetetut vaatimukset. Unionin yleisen tuomioistuimen mukaan näiden epäilyjen vuoksi komission suorittama alustava tutkinta oli puutteellinen ja riittämätön, mikä on puolestaan osoitus huomattavien vaikeuksien olemassaolosta.
- (18) Tämän perusteella unionin yleinen tuomioistuin päätteli, että komissiolla olisi pitänyt herätä epäilyjä, joiden perusteella sen olisi pitänyt aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukainen muodollinen tutkintamenettely, ja se kumosi vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen ⁽¹⁶⁾. Lopuksi unionin yleinen tuomioistuin katsoi, ettei Ryanairin esittämää kahdeksatta perustelua eikä perusteluvollisuuden väitettyä laiminlyöntiä koskevaa kymmenettä perustetta ollut tarpeen tutkia.
- (19) Komissio antaa tämän päätöksen unionin yleisen tuomioistuimen tuomion täytäntöön panemiseksi SEUT-sopimuksen 266 artiklan mukaisesti huolimatta kyseiseen tuomioon kohdistuvasta vireillä olevasta muutoksenhausta (ks. johdanto-osan 13 kappale).

2.2 Toimenpiteet

- (20) Toimenpiteet ja niiden tausta niiden myöntämisaikana (eli heinäkuussa 2021) kuvataan 2 jaksossa. Kun toimenpiteitä arvioidaan (vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen kumoamisen jälkeen), tämän arvioinnin on perustuttava kyseisten toimenpiteiden myöntämishetkellä vallinneisiin tosiseikkoihin ja tekijöihin. Tämä johtuu siitä, että arvioidessaan jo myönnettyjen tukitoimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille komissio voi ottaa huomioon vain tuen myöntämishetkellä vallinneet tekijät. Tästä syystä taloudelliset ja liiketoimintaan liittyvät tiedot koskevat vuoden 2019 taloudellisen tuloksen julkaisemista edeltänyttä ajanjaksoa, joka oli liiketoiminnan kannalta viimeinen normaali vuosi ennen Condorin maksukyvyttömyysmenettelyn aloittamista ja rakenneuudistustuen myöntämistä (vuotta 2020 ei pidetty edustavana, sillä siihen vaikutti voimakkaasti covid-19-pandemia).
- (21) Ensimmäinen toimenpide koostuu kumotun vahingonkorvauspäätöksen nojalla Condorille myönnettyjen KfW:n 550 miljoonan euron lainojen ehtojen muuttamisesta (ks. johdanto-osan 51 ja 52 kappale), siltä osin kuin muutetuilla lainoilla ja lainapääoman 90 miljoonan euron leikkaamisella tuettiin Condorin rakenneuudistussuunnitelmaa eikä korvattu covid-19-pandemian aiheuttamaa vahinkoa. Toinen toimenpide koskee 20,2 miljoonan euron maksamatta olevaa korkosummaa, joka Condorin olisi Condor I -päätöksen perusteella pitänyt maksaa takaisin. Toisen toimenpiteen myötä tämän koron perimisestä luovuttiin ja se mitätöitiin.

⁽¹⁵⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 8.5.2024, Ryanair v. komissio (Condor; aide à la restructuration), T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, 133 kohta.

⁽¹⁶⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 8.5.2024, Ryanair v. komissio (Condor; aide à la restructuration), T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, 243 ja 244 kohta.

- (22) Edellä kuvatut kaksi toimenpidettä ovat osa Saksan, Condorin uuden yksityisen osakkeenomistajan Attestor Limitedin, jäljempänä 'Attestor', ja KfW:n neuvottelemaa rahoituskokonaisuutta, jonka tarkoituksena on tukea Condorin rakenneuudistusta ja sen liiketoiminnan jatkumista.
- (23) Saksa sitoutui julkaisemaan verkkosivustolla www.bmwi.de seuraavat tiedot toimenpiteistä:
- yksittäisen tuen myöntämistä koskevan päätöksen ja sen täytäntöönpanosääntöjen koko teksti tai linkki siihen
 - tuen myöntävän viranomaisen (myöntävien viranomaisten) nimi
 - tuensaajan nimi, tuensaajalle myönnetyn tuen muoto ja määrä, myöntämispäivä, yrityslaji (pk-yritys, suuri yritys), alue, jolla tuensaaja sijaitsee (NUTS II -tasolla) ja yrityksen harjoittaman toiminnan pääasiallinen toimiala (NACE:n kolminumerotasolla).

2.3 Tuensaaja

2.3.1 Yrityksen rakenne, omistussuhteet ja toiminta

- (24) Toimenpiteiden tuensaajia ovat Condor ja sen määräysvallassa olevat tytäryhtiöt (ks. johdanto-osan 38 kappale). Condor on saksalainen tilauslentoyhtiö, jonka päätoimipaikka on Kelsterbachissa (Hessen) ja joka tarjoaa lentoliikennepalveluja yksittäisille asiakkaille ja matkanjärjestäjille Saksan lentoasemilta. Sen toiminta keskittyy lomalentomarkkinoille, joilla se tarjoaa lentoliikennepalveluja eri puolilla maailmaa sijaitseviin kohteisiin. Vuonna 2019 Condorin liikevaihto oli 1,7 miljardia euroa ja taseen loppusumma 7,2 miljardia euroa ja se työllisti 4 022 henkilöä⁽¹⁷⁾.
- (25) Saksa vahvisti, että Condor, sen aiemmat tai nykyiset osakkeenomistajat tai sen määräysvallassa olevat yksiköt eivät ole saaneet pelastamis- tai rakenneuudistustukea kymmenen viime vuoden aikana lukuun ottamatta pelastamistukipäätöksessä 14 päivänä lokakuuta 2019 hyväksyttyä pelastamistukea (ks. johdanto-osan 2 kappale).
- (26) Ilmoituksen tekohetkellä Condorin ainoa osakkeenomistaja oli SG Luftfahrt GmbH, jäljempänä 'SGL'. SGL oli holdingyhtiö, jolla ei ollut operatiivista toimintaa. Se toimi trustina, joka piti hallussaan Condorin osakkeita sen jälkeen, kun Condorin maksukyvyttömyysmenettely päättyi joulukuussa 2020 (ks. johdanto-osan 33 kappale), siihen asti, kun Condor myytiin strategiselle sijoittajalle⁽¹⁸⁾. SGL:n omisti kokonaan Team Treuhand GmbH, joka puolestaan oli kokonaan Noerr & Stiefenhoferin omistuksessa. SGL oli perustettu yksinomaan sitä varten, että se pitäisi hallussaan Condorin osakkeita siihen asti, että tämä myytäisiin Attestorille, ja se oli määrä lakkauttaa, kun kaikki osakkeet olisi myyty (ks. johdanto-osan 38 kappale). Kauppasopimusluonnoksessa, jonka Saksa toimitti ilmoituksen tekoajankohtana⁽¹⁹⁾, SGL:ää kiellettiin sopimuksen täytäntöönpanopäivään asti toimimasta kuten enemmistöosakas voisi normaalisti toimia käyttäessään oikeuksiaan. Tämä kielto koski muun muassa seuraavia toimia: Condorin purkaminen, Saksan osakeyhtiölain (*Aktiengesetz*) 291 pykälän ja sitä seuraavien pykälien mukaisten yhtiösopimusten⁽²⁰⁾ tekeminen, irtisanominen tai purkaminen, pääoman korottaminen tai alentaminen, Condorin tytäryhtiöiden yhtiöjärjestysten muuttaminen, osingonjako, voitonsiirto, voitto-osuuksien ennakkomaksu, osakkeiden kerääminen tai takaisinosto, aineellisen omaisuuden luovuttaminen tai kiinnittäminen (tietyin poikkeuksin), aineellisten investointien tekeminen yhteensä yli 2 miljoonalla eurolla kuukaudessa, rahoitusso-
pimusten (myös uusien) tekeminen, muuttaminen tai irtisanominen, mukaan lukien ilma-alusten leasingisopimukset, sekä johtajan tai valvontaelimen jäsenten nimittäminen. Kaaviossa 1 esitetään Condor-konsernin rakenne ennen Attestorin kanssa neuvotellun sopimuksen täytäntöönpanoa (ks. johdanto-osan 37 ja 39 kappale).

⁽¹⁷⁾ KPMG, Saksan rakenneuudistuskehityksen ja IDW S6/ BGH -standardin mukainen Condor Flugdienst GmbH:n rakenneuudistus-suunnitelma, päivätty 16 päivänä kesäkuuta 2021, s. 5.

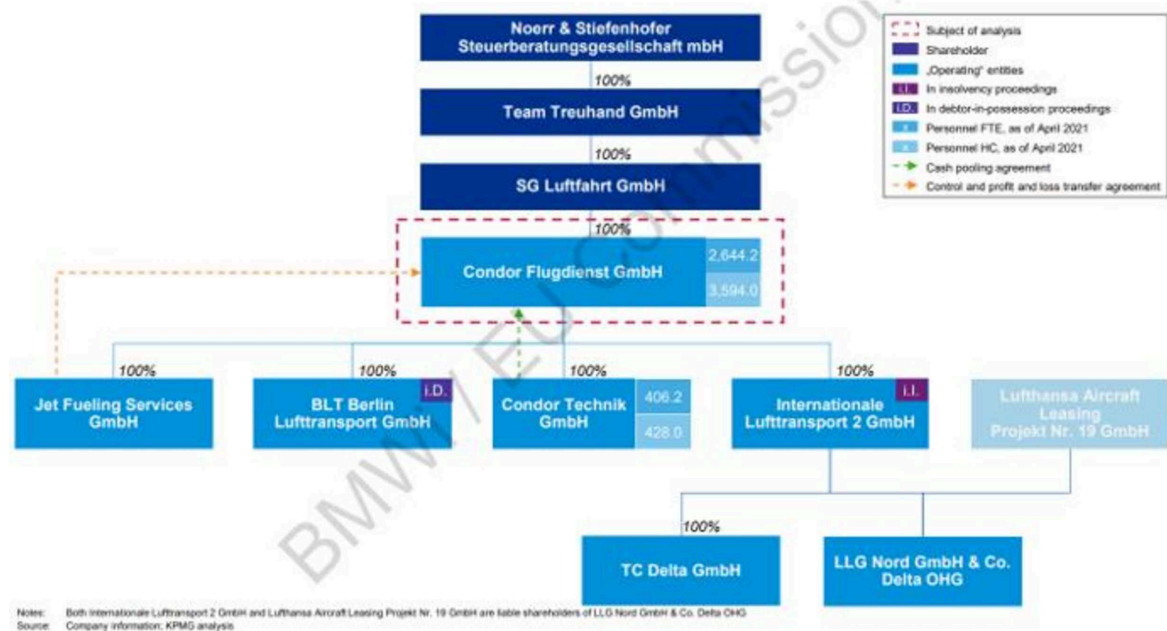
⁽¹⁸⁾ Heinäkuun 28 päivästä 2021 alkaen 51 prosenttia SGL:n hallussa olevista osakkeista on ollut yksityisen sijoitusrahaston Attestorin määräysvallassa Saksan valtion kanssa neuvotellun sopimuksen ehtojen mukaisesti (ks. johdanto-osan 37 ja 39 kappale).

⁽¹⁹⁾ Lopullista kauppasopimusta ei ollut vielä allekirjoitettu kyseisenä ajankohtana.

⁽²⁰⁾ Tällaisia yhtiösopimuksia ovat muun muassa määräysvaltasopimukset ja voitonsiirtosopimukset.

Kaavio 1

Condor-konsernin rakenne



Lähde: KPMG, Saksan rakenneuudistuskehityksen ja IDW S6/ BGH -standardin mukainen Condor Flugdienst GmbH:n rakenneuudistussuunnitelma, päivätty 16 päivänä kesäkuuta 2021, s. 22.

- (27) Tilauslentoyhtiönä toimiva Condor tarjoaa palveluja matkanjärjestäjille ja matkatoimistoille. Lisäksi se myy pelkkiä lentoja suoraan loppuasiakkaille esimerkiksi internetin kautta. Condor liikennöi lyhyillä, keskipitkillä ja kaukoreiteillä lentäen myös lentoasemille, joille reittiliikennettä harjoittavat lentoyhtiöt ⁽²¹⁾ eivät liikennöi.

2.3.2 Kilpailutilanne ja Condorin asema markkinoilla, joilla se toimii

- (28) Tilauslentoyhtiöistä Condorin tärkein kilpailija on TUIfly, TUI-konsernin ⁽²²⁾ lentoyhtiö, jonka kanssa se kilpailee reiteillä Saksasta eri matkailukohteisiin, kuten Espanjaan, Kreikkaan, Italiaan, Portugaliin, Karibian alueelle ja Meksikoon. Joillakin Condorin liikennöimillä reiteillä liikennöi myös Lufthansa-konserniin ⁽²³⁾ kuuluva halpalentoyhtiö Eurowings tai Ryanair. On kuitenkin mahdollista, että Condor kilpailee näiden lentoyhtiöiden kanssa ainoastaan tilauslentoilta myytävien pelkkien lentojen markkinoilla tietyillä myös kyseisten lentoyhtiöiden liikennöimillä reiteillä.

⁽²¹⁾ Reittiliikennettä harjoittavia lentoyhtiöitä ovat perinteiset täyden palvelun lentoyhtiöt, kuten Lufthansa, ja halpalentoyhtiöt, kuten Ryanair.

⁽²²⁾ TUI-konserniin kuuluu lentoyhtiö ja matkanjärjestäjä. Toisin kuin Condor, joka tarjoaa palveluja myös itsenäisille matkanjärjestäjille, TUIfly tarjoaa palveluja vain TUI-konserniin kuuluville matkanjärjestäjille. Saksa päätti 27 päivänä maaliskuuta 2020 myöntää TUI:lle 1,8 miljardin euron lainan (jKfW:n kautta) ja 4 päivänä tammikuuta 2021 toteuttaa yhteensä 1,25 miljardin euron pääomitusmenpiteen covid-19-pandemian vaikutusten korvaamiseksi (komission päätös C(2021) 49 final, annettu 4 päivänä tammikuuta 2021, asiassa "SA.59812 – Recapitalisation of TUI", EUVL C 169, 22.4.2022, s. 1).

⁽²³⁾ Komissio ei vastustanut 25 päivänä kesäkuuta 2020 Saksan aikomusta myöntää Lufthansalle 6 miljardia euroa pääomistukea (komission päätös C(2020) 4353 final, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2020, asiassa "SA.57153 – Aid to Lufthansa", EUVL C 397, 20.11.2020, s. 1). Unionin yleinen tuomioistuim kumosi komission päätöksen 10 päivänä toukokuuta 2023 (unionin yleisen tuomioistuimen tuomio, 10.5.2023, Ryanair v. komissio (Lufthansa; COVID-19), T-34/21 ja T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). Komissio aloitti 8 päivänä heinäkuuta 2024 asiassa muodollisen tutkintamenettelyn (ks. komission päätös C(2024) 4481 final, annettu 8 päivänä heinäkuuta 2024, asiassa "SA.57153 – Aid to Lufthansa", EUVL C, C/2024/5957, 4.10.2024).

- (29) Saksan viranomaisen mukaan Condor on Eurowingsin ohella ainoa Saksasta lähtevien suorien lomalentojen tarjoaja kaukoreiteillä. Kesällä 2019 Condor liikennöi kaikkiaan 126 kohteeseen, joista 35 oli kaukokohteita. Kaukokohteisiin suuntautuvista reiteistä 63 prosentilla Condor oli ainoa palveluntarjoaja, 29 prosentilla liikennöi Condorin lisäksi yksi muu lentoyhtiö ja 8 prosentilla liikennöi enemmän kuin kaksi lentoyhtiötä. Lyhyiden ja keskipitkien reittien segmentissä Condor oli ainoa palveluntarjoaja 25 prosentilla reiteistä, joita se liikennöi kesällä 2019, kun taas 32 prosentilla näistä reiteistä liikennöi kaksi lentoyhtiötä ja 43 prosentilla enemmän kuin kaksi lentoyhtiötä.
- (30) Condorin kalustoon kuului vuonna 2019 yhteensä 61 ilma-alusta, joista kaksi oli Brussels Airlinesin käytössä. Condor lensi noin 45 400 lentoa, ja sen matkustajamäärä oli noin 9,4 miljoonaa, istuinkilometrien määrä 10,4 miljoonaa ja käytössä olleiden ilma-alusten kuormitusaste 90 prosenttia. Kesällä 2019 Condorin markkinaosuus Saksan matkustajalentoliikenteen markkinoista oli 6,4 prosenttia. Suurin markkinaosuus oli Lufthansalla (37 %) ja toiseksi suurin Eurowingsillä (8 %), jotka ovat molemmat Lufthansa-konserninomistuksessa. Ryanairin markkinaosuus oli 5 prosenttia ja TUIflyn 3 prosenttia. Lufthansa-konserni on myös lomalentosegmentin johtava toimija, jolla on 31 prosentin markkinaosuus (Lufthansa ja Eurowings yhteensä). Sen jälkeen tulevat Condor ja Ryanair, joiden molempien markkinaosuudet ovat 16 prosenttia, ja seuraavaksi TUIfly (9 %), SunExpress (7 %) ja EasyJet (4 %).
- (31) Condor tarjosi vuonna 2019 tilauslentoja yhdeksältä Saksan lentoasemalta, ja sillä oli neljä kotikenttää, Hampurin, Düsseldorfin, Münchenin ja Frankfurtin lentoasemat⁽²⁴⁾. Kun tarkastellaan Saksan koko matkustajalentoliiketoimintaa, Condorin osuus oli 3 prosenttia lentojen kokonaismäärästä, 4 prosenttia kokonaiskapasiteetista ja 6 prosenttia kaikista tarjotuista istuinkilometreistä. Lentomäärien osalta Condorilla oli kaikista yksittäisistä liikennöimistään lentoasemista yli 10 prosentin osuus lentomäärästä vain Leipzigin lentoasemalla. Toiseksi suurin osuus sillä oli Hannoverin lentoasemalla, jolla sen osuus lentomäärästä oli 8 prosenttia, kapasiteetista 11 prosenttia ja tarjotuista istuinkilometreistä 18 prosenttia. Condorin suurempi osuus kokonaiskapasiteetista ja tarjotuista istuinkilometreistä joillakin lentoasemilla johtui siitä, että sen käyttämät ilma-alukset olivat suurempia ja se liikennöi pidempiä reittejä kuin kotimaiset tai mannerreittejä liikennöivät lentoyhtiöt, jotka keskittyvät liikematkustajiin ja lyhyisiin reitteihin. Lisäksi Leipzigin ja Hannoverin lentoasemat ovat ennen kaikkea alueellisia lentoasemia, joilla ei ole ruuhkaa, joten niitä käyttävien lentoyhtiöiden käytettävissä oli runsaasti lähtö- ja saapumisaikoja. Kaikilla muilla Condorin liikennöimillä lentoasemilla sen osuus lentojen kokonaismäärästä, kokonaiskapasiteetista ja tarjotuista istuinkilometreistä oli useimmiten alle 5 prosenttia⁽²⁵⁾.

2.4 Condorin taloudelliset vaikeudet ja strategisen sijoittajan etsiminen

- (32) Condorin yrityskehitys taloudellinen tulos oli ennen covid-19-pandemiaa positiivinen. Condor teki vuodesta 2009 alkaen useimpina vuosina voittoa, yhteensä 530 miljoonaa euroa ja keskimäärin 44,1 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2008–2019, kuten taulukosta Table 1 käy ilmi. Condorilla oli siis lähtökohtaisesti toimiva ja kannattava liiketoimintamalli.

Taulukko 1

Condorin voitot/tappiot vuosina 2008–2019

Tilikausi	Voitto euroina
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⁾ Viisi muuta lentoasemaa sijaitsevat Hannoverissa, Nürnbergissä, Stuttgartissa, Leipzigissa ja Syltissä (ks. ilmoitus liitteessä 26).

⁽²⁵⁾ Kaikilla muilla lentoasemilla (Hampurissa, Münchenissä, Düsseldorfissa, Frankfurtissa, Stuttgartissa, Nürnbergissä ja Syltissä) Condorin osuus lentomäärästä oli enintään [...] prosenttia, ja vain yhdellä niistä sen osuus kokonaiskapasiteetista ylitti tämän ([...] % Syltissä). Condorin osuus tarjotuista istuinkilometreistä ylitti [...] prosenttia viidellä näistä muista lentoasemista, Hampurissa, Düsseldorfissa, Frankfurtissa, Stuttgartissa ja Syltissä ([...] %, [...] %, [...] %, [...] % ja [...] %) (ks. ilmoitus liitteessä 26).

Tilikausi	Voitto euroina
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
YHTEENSÄ	529 957 743

- (33) Tuen myöntämisajankohtana ja jo ennen sitä Condorin taloudellista tilannetta kuitenkin rasitti siinä aiemmin määräysvaltaa käyttäneen osakkeenomistajan Thomas Cook -konsernin, jäljempänä 'TCG', maksukyvyttömyys. Condor oli mukana TCG:n konsernitalijärjestelyssä, sillä oli noin [...] miljoonaa euroa saamia TCG:ltä, eikä sillä ollut pankkirahoitusta ⁽²⁶⁾. Emoyhtiön maksukyvyttömyyden myötä Condor ei kyennyt rahoittamaan likviditeettitarpeitaan markkinoiden avulla, ja se hakeutui syyskuussa 2019 omatoimiseen maksukyvyttömyysmenettelyyn ⁽²⁷⁾.
- (34) Frankfurt am Mainin maksukyvyttömyystuomioistuim, jäljempänä 'maksukyvyttömyystuomioistuim', käynnisti maksukyvyttömyysmenettelyn 1 päivänä joulukuuta 2019 ja antoi Condorille luvan jatkaa liiketoimintaansa samalla, kun tämän oli laadittava maksukyvyttömyyssuunnitelma. Maksukyvyttömyystuomioistuim katsoi, että Condorin liiketoiminta oli pohjimmiltaan kannattavaa eikä tarve yrityksen rakenneuudistukselle johtunut sen oman liiketoimintamallin puutteista ja kannattavuudesta vaan TCG:n maksukyvyttömyydestä. Maksukyvyttömyyssuunnitelmassa esitettiin tarvittavat toimenpiteet, jotta Condor voi jatkaa liiketoimintamallinsa noudattamista eli lomalentojen tarjoamista, sekä mainittiin velkojien kanssa tehtävä sopimus, rakenneuudistustoimenpiteet ja uuden sijoittajan etsintä. Suunnitelman tärkeimmät osat olivat Condorin toiminnan ja rahoituksen erottaminen TCG:stä sekä Condorin siirtyminen uuden sijoittajan haltuun. Kaikkien TCG:n hallussa olleiden Condorin osakkeiden arvo alennettiin nolnaan, ja liikkeelle laskettiin 20,2 miljoonan euron arvosta uusia osakkeita. Nämä osakkeet siirrettiin omaisuudenhoidajalle (SGL:lle, ks. johdanto-osan 26 kappale), jonka tarkoituksena oli pitää ne hallussaan siihen asti, että löydetäisiin uusi sijoittaja.
- (35) Condorista jätettiin tammikuussa 2020 kolme ostotarjousta. Tarjousten arvo oli [...] – [...] miljoonaa euroa. LOT Polish Airlinesin emoyhtiö PGL tarjosi Condorista [...] miljoonaa euroa, ja sen tarjous hyväksyttiin. PGL:n kanssa tehty kauppasopimus notaarin vahvistamista koskevine vaatimuksineen allekirjoitettiin 24 päivänä tammikuuta 2020. Saksan liittovaltion kartellivirasto (*Bundeskartellamt*) hyväksyi sulautuman 24 päivänä helmikuuta 2020. Maaliskuussa 2020 Condorin velkojakomitea hyväksyi maksukyvyttömyyssuunnitelman vaaditulla enemmistöllä, minkä jälkeen maksukyvyttömyystuomioistuim hyväksyi sen. PGL kuitenkin vetäytyi sopimuksesta 13 päivänä huhtikuuta 2020, koska se oli joutunut covid-19-pandemian takia rahoitus- ja talousvaikeuksiin, joiden seurauksena LOT Polish Airlines tarvitsi Puolan hallitukselta noin 650 miljoonaa euroa tukea ⁽²⁸⁾.
- (36) PGL:n vetäytyminen sopimuksesta pitkitti Condorin maksukyvyttömyysmenettelyä seitsemällä kuukaudella. Menettelyn pitkittyminen aiheutti Condorille lisäkustannuksia yhteensä noin 23,7 miljoonaa euroa ⁽²⁹⁾. Condorin velkojakomitea hyväksyi muutetun suunnitelman 22 päivänä lokakuuta 2020, ja maksukyvyttömyystuomioistuim vahvisti sen 24 päivänä marraskuuta 2020. Marraskuun 30 päivänä 2020 maksukyvyttömyystuomioistuim ilmoitti Condorin maksukyvyttömyysmenettelyn päättyneen.

⁽²⁶⁾ Osallistumalla TCG:n säännöllisiin konsernitalijärjestelyihin, joista viimeisin oli tullut voimaan helmikuussa 2018, Condorin tappiot kuitattiin sen ja emoyhtiön välisten voitonsiirtosopimusten nojalla ja Condor sai tarvittaessa likviditeettiä konsernin sisältä. Kun TCG oli määrätty pakkoselvitystilaan, tämä rahoitusmahdollisuus ei ollut enää käytettävissä. Koska Condorilla ei ollut omaa itsenäistä riskiprofilia ja se oli osa TCG:tä, joka oli määrätty pakkoselvitystilaan, se ei pystynyt saamaan rahoitusta pääomamarkkinoilta. Lisäksi Condorilla oli tuolloin emoyhtiöltään TCG:ltä saamia noin [...] miljoonaa euroa, joita se ei voinut enää periä ja jotka oli alaskirjattava. Lisäksi Condor oli yhteisvastuussa tietyistä TCG:n veloista.

⁽²⁷⁾ Ks. myös pelastamistukipäätös, johdanto-osan 14–20 kappale.

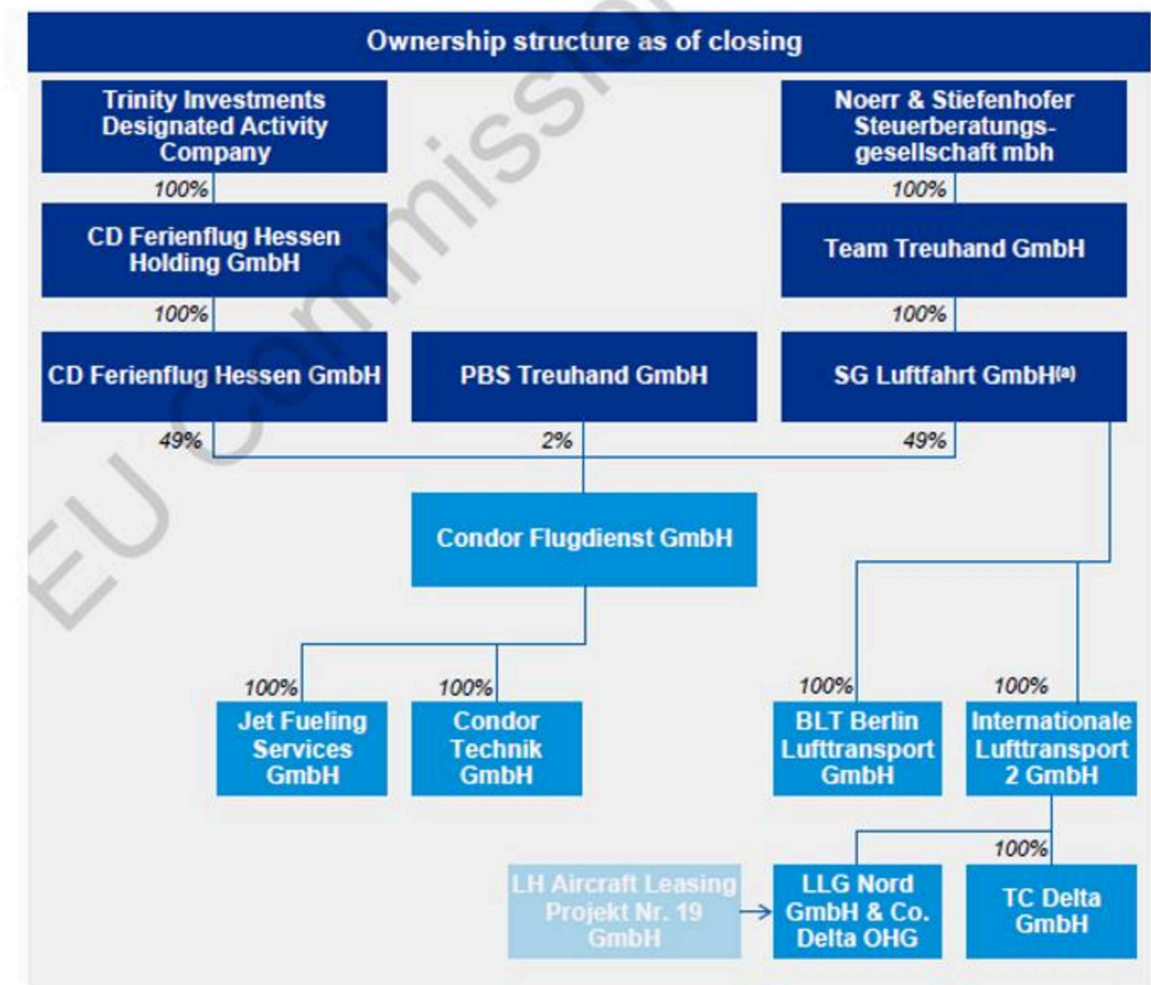
⁽²⁸⁾ Komissio hyväksyi tuen 22 päivänä joulukuuta 2020 asiassa SA.59158 "Covid-19 – Aid to LOT Polish Airlines" annetulla komission päätöksellä C(2020) 9606 final (EUVL C 260, 2.7.2021, s. 1).

⁽²⁹⁾ Unionin yleinen tuomioistuim kumosi huhtikuussa 2020 annetun vahingonkorvauspäätöksen, koska se katsoi, ettei komissio ollut todentanut vaaditulla tavalla, että 17 miljoonan euron lisäkustannukset, jotka johtuivat maksukyvyttömyysmenettelyn pitkittymisestä PGL:n vetäydyttyä Condorin kanssa tehdystä kauppasopimuksesta, olivat suoraan yhteydessä tappioihin, joita Condorille aiheutui covid-19-pandemian leviämisen ehkäisemiseksi käyttöön otetuista rajoituksista (ks. kumottu vahingonkorvauspäätös, johdanto-osan 21 kappale). Koska menettelyä oli jatkettava alun perin suunnitellusta kahdesta–kolmesta kuukaudesta (huhtikuussa 2020 alkanut menettely päättyi kesä–heinäkuun sijaan marraskuussa 2020), menettelyyn liittyvien kustannusten lopullinen määrä nousi 23,7 miljoonaan euroon.

- (37) Condor jatkoi sijoittajan etsimistä järjestämällä ehdottoman, läpinäkyvän ja syrjimättömän tarjouskilpailun. Condorin hallintoneuvosto – jonka jäsenet ovat osakkeenomistajia ja edustavat KfW:n maksamien lainojen takaajia eli Saksan liittohallitusta ja Hessenin osavaltiota – valitsi menettelyn loppuvaiheessa jätetyistä kolmesta tarjouksesta yksityisen sijoitusrahaston Attestorin jättämän tarjouksen. Attestor tarjosi parhaat ehdot Condorille sekä sitoutui maksamaan KfW:n kautta annetut valtion takaamat julkiset lainat. Suunniteltu osto kirjattiin notaarin 20 päivänä toukokuuta 2021 vahvistamalla asiakirjalla.
- (38) Saksa vahvisti, ettei Attestorilla – joka on sijoitusrahasto – ollut ennen kyseistä tarjousta ollut minkäänlaisia yhteyksiä Condoriin eikä se ollut toteuttanut liiketoimia tämän kanssa.
- (39) Kauppasopimuksen luonnoksen mukaan Condorin tytäryhtiöistään Berlin Lufttransportista ja Internationale Lufttransportista omistamat osakkeet myytäisiin holdingyhtiö SGL:lle, Condorin osakkeista 49 prosenttia siirrettäisiin SGL:ltä Attestorille ja Attestor antaisi niistä 2 prosenttia trustiyhtiön säilytettäväksi. Attestorilla olisi mahdollisuus hankkia loput 49 prosenttia osakkeista. Sopimuksen mukaisesti Condorin osakkeista 51 prosenttia on ollut 28 päivästä heinäkuuta 2021 lähtien Attestorin määräysvallassa (49 % Attestorin hallinnoiman sijoitusrahaston kautta ja 2 % trustin kautta), ja Attestor on antanut Condorille omaa pääomaa sovitusti (ks. johdanto-osan 46 kappale). Liiketoimen rahoitusehtoihin sisältyy Condorin liiketoimintasuunnitelman rahoittaminen ja Condorille annettujen julkisten lainojen uudelleenjärjestely johdanto-osan 51 ja 52 kappaleessa kuvatuin ehdoin. Kaaviossa 2 esitetään Condorin omistusrakenne liiketoimen jälkeen.

Kaavio 2

Condorin omistusrakenne sen jälkeen, kun se myytiin Attestorille



Lähde: KPMG, Saksan rakenneuudistuskehityksen ja IDW S6/ BGH -standardin mukainen Condor Flugdienst GmbH:n rakenneuudistussuunnitelma, päivätty 16 päivänä kesäkuuta 2021, s. 51.

2.5 Condorin rakenneuudistussuunnitelma

- (40) Condor aloitti rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon lokakuussa 2019, jolloin se käynnisti syyskuuhun 2023 asti kestäväen järjeistämisen- ja rakenneuudistusohjelman. Suunnitelma perustuu kolmeen päätoimintalinjaan: i) kustannus- ja tehokkuushyötyjen aikaansaaminen järjeistämisen ja kaluston uudistamisen avulla, ii) rahoituksen ja pääoman uudelleenjärjestely Attestorin tarjoaman yksityisrahoituksen avulla ja neuvottelemalla uudelleen KfW:n kautta annetuista lainoista sekä iii) organisaation vakauttaminen uuden strategisen kumppanin avulla.

2.5.1 Operatiiviseen toimintaan ja organisaatioon kohdistuva rakenneuudistus

- (41) Condor on käynnistänyt järjeistämiseen, liiketoiminnan optimointiin ja tuottavuuden parantamiseen tähtäävän ohjelman, jonka tarkoituksena on pienentää toimintakustannuksia sekä säilyttää kannattavuus ja parantaa sitä edelleen. Saksan toimittaman rakenneuudistussuunnitelman mukaan ohjelman odotettiin tuottavan kustannussäästöjä ja parantavan tuottavuutta seuraavasti: i) henkilöstöä vähennettäisiin 23 prosenttia toukokuuhun 2021 mennessä erityisesti vähentämällä maahenkilöstöä 17 prosentilla (huolimatta siitä, että maahenkilöstölle oli siirretty useita TCG:n aiemmin hoitamia tehtäviä), ja lisäksi matkustamohenkilöstöä vähennettäisiin vuodesta 2022 alkaen jo neuvoteltujen henkilöstötoimien myötä, ii) palkkakustannuksia pienennettäisiin muuttamalla työehtosopimuksia, johdon palkkioita ja palkkoja, ja tiettyjä ylimääräisiä maksuja, kuten lounasetuja ja lomakorvauksia, leikattaisiin, iii) yhtiön päätoimipaikka siirrettäisiin edullisiin tiloihin, iv) tavarantoimittajien kanssa tehdyt sopimukset neuvoteltaisiin uudelleen (maksukyvyttömyysmenettelyn aikana ei sovellettu lakisääteisiä ennakkokorvauksia ja irtisanomisaikojia, mikä mahdollisti epäedullisten sopimusten irtisanomisen) ja ilma-alusten leasingisopimuksia muutettaisiin, ja v) kalustoa uusittaisiin. Järjeistämishjelman odotettiin tuottavan yli [...] miljoona euroa pysyviä kustannussäästöjä vuodessa.
- (42) Taulukossa Table 2 esitetyillä operatiivisilla rakenneuudistustoimenpiteillä pyritään säilyttämään Condorin toiminnot ja virtaviivaistamaan niitä, kunnes yhtiö pystyy jälleen tuottamaan voittoa covid-19-pandemian leviämisen ehkäisemiseksi käyttöön otettujen lentorajoitusten asteittaisen poistamisen jälkeen. Näillä rakenneuudistustoimenpiteillä varmistetaan Condorin kilpailukyky vähentämällä edelleen kustannuksia ja toteuttamalla tarvittavat kalustouudistukset, joiden myötä otetaan käyttöön nykyaikaisia polttoainetehokkaita ilma-aluksia.
- (43) Condorilla oli ikääntyvä kalusto, joka kesällä 2019 käsitti 61 lentokonetta. Näistä 59:ää Condor liikennöi itse. Condorin kaukoreiteillä käyttämät 16 Boeing 767–300 -alusta olivat keskimäärin 26 vuotta vanhoja eli vanhempia kuin alalla keskimäärin. Kaluston osalta toteutettava rakenneuudistus, joka on suunniteltu toteutettavaksi kaukoliikenteen ilma-alusten osalta vuosina 2022–2025 ja lyhyillä ja keskipitkillä reiteillä käytettävien ilma-alusten osalta vuosina 2022–2029, vähentää polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä. Tuen myöntämishetkellä tiedossa olleiden tarjousten perusteella Condor odotti pelkästään kaukoliikenteen segmentissä säästävänsä polttoainekustannuksissa vuosittain noin [...] miljoonaa euroa, vähentävänsä hiilidioksidipäästöjä 15–25 prosenttia ja pienentävänsä keskimääräisen polttoaineenkulutuksen alle kahteen litraan matkustajaa kohti 100 000 kilometrillä uusimalla 16 Boeing 767–300 -alusta.

Taulukko 2

Condorin rakenneuudistustoimenpiteet

Toimenpide	Täytäntöönpano
Henkilöstövähennykset	Maahenkilöstön vähentäminen – maaliskuuhun 2020 mennessä
Henkilöstökulujen vähentäminen	— Työehtosopimusten muuttaminen – joulukuu 2019 – maaliskuu 2020 — Lyhytaikaiset työ sopimukset ja neuvottelut palkkojen jäädyttämisen jatkamisesta – kesä 2020 ja kevät 2021
Toimitussopimusten neuvottelemine uudelleen	Kaikkien tavarantoimittajien jatkuva uudelleentarkastelu syyskuusta 2020 alkaen

Toimenpide	Täytäntöönpano
Pääkonttorin siirto edullisempiin tiloihin	— Neuvottelut huhti-toukokuussa 2020 — Muutto toteutettu heinäkuuhun 2021 mennessä
Kaluston uusiminen	Asteittainen uusiminen alkaa vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä; kaukoreiteillä määrä olla käytössä 12 uutta ilma-alusta vuoteen 2023 mennessä

Lähde: Ilmoitus, liite 13.

- (44) Lisäksi strategisen sijoittajan mukaantulo on vakauttanut yrityksen toimintakehystä. Erityisesti Condorin osakkeiden osittainen myynti Attestorille oli ensimmäinen askel kohti Condorin rakenteellista riippumattomuutta maksukyvyttömyysmenettelyn päättymisen jälkeen. Lisäksi Attestorin mukaantulon ja KfW:n kautta annettujen lainojen uudelleenjärjestelyn myötä Condorilla on käytettävissään riittävästi rahoitusta ja se on saanut vahvistettua pääomapohjaansa.

2.5.2 Pääomaan ja rahoitukseen liittyvä rakenneuudistus ja rakenneuudistussuunnitelman rahoittaminen

- (45) Rakenneuudistuskustannuksiin sisältyivät Condorin kaluston uusimiseen liittyvät kustannukset sekä rakenneuudistuksen aikana aiheutuneet kattamattomat toimintakustannukset. Näin ollen ne sisälsivät myös pelastamislainan takaisinmaksun ja sen korvaamisen muilla KfW:n kautta annetuilla lainoilla, johdanto-osan 7 kappaleessa tarkoitettua liiallisesta vahingonkorvauksesta perittävän koron mitätöinnin ja maksukyvyttömyysmenettelyn 23,7 miljoonan euron kustannukset (ks. johdanto-osan 36 kappale). Rakenneuudistuksen kustannukset rahoitettiin osittain omista varoista, joiden osuus oli [...] miljoonaa euroa, ja osittain julkisella rahoituksella velkojen uudelleenjärjestelyllä, jolla rahoitettiin 300,98 miljoonaa euroa. Muu kuin julkinen rahoitus oli Attestorin tarjoamaa rahoitusta. Rahoitustarvetta pienensivät maksukyvyttömyyssuunnitelmaan sisältyvät pysyvät kustannussäästöt ja velkojen mitätöinti, kuten seuraavissa johdanto-osan kappaleissa kuvataan.
- (46) Attestor on antanut Condorille 200 miljoonaa euroa omaa pääomaa: 150 miljoonaa euroa yhtiön pääomavaraukseen ja 50 miljoonaa euroa talletuksena notaarin ylläpitämälle sulkutilille, jota Condor voi käyttää toiminnan niin edellyttäessä.
- (47) Lisäksi Attestor sitoi [...] miljoonaa euroa Condorin kaluston uudistamiseen ja asetti käyttöön [...] miljoonan Yhdysvaltain dollarin (noin [...] miljoonan euron) luottolimiitin, jota Condor voi käyttää useissa erissä ilma-alusten toimitusta edeltävien maksujen maksamiseen (luotto ei ole uusiutuva). [...] tarjosi Condorille ja sen tytäryhtiöille leasingjärjestelyn, jonka puitteissa se sitoutui tarjoamaan suoraan tai yhden tai useamman erillisyyhtiön kautta [...] miljoonaa euroa leasingrahoitusta Condorille vuokrattavien ilma-alusten hankintaa varten. Ilma-alusten rahoitusta oli määrä täydentää ulkoisella rahoituksella, jonka odotetaan kattavan liiketoimintakäytäntöjen mukaisesti [...] prosenttia ilma-alusten kokonaishankintakustannuksista. Luonnostellun leasingitoumuksen myötä Condor voisi näin ollen vuokrata ilma-aluksia [...] miljoonan euron arvosta vähintään [...] vuoden ajaksi.
- (48) Lisäksi Condorin velkojat hyväksyivät maksukyvyttömyysmenettelyn yhteydessä 630,8 miljoonan euron saatavien mitätöimisen. Menettelyyn sovellettiin Saksan yleisen maksukyvyttömyyslainsäädännön pakollisia säännöksiä, joissa säädetään muun muassa eri velkojaryhmien muodostamisesta ja kohtelusta. Kuhunkin ryhmään kuuluvia velkoja kohdellaan tasapuolisesti. Ryhmään 7 (osakkeenomistajat) kuuluvien velkojen saatavat asetettiin maksukyvyttömyysmenettelyssä muiden velkojaryhmien saatavia alempaan etuoikeusluokkaan. Maksukyvyttömyyssuunnitelman mukaisesti yhtiön osakepääoman arvo alennettiin nolleen, minkä seurauksena osakkeenomistajat menettivät osakkeensa. Lisäksi suljettiin pois oikeus merkitä uusia osakkeita suunnitelman mukaisen pääomankorotuksen yhteydessä. Näin ollen osakkeenomistajien saatavia ei maksettu, ja he menettivät olemassa olleet oikeutensa sekä osakkeidensa että Condorille antamansa velan osalta. Saksa selitti, että muiden saatavien osalta Condorin velkojakomitean vaihtoehtona oli joko Condorin asettaminen selvitystilaan tai 0,1 prosentin korvaaminen kaikkiaan 631,5 miljoonan euron saatavista. Useat velkojat äänestivät suunnitelmaa vastaan. Maksukyvyttömyyssuunnitelmassa yksilöitiin seuraavat seitsemän velkojaryhmää:

- työntekijät (*Arbeitnehmer*)
- liittovaltion työvoimavirasto (*Bundesagentur für Arbeit*)

- yritysten eläkejärjestelmien maksukyvyttömyysvakuutusjärjestö (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit, PSVaG*)
 - yhteisvastuulliset velkojat (*Gläubiger aus Mithaftung*)
 - konserniyhtiöt, joilla oli ylemmän etuoikeusluokan saatavia (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen*)
 - muut velkojat, joilla oli vakuudettomia ylemmän etuoikeusluokan saatavia (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*)
 - osakkeenomistajat (*Gesellschafter*).
- (49) Monet velkojaryhmistä, kuten työntekijät, konserniyhtiöt ja osakkeenomistajat, koostuivat yksinomaan yksityisistä velkojista. Kullakin johonkin ryhmään kuuluvalla velkojalla on äänioikeus. Saksan maksukyvyttömyyslain mukaan jokainen velkojaryhmä äänestää erikseen, ja kussakin ryhmässä päätökset tehdään äänioikeutettujen velkojien äänten ja saatavien enemmistöllä⁽³⁰⁾. Enemmistö velkojista päätti hyväksyä esitetyn prosenttimääräisen korvauksen, ja velkojakomitea hyväksyi suunnitelman 22 päivänä lokakuuta 2020, minkä jälkeen maksukyvyttömyystuomioistuim vahvisti suunnitelman.
- (50) Lisäksi Condor on saanut järjeistämishjelmansa myötä aikaan pysyviä kustannussäästöjä [...] miljoonaa euroa vuodessa. Nämä säästöt on saatu aikaan muuttamalla leasing sopimuksia, neuvottelemalla uudelleen tavar- ja palveluntoimittajien kanssa tehdyt sopimukset sekä muuttamalla työehtosopimuksia johdanto-osan 41 kappaleessa kuvatulla tavalla. Nämä kustannussäästöt vaikuttavat Condorin tuloslaskelmaan ja vähentävät ulkoisen rahoituksen tarvetta.
- (51) Kauppasopimuksen ja Attestorin tarjoaman leasingrahoituksen ennakkoodellytykseksi asetettiin Condorin KfW:n kautta saaman 550 miljoonan euron lainan uudelleenjärjestely. Ennen rakenneuudistusta KfW:n lainoihin sovellettiin seuraavia ehtoja:
- a) Laina 1, jonka kokonaismäärä oli 529,8 miljoonaa euroa, koostui erästä A, jonka nimellisarvo oli 256 miljoonaa euroa, ja erästä B, jonka nimellisarvo oli 273,8 miljoonaa euroa. Lainan 1 vakuutena oli Condorin kokoama vakuuspaketti, johon sisältyi muun muassa osakevakuuksia, ilma-aluspanttioikeuksia, vakuuksien siirtoja, vakuustarkoituksessa tehtyjä oikeuksien siirtoja ja tilipanteja.
 - 1) Lainan 1 erän A erääntymispäivä oli 30 päivä kesäkuuta 2026. Laina oli määrä maksaa takaisin neljännesvuosittain maksettavina [...] miljoonan euron suuruisina erinä 30 päivästä kesäkuuta 2021 alkaen ja loppu maksamatta oleva määrä 30 päivänä kesäkuuta 2026 erääntyvänä kertaasuorituksena. Korko koostui peruskorosta, joka vastasi kolmen kuukauden euriborkorkoa, [...] peruspisteestä vuodessa sekä KfW:n kautta annettujen lainojen jälleenrahoituskustannuksista.
 - 2) Lainan 1 erä B oli uusiutuva luottojärjestely, jonka erääntymispäivä oli 31 päivä joulukuuta 2031. Korko koostui peruskorosta, joka vastasi yhden kuukauden euriborkorkoa, [...] peruspisteestä vuodessa sekä KfW:n kautta annettujen lainojen jälleenrahoituskustannuksista. Erästä B nostetut määrät oli maksettava takaisin kunkin korkokauden lopussa lisättynä kyseiseen päivään mennessä kertyneellä, maksamatta olevalla korolla. Takaisin maksetut määrät oli mahdollista nostaa uudelleen sinä aikana, kun luotto oli käytettävissä, edellyttäen, että erän B puitteissa käytettävissä oleva lainan kokonaismäärä ei ylittynyt. Kesäkuun 30 päivästä 2026 alkaen erän B puitteissa käytettävissä olevaa lainan kokonaismäärää pienennettäisiin automaattisesti [...] miljoonalla eurolla jokaisen kalenterivuosineljänneksen lopussa.
 - b) Lainan 2 nimellisarvo oli 20,2 miljoonaa euroa ja erääntymispäivä 31 päivä joulukuuta 2031. Sen korko koostui peruskorosta, joka vastasi kolmen kuukauden euriborkorkoa, [...] peruspisteestä sekä KfW:n kautta annettujen lainojen jälleenrahoituskustannuksista. KfW:lle oli annettu lainan 2 vakuudeksi [...].
 - c) Sopimusjärjestelyissä määrättiin eri erien takaisinmaksuhierarkiasta siltä varalta, että Condor myytäisiin osakekaupalla. Ensimmäiseksi maksettaisiin takaisin laina 2, sen jälkeen lainan 1 erä A ja viimeiseksi lainan 1 erä B. Lisäksi jos Condorin muuta omaisuutta myytäisiin, erän A lyhennykset maksettaisiin ennen erä B. Vakuuksien luovutuksen tapauksessa erien takaisinmaksuun sovellettaisiin samaa etuoikeusjärjestystä. Myös muista vakuuksista saatavien tuottojen tapauksessa erä A olisi etusijalla erään B nähden, eli tällaiset tuotot käytettäisiin ensin erän A ja vasta sen jälkeen erän B takaisinmaksuun.

⁽³⁰⁾ Lokakuussa 1994 annettu maksukyvyttömyyslaki (*Insolvenzordnung*), (BGBl. I S. 2866), 243 § ja 244 §:n 1 kohta.

- (52) Ilmoituksen ja Saksan toimittamien sopimusluonnosten mukaan Saksa osallistuu rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseen järjestämällä KfW:n kautta annetun 550 miljoonan euron lainan uudelleen seuraavasti:
- a) Lainan 1 erästä B jätetään perimättä takaisin 90 miljoonaa euroa.
 - b) Lainan 1 maksamatta olevat määrät (a alakohdassa mainitun 90 miljoonan euron leikkaamisen ja Condor II -päätöksen mukaisen 60 miljoonan euron leikkaamisen jälkeen; ks. johdanto-osan 6 kappale) järjestetään uudelleen
 - ylemmän etuoikeusluokan 175 miljoonan euron erään, johon sovelletaan samoja ehtoja kuin lainan 1 erään A lukuun ottamatta seuraavia kahta muutosta: i) erääntymispäivä siirretään syyskuuhun 2026, jotta se on yhdenmukainen Condorin tilikauden kanssa (aiemmin erääntymispäivät olivat lainan 1 erän A osalta kesäkuussa 2026 ja lainan 1 erän B sekä lainan 2 osalta 31 päivänä joulukuuta 2031); (ii) [...];
 - alemman etuoikeusluokan 204,8 miljoonan euron erään, johon sovelletaan seuraavia ehtoja: i) korko: [...]kustannukset, ii) velan tyyppi: [...]; iii) vakuudet: samat kuin aiemmin, iv) takaisinmaksuun sovelletaan tuotonjakomekanismia, jonka mukaan lyhennykset riippuvat tuotoista (maksut määräytyvät 30 päivänä syyskuuta 2026);
 - c) SGL:lle osakkeiden hankintaa varten myönnettyä lainaa 2 muutetaan siten, että siihen sovelletaan samoja ehtoja kuin uuteen alemman etuoikeusluokan erään, paitsi vakuuden osalta, jota vahvistetaan [...]. Alemman etuoikeusluokan erän takaisinmaksu olisi [...].
- (53) Saksa vahvisti, että sopimusluonnokset on pantu täytäntöön johdanto-osan 52 kappaleessa kuvatulla tavalla. Saksan toimittamien tietojen mukaan tuotonjakomekanismi määrää, että maksut, joihin sitä sovelletaan, voidaan suorittaa vain sillä edellytyksellä, että sijoittaja on saanut 30 päivään kesäkuuta 2026 mennessä vähintään [...] miljoonaa euroa nettotuottoa (niin kutsuttu tuottoraja) esimerkiksi myynnistä tai yrityksen oman pääoman arvo on 30 päivänä syyskuuta 2026 vähintään sama kuin kyseinen määrä. Jos tuotot ylittävät [...] miljoonaa euroa, maksetaan [...] euroa. Jos tuottojen määrä on [...]–[...] miljoonaa euroa, lainanantaja saa [...]–[...] prosentin osuuden niistä. Tuoton todellinen määrä riippuu nettotuotoista. Tuotonjakomekanismin maksuehdot takaavat, että Saksan valtiolle maksetaan syyskuuhun 2026 mennessä Condorin taloudellisesta menestyksestä riippuen [...]–[...] miljoonaa euroa. Tuotonjakomekanismin puitteissa maksettavat maksut on käytettävä alemman etuoikeusluokan lainan ja lainan 2 takaisinmaksuun.
- (54) Saksa myönsi taatut lainat KfW:n kautta Condorille osittaisena korvauksena vahingosta, joka yritykselle arvioitiin aiheutuneen covid-19-pandemian vuoksi. Kumotun vahingonkorvauspäätöksen antamisen jälkeen komissio totesi, että Condorille aiheutui vahinkoa 17 päivän maaliskuuta ja 31 päivän joulukuuta 2020 välisenä aikana 175,355 miljoonaa euroa ⁽³¹⁾ ja 1 päivän tammikuuta ja 31 päivän toukokuuta 2021 välisenä aikana 73,66 miljoonaa euroa ⁽³²⁾, eli 17 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivän toukokuuta 2021 välisenä aikana vahinkoa aiheutui yhteensä 249,02 miljoonaa euroa. Lainojen kokonaismäärä oli 550 miljoonaa euroa ennen niiden leikkaamista (90 miljoonalla eurolla ja 60 miljoonalla eurolla; ks. johdanto-osan 6 ja 8 kappale), joten kyseisen lainamäärän ja 17 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivän toukokuuta 2021 välisenä aikana aiheutuneen arvioidun vahingon (249,02 miljoonaa euroa) välinen erotus on 300,98 miljoonaa euroa. Tämä on rakenneuudistukseen myönnetty lainamäärä.
- (55) Saksa toimitti kaksi lainojen uudelleenjärjestelyyn sisältyvän tuen osuutta koskevaa arviointia.
- (56) Ensimmäisen lähestymistavan perusteella lainan uudelleenjärjestelyyn sisältyvä tuen osuus olisi Saksan mukaan lainojen nimellismäärä eli 400 miljoonaa euroa (alkuperäinen lainamäärä eli 550 miljoonaa euroa, josta on vähennetty 150 miljoonan euron leikattu määrä) vähennettynä Saksan ilmoittamalla 17 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivän toukokuuta 2021 väliseltä ajalta myönnettyllä vahingonkorvaustuella (144,1 miljoonaa euroa), jolloin rakenneuudistustuen nimellismäärä olisi 255,9 miljoonaa euroa.

⁽³¹⁾ Ks. Condor I -päätös, johdanto-osan 203 kappale.

⁽³²⁾ Ks. Condor II -päätös, johdanto-osan 112 kappale.

- (57) Saksan mukaan tuen osuus olisi kuitenkin mahdollista arvioida myös vähemmän varovaisesti. Ylemmän etuoikeusluokan 175 miljoonan euron erän osalta tuen osuus olisi 18,9 miljoonaa euroa, joka vastaa erotusta Condorin tosiasiallisesti maksamien korkojen ja hypoteettisen markkinalainan koron välillä. Myös markkinaehdoin toimiva lainanantaja suostuisi takaisinmaksun ja korkojen lykkäämiseen, eli niihin ei sisältyisi tukea. Lisäksi Saksa määrittä 90 miljoonan euron lainamäärän perimättä jättämisen avustukseksi, jonka osalta tuen osuus on 90 miljoonaa euroa.

2.5.3 Rakenneuudistuksen ja elinkelpoisuuden palauttamisen kehityspolku operatiivisen toiminnan ja rahoitustilanteen näkökulmasta

- (58) Saksan mukaan maasta tehtävien matkojen markkinat kasvoivat covid-19-pandemiaan asti jatkuvasti, vuositasolla jopa 4,6 prosenttia. Vuonna 2020 markkinat kuitenkin supistuivat jyrkästi, 58,1 prosenttia. Rakenneuudistussuunnitelmassa oletetaan, että kysyntä Saksasta tehtävien vapaa-ajan matkojen markkinoilla alkaa lisääntyä kesällä 2021. Saksa toteaa, että matkustaminen korreloi vahvasti bruttokansantuotteen kanssa, jonka odotettiin palaavan kriisiä edeltäneelle tasolle vuoden 2021 loppuun mennessä. Kotitalouksien nettosäästöaste Saksassa nousi vuosien 2019 ja 2020 välillä merkittävästi, 10,9 prosentista 16,3 prosenttiin, mikä viittasi siihen, että kulutus kasvaisi voimakkaasti, kun rajoituksia alettaisiin poistaa asteittain. Vapaa-ajan matkailun odotettiin elpymään nopeammin ja palautuvan kriisiä edeltäneelle tasolle noin vuotta aiemmin kuin matkustuksen yleisesti ⁽³³⁾.
- (59) Rakenneuudistussuunnitelmassa käytetyt oletukset perustuvat analyysiin, jossa tarkasteltiin eri kehityssuuntauksia ja niiden vaikutuksia vapaa-ajan matkailuun. Saksan toimittama KPMG:n laatima rakenneuudistusraportti sisältää myös kolmansien osapuolten ⁽³⁴⁾ arviointeihin perustuvia ennusteita markkinoiden kehityksestä. Useissa asiantuntija-arvioinneissa, joissa esitettiin ennusteita lentojen matkustajamäärien, maksettujen matkustajakilometrien ⁽³⁵⁾, mittarilentosääntöjen ⁽³⁶⁾ mukaisesti suoritettujen lähtöjen ja saapumisten sekä matkustajamäärien kehittymisestä, matkustajalentosektorin odotettiin palautuvan vuoden 2019 tasolle parhaassa mahdollisessa skenaariossa vuonna 2023 ⁽³⁷⁾. Ensimmäisen elpymisvaiheen odotettiin ajoittuvan vuoden 2021 kolmannelle ja viimeiselle neljännekselle, mikäli matkustusrajoitukset päättyisivät ja rokotukset etenisivät. Näitä ennusteita käytetään arvioitaessa Condorin liiketoimintasuunnitelman perustana olevien oletusten uskottavuutta.
- (60) Toimitettujen tietojen mukaan (Euromonitorin tiedot lähteiden vapaa-ajan matkojen lukumääristä ja niihin käytetystä rahamäärästä sekä Statistan ja McKinseyn tiedot matkailutuloista) maailmanlaajuisen matkailumarkkinoiden arvioitiin elpymään vuoden 2019 tasolle parhaassa skenaariossa vuonna 2022 ja heikoimmassa skenaariossa vuonna 2024/2025. Kuten kaaviosta 3 käy ilmi, keskeisten suorituskykyindikaattoreiden (lentojen matkustajamäärät, maksetut matkustajakilometrit ja mittarilentosääntöjen mukaisesti suoritettujen lähtöjen ja saapumisten määrä) odotettiin palautuvan vuoden 2019 tasolle vuoden 2023/2024 tienoilla. Nämä ennusteet koskevat kuitenkin kaikkia lentoyhtiötä yleisesti. Samat ennusteet viittaavat myös lomalentojen nopeampaan elpymiseen.

⁽³³⁾ Ilmoitus ja KPMG, Saksan rakenneuudistuskehityksen ja IDW S6/ BGH -standardin mukainen Condor Flugdienst GmbH:n rakenneuudistussuunnitelma, päivätty 16 päivänä kesäkuuta 2021, s. 27.

⁽³⁴⁾ Lähteinä käytettyjä kolmansia osapuolia ovat muun muassa seuraavat: BDL ("Bericht zur Lage der Branche", tammikuu 2021), Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO ("Effects of novel Coronavirus on civil aviation: Economic impact analysis", toukokuu 2021), Euroopan lennonvarmistusjärjestö EUROCONTROL ("Forecast Update 2021–2024", toukokuu 2020), kansainvälinen lentoasemien järjestö ACI ("Covid-19 & Airports: Traffic forecast & financial impact", tammikuu 2021), Kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA ("Airline industry financial forecast", huhtikuu 2021) sekä Jefferies ("Iata cuts 2021 forecast – vaccinations, travel restrictions slow the recovery", huhtikuu 2021).

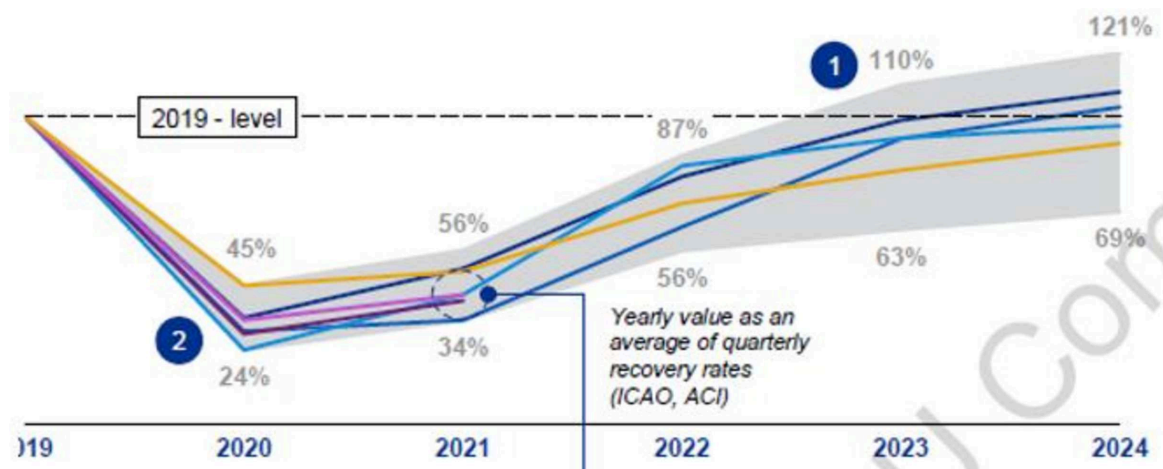
⁽³⁵⁾ Maksetuilla matkustajakilometreillä tarkoitetaan maksavien matkustajien määrää kerrottuna lennetyillä kilometreillä.

⁽³⁶⁾ Mittarilentosäännöissä (*instrument flight rules*, IRF) määrätään, miten ilma-alusta ohjataan, kun näkyvyys ei salli lentäjän navigoida näkölentosääntöjen mukaisesti.

⁽³⁷⁾ Lähde: KPMG, Saksan rakenneuudistuskehityksen ja IDW S6/ BGH -standardin mukainen Condor Flugdienst GmbH:n rakenneuudistussuunnitelma, päivätty 16 päivänä kesäkuuta 2021, s. 33.

Kaavio 3

Lentoyhtiöiden keskeisiä tulosindikaattoreita koskevat ennusteet prosentteina vuoden 2019 tasoon verrattuna



Lähde: KPMG, Saksan rakenneuudistuskehityksen ja IDW S6/ BGH -standardin mukainen Condor Flugdienst GmbH:n rakenneuudistussuunnitelma, päivätty 16 päivänä kesäkuuta 2021, s. 33.

- (61) Condorin liiketoiminnasta aiheutuvien toimintakustannusten suurimmat erät ovat kunnossapito, polttoaine ja henkilöstö. Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt oletukset perustuvat ilma-alusten kuluihin aluksen tyyppin ja lennettävän reitin mukaan, öljyn hinta-arvioihin sekä suorituskykyyn. Rakenneuudistussuunnitelmassa on otettu huomioon osana maksukyvyttömyyssuunnitelmaa toteutettujen toimenpiteiden vaikutukset, jotka liittyvät muun muassa kaluston uusimiseen, asteittaiseen siirtymiseen [...], henkilöstön vähentämiseen ja lyhennettyyn työaikaan covid-19-pandemian seurauksena.
- (62) Condorin lentotoiminnan tuottojen ennustetaan kasvavan asteittain. Vuosien 2020–2022 elpymisvaiheen jälkeen ilma-alusten kuormitusasteiden odotetaan saavuttavan covid-19-pandemiaa edeltäneen tason [...], samaa tahtia vapaa-ajan matkailumarkkinoiden odotetun elpymisen kanssa. Perusskenaariossa (taulukko Table 3) Condorin toiminnan odotetaan kääntyvän kannattavaksi ja sen tuloksen odotetaan kattavan korkokulut ja poistot rakenneuudistuksen lopussa syyskuussa 2023, jolloin sen nettotuloksen odotetaan olevan [...] miljoonaa euroa ja liikevoittomarginaalin ⁽³⁸⁾ [...] prosenttia. Nouseva suuntaus jatkuu rakenneuudistuksen päättymisen jälkeen – vuoden 2024 nettotuloksen odotetaan olevan [...] miljoonaa euroa ja liikevoittomarginaalin [...] prosenttia ja vuoden 2026 nettotuloksen [...] miljoonaa euroa ja liikevoittomarginaalin [...] prosenttia.

Taulukko 3

Condorin tuloslaskelma perusskenaariossa

miljoonaa euroa	Ennen rakenneuudistusta		Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2017/2018 toteutunut	2018/2019 toteutunut	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennustettu	2021/2022 suunniteltu	2022/2023 suunniteltu	2023/2024 suunniteltu	2024/2025 suunniteltu	2025/2026 suunniteltu
Liikevaihto	1 803,8	1 684,2	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Toimintakulut	- 1 684,4	- 1 542,9	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kaluston vuokrauskustannuksia			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽³⁸⁾ Liikevoitto eli tulos ennen korkoja ja veroja (EBIT) tarkoittaa yrityksen tuloja ilman veroja ja korkoja ja vähennettynä kuluilla. Liikevoittomarginaali on yrityksen kannattavuutta kuvaava taloudellinen suhdeluku, joka lasketaan jakamalla liikevoitto myynneillä.

miljoonaa euroa	Ennen rakenneuudistusta		Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2017/2018 toteutunut	2018/2019 toteutunut	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennustettu	2021/2022 suunniteltu	2022/2023 suunniteltu	2023/2024 suunniteltu	2024/2025 suunniteltu	2025/2026 suunniteltu
Poistot ja kuoletukset	– 96,4	– 93,9	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kaluston poistoja			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Liikevoitto (EBIT) ilman poikkeuksellisia eriä	23,0	47,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Rahoituskulut	– 29,6	– 32,0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kalustoon liittyviä			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Vuoden nettotulos	40,0	– 6 796,7	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Käyttökatemarginaali (ilman poikkeuksellisia eriä)	7 %	9 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Liikevoittomarginaali (ilman poikkeuksellisia eriä)	1 %	3 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Tuotto	198	172	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Tarjotut istuinkilometrit (ASK) yhteensä (milj.)	34 638	36 183	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Maksetut matkustajakilometrit (RPK) yhteensä (milj.)	30 880	32 495	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Istumapaikkojen kuormitusaste yhteensä	89 %	90 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Matkustajia yhteensä (milj.)	8,8	9,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Lähde: Ilmoitus ja Condorin taloudelliset tiedot (vuosilta 2017/2018 ja 2018/2019 ei ole saatavilla kalustolle kohdennettua tietoa).

- (63) Kuten taulukko Table 3 osoittaa, operatiivisten ja liiketoimintaa koskevien rakenneuudistustoimenpiteiden ja rahoitustuen avulla Condorin on mahdollista lieventää asteittain TCG:n maksukyvyttömyydestä sen omaan pääomaan kohdistuneita vaikutuksia, joista osa näkyi edelleen Condorin taseessa, kun sen maksukyvyttömyysmenettely päättyi 1 päivänä joulukuuta 2020. Saksan maksukyvyttömyyslain mukaisesti Condor poisti koko osakepääomansa taseestaan, minkä seurauksena sen oma pääoma kirjanpidossa oli negatiivinen. Tämän ulkoisen

vaikutuksen vuoksi Condorin oman pääoman odotetaan olevan hieman negatiivinen ([...] miljoonaa euroa) vuoteen 2026 asti, mutta sen pääomapohja paranee rakenneuudistuksen aikana jatkuvasti ja muuttuu positiiviseksi vuonna 2027. Lisäksi Condorin pitkäaikaiset rahoitusvelat saavuttavat huipputasonsa ([...] miljoonaa euroa) vuonna 2021, minkä jälkeen ne pienenevät [...] miljoonaan euroon vuoteen 2026 mennessä. Lisäksi taulukon lähteenä käytettyjen tietojen mukaan Condorin sijoitetun pääoman tuotto⁽³⁹⁾ (ROCE) olisi selvästi positiivinen rakenneuudistuksen lopussa tilivuonna 2023 ja sitä seuraavina vuosina ([...]-[...] prosenttia) (ks. taulukko Table 4).

Taulukko 4

Condorin tase perusskenaariossa

miljoonaa euroa	Ennen rakenneuudistusta		Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2017/2018 toteutunut	2018/2019 toteutunut	2019/ 2020 toteutu- nut	2020/ 2021 ennus- tettu	2021/ 2022 suunni- teltu	2022/ 2023 suunni- teltu	2023/ 2024 suunni- teltu	2024/ 2025 suunni- teltu	2025/ 2026 suunni- teltu
Varat	1 880,9	591,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset varat > 1 v	1 293,4	309,8	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kalusto (varat)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lyhytaikaiset varat < 1 v	587,5	281,6	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta käteisvaroja ja muuta rahavaroja	11,2	56,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Velat	1 880,9	591,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Oma pääoma	194,7	- 6 776,2	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset velat > 1 v	760,6	3 706,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset rahoitusvelat > 1 v	181,2	156,1	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta leasingsopimukset (velat)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lyhytaikaiset velat < 1 v	925,6	3 661,3	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lyhytaikaiset rahoitusvelat < 1 v	37,8	47,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽³⁹⁾ Sijoitetulla pääomalla tarkoitetaan taseen loppusummaa, josta on vähennetty lyhytaikainen vieras pääoma.

miljoonaa euroa	Ennen rakenneuudistusta		Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2017/2018 toteutunut	2018/2019 toteutunut	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennustettu	2021/2022 suunniteltu	2022/2023 suunniteltu	2023/2024 suunniteltu	2024/2025 suunniteltu	2025/2026 suunniteltu
josta leasingsopimukset (velat)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Sijoitetun pääoman tuotto	2 %	– 2 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Lähde: Ilmoitus ja Condorin taloudelliset tiedot (kaluston tiedot vuosilta 2017/2018 ja 2018/2019 ei saatavilla).

- (64) Rothschild teki kesäkuussa 2021 uuden sijoittajan mukaantulon yhteydessä Condorin arvonmäärittäyksen (ks. taulukko Table 5), jossa Condorin oman pääoman arvioitiin varovaisten oletusten perusteella olevan vuoteen 2023 mennessä [...] miljoonaa – [...] miljardia euroa menetelmästä riippuen (diskontatut kassavirrat tai EBITDA-kertoimet).

Taulukko 5

Condorin arvonmäärittäminen

(...)

- (65) Rothschildin arvonmäärittämisraportissa esitetään laskelma Condorin painotetusta keskimääräisestä pääomakustannuksesta (WACC). Painotettu keskimääräinen pääomakustannus saadaan kertomalla velan ja oman pääoman kustannukset niiden painotuksilla. Pääomarakenteen eli velan ja oman pääoman painotusten ollessa tavoitteiden mukaiset (oman pääoman osuus [...] prosenttia) velan kustannus olisi [...] prosenttia ja oman pääoman kustannus [...] prosenttia⁽⁴⁰⁾. Condorin painotettu keskimääräinen pääomakustannus on laskelman mukaan [...] prosenttia. Tammikuun 1 päivänä 2019 tuli voimaan 16. kansainvälinen tilinpäätösstandardi, jäljempänä 'IFRS 16', jonka myötä poistettiin rahoitus- ja käyttöleasingsopimusten erilainen kohtelu. Arvonmäärittämisraportissa painotettu keskimääräinen pääomakustannus laskettiin myös IFRS 16:n mukaisesti, jolloin velan painotus kasvoi, kun leasingso-
pimuksiin liittyvät velat kirjattiin rahoitusvelkoihin. Velan kasvaessa oletettu pääomarakenne oli seuraavanlainen: [...] prosenttia omaa pääomaa ja [...] prosenttia velkaa. Tässä skenaariossa painotettu keskimääräinen pääomakustannus on velan suuremman painotuksen seurauksena [...] prosenttia.
- (66) Myös Saksan viranomaiset toimittivat Attestorin kanssa sovittujen ehtojen mukaisesti Condorin oman pääoman arvonmäärittäyksen, jonka Saksa laati pakollisena osana KfW:n lainaehtojen arviointia ja jota PWC käytti lähteenä. Myös riippumaton asiantuntija Rothschild käytti Saksan arvonmäärittäystä määrittäessään yrityksen arvon uuden sijoittajan mukaantulon yhteydessä. PWC noudattaa varovaista lähestymistapaa ja käyttää oletuksena suunnitelman mukaisen liikevoiton alhaisempaa arvoa ([...] miljoonaa euroa) ja kerrointa [...]. Näiden varovaisten oletusten perusteella PWC päättää, että Condorin oman pääoman arvo on vuonna 2025 noin [...] miljoonaa euroa (Condor itse arvioi oman pääoman arvoksi vuonna 2025 noin [...] miljoonaa euroa ennen covid-19-pandemiaa)⁽⁴¹⁾. PWC:n varovaisemman arvonmäärittäyksen mukaan Condor saavuttaisi vuonna 2026 [...] prosentin oman pääoman tuoton. Luku on täysin linjassa muiden lentoyhtiöiden oman pääoman tuottoasteiden mediaanin kanssa, joka oli 23,4–25,3 prosenttia vuosina 2017–2019, kuten taulukosta Table 6 käy ilmi. Kuten taulukko Table 6 osoittaa, eurooppalaiset perinteiset lentoyhtiöt ja yhdysvaltalaiset lentoyhtiöt ovat suoriutuneet suurin piirtein samalla tavoin vuotta 2019 lukuun ottamatta.

⁽⁴⁰⁾ Velan kustannus ([...] %) koostuu KfW:n kautta annettujen lainojen korosta ([...] %) ottaen huomioon korkojen verovähennyskelpoisuus. Oman pääoman kustannus ([...] %) on laskettu CAPM-mallilla, ja se muodostuu seuraavista: i) riskiton korko ([...] %), ii) pienen yrityksen riskipremio ([...] %) ja iii) yrityskohtainen riskipremio, joka on saatu kertomalla markkinariskipremio ([...] %) beetakertoimella (verrokkien perusteella 1,2) ja joka Condorin tapauksessa olisi [...] prosenttia.

⁽⁴¹⁾ Liittovaltion tilaama PWC:n selvitys, päivätty 18 päivänä toukokuuta 2021.

Taulukko 6

Lentoyhtiöiden oman pääoman tuottoasteiden mediaanit (2017–2019) ⁽⁴²⁾

	2019	2018	2017
Perinteiset (Eurooppa)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Halpalentoyhtiöt (Eurooppa)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
Yhdysvaltalaiset	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Kaikki	25,3 %	23,4 %	24,6 %

- (67) Lisäksi Saksan viranomaisten mukaan Condorin rakenneuudistussuunnitelma, jonka sisältämät lukuisat järjeistämistoimenpiteet ja kaluston uudistaminen (ks. taulukko Table 2) vähentävät merkittävästi henkilöstö- ja hankintakustannuksia ja saavat aikaan polttoaine- ja kunnossapitokustannussäästöjä, yhdessä Attestorin tarjoaman uuden rahoituksen kanssa mahdollistaa Condorille alan keskiarvon mukaisen kannattavuustason saavuttamisen. Kuten taulukosta Table 3 käy ilmi, Condorin liikevoittomarginaali ⁽⁴³⁾ on tilivuodesta 2023 alkaen positiivinen ([...] % vuonna 2023 ja enimmillään [...] % vuonna 2026). Covid-19-pandemian jälkeiset liikevoittomarginaalit ovat huomattavasti korkeampia kuin ennen covid-19-pandemiaa ([...] % tilivuonna 2018 ja [...] % tilivuonna 2019).
- (68) Taulukossa Table 7 esitetään tiettyjen muiden lentoyhtiöiden kannattavuusluvut ennen covid-19-pandemiaa. Saksan toimittamien tietojen mukaan kyseiseen otokseen sisältyneiden lentoyhtiöiden (muun muassa tiettyjen perinteisten ja halpalentoyhtiöiden, kuten Lufthansan ja Ryanairin) liikevoittomarginaalien keskiarvo oli 5,7 prosenttia ja mediaani 7,3 prosenttia. Kyseisten lentoyhtiöiden tuloksissa oli suurta vaihtelua: suurin arvo, 13,3 prosenttia, poikkesi 18,8 prosenttiyksikköä pienimmästä arvosta, joka oli –5,5 prosenttia. Vuoden 2019 lukujen mukaan Condorin matkustajakohtainen tuotto (tuotto jaettuna matkustajamäärällä) oli [...] ⁽⁴⁴⁾, kun muiden lentoyhtiöiden matkustajakohtainen tuotto oli keskimäärin 141. Condorin tarjottujen istuinkilometrien määrä oli puolestaan [...], kun muiden lentoyhtiöiden keskiarvo oli 135 773 tarjottua istuinkilometriä.

Taulukko 7

Condorin ja muiden lentoyhtiöiden keskeisten indikaattoreiden vertailu ennen covid-19-pandemiaa

	Liikevoitto- marginaali (%)	Tuotto (euroa)		Istumapaik- kojen kuormitus- aste (%)	Matkustajamäärä (milj.)	Käytettävissä oleva istuinkapasiteetti (milj. km)
Condor	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lufthansa	5,1	250,7		82,6	145,3	358 803
Norwegian	2,0	121,9		86,6	36,2	100 031
Eurowings	– 5,5	85,7		82,3	27,0	32 383
Ryanair	13,3	57,0		95,0	149,0	176 989
IAG	10,2	215,7		84,6	118,3	337 754
EasyJet	7,3	76,5		91,5	96,1	116 056
Wizz	13,0	69,0		93,6	40,0	69 973

⁽⁴²⁾ Komission päätös C(2020) 9221, annettu 11 päivänä joulukuuta 2020, asiassa "SA.58463 – Aide à la restructuration de Corsair" (EUVL C 41, 5.2.2021, s. 1), johdanto-osan 23 kappale. Otoksella on 15 lentoyhtiötä, jotka on jaettu kolmeen ryhmään: **perinteiset lentoyhtiöt** (Air France KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean ja Finnair), **halpalentoyhtiöt** (Ryanair, EasyJet ja Air Europa) sekä **yhdysvaltalaiset lentoyhtiöt** (Delta Airlines, American Airlines, United Airlines ja Southwest Airlines).

⁽⁴³⁾ Myyntituloihin perustuva liikevoittomarginaali (rakenneuudistussuunnitelma ei sisällä muita liiketoiminnan tuottoja).

⁽⁴⁴⁾ Tuotto on taulukossa Table 3 esitettyä suurempi, jotta luku on vertailukelpoinen verrokkien vastaavien lukujen kanssa. Koska kilpailijoiden julkisesti saatavilla olevat tiedot eivät ole yhtä yksityiskohtaisia kuin Condorin sisäiset tiedot, taulukossa Table 7 tuotto on määritetty jakamalla myyntitulot matkustajamäärällä, kun taas taulukossa Table 3 se on määritelty seuraavasti: (myyntitulot – rahtimyynti – muu myynti) / matkustajamäärä.

	Liikevoitto- marginaali (%)	Tuotto (euroa)		Istumapaik- kojen kuormitus- aste (%)	Matkustajamäärä (milj.)	Käytettävissä oleva istuinkapasiti- teetti (milj. km)
Swiss	11,1	238,9		83,9	21,5	63 321
Austrian	0,7	144,3		80,8	14,6	28 508
Brussels Airlines	- 2,2	143,2		81,5	10,3	21 994
Turkish Airlines	8,1	146,0		81,6	74,3	187 696
Keskiarvo (ml. Condor)	5,5	143,8		86,2	61,8	127 474
Keskiarvo (pl. Condor)	5,7	140,8		85,8	66,6	135 773
Mediaani (ml. Condor)	6,2	143,8		84,3	38,1	85 002
Mediaani (pl. Condor)	7,3	143,2		83,9	40,0	100 031

Lähde: KPMG, Saksan rakenneuudistuskehityksen ja IDW S6/ BGH -standardin mukainen Condor Flugdienst GmbH:n rakenneuudistussuunnitelma, päivätty 16 päivänä kesäkuuta 2021, s. 37, sekä omat laskelmat.

(69) Saksa toimitti myös tiedot Condorin odotetuista rahavirroista perusskenaariossa (ks. taulukko Table 8).

Taulukko 8

Ennustetut rahavirrat perusskenaariossa

miljoonaa euroa	Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2019/2020 toteutu- nut	2020/2021 ennus- tettu	2021/2022 suunni- teltu	2022/2023 suunni- teltu	2023/2024 suunni- teltu	2024/2025 suunni- teltu	2025/2026 suunniteltu
Käyttökate	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Liiketoiminnan rahavirta (ilman poikkeuksellisia eriä)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Poikkeukselliset erät	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Sijoitustoimintaan liittyvä rahavirta	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Oman pääoman muutos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Rahoitusvelkojen muutos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta rahoitusvelat – KfW	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Rahoitukseen liittyvä rahavirta	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Käteisvarojen ja muiden rahavarojen nettovähennys/- lisäys	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
rakenneuudistuksen alussa	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
rakenneuudistuksen lopussa	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

miljoonaa euroa	Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennustettu	2021/2022 suunniteltu	2022/2023 suunniteltu	2023/2024 suunniteltu	2024/2025 suunniteltu	2025/2026 suunniteltu
Käytettävissä oleva määrä – erä B	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Ei-käytettävissä olevat käteisvarat	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Käytettävissä oleva likviditeetti	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Lähde: Ilmoitus ja Condorin taloudelliset tiedot.

- (70) Saksan toimittamien tietojen mukaan liiketoiminnan ulos menevät rahavirrat ovat [...] miljoonaa euroa tilivuonna 2021. Kyseisen vuoden sisään tulevien rahavirtojen tärkeimmät lähteet ovat poikkeukselliset erät ([...] miljoonaa euroa), jotka liittyvät TCG:n selvitystilaan, Attestorin tarjoaman rahoituksen kautta saatavaan likviditeettiin sekä KfW:n kautta annetuista lainoista johtuvien rahoitusvelkojen muutoksiin. Attestorin vahvistettua Condorin omaa pääomaa käytettävissä oleva likviditeetti ei laske missään vaiheessa alle [...] miljoonaan euroon.
- (71) Toimitetut tiedot osoittavat, että Condor joutui lyhyen aikavälin likviditeettiongelmiin TCG:n selvitystilasta seuranneen negatiivisen vakavaraisuustilanteen yhteydessä (ks. kaavio 4).

Kaavio 4

Condorin lyhyen aikavälin likviditeettiasema

(...)

Lähde: Ilmoitus ja KPMG:n laatima rakenneuudistuksen arviointi.

- (72) Saksa toimitti herkkyyksianalyysin, jossa esitetään, miten Condorin tulos ja siten sen tase poikkeaisivat taulukossa Table 3 ja taulukossa Table 4 esitetystä perusskenaariosta, jos polttoainekustannukset nousevat päästöoikeuksien ja päästöyksiköiden hintojen nousun vuoksi enemmän kuin perusskenaariossa oletetaan ja jos mahdollinen epäsuotuisa markkinakehitys (kilpailun lisääntyminen) vaikuttaisi samaan aikaan kielteisesti matkustajakohtaisen tuoton⁽⁴⁵⁾ kasvuun ja hidastaisi siten erityisesti uusien kaukoreiteillä käytettävien ilma-alusten osalta odotettua tuoton kasvua. Herkkyyksianalyysin tulos esitetään taulukossa Table 9 ja taulukossa Table 10.

Taulukko 9

Ennustettu tuloslaskelma epäsuotuisassa skenaariossa

miljoonaa euroa	Ennen rakenneuudistusta		Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2017/2018 toteutunut	2018/2019 toteutunut	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennustettu	2021/2022 suunniteltu	2022/2023 suunniteltu	2023/2024 suunniteltu	2024/2025 suunniteltu	2025/2026 suunniteltu
Liikevaihto	1 803,8	1 684,2	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Toimintakulut	– 1 684,4	– 1 542,9	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kaluston vuokrauskustannuksia			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Poistot ja kuoletukset	– 96,4	– 93,9	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽⁴⁵⁾ Myyntitulot jaettuna kokonaismatkustajamäärällä.

miljoonaa euroa	Ennen rakenneuudistusta		Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2017/2018 toteutunut	2018/2019 toteutunut	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennustettu	2021/2022 suunniteltu	2022/2023 suunniteltu	2023/2024 suunniteltu	2024/2025 suunniteltu	2025/2026 suunniteltu
josta kaluston poistoja			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Liikevoitto (EBIT) ilman poikkeuksellisia eriä	23,0	47,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Rahoituskulut	– 29,6	– 32,0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kalustoon liittyviä			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Vuoden nettotulos	40,0	– 6 796,7	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Käyttökatemarginaali (ilman poikkeuksellisia eriä)	7 %	9 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Liikevoittomarginaali (ilman poikkeuksellisia eriä)	1 %	3 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Tuotto	198	172	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Tarjotut istuinkilometrit (ASK) yhteensä (milj.)	34 638	36 183	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Maksetut matkustajakilometrit (RPK) yhteensä (milj.)	30 880	32 495	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Istumapaikkojen kuormitusaste yhteensä	89 %	90 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Matkustajia yhteensä (milj.)	8,8	9,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Lähde: Ilmoitus ja Condorin taloudelliset tiedot (kaluston tiedot vuosilta 2017/2018 ja 2018/2019 ei saatavilla).

Taulukko 10

Tase epäsuotuisassa skenaariossa

miljoonaa euroa	Ennen rakenneuudistusta		Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2017/2018 toteutunut	2018/2019 toteutunut	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennustettu	2021/2022 suunniteltu	2022/2023 suunniteltu	2023/2024 suunniteltu	2024/2025 suunniteltu	2025/2026 suunniteltu
Varat	1 880,9	591,5	[...]	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset varat > 1 v	1 293,4	309,8	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

miljoonaa euroa	Ennen rakenneuudistusta		Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2017/2018 toteutunut	2018/2019 toteutunut	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennustettu	2021/2022 suunniteltu	2022/2023 suunniteltu	2023/2024 suunniteltu	2024/2025 suunniteltu	2025/2026 suunniteltu
josta kalusto (varat)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lyhytaikaiset varat < 1 v	587,5	281,6	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta käteisvaroja ja muita rahavaroja	11,2	56,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Velat	1 880,9	591,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Oma pääoma	194,7	– 6 776,2	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset velat > 1 v	760,6	3 706,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset rahoitusvelat > 1 v	181,2	156,1	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta leasingsopimukset (velat)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lyhytaikaiset velat < 1 v	925,6	3 661,3	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lyhytaikaiset rahoitusvelat < 1 v	37,8	47,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta leasingsopimukset (velat)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettovelan suhde käyttökatteeseen	1,7	1,0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Sijoitetun pääoman tuotto	2 %	– 2 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Lähde: Ilmoitus ja Condorin taloudelliset tiedot (kaluston tiedot vuosilta 2017/2018 ja 2018/2019 ei saatavilla).

- (73) Epäsuotuisan skenaarion oletusten mukaan Condorin toiminnan tehokkuus heikkenisi hieman ja sen liikevoitto olisi keskimäärin [...] miljoonaa euroa pienempi kuin perusskenaariossa. Sen toiminta olisi kuitenkin edelleen kannattavaa – liikevoittomarginaali olisi rakenneuudistuksen lopussa [...] prosenttia, ja ennusteiden kattaman kauden (2019/2020–2025/2026, jäljempänä ’suunnittelukausi’) lopussa se kasvaisi [...] prosenttiin.

- (74) Taseessa epäsuotuisan skenaarion vaikutus näkyy pääasiassa Condorin kassatilanteessa ja omassa pääomassa. Epäsuotuisassa skenaariossa Condorilla olisi vähemmän käteisvaroja eikä negatiivinen oma pääoma pienenesi yhtä nopeasti kuin perusskenaariossa. Tällaisessa skenaariossa Condorin oma pääoma olisi edelleen negatiivinen ([...] miljoonaa euroa) suunnittelukauden lopussa. Tällöinkin oman pääoman palautuminen positiiviseksi olisi kuitenkin mahdollista suunnittelukauden jälkeisenä vuonna. Kuten johdanto-osan 64 kappaleessa selitetään ja kuten taulukossa Table 5 ja taulukossa Table 9 esitetään, Rothschildin ja PWC:n arvioima Condorin arvo ja oman pääoman arvo perustuvat jo epäsuotuisan skenaarion negatiivisiin oletuksiin, joten ne pätevät myös epäsuotuisassa skenaariossa.
- (75) Muutokset tuloihin ja kustannuksiin vaikuttavat rahavirtoihin. Kuten taulukosta Table 11 käy ilmi, Condorin käytettävissä oleva likviditeetti on rakenneuudistuksen lopussa tilivuonna 2023 [...] miljoonaa euroa pienempi kuin perusskenaariossa. Vuonna 2026 käytettävissä oleva likviditeetti on [...] miljoonaa euroa pienempi kuin perusskenaariossa, mikä johtuu pienempien liiketoiminnan rahavirtojen kumulatiivisesta vaikutuksesta. Liiketoiminnan positiivinen rahavirta on keskimäärin [...] miljoonaa euroa pienempi kuin perusskenaariossa. Vuonna 2023 omaan pääomaan kohdistuva ylimääräinen positiivinen rahavirta kompensoi tätä osittain.

Taulukko 11

Ennustetut rahavirrat epäsuotuisassa skenaariossa

miljoonaa euroa	Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2019/2020 toteutu- nut	2020/2021 ennus- tettu	2021/2022 suunni- teltu	2022/2023 suunni- teltu	2023/2024 suunni- teltu	2024/2025 suunni- teltu	2025/2026 suunniteltu
Käyttökate	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Liiketoiminnan rahavirta (ilman poikkeuksellisia eriä)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Poikkeukselliset erät	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Sijoitustoimintaan liittyvä rahavirta	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Oman pääoman muutos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Rahoitusvelkojen muutos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta rahoitusvelat – KfW	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Rahoitukseen liittyvä rahavirta	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Käteisvarojen ja muiden rahavarojen nettovähennys/- lisäys	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
rakenneuudistuksen alussa	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
rakenneuudistuksen lopussa	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Käytettävissä oleva määrä – erä B	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Ei-käytettävissä olevat käteisvarat	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Käytettävissä oleva likviditeetti	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Lähde: Ilmoitus ja Condorin taloudelliset tiedot.

- (76) Kuten johdanto-osan 63 kappaleessa todetaan, Condorin sijoitetun pääoman tuotto olisi Saksan toimittamien tietojen perusteella poikkeuksellisen korkea, [...]–[...] prosenttia. Tämä johtuu pääasiassa Condorin kalstunuudistamisohjelmasta ja siitä, että Condorin tarkastetut tilinpäätökset on laadittu Saksan kauppalaan (*Handelsgesetzbuch*, HGB) mukaisesti. Condorin kaluston uudistamiseen sisältyy muun muassa siirtyminen ilma-alusten omistamisesta ja vuokraamisesta rahoitusleasingsopimuksilla kohti niiden vuokraamista käyttöleasingsopimuksilla. Toisin kuin rahoitusleasingsopimuksissa, käyttöleasingsopimuksissa omistusoikeus ei siirry vuokralle ottajalle. IFRS 16:n tultua voimaan kaikki leasingsopimukset kirjataan taseeseen. Tämä muutos ei kuitenkaan sisälly kaikkiin kansallisiin tilinpäätösstandardeihin. Koska Condor laatii tarkastetut tilinpäätöksensä HGB:n mukaisesti, käyttöleasingsopimukset eivät vaikuta vuokralle ottajan taseeseen, koska ne kirjataan taseen ulkopuolisiin eriin eikä niitä aktivoida taseeseen ⁽⁴⁶⁾.
- (77) Condorin ilma-aluskalusto muodostaa merkittävän osan lentoyhtiön pääomasta ja varoista. Sen vuoksi ilma-alusten leasingsopimusten jättäminen taseen ulkopuolelle voi pienentää tasetta merkittävästi. Leasingsopimusten kirjaaminen taseen ulkopuolisiin eriin vaikuttaa keskeisiin indikaattoreihin, kuten sijoitetun pääoman tuottoon, kun liiketoimintaan käytettäviä omaisuuseriä, tässä tapauksessa ilma-aluksia, ei oteta huomioon sijoitetun pääoman laskennassa. Tällöin pääoman perusteella määritettävä kannattavuus on yliarvioitu. Ilma-alusten leasingsopimusten jättäminen taseen ulkopuolelle vaikeuttaa lisäksi merkityksellisten vertailujen tekemistä lentoyhtiöiden välillä, koska tällöin tarkasteltavien lentoyhtiöiden taloudelliset tulokset riippuvat ilma-alusten omistussuhteista.
- (78) Näistä syistä Saksa toimitti Condorin tilinpäätöstiedot, joissa leasingsopimukset oli kirjattu taseeseen IFRS 16:n mukaisesti. Saksa selitti, että vaikka Condorin julkaistut ja tarkastetut tilinpäätökset on laadittu HGB:n mukaisesti, ollessaan TCG:n tytäryhtiö Condor tuotti säännöllisesti myös tällaisia vaihtoehtoisia tietoja, joihin leasingsopimukset on merkitty IFRS 16:n mukaisesti. Leasingsopimukset on sisällytetty taseeseen yksi kerrallaan. Nämä tilinpäätökset eivät ole varsinaisen tilintarkastuksen kohteena, mutta tilintarkastajat (Ernst and Young) tarkastavat ne säännöllisesti ja ne laaditaan yhteistyössä tilintarkastajien (KPMG) kanssa.
- (79) Taulukossa Table 12 ja taulukossa Table 13 esitetään mukautettu tuloslaskelma ja tase perusskenaariossa. Mukautuksen vaikutus on molemmissa skenaarioissa sama, koska mukautus koskee yksinomaan kaluston kirjaamista, johon epäsuotuisan skenaarion kielteiset oletukset eivät vaikuta. IFRS 16:n mukaisesti laadituissa luvuissa liikevoitto on hieman suurempi mutta nettovoitto pienempi. Näin ollen myös liikevoittomarginaali on suurempi kuin taulukkoon Table 3 perustuva marginaali. Liikevoittomarginaali on rakenneuudistuksen lopussa [...] prosenttia, ja suunnittelukauden lopussa se kasvaa [...] prosenttiin. Mukautuksen vaikutus näkyy pääasiassa taseessa. Taseen loppusumma on noin 2,5 kertaa suurempi kuin Saksan kirjanpitosääntöjen mukaisesti laaditussa taseessa. Tämän seurauksena sijoitetun pääoman tuotto on huomattavasti pienempi, perusskenaariossa [...]–[...] prosenttia ja epäsuotuisassa skenaariorissa [...]–[...] prosenttia.

Taulukko 12

Ennustettu tuloslaskelma perusskenaariossa leasingsopimukset taseeseen aktivoituina

miljoonaa euroa	Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennustettu	2021/2022 suunniteltu	2022/2023 suunniteltu	2023/2024 suunniteltu	2024/2025 suunniteltu	2025/2026 suunniteltu
Liikevaihto	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Toimintakulut	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kaluston vuokrauskustannuksia	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Poistot ja kuoletukset	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽⁴⁶⁾ Condor käyttää sulautumisprosessissa ja KfW:lle suunnatussa raportoinnissa kansainvälisten tilinpäätösstandardien eli IFRS-standardien mukaisesti laadittuja lukuja. KPMG:n laatimassa rakenneuudistuksen arvioinnissa IFRS-standardien mukaisesti laaditut luvut on sovitettu yhteen HGB:n mukaisesti laadittujen lukujen kanssa. Näin ollen myös rakenneuudistuksen arvioinnissa esitetyt ennustetut luvut ovat IFRS-standardien mukaiset, mutta liiketoimintasuunnitelmaa ei ole laadittu IFRS 16:n mukaisesti.

miljoonaa euroa	Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennus- tettu	2021/2022 suunni- teltu	2022/2023 suunni- teltu	2023/2024 suunni- teltu	2024/2025 suunni- teltu	2025/2026 suunniteltu
josta kaluston poistoja	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Liikevoitto (EBIT) ilman poikkeuksellisia eriä	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Rahoituskulut	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kalustoon liittyviä	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Vuoden nettotulos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Käyttökatemarginaali (ilman poikkeuksellisia eriä)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Liikevoittomarginaali (ilman poikkeuksellisia eriä)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Tuotto	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Tarjotut istuinkilometrit (ASK) yhteensä (milj.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Maksetut matkustajakilometrit (RPK) yhteensä (milj.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Istumapaikkojen kuormitusaste yhteensä	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Matkustajia yhteensä (milj.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Lähde: Ilmoitus ja Condorin taloudelliset tiedot.

Taulukko 13

Tase perusskenaariossa leasingosimukset aktivoituina

miljoonaa euroa	Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennus- tettu	2021/2022 suunni- teltu	2022/2023 suunni- teltu	2023/2024 suunni- teltu	2024/2025 suunni- teltu	2025/2026 suunniteltu
Varat	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset varat > 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kalusto (varat)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lyhytaikaiset varat < 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta käteisvaroja ja muita rahavaroja	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Velat	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Oma pääoma	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset velat > 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset rahoitusvelat > 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta leasingosimukset (velat)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

miljoonaa euroa	Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennus- tettu	2021/2022 suunni- teltu	2022/2023 suunni- teltu	2023/2024 suunni- teltu	2024/2025 suunni- teltu	2025/2026 suunniteltu
Lyhytaikaiset velat < 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lyhytaikaiset rahoitusvelat < 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta leasingsopimukset (velat)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Sijoitetun pääoman tuotto	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Lähde: Ilmoitus ja Condorin taloudelliset tiedot.

Taulukko 14

Ennustettu tuloslaskelma epäsuotuisassa skenaariossa leasingsopimukset taseeseen aktivoituina

miljoonaa euroa	Rakenneuudistuksen aikana				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennus- tettu	2021/2022 suunni- teltu	2022/2023 suunni- teltu	2023/2024 suunni- teltu	2024/2025 suunni- teltu	2025/2026 suunniteltu
Liikevaihto	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Toimintakulut	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kaluston vuokrauskustannuksia	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Poistot ja kuoletukset	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kaluston poistoja	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Liikevoitto (EBIT) ilman poikkeuksellisia eriä	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Rahoituskulut	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kalustoon liittyviä	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Vuoden nettotulos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Käyttökatemarginaali (ilman poikkeuksellisia eriä)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Liikevoittomarginaali (ilman poikkeuksellisia eriä)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Tuotto	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Tarjotut istuinkilometrit (ASK) yhteensä (milj.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Maksetut matkustajakilometrit (RPK) yhteensä (milj.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Istumapaikkojen kuormitusaste yhteensä	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Matkustajia yhteensä (milj.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Lähde: Ilmoitus ja Condorin taloudelliset tiedot.

Taulukko 15

Tase epäsuotuisassa skenaariossa leasingsopimukset aktivoituina

miljoonaa euroa	Rakenneuudistuskausi				Rakenneuudistuksen jälkeen		
	2019/2020 toteutunut	2020/2021 ennus- tettu	2021/2022 suunni- teltu	2022/2023 suunni- teltu	2023/2024 suunni- teltu	2024/2025 suunni- teltu	2025/2026 suunniteltu
Varat	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset varat > 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta kalusto (varat)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lyhytaikaiset varat < 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta käteisvaroja ja muita rahavaroja	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Velat	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Oma pääoma	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset velat > 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pitkäaikaiset rahoitusvelat > 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta leasingsopimukset (velat)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lyhytaikaiset velat < 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lyhytaikaiset rahoitusvelat < 1 v	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
josta leasingsopimukset (velat)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Sijoitetun pääoman tuotto	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Lähde: Ilmoitus ja Condorin taloudelliset tiedot.

- (80) Saksa toimitti myös IFRS 16:n mukaisiksi mukautetut rahavirtalaskelmat. Tässä tapauksessa mukautuksessa on kuitenkin kyse ainoastaan rahavirtojen siirtymisestä liiketoiminnan rahavirran, sijoitustoiminnan rahavirran ja rahoitustoiminnan rahavirran välillä, eikä se vaikuta käytettävissä olevaan likviditeettiin.
- (81) Lisäksi Saksa toimitti sijoitetun pääoman tuoton vertailuarvoiksi eurooppalaisten kilpailijoiden tietoja. Näistä vertailuarvoista käy ilmi, että ennen covid-19-pandemiaa asianomaisten lentoyhtiöiden sijoitetun pääoman tuottojen keskiarvo oli 6,9 prosenttia ja mediaani 11,8 prosenttia. Sijoitetun pääoman tuotto vaihteli suuresti, -20,3 prosentista 14,6 prosenttiin, kuten taulukosta Table 16 käy ilmi.

Taulukko 16

Muiden lentoyhtiöiden sijoitetun pääoman tuotto ennen covid-19-pandemiaa

	Sijoitetun pääoman tuotto (%) 31.12.2019
Lufthansa	8,9
Norwegian	2,3
Eurowings	14,6
Ryanair	11,0

	Sijoitetun pääoman tuotto (%) 31.12.2019
IAG	12,6
EasyJet	13,6
Wizz Air	12,7
Brussels Airlines	– 20,3
Keskiarvo	6,9
Mediaani	11,8

Lähde: Saksan 25 päivänä kesäkuuta 2021 toimittamat tiedot; tietolähde: ORBIS-tietokanta.

2.6 Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet

(82) Saksan viranomaiset sitoutuivat seuraaviin kolmeen toimenpiteeseen kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi rakenneuudistuksen aikana 30 päivään syyskuuta 2023 saakka:

- a) Condorin oman kaluston määrä rajoitettaisiin [...] ilma-alukseen, ja Condor tarjoaisi enintään [...] miljoonaa matkustajapaikkaa tilivuotta kohti; tästä rajoituksesta huolimatta Condor voisi [...] seuraavin edellytyksin:
 - 1) [...]
 - 2) [...]
 - 3) [...]
 - 4) [...]
 - 5) Saksa ilmoittaa mahdolliset perustellut pyynnot [...] komissiolle hyväksyntää varten⁽⁴⁷⁾. Komissio hyväksyy tällaiset pyynnot 15 työpäivän kuluessa tarvittavien tietojen toimittamisesta tai hylkää pyynnön ja esittää perustelut hylkäämiselle.
- b) Condor pidättäytyisi hankkimasta yritysten osakkeita rakenneuudistuksen aikana, paitsi jos se on välttämätöntä Condorin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi.
- c) Condor pidättäytyisi valtiontuen esittämisestä kilpailuetuna markkinoidessaan tavaroitaan ja palvelujaan.

2.7 Tilanne ilman rakenneuudistustukea

(83) Saksa väitti, että ilman rakenneuudistustukea Condorin maksukyvyttömyysmenettelyä ei olisi voitu päättää. Yksityisen sijoittajan mukaantulo oli keskeinen osa Condorin maksukyvyttömyyssuunnitelmaa, ja PGL:n vetäytyminen kauppasopimuksesta johti maksukyvyttömyysmenettelyn pitkittymiseen. Lisäksi uuden sijoittajan Attestorin kanssa tehdyn sijoitussopimuksen ehtona oli KfW:n kautta annettujen lainojen uudelleenjärjestely, eikä sopimusta olisi allekirjoitettu ilman tukea. Tämän seurauksena Condorin likviditeetti olisi pian loppunut. Tämä olisi johtanut sen liikenneluvan peruuttamiseen ensin määräajaksi ja sen jälkeen kokonaan, mikä olisi vienyt Condorilta sen pääasiallisen tulonlähteen ja johtanut yrityksen asettamiseen selvitystilaan. Lisäksi se olisi johtanut KfW:n kautta annettujen lainojen takaisinmaksun laiminlyöntiin, yli 4 000 työpaikan menetykseen jo valmiiksi vaikeassa taloustilanteessa sekä kilpailun vähenemiseen Saksan vapaa-ajan matkailun markkinoilla.

⁽⁴⁷⁾ Saksa ei ilmoittanut tällaisia pyyntöjä komissiolle rakenneuudistuksen aikana.

- (84) Saksan mukaan Condor oli keskeisessä asemassa Saksan vapaa-ajan matkailun markkinoilla eikä yksikään kilpailija olisi voinut tulla helposti sen tilalle, jos Condor olisi poistunut markkinoilta. Tältä osin todettiin erityisesti, että Condorilla oli ainutlaatuinen asema kyseisillä markkinoilla. Se oli ainoa Saksassa toimiva lentoyhtiö, joka tarjosi lentoliikennepalveluja noin 2 500 itsenäiselle matkanjärjestäjälle ja 11 000 matkatoimistolle, joista monet ovat pk-yrityksiä. Saksa totesi, että Condor oli yksi viimeisistä Saksan markkinoilla toimivista lentoyhtiöistä, joka pystyi ja oli halukas mukauttamaan lentosuunnitelmia ja -palveluja lyhyellä varoitusaajalla matkanjärjestäjien, kuten REWEn, Alltoursin, Schauinslandin ja FTI:n, erityistarpeiden mukaan. Saksan mukaan matkanjärjestäjät olivat kirjoittaneet Saksan viranomaisille ja painottaneet Condorin merkitystä liiketoiminnalleen sekä todenneet olevansa riippuvaisia Condorin tarjoamista lennoista⁽⁴⁸⁾. Saksan mukaan Condorilla olisi erityisen tärkeä rooli covid-19-pandemian jälkeisessä elpymisvaiheessa, jolloin pienet matkanjärjestäjät ja matkatoimistot tarvitsisivat kumppanikseen lentoliikennepalvelujen tarjoajan, jolla on markkinakokemusta, sekä Condorin tarjoamaa teknistä osaamista, jotta ne saisivat liiketoimintansa jälleen nousuun pandemian jälkeen.
- (85) Myös Condorin kokemus, tekninen infrastruktuuri, reittiverkosto, suhteet kohdemarkkinoilla sekä sen sidosryhmien keskuudessa saavuttama luottamus ovat kaikki keskeisiä tekijöitä, joiden ansiosta Condor on onnistunut kehittämään matkailukohteita ja myymään matkoja niihin menestyksekkäästi. Saksan mukaan nämä tekijät eivät yhdistyneet missään muussa Saksan vapaa-ajan matkailun markkinoilla toimivassa lentoyhtiössä, vaan Condor oli itse rakentanut nämä valmiudet ja kehittänyt niitä vuosien mittaan. Näihin valmiuksiin lukeutuivat muun muassa Condorin kehittämät ja omistamat tietotekniset ratkaisut. Sen vuoksi Saksa totesi, että Condorin markkinoilta poistumisen myötä olisi menetetty myös Condorin ainutlaatuisen liiketoimintamallinsa yhteydessä kehittämää arvokasta teknistä osaamista ja asiantuntemusta, joita ei ole helposti saatavilla markkinoilla.
- (86) Lisäksi Condorilla oli noin 5 800 tavarantoimittajan verkosto, johon yrityksen poistuminen markkinoilta olisi vaikuttanut merkittävästi, erityisesti kun otetaan huomioon tuen myöntämishetkellä vallinnut covid-19-pandemiasta johtuva vaikea taloustilanne. Lisäksi Condor työllisti yli 4 000 henkilöä, ja sen markkinoilta poistumisella olisi ollut kielteisiä vaikutuksia erikoistuneelle tekniselle henkilöstölle erityisesti vallitsevissa olosuhteissa, joissa useat eurooppalaiset lentoyhtiöt supistivat kapasiteettiaan covid-19-pandemiasta maailmanlaajuiseen lentoliikenteeseen aiheutuneiden vaikutusten seurauksena.
- (87) Saksan mukaan Condorin poistuminen markkinoilta olisi vaikuttanut kielteisesti myös kilpailuun Saksan lentoliikenne-markkinoilla. Markkinat olivat jo hyvin vakiintuneet, ja myös Lufthansa-konserni, jolla oli määräävä markkina-asema, oli laajentamassa toimintaansa vapaa-ajan matkailun markkinoilla. Saksa katsoi, että Condorin poistuminen markkinoilta johtaisi entistä voimakkaampaan markkinoiden keskittymiseen, mikä olisi haitallista kilpailulle lomalentosegmentissä, sillä se vähentäisi innovointia ja johtaisi korkeampiin hintoihin.

2.8 Menettelyn aloittamiseen johtaneet syyt

- (88) Sen jälkeen, kun vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätös kumottiin vuoden 2024 Condor-tuomiolla, komissio esitti epäilyjä siitä, oliko velkojen leikkaamisen muodossa myönnetty rakenneuudistustukitoimenpide pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan mukainen.
- (89) Ensinnäkin komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, oliko valtion edelleen tarpeellista saada positiivista tuottoa velan leikkaamisen jälkeen ja estääkö se, ettei yrityksellä ollut jäljellä omaa pääomaa tappioiden kattamisen jälkeen, olemassa olevien osakkeenomistajien ja huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojen liialliseen riskinottoon ja moraalikatoon liittyvän riskin. Tältä osin komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, että kun otetaan huomioon jäljellä olleen oman pääoman (negatiivinen) määrä ennen valtion toimenpidettä sekä entisen osakkeenomistajan TGC:n osakkeiden arvon alentaminen nolllaan, oliko aiheellista katsoa, että odotettavissa oleva tuotto – varsinkaan nollatuotto – vastaisi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdassa tarkoitettua kohtuullista osuutta voitoista korvauksena valtion lainapääomasta leikkaamasta kokonaismäärästä (ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 172 kappale). Toiseksi, jos valtion oli edelleen tarpeellista saada kohtuullinen tuotto, komissio epäili, täyttikö Saksan viranomaisten esittämä tuotonjakomekanismi, joka perustettiin Condorille myönnetyn, lainaan 1 kuuluvan alemman etuoikeusluokan erän takaisinmaksua varten, pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdassa asetetun vaatimuksen (ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 173 kappale).

⁽⁴⁸⁾ Saksa toimitti esimerkkejä matkanjärjestäjiltä saaduista kirjeistä ilmoituksen liitteessä 13.

- (90) Lisäksi komissio esitti epäilyksiä siitä, olivatko Saksan esittämät toimenpiteet tuen aiheuttamien kilpailun vääristymien rajoittamiseksi oikein kalibroituja siinä hypoteettisessa tapauksessa, että velan leikkaamisesta saatavaa korvausta ei katsottaisi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan mukaiseksi (ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 189 kappale). Näin ollen komissio epäili, voitaisiinko rakenneuudistustuki katsoa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla sisämarkkinoille soveltuvaksi.

3. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

3.1 Condorin huomautukset

- (91) Condor katsoi 15 päivänä lokakuuta 2024 toimittamissaan huomautuksissa, jotka kirjattiin saapuneiksi 16 päivänä lokakuuta 2024, että tarkasteltavana oleva rakenneuudistustuki on täysin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan mukainen ja kaikilta osin sisämarkkinoille soveltuva. Condorin mukaan tarkasteltavana olevan tapauksen kaltaisissa olosuhteissa i) pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdassa ei edellytetä, että valtio saa osuuden tuensaajan tulevasta arvonnoususta, ii) tässä tapauksessa Attestorin kanssa neuvoteltu rakenneuudistuskokonaisuus ja siihen sisältyvä tuotonjakomekanismi antavat joka tapauksessa valtiolle osuuden Condorin tulevasta arvonnoususta ja tämä osuus on kohtuullinen, eikä iii) Saksan esittämiä toimenpiteitä kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi ole syytä kalibroida uudelleen.
- (92) Johdanto-osan 91 kappaleen i alakohdassa esitetyn väitteen osalta Condor väittää, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan edellytykset täyttyvät tässä tapauksessa, vaikka valtion saama osuus tuensaajan tulevasta arvonnoususta on nolla, ja että nollan arvoinen osuus on tämän tapauksen olosuhteissa kohtuullinen.
- (93) Condorin mielestä tämä voidaan perustella pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan tavoitteella, jonka perusteella ei tässä tapauksessa voida vaatia, että Saksan valtio saa osan Condorin tulevasta arvonnoususta. Condor katsoo, ettei tässä tapauksessa ole moraalikadon ongelmaa, ja on komission kanssa samaa mieltä siitä, että moraalikadon vaara on olemassa vain *olemassa olevien* osakkeenomistajien ja huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojien tapauksessa. Osakkeenomistajat ja muut velkojat, joista yhdelläkään ei ollut perittäväänään huonommassa etuoikeusasemassa olevaa velkaa, myöntyivät maksukyvyttömyysmenettelyn yhteydessä ennen tuen myöntämistä osakkeidensa arvon alentamiseen nollaan⁽⁴⁹⁾ tai luopuivat maksuvaatimuksistaan kokonaan tai käytännössä kokonaan, mikä on linjassa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 66 kohdan kanssa. Sen vuoksi Condor katsoo, ettei moraalikatoa tai liiallista riskinottoa ole mahdollista ehkäistä tehokkaammin tai laajemmin. Tässä tapauksessa toteutettu velkojen mitätöinti ei hyödytä olemassa olevia osakkeenomistajia tai velkojia vaan ainoastaan tulevia osakkeenomistajia.
- (94) Condorin mielestä myöskään Attestoriin ei liity moraalikadon vaaraa, sillä Condorin uutena osakkeenomistajana pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukainen moraalikadon ehkäisemistä koskeva tavoite ei koske sitä. Myöskään SGL:n osallistuminen rahoitusjärjestelyihin ei aiheuta moraalikato-ongelmaa, koska sen rooli liittyy puhtaasti omaisuudenhoitajana toimimiseen ja uuden sijoittajan mukaantulon mahdollistamiseen.
- (95) Condor väittää, että liittohallituksen ja Attestorin sopima toimenpidekokonaisuus on osa tasapainoista neuvotteluratkaisua ja että näissä olosuhteissa ylimääräisen korvauksen antaminen valtiolle merkitsisi sitä, että tämä korvaus olisi pois Attestorin tuloista ja uuden sijoittajan olisi jaettava vastuu edellisten osakkeenomistajien tai velkojien aiemmasta liiallisesta riskinotosta. Tällainen ratkaisu loisi pidäkkeen yksityisille sijoittajille, sillä se olisi vastoin valtiontuen minimointia ja vääristymätöntä kilpailua koskevia tavoitteita ja myös vastoin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 66 kohdan loppuosaa, josta seuraa, että uutta omaa pääomaa sijoittaneisiin ei saisi kohdistua suhteetonta vaikutusta.

⁽⁴⁹⁾ Erityisesti TCG:n omistamien Condorin osakkeiden arvo alennettiin maksukyvyttömyysmenettelyssä nolnaan. TCG on selvitystilassa, eikä se hyödy millään tavoin Condorin onnistuneesta rakenneuudistuksesta. Lisäksi Condorin muut velkojat hyväksyivät Saksan maksukyvyttömyysuomistuksen vahvistamassa maksukyvyttömyyssuunnitelmassa 0,1 prosentin korvauksen saatavistaan ja siten mitätöivät saatavansa lähes kokonaan.

- (96) Toiseksi Condor väittää, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan toisesta osasta ⁽⁵⁰⁾ seuraa myös, että tässä tapauksessa on kohtuullista, että valtion Condorin tulevasta arvonnoususta saaman osuuden arvo on nolla. Tämä johtuu siitä, ettei valtio sijoittanut uutta pääomaa, eli valtion sijoittaman oman pääoman määrä on nolla, eikä yhtiöllä ollut tappioiden kattamisen jälkeen jäljellä omaa pääomaa – tai jäljellä oleva oma pääoma oli negatiivinen –, johon hypoteettista valtion sijoittamaa uutta pääomaa voitaisiin verrata sen määrittämiseksi, oliko valtion saama osuus tuensaajan tulevasta arvonnoususta kohtuullinen. Condorin oman pääoman odotetaan pysyvän negatiivisena vuoteen 2026 asti, kunnes tukena myönnettyt lainat on maksettu takaisin syyskuussa 2026, ja vasta vuoden 2026 jälkeen oma pääoma voi muuttua positiiviseksi. Condor katsoo, että vaikka velan leikkaaminen vahvistaakin tuensaajan omaa pääomaa, se on kuitenkin erotettava uuden oman pääoman sijoittamisesta.
- (97) Johdanto-osan 91 kappaleen ii alakohdassa esitetyn väitteen osalta Condor toteaa, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan edellytykset täyttyvät joka tapauksessa, koska valtio saa tässä tapauksessa osuuden Condorin tulevasta arvonnoususta ja kyseinen osuus on kohtuullinen, kun otetaan huomioon a) sijoittajan valinta tarjouskilpailun perusteella sekä b) tuotonjakomekanismi ja tapauksen muut olosuhteet.
- (98) Condor väittää, ettei valtion Condorin tulevasta arvonnoususta saaman osuuden kohtuullisuutta voida arvioida pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan loppuosassa esitettyjen kriteerien perusteella. Jos katsotaan tarpeelliseksi antaa valtiolle osuus tuensaajan tulevasta arvonnoususta, kyseisen osuuden kohtuullisuutta on arvioitava tapauksen kaikkien olosuhteiden perusteella. Tässä tapauksessa huomioon on siis otettava esimerkiksi tuotonjakomekanismi, koko rakenneuudistuskokonaisuus, mukaan lukien sijoittajan valintamenettely, sekä olemassa olevien osakkeenomistajien ja velkojen osuus vastuunjaosta ja Attestorin tarjoama rahoitus.
- (99) Condorin mukaan tarjouskilpailumenettely puoltaa sitä, että valtion osuus on kohtuullinen, sillä Attestor valittiin kolmesta tarjoajasta tarjouskilpailumenettelyn voittajaksi ja se tarjosi parhaat ehdot sekä Condorille että valtion myöntämien lainojen takaisinmaksun kannalta (Attestor paitsi lupautui maksamaan takaisin merkittävän osan jäljellä olevasta lainamäärästä myös sitoutui tuotonjakomekanismiin). Sen lisäksi, että Saksan liittohallitus ja Attestor sopivat ehdoista neuvottelemalla, tarjouskilpailumenettelyllä varmistettiin, että sovittu valtion osuus Condorin tulevasta arvonnoususta vastaa parhaita markkinasijoittajilta saatavilla olleita ehtoja.
- (100) Condorin mukaan valtion osuus on kohtuullinen myös tuotonjakomekanismin ⁽⁵¹⁾perusteella. Tuotonjakomekanismia sovelletaan [...]. Condorin mukaan parhaassa skenaariossa koko [...] miljoonan euron summa maksetaan takaisin. Aloittamispäätöksessä valtion osuudeksi tulevasta arvonnoususta mainittu [...] miljoonaa euroa (parhaassa skenaariossa) ja Saksan ilmoituksessa mainitsema [...]–[...] miljoonan euron osuus olivat vain arvioita, joiden avulla pyrittiin määrittämään tuen osuus.
- (101) Condor mainitsi myös seuraavassa luetellut tapauksen muut olosuhteet, jotka niin ikään puoltavat sitä, että valtion osuus Condorin tulevasta arvonnoususta on kohtuullinen:
- a) Valtio saa [...] riippumatta Condorin tulevasta arvonnoususta. Tämä korko peritään, vaikka tuotonjakomekanismin mukaisesti ei suoritettaisi lainkaan maksuja.
 - b) Attestorin kanssa neuvoteltu kokonaisuus lyhensi huomattavasti olemassa olevien lainojen kestoja. Jäljellä oleva määrä maksetaan takaisin kokonaisuudessaan jo syyskuuhun 2026 mennessä, kun lainan 1 erän B ja lainan 2 alkuperäinen erääntymispäivä olisi ollut joulukuussa 2031.
 - c) Ilman Attestorin mukaantuloa Condor olisi ollut maksukyvytön eikä se olisi pystynyt täyttämään takaisinmaksuvelvoitteitaan eikä maksamaan lainojen korkoa.

⁽⁵⁰⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan loppuosan mukaan valtion Condorin tulevasta arvonnoususta saaman osuuden kohtuullisuutta arvioitaessa on otettava huomioon se, "kuinka paljon omaa pääomaa valtio sijoittaa verrattuna yhtiön jäljellä olevaan omaan pääomaan tappioiden kattamisen jälkeen".

⁽⁵¹⁾ Saksan kuvaama tuotonjakomekanismi (ks. johdanto-osan 53 kappale).

- d) Condorin oman pääoman odotetaan pysyvän negatiivisena lainojen takaisinmaksuun eli syyskuuhun 2026 asti. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan nojalla valtiolle tuensaajan tulevasta arvonnoususta annettavan osuuden kohtuullisuus on arvioitava ottaen huomioon yhtiön jäljellä oleva oma pääoma tappioiden kattamisen jälkeen. Jos negatiivisesta omasta pääomasta huolimatta katsotaan tarpeelliseksi antaa valtiolle osuus Condorin tulevasta arvonnoususta, suuntaviivoissa mainitun ”yhtiön jäljellä olevan oman pääoman” perusteella on katsottava ainakin, että mitä pienempi tämä oma pääoma on, sitä pienempi osuus tuensaajan tulevasta arvonnoususta valtiolle kuuluu.

- (102) Johdanto-osan 91 kappaleen iii kohdassa esitetyn väitteen osalta Condor totesi, ettei Saksan esittämiä toimenpiteitä tuen aiheuttamien kilpailun vääristymien rajoittamiseksi ole syytä kalibroida uudelleen, vaan nämä toimenpiteet ovat asianmukaiset, sillä tarkasteltavana oleva rakenneuudistustuki on täysin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan mukainen ja soveltuu kaikilta osin sisämarkkinoille.

3.2 Ryanairin huomautukset

- (103) Ryanair totesi 16 päivänä lokakuuta 2024 päivätyissä huomautuksissaan jakavansa komission epäilykset siitä, saiko valtio kohtuullisen osuuden tuensaajan tulevasta arvonnoususta korvauksena velkojen leikkaamisesta, joka hyväksyttiin vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksellä, sekä epäilykset, joita komissiolla oli Saksan esittämien, kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden mitoituksen osalta. Lisäksi Ryanair nosti esiin useita muita huolenaiheita.
- (104) Ensinnäkin Ryanair katsoo, että Condorin velkojen hyväksymä velkojen mitätöinti ei ole yleinen toimenpide, kuten komissio virheellisesti katsoi, vaan velkojen yhteisen päätöksen lopputulos.
- (105) Lisäksi Ryanair väittää, että mikäli pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohtaa ei sovelleta käsillä olevaan tapaukseen, kuten komissio ehdottaa, toimitaan vastoin julkisten varojen tehokkaan käytön periaatetta ja julkisten varojen haaskaamisen välttämistä koskevaa periaatetta. Ryanairin mukaan sillä, että Condorin alkuperäinen osakkeenomistaja menetti kaikki osakkeensa, ja sillä, ettei Attestor ollut aiemmin osakkeenomistaja, ei ole merkitystä, koska nimenomaan tulevat osakkeenomistajat ovat oikeutettuja osuuteen arvonnoususta ja niiden olisi jaettava taakka valtion kanssa. Lisäksi se, että Condorin oma pääoma on negatiivinen, ei tarkoita, ettei yhtiön voida odottaa tekevän voittoa tulevaisuudessa – sijoittamalla omaa pääomaa yhtiöön Attestor osoitti, että voitot ovat tulevaisuudessa mahdollisia. Näin ollen kumpikaan edellä mainituista seikoista ei ole riittävä peruste todeta, että myös nollakorvaus olisi valtiolle kohtuullinen osuus tulevasta arvonnoususta.
- (106) Lisäksi lainaan 1 sisältyvän alemman etuoikeusluokan erän takaisinmaksu riippuu tulevista tuloista, minkä vuoksi Condor ei välttämättä maksa kyseistä erää takaisin, sillä sen tulot eivät todennäköisesti tule olemaan riittävät rakenneuudistussuunnitelman puutteiden vuoksi. Sen vuoksi Ryanair väittää, että myös tuotonjakomekanismista koituu Condorille ja Attestorille etua eikä kyseinen mekanismi tule tuottamaan valtiolle positiivista tuottoa, vaikka siinä määrätäänkin hypoteettisista tulevista maksuista. Lisäksi Ryanair väittää, että kriteerit, joiden perusteella komissio arvioi korvauksen kohtuullisuuden, ovat epäasianmukaiset. Ryanair perustelee väitettään sillä, että tuotonjakomekanismin ansiosta saatavia tuottoja olisi arvioitava Condorin, ei KfW:n, riskiprofilin perusteella, esimerkiksi sellaisten lentoyhtiöiden joukkolainojen tuoton perusteella, jotka on luokiteltu investointiluokkaa heikompaan luottoluokkaan. Ryanair toteaa, että rahavirtoihin sovellettavan diskonttokoron – jota ei ilmoiteta – olisi vastattava riskitasoa, joka perustuu oman eikä vieraan pääoman ehtoihin rahoitusvälineisiin.
- (107) Ryanair katsoo, että aloittamispäätöksen johdanto-osan 166 kappaleessa esitetty komission kanta siihen, että valtio ei sijoittanut uutta pääomaa yhtiöön eikä yhtiöllä ollut tappioiden kattamisen jälkeen jäljellä omaa pääomaa, on ristiriidassa vuoden 2024 Condor-tuomion 217 kohdan⁽⁵²⁾ kanssa. Ryanair katsoo, että Saksan olisi pitänyt sisällyttää ehtoihin lauseke, jonka mukaan leikatut velkasummat peritään takaisin Condorin tulevan tuloksen mukaan tai muunnetaan omaksi pääomaksi.

⁽⁵²⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 8.5.2024, Ryanair v. komissio (Condor; aide à la restructuration), T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, 217 kohta: ”Tämän osalta on kuitenkin todettava, että tämä virkkeen viimeinen osa seuraa välittömästi vaatimusta antaa valtiolle ’kohtuullinen osuus’ tuensaajan tulevasta arvonnoususta. Se voidaan näin ollen ymmärtää osoituksena siitä, mikä muodostaa määrällisesti ’kohtuullisen osuuden’, joka on määritettävä sen suhteen perusteella, jota valtion maksama määrä edustaa suhteessa tuensaajan oman pääoman määrään tappioiden kattamisen jälkeen. Tämä tulkinta mahdollistaa näin ollen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan johdantolauseen ja loppuosan yhteen sovittamisen.”

- (108) Tuen kielteisistä vaikutuksista kilpailuun ja kauppaan Ryanair toteaa, että koska valtiolle ei anneta riittävää osuutta tulevasta arvonnoususta, vaikka tuki vahvistaa omaa pääomaa, tuki ei lievennä moraalikadon vaaraa, vaan Condorin osakkeenomistajia kannustetaan aggressiiviseen kilpailuun, jolloin ilmoitetut toimenpiteet kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi eivät ole riittäviä. Lisäksi korvaus, jota valtiolle ei makseta, on Condorin käytettävissä ylimääräisinä käteisvaroina, joita se voisi käyttää toimintansa laajentamiseen ja hintojen alentamiseen. Ryanair toteaa myös, että päätöksessä ei mainita, missä määrin Saksan lupaamalla, kilpailun vääristymistä rajoitettiin toimenpiteisiin sisältyvällä kaluston enimmäismäärän rajoituksella vähennetään sellaisia ilma-aluksia, jotka olisi korkean käyttöikänsä vuoksi joka tapauksessa poistettu käytöstä Condorin elinkelpoisuuden palauttamiseksi.
- (109) Lisäksi Ryanair arvostelee aloittamis päätöstä sen takia, että i) siitä puuttuu väitetysti olennaisia tietoja ja ii) sen soveltamisala rajoittuu kahteen seikkaan, joiden perusteella unionin yleinen tuomioistuin kumosi vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen.
- (110) Aloittamis päätöksestä puuttuvien tietojen osalta Ryanair väittää, että sen menettelyllisiä oikeuksia loukattiin, koska liian suuri osa tekstistä pidettiin salassa. Ryanairin mukaan tämä koskee erityisesti Condorin taloudellisia tietoja (liikevoittomarginaali ja sijoitetun pääoman tuotto), Rothschildin ja PWC:n arvioita yhtiön arvosta, tuesta maksettavan korvauksen tasoa tuotonjakomekanismi mukaan lukien ja ilman sitä, kaluston määrälle asetettua enimmäisrajaa käyttöikänsä päähän tulleiden ilma-alusten käytöstä poistamisen jälkeen sekä kyseistä enimmäisrajaa koskevia poikkeuksia. Tämä estää Ryanairia esittämästä merkityksellisiä huomautuksia näistä Condorin rakenneuudistussuunnitelman keskeisistä osista.
- (111) Aloittamis päätöksen soveltamisalan osalta Ryanair katsoo, että rajoittamalla arviointinsa kahteen seikkaan, joiden perusteella vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätös kumottiin, komissio saattoi jättää huomiotta muita mahdollisia seikkoja, joiden takia tuki ei ole pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukainen tai joista Ryanair voi vasta nyt esittää huomautuksia. Ryanair nostaa tässä yhteydessä esille kuusi seikkaa, jotka liittyvät i) Attestorin mahdollisesti saamiin välillisiin etuihin, ii) Condorin tukikelpoisuuteen, kun otetaan huomioon, että sen haltuunsa ottanut yritys oli suuri konserni, iii) tuen yhdenmukaisuuteen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 3.1 jakson kanssa, iv) valtiontuen tarpeeseen, v) tuen tarkoituksenmukaisuuteen ja vi) tuen oikeasuhteisuuteen. Näitä seikkoja koskevat väitteet vastaavat olennaisilta osin samoja perusteita ja todisteita, jotka Ryanair esitti asiassa T-28/22 käsitellyssä kumoamiskanteessaan, jonka unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi vuoden 2024 Condor-tuomiossa.
- (112) Ensimmäisen seikan osalta Ryanair kehottaa komissiota laajentamaan tutkimuksen soveltamisalaa ja tutkimaan, voiko Attestor hyötyä Condorille myönnetystä rakenneuudistustuesta, kun otetaan huomioon tuen myöntämiskehys ja Saksan tekemät sitoumukset, vaikka se ei itse ollut oikeutettu rakenneuudistustukeen. Ryanairin mukaan se, että Attestor pystyi hankkimaan Marabu-lentoyhtiön vuonna 2022, saattoi olla tuen ansiota.
- (113) Toisen seikan osalta Ryanair katsoo, että kun otetaan huomioon Condorin taloudelliset vaikeudet ja Saksan toive myydä yhtiö sekä se, että valtiontuen käsitteestä annetun tiedonannon ⁽⁵³⁾ 84 kohdassa tarkoitettu tarjouskilpailumenettely jäi todennäköisesti puuttumaan, Attestor saattoi ostaa Condorin markkina-arvoa alhaisempaan hintaan, jolloin komission olisi Ryanairin mukaan tutkittava, oliko suuremman konsernin haltuun päätynyt Condor oikeutettu rakenneuudistustukeen.
- (114) Kolmannen seikan osalta Ryanair väittää, että toisin kuin komissio toteaa, Condor ei toteuta pienten matkanjärjestäjien tarvitsemia lentoja erikoiskohteisiin niputtamalla niiden tarvitsemat palvelut yhteen eikä mukauta lentosuunnitelmia joustavasti lyhyellä varoitusajalla pienten matkanjärjestäjien tarpeiden mukaan, koska myös useat muut lentoyhtiöt liikennöivät Condorin ykköskohteinaan mainostamiin kohteisiin ja Condorin verkkosivustolla on myynnissä lentoja marraskuulle 2025 saakka. Ryanair väittää myös, ettei rakenneuudistussuunnitelma ole asianmukainen eikä palauta Condorin pitkän aikavälin elinkelpoisuutta, koska ensinnäkin se perustuu epärealistiseen olettamukseen, jonka mukaan ennen covid-19-pandemiaa keskimääräistä heikommin suoriutunut Condor

⁽⁵³⁾ Komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontuen käsitteestä (C/2016/2946) (EUVL C 262, 19.7.2016, s. 1).

(esimerkiksi sen liikevoittomarginaalit olivat 1 % ja 3 %, kun verrokkien liikevoittomarginaalien keskiarvo oli 5,7 % ja mediaani 7,3 %) saavuttaisi vuoteen 2026 mennessä verrokkejaan paremman tuloksen, ja toiseksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 51 kohdassa todetaan nimenomaisesti, että tuki ei saa johtaa siihen, että tuensaaja suoriutuu markkinoita paremmin. Ryanair myös arvosteli komission valitsemaa verrokkijoukkoa, johon Condorin suorituskykyä verrattiin, koska se koostui halpalentoyhtiöistä ja täyden palvelun lentoyhtiöistä eikä siihen sisällynyt lainkaan kaukoreittien lomalento- tai tilauslentosegmentissä toimivia lentoyhtiöitä. Lisäksi Ryanair katsoo, että komissio käytti vertailuanalyysissaan eri verrokkijoukkoja sen mukaan, tarkasteltiin analyysissa liikevoittomarginaaleja, sijoitetun pääoman tuotto prosentteja vai oman pääoman tuotto prosentteja – toisin sanoen kukin verrokkiryhmä muodostettiin tietoisesti niin, että analyysi osoittaisi päätelmien paikkansapitävyyden.

- (115) Valtion tukitoimenpiteiden tarpeen osalta Ryanair väittää, että Condor olisi voinut hankkia rahoitusta markkinoilta, kuten tekivät tuolloin muutkin lentoyhtiöt (esimerkiksi American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul ja GOL), jotka olivat luottoluokituksensa mukaan samanlaisessa asemassa kuin Condor, eli ne oli luokiteltu komission käyttämään CCC-luottoluokkaan ⁽⁵⁴⁾ (Huono/Yritys taloudellisissa vaikeuksissa). Ryanairin mukaan se, että Condor oli kyseisenä ajankohtana maksukyvyttömyysmenettelyssä, ei vaikuta asiaan, sillä Saksan maksukyvyttömyyslaissa lainanantajat, jotka tarjoavat rahoitusta maksukyvyttömyysmenettelyssä oleville yrityksille, asetetaan mahdollisessa myöhemmässä maksukyvyttömyystilanteessa muita lainanantajia parempaan asemaan, ja myös useat muut maksukyvyttömät lentoyhtiöt (Norwegian Air, Delta Airlines ja LATAM Airlines) onnistuivat saamaan rahoitusta markkinoilta. Myöskään se, että Condorilla ei ollut omaa luottoluokitusta, koska se oli ollut mukana entisen emoyhtiönsä konsernitilijärjestelyssä, ei estäisi saamasta rahoitusta yksityisiltä markkinoilta, joilla toimii useita muitakin sellaisia yrityksiä, joilla ei ole luottoluokitusta.
- (116) Tuen tarkoituksenmukaisuuden osalta Ryanair arvostelee aloittamispäätöstä siitä, ettei tukiratkaisua verrattu muihin vaihtoehtoihin ja ettei tuesta maksettavaa korvausta tarkistettu, vaan Ryanairin mukaan päätöksessä ainoastaan todettiin, että tuella ratkaistaan Condorin vakavaraisuus- ja likviditeettiongelmat. Ryanair katsoo, että päätöksessä olisi pitänyt arvioida mahdollisuutta muuntaa velat osakkeiksi, mikä olisi niin ikään parantanut Condorin vakavaraisuusasetmaa. Ryanairin mukaan tällä olisi ensinnäkin ollut vähemmän vääristävä vaikutus kuin velkojen leikkaamisella ja toiseksi se olisi myös oikeuttanut Saksan saamaan osuuden Condorin tulevista voitoista, jolloin tuki olisi ollut yhdenmukaisempi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan kanssa. Lisäksi Ryanair toteaa, että on mahdotonta ottaa kantaa siihen, maksettiinko tuesta asianmukainen korvaus, koska päätöksessä ei mainita korvauksen tasoa siinä tapauksessa, että tuotonjakomekanismin nojalla ei saada tuottoa.
- (117) Tuen oikeasuhteisuuden osalta Ryanair väittää ensinnäkin, että komissio teki virheen laskiessaan rakenneuudistustuen määräksi KfW:n kautta annetun 550 miljoonan euron lainan ja covid-19-pandemiaan liittyvän 249,02 miljoonan euron vahingonkorvauksen välisen erotuksen, johon se lisäsi mitätöidyn koron (20,2 miljoonaa euroa), eli yhteensä 321,18 miljoonaa euroa. Ryanairin mielestä komission olisi pitänyt vähentää ainoastaan Condor I- ja Condor II -päätöksissään hyväksymä vahingonkorvaustuki eli 204,1 miljoonaa euroa, jolloin rakenneuudistustuen loppusummaksi olisi saatu 345,9 miljoonaa euroa. Lisäksi Ryanairin mukaan Saksan esittämissä rakenneuudistustuen määrää koskeissa perusteluissa on virhe, sillä Saksa on vähentänyt leikatun määrän, joka on rakenneuudistustuki, sekä vähentänyt kahteen kertaan Condor II -päätöksen nojalla leikatun määrän. Näin ollen komission ei olisi pitänyt käyttää tätä paikkansapitämätöntä summaa mittapuuna, johon verrattuna se kuvasi omaa arviotaan aloittamispäätöksessä varovaiseksi. Toiseksi Ryanair väittää, että tietyt Condorille rakenneuudistuksen aikana aiheutuneet kustannukset korvattiin jo vahingonkorvaustuella, joka kattaa rakenneuudistuksen kanssa päällekkäisiä ajanjaksoja. Ryanairin mukaan vahingonkorvauksella katetaan kustannuksia, mikä nimenomaan onkin tällaisen tuen tavoite. Ottaen huomioon, että aloittamispäätöksessä todetaan, että rakenneuudistuskustannuksiin sisältyy kattamattomia toimintakustannuksia, Ryanair pitää uskottavana, että rakenneuudistustuella katetaan ainakin osittain kustannuksia, jotka on jo korvattu vahingonkorvaustuella. Ryanairin mukaan tämä koskee esimerkiksi pelastamislainan takaisinmaksua, joka aloittamispäätöksen mukaan paitsi sisältyi rakenneuudistuksen kustannuksiin oli myös yksi vahingonkorvauksen käyttökohteista.
- (118) Ryanair päätelee, että rakenneuudistustuen ansiosta Condor on pystynyt avaamaan uusia reittejä, hankkimaan uusia ilma-aluksia ja vahvistamaan markkinaosuuttaan lentoasemilla, ja jos komissio hyväksyisi tuen, tämä vaikuttaisi Ryanairin kilpailuasemaan useilla reiteillä. Sen vuoksi Ryanair kehottaa komissiota kieltämään tuen ja vaatimaan Saksaa perimään sen Condorilta takaisin.

⁽⁵⁴⁾ Ks. komission tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta (EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6).

4. SAKSAN HUOMAUTUKSET

4.1 Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöstä koskevat huomautukset

- (119) Saksa katsoo 27 päivänä syyskuuta 2024 päivätyissä huomautuksissaan, että rakenneuudistustuki soveltuu kaikilta osin sisämarkkinoille ja että näin oli myös vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen tekohetkellä. Saksan viranomaiset totesivat, että Saksa tukee Condorin valitusta ⁽⁵⁵⁾ unionin yleisen tuomioistuimen tuomiosta, jolla kumottiin vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätös, ja että sen tässä menettelyssä esittämät huomautukset eivät vaikuta kyseiseen muutoksenhakumenettelyyn.
- (120) Condorilla ei ollut olemassa olevia osakkeenomistajia eikä huonommassa etuoikeusasemassa olevia velkojia yhtiön maksukyvyttömyysmenettelyn päättämisen (30 päivän marraskuuta 2020) jälkeen eikä sijoittajan etsinnän ja rakenneuudistustuen myöntämisen aikaan. Sijoittaja valittiin läpinäkyvän, syrjimättömän ja ehdottoman tarjouskilpailun perusteella, ja kolmesta jätetystä tarjouksesta valittiin Attestorin tarjous, koska se tarjosi Condorin toiminnan jatkuvuuden ja KfW:n kautta annettujen lainojen takaisinmaksun kannalta eniten etuja ja minimoi siten Saksan valtion ja Hessenin osavaltion, lainojen takaajien, rahoitusvastuun. Uuden sijoittajan eli Attestorin kanssa sovittiin toimenpidekokonaisuudesta, jota pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa asetetun, moraalikadon välttämistä koskevan vaatimuksen tavoite ei koske, ja jos tämän toimenpidekokonaisuuden yhteydessä olisi sovittu suuremmasta valtion osuudesta Condorin voitoista, tällainen suurempi osuus olisi ollut pois uudelta sijoittajalta, mikä puolestaan olisi johtanut sen ratkaisun epäonnistumiseen, jonka ansiosta Condor saattoi jatkaa toimintaansa (rakenneuudistuksen läpikäyneenä). Tuotonjakomekanismi on osa neuvoteltua toimenpidekokonaisuutta, eli toisin kuin Ryanair väittää (ks. johdanto-osan 106 kappale), se ei muodosta lisätua Condorin hyväksi.
- (121) Lisäksi Saksa huomauttaa, että Condorin tapauksessa toimenpiteiden myöntämishetkellä ei ollut jäljellä (positiivista) omaa pääomaa, ja sen oman pääoman odotetaan pysyvän negatiivisena, kunnes tukena myönnettyt lainat on maksettu takaisin (suunnitelmien mukaan syyskuussa 2026). Saksa katsoo, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohtaa sovellettaessa olisi kohtuullista, ettei se saa korvausta Condorin tulevasta arvonnoususta maksettavan osuuden muodossa.
- (122) Vaikka Saksalle kuuluisikin korvaus tuesta, Saksan mielestä se saa asianmukaisen osuuden Condorin tulevasta arvonnoususta tuotonjakomekanismin avulla. Jos Condorin oman pääoman arvo ([...] miljoonaa euroa) ylittää [...] miljoonaa euroa, Saksalle maksetaan mekanismia noudattaen käteisenä [...] miljoonaa euroa. Tämä olisi yli kaksi kertaa enemmän kuin [...] miljoonan euron [...]. Jos oman pääoman arvo nousee [...]–[...] miljoonaan euroon, Saksalle maksetaan [...] lainapääomasta, eli vaikka oman pääoman arvo jäisi selvästi alle Attestorin sijoittaman summan ([...] miljoonaa euroa), valtio hyötyisi Condorin (oman pääoman) arvon noususta.
- (123) Valtion odotetun positiivisen korvauksen osalta Saksa toimitti laskelman, jossa verrataan valtiolle tuotonjakomekanismista maksettavaa korvausta omaa pääomaa vahvistavaan tukimäärään. Saksan laskelman mukaan omaa pääomaa vahvistava tukimäärä on joko [...] tai [...] miljoonaa euroa. Tämä määrä perustuu i) [...] ⁽⁵⁶⁾, ii) [...] ja iii) [...]. Tuotonjakomekanismin mukainen tuotto olisi parhaassa skenaariossa enimmillään [...] miljoonaa euroa eli [...] prosenttia omaa pääomaa vahvistavasta tukimäärästä. Varoisten oletusten perusteella eli olettaen, että maksu olisi aloittamispäätöksen johdanto-osan 50 kappaleessa kuvatun mukaisesti [...] – [...] miljoonaa euroa, tuotonjakomekanismin mukainen tuotto olisi [...]–[...] prosenttia omaa pääomaa vahvistavasta tukimäärästä.
- (124) Lisäksi mitätöityjen korkojen ([...] miljoonaa euroa) osalta Saksa väittää, että ilman Attestorin osallistumista rahoittamiseen Condor ei olisi pystynyt maksamaan korkoja takaisin lainkaan. Lisäksi suuri osa kyseisestä ”korkoedusta” johtuu ainoastaan siitä, että alkuperäisen rahoituksen erääntymisaika oli huomattavasti pidempi kuin rakenneuudistuksen rahoituksen. Korkoehdot pysyivät samoina. Lisäksi alkuperäiseen rahoitukseen sisältyvän lainan 1 erä B oli uusiutuvaa lainaa, jota ei olisi välttämättä nostettu sallittuun enimmäisrajaan asti vuoteen 2031 mennessä, joten myös huomattavasti pienempi korko olisi ollut mahdollinen. Tämän perusteella Saksa katsoo, että tällainen määrien vertailu on vain rajallisessa määrin merkityksellinen. Lisäksi KfW säästi Attestorin sijoituksen ansiosta noin [...] miljoonaa euroa jälleenrahoituskustannuksissa.

⁽⁵⁵⁾ Asia C-505/24 P, Condor Flugdienst GmbH v. Ryanair.

⁽⁵⁶⁾ Laskelmassa on käytetty seuraavia korkoja:
(...)

- (125) Lisäksi koska Saksan valtio saa asianmukaisen korvauksen tuensaajan tulevan arvonnousun myötä, Saksa katsoo, että kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet on kalibroitu asianmukaisesti, vaikka vaadittu korvaus olisi nolla.

4.2 Kolmansien osapuolten huomautuksista esitetyt huomautukset

- (126) Saksan viranomaiset ilmoittivat komissiolle 18 päivänä marraskuuta 2024, että niillä ei ole huomautettavaa Condorin ja Ryanairin esittämistä kolmansien osapuolten huomautuksista.

5. TUEN ARVIOINTI

5.1 Valtiontuen olemassaolo

- (127) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan "[j]ollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan".

- (128) Jotta toimenpide voitaisiin katsoa kyseisessä määräyksessä tarkoitetuksi tueksi, sen on näin ollen täytettävä seuraavat kumulatiiviset ehdot: i) toimenpide johtuu valtiosta ja rahoitetaan valtion varoista, ii) toimenpiteestä aiheutuu etua sen saajalle, iii) etu on valikoiva, ja iv) toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

5.1.1 Valtion varat ja toimenpiteen johtuminen valtiosta

- (129) Kuten komission Condor I -päätöksen johdanto-osan 137–139 kappaleessa todetaan, Saksan liittohallitus teki päätöksen alkuperäisten 550 miljoonan euron lainojen myöntämisestä. Lainat olivat korkotuettuja, ja ne maksettiin julkisen kehityspankin KfW:n kautta. Saksan hallitus määräsi KfW:n maksamaan lainat, eli KfW on vain hallituksen käyttämä väline, jonka kautta lainat kanavoitiin. KfW ei saa lainoista korkotuloa eikä kanna niihin liittyvää riskiä. Maksetut korot siirretään valtiolle, joka on antanut KfW:lle niitä koskevan takauksen. Takausten antajana on liittohallitus. Lainoja ja takauksia ei voida erottaa toisistaan, toisin sanoen kumpakaan niistä ei olisi ilman toista. Näin ollen päätös toimenpiteen myöntämisestä johtui valtiosta, ja toimenpide rahoitettiin valtion varoista, sillä se rahoitettiin valtion yleisestä talousarviosta. Saksan liittohallitus teki myös päätöksen KfW:n kautta annettujen lainojen uudelleenjärjestelystä (ks. johdanto-osan 52 kappale) ja liiallisen korvauksen korkojen mitätöinnistä, joiden vaikutuksesta valtio menetti varoja ja valtion varojen takaisinmaksu lykkääntyi ja joihin liittyy joka tapauksessa valtion varojen käyttöä.

- (130) Condorin hyväksyttävän ostotarjouksen valinnasta päätti Condorin hallintoneuvosto, jonka jäsenet ovat osakkeenomistajia ja edustavat valtiota (ks. johdanto-osan 37 kappale). Kauppasopimuksen tekeminen oli välttämätöntä KfW:n kautta annettujen lainojen takaisinmaksun varmistamiseksi. Sopimuksen täytäntöönpanon edellytyksenä oli lainojen uudelleenjärjestely ja korkojen mitätöinti. Lainojen uudelleenjärjestely on toteutettu liittohallituksen pyynnöstä tehdyllä KfW:n ja Condorin välisellä puitesopimuksella.

- (131) Näin ollen komissio päätelee, että KfW:n kautta annettujen lainojen uudelleenjärjestelyyn ja liiallisen korvauksen korkojen mitätöintiin liittyy valtion varojen käyttöä ja että päätös näiden toimenpiteiden myöntämisestä johtuu valtiosta.

5.1.2 *Etu*

- (132) Ilmoitetut toimenpiteet auttoivat Condoria rahoittamaan toimintansa jatkamista covid-19-pandemian jälkeisessä elpymisvaiheessa ja rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon aikana, sillä niiden ansiosta Condor sai rahoitusta, jota se ei erityistilanteensa ja tuen myöntämishetkellä vallinneiden olosuhteiden vuoksi olisi voinut saada markkinoilta. Tässä yhteydessä Condor ei olisi voinut panna Attestorin kanssa tehtyä kauppasopimusta täytäntöön ilman KfW:n kautta annettujen lainojen uudelleenjärjestelyä tai liiallisen korvauksen korkojen perimisestä luopumista. Lainoja ei olisi olemassa eikä niitä olisi järjestetty niin kuin ne järjestettiin, jos Saksa ei olisi myöntänyt Condorille pelastamis- ja vahingonkorvaustukea (ks. johdanto-osan 2 ja 3 kappale). Attestorin pääomasijoituksen ja leasingjärjestelyn täytäntöönpanon ehtona oli kauppasopimuksen allekirjoittaminen, jonka ehtona puolestaan oli lainojen uudelleenjärjestelyn toteuttaminen.
- (133) Kaiken kaikkiaan KfW:n kautta annettujen valtion takaamien lainojen uudelleenjärjestelyyn liittyy useita erottamattomia ja toisistaan riippuvaisia lainaerien takaisinmaksuun ja sen lykkäämiseen sekä lainojen mitätöintiin liittyviä ehtoja, jotka pienentävät lainanantajalle maksettavaa kokonaiskorvausta. Nämä ehdot ovat yhteydessä toisiinsa, jotta ne tukevat Condorin toiminnan jatkumista Saksan politiikan mukaisesti. Lisäksi Saksa on luopunut oikeudestaan periä aiemmin myönnettyyn tukeen sisältyneen liiallisen korvauksen korko. Näiden tuettujen ehtojen yhteisenä tavoitteena oli vapauttaa taloudellisia resursseja, joita käytettiin Condorin rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon tukemiseksi ja joita Condor ei olisi voinut lainata tai saada markkinoilta samassa laajuudessa, ja tuettujen ehtojen lopputuloksena tämä tavoite toteutui.
- (134) Näin ollen komissio katsoo, että ilmoitetuista toimenpiteistä koituu SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua taloudellista etua Condorille.

5.1.3 *Valikoivuus*

- (135) Ilmoitetut toimenpiteet toteutetaan yksinomaan Condorin eduksi. Kuten unionin tuomioistuin on todennut⁽³⁷⁾, yksittäisen tuen tapauksessa taloudellisen edun toteaminen mahdollistaa lähtökohtaisesti sen, että toimenpide oletetaan valikoivaksi. Näin on riippumatta siitä, onko markkinoilla toimijoita, jotka ovat toisiinsa verrattavissa tilanteessa. Vaikka Saksa onkin myöntänyt ja voi edelleen myöntää valtiontukea muille Condorin kanssa kilpaileville lentoyhtiöille, lainojen uudelleenjärjestely ja korkojen mitätöinti eivät ole osa laajempaa yleiseen talouspolitiikkaan perustuvaa järjestelmää, josta annetaan samantyyppistä tapauskohtaista tukea kaikille ilmailualalla tai muilla talouden aloilla toimiville yrityksille, jotka ovat kyseisellä yleisellä politiikkatoimenpiteellä tavoitellun päämäärän kannalta samankaltaisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa, vaan tukea on annettu vain Condorille.
- (136) Näin ollen komissio katsoo, että ilmoitetut toimenpiteet ovat valikoivia SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla.

5.1.4 *Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan*

- (137) Kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa muihin unionin sisäisessä kaupassa kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan näihin yrityksiin. Riittää, että tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla. Tältä osin se, että tietty talouden ala on vapautettu kilpailulle unionin tasolla, on näkökohta, jonka perusteella voidaan määrittää, että tuki vaikuttaa tai saattaa vaikuttaa kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Condor tarjoaa lentoliikennepalveluja Saksan ja muiden jäsenvaltioiden välisillä reiteillä. Unionin lentoliikennemarkkinat ovat avoimet kilpailulle, ja palveluja tarjotaan yhdestä jäsenvaltiosta toiseen.
- (138) Näin ollen ilmoitetut toimenpiteet saattavat vääristää tai uhata vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (139) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että ilmoitetut toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Condorille.

⁽³⁷⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 4.6.2015, komissio v. MOL, C15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 kohta.

5.2 Toimenpiteiden sääntöjenmukaisuus

- (140) Saksan viranomaiset ilmoittivat velkojen ja korkojen uudelleenjärjestelyn ja mitätöinnin muodossa myönnettävästä tuesta ennen sen täytäntöönpanoa ja noudattivat siten alkuvaiheessa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisia velvoitteitaan.
- (141) Vaikka tuesta ilmoitettiin ennakoon ja komissio hyväksyi tuen ennen sen myöntämistä, unionin yleisen tuomioistuimen kumottua vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen ilmoitetuista toimenpiteistä kuitenkin tuli, siltä osin kuin ne ovat valtiontukea, sääntöjenvastaista tukea takautuvasti niiden myöntämishetkestä lähtien, sillä komission antama lupa ei enää kata niitä.

5.3 Soveltuvuus sisämarkkinoille

- (142) Koska komissio päätteli, että toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea, on tutkittava, soveltuvatko kyseiset toimenpiteet sisämarkkinoille. Koska toimenpiteet ovat sääntöjenvastaista tukea, niiden soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava tuen myöntämisajankohtana eli heinäkuun 2021 lopussa voimassa olleiden säännösten mukaisesti.
- (143) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrätään, että tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen annettua tukea voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (144) Jotta tuki voitaisiin katsoa yhteismarkkinoille soveltuvaksi, sillä on toisaalta pyrittävä edistämään tietyn taloudellisen toiminnan tai tietyn talousalueen kehitystä ja toisaalta se ei saa muuttaa kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (145) Ensimmäisen ehdon osalta komissio tutkii, onko tuki tarkoitettu tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen. Toisen edellytyksen osalta komissio punnitsee toiminnan kehittämiseen suunnitellun tuen myönteisiä vaikutuksia, joita tuella on tarkoitus tukea, ja kielteisiä vaikutuksia, joita tuella voi olla sisämarkkinoihin.⁽⁵⁸⁾
- (146) Komissio esittää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa perusteet, joita se tarkastelee arvioidessaan yrityksen rakenneuudistustuen soveltuvuutta sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.⁽⁵⁹⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 137 kohdan mukaan ”komissio tutkii kaikkien sellaisten pelastamis- tai rakenneuudistustukien soveltuvuuden sisämarkkinoille, jotka on myönnetty ilman komission lupaa ja sen vuoksi perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti näiden suuntaviivojen perusteella, jos tuki on osittain tai kokonaan myönnetty sen jälkeen, kun nämä suuntaviivat on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*”. Tämä koskee myös käsiteltävänä olevaa tapausta.
- (147) Ilmoituksen perusteella ei voida päätellä, että rakenneuudistustuki tai siihen liittyvät ehdot tai tuella edistetty taloudellinen toiminta saattaisivat rikkoa unionin lainsäädännön asiaa koskevia säännöksiä. Komissio ei ole varsinkaan lähettänyt Saksalle perusteltua lausuntoa tähän asiaan liittyvästä unionin oikeuden mahdollisesta rikkomisesta, eikä komissio ole saanut kanteluja tai tietoja, jotka viittaisivat siihen, että valtiontuki, siihen liittyvät ehdot tai tuella edistetty taloudellinen toiminta saattaisivat olla unionin oikeuden asiaa koskevien säännösten vastaisia.
- (148) Saksa katsoo, että rakenneuudistustukea voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti.
- (149) Kyseessä olevan valtiontuen luonteen ja tavoitteen sekä Saksan viranomaisten väitteiden vuoksi komissio arvioi, onko rakenneuudistuksen tueksi suunniteltu rahoitus pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen asiaa koskevien kriteerien mukainen.

⁽⁵⁸⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 22.9.2020, Itävalta v. komissio (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 19 kohta.

⁽⁵⁹⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat, 38 kohta.

5.3.1 Tuki edistää tietyn taloudellisen toiminnan kehitystä

- (150) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan sisämarkkinoille soveltuvana voidaan pitää tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen.
- (151) Osoittaakseen, että rakenneuudistustuki on tarkoitettu tällaisen toiminnan tai alueen kehityksen edistämiseen, tukea myöntävän jäsenvaltion on osoitettava, että tuen tavoitteena on estää sosiaalisia vaikeuksia tai poistaa markkinoiden toimintapuutteita. Nimenomaan rakenneuudistustuen osalta komissio toteaa, että kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 43 kohdassa on mainittu, markkinoilta poistuminen on merkittävä tekijä tuottavuuden kasvun kannalta, joten pelkästään se, että yrityksen poistuminen markkinoilta estetään, ei ole riittävä syy myöntää tukea. Pelastamis- ja rakenneuudistustuki on päinvastoin yksi vääristävimmistä valtiontukimuodoista, koska se häiritsee markkinoilta poistumista. Tietyissä tilanteissa vaikeuksissa olevan yrityksen rakenteellinen uudistaminen voi kuitenkin edistää taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä myös tuensaajan harjoittamaa toimintaa laajemmin. Näin on silloin, kun ilman tällaista tukea tuensaajan kaatuminen johtaisi markkinoiden toimintapuutteeseen tai sosiaalisiin vaikeuksiin ja häittäisi niiden taloudellisten toimintojen ja/tai talousalueiden kehitystä, jotka kärsisivät tällaisista tilanteista. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdassa esitetään esimerkinomainen luettelo tällaisista tilanteista.
- (152) Tällaisiin tilanteisiin kuuluvat muun muassa tilanteet, joissa tuella vältetään sellaisen tärkeän palvelun tarjoamisen keskeytyminen, jonka luominen uudelleen on vaikeaa ja jonka osalta kilpailijat eivät yksinkertaisesti pystyisi tulemaan tilalle, tai joissa tuensaajalla on järjestelmän kannalta merkittävä rooli tietyllä alueella tai toimialalla, johon sen poistumisella markkinoilta voisi olla kielteisiä vaikutuksia.⁽⁶⁰⁾ Tuen avulla tuensaaja voi jatkaa toimintaansa, ja siten sillä estetään tällaiset markkinoiden toimintapuutteet tai sosiaaliset vaikeudet. Rakenneuudistustuen osalta tämä pitää kuitenkin paikkansa vain silloin, jos tuki mahdollistaa sen, että tuensaaja voi kilpailla markkinoilla omin voimin, mikä taas voidaan taata vain, jos tuki perustuu sellaisen rakenneuudistussuunnitelman toteuttamiseen, jolla palautetaan tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus.
- (153) Näin ollen komissio arvioi ensin, onko Condor oikeutettu rakenneuudistustukeen (5.3.1.1 jakso), onko tuella tarkoitus estää markkinoiden toimintapuute tai sosiaalisia vaikeuksia (5.3.1.2 jakso) ja liittyykö tukeen rakenneuudistussuunnitelma, jolla palautetaan tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus (5.3.1.3 jakso).

5.3.1.1 Tukikelpoisuus – vaikeuksissa oleva yritys

- (154) Jotta tuensaaja on oikeutettu rakenneuudistustukeen, sen on oltava vaikeuksissa oleva yritys. Yrityksen katsotaan olevan vaikeuksissa, jos sen toiminta loppuu lähes varmasti lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jos viranomaiset eivät puutu tilanteeseen. Kun on kyse yhtiöstä, jonka osakkaiden vastuu on rajattu, yrityksen katsotaan olevan vaikeuksissa, jos se on menettänyt yli puolet merkitystä osakepääomastaan kertyneiden tappioiden vuoksi. Näin on silloin, kun kertyneiden tappioiden vähentäminen rahastoista (ja kaikista muista yhtiön omiin varoihin tavallisesti luettavista eristä) johtaa negatiiviseen kumulatiiviseen määrään, joka on suurempi kuin puolet merkitystä osakepääomasta.⁽⁶¹⁾
- (155) Yhtymään kuuluva yritys voi saada rakenneuudistustukea vain silloin, kun voidaan osoittaa, että yrityksen vaikeudet kohdistuvat ainoastaan tähän yritykseen eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjakojen yhtymän sisällä ja että nämä vaikeudet ovat niin vakavia, ettei yhtymä pysty selviytymään niistä itse.⁽⁶²⁾
- (156) Kuten taulukossa Table 4 todetaan, Condorin oma pääoma on tällä hetkellä ja se oli tuen myöntämishetkellä negatiivinen, joten kertyneiden tappioiden määrä ylittää sen merkityn osakepääoman. Tämä tarkoittaa, että se on menettänyt koko merkityn osakepääomansa.

⁽⁶⁰⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b ja c alakohta.

⁽⁶¹⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan a alakohta.

⁽⁶²⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 22 kohta.

- (157) Kuten Condorin omistusrakennetta tuen myöntämishetkellä koskevasta kuvauksesta käy ilmi, Condor ei kuulunut laajempaan yhtymään. Condorin ainoa osakkeenomistaja kyseisenä ajankohtana oli SGL, jolla ei ollut omistusosuuksia muissa yrityksissä. SGL oli ainoastaan trustiyhtiö, joka oli perustettu yksinomaan sitä varten, että se pitäisi hallussaan Condorin osakkeita tämän maksukyvyttömyysmenettelyn päättymisen (joulukuun 2020) jälkeen siihen asti, että Condor myytäisiin sijoittajalle. Kauppasopimuksen mukaan SGL:llä ei ollut juuri mitään osakkeenomistajan oikeuksista. Tämän vuoksi Condorin perimmäinen emoyritys Noerr & Stiefenhofer ei voinut SGL:n kautta käyttää merkityksellisiä omistusoikeuksia Condorin suhteen, joten Condorin ei voida katsoa kuuluneen myöskään Noerr-konserniin (ks. johdanto-osan 26 kappale). Attestorin ostotarjouksen ehtona oli lainojen uudelleenjärjestely, ja se pantiin täytäntöön vasta 28 päivänä heinäkuuta 2021, kun komissio oli hyväksynyt rakenneuudistustuen ensimmäisen kerran. Näin ollen Condorin vaikeuksien ei voida katsoa johtuneen sattumanvaraisesta kustannustenjaosta kuvitteellisen laajemman yhtymän sisällä.
- (158) Lisäksi Attestorin Condorista jättämä ostotarjous hyväksyttiin läpinäkyvän, ehdottoman ja syrjimättömän tarjouskilpailumenettelyn lopputuloksena. Condorin hallitus valitsi Attestorin ostotarjouksen, koska se oli paras kolmesta saadusta tarjouksesta (ks. johdanto-osan 37 ja 120 kappale). Myös Saksan liittohallitus katsoi, että Attestorin tarjous sisälsi parhaat ehdot KfW:n kautta annettujen lainojen takaisinmaksun kannalta, jolloin rakenneuudistustuki voitiin pitää mahdollisimman pienenä. Toisin kuin Ryanair väittää (ks. johdanto-osan 113 kappale), mikään ei viittaa siihen, että Saksan hallituksen väitetty toive myydä Condor ”pilkkahintaan” olisi vaikuttanut Attestorin maksamaan hintaan. Itse asiassa siitä, kun PGL vetäytyi Condorista tekemästään tarjouksesta huhtikuussa 2020 (ks. johdanto-osan 35 kappale), kului yli vuosi siihen, kun kauppasopimus Attestorin kanssa allekirjoitettiin heinäkuussa 2021, ja tarjouskilpailumenettelyssä, jonka lopputuloksena Attestorin kanssa tehtiin sopimus, saatiin ostotarjous kolmelta ostajaehdokkaalta (ks. johdanto-osan 37 kappale). Näin ollen komissio katsoo, että Attestorin maksoi Condorista markkinahinnan, eikä Condorille myönnetystä rakenneuudistustuesta ei koitunut mitään osin hyötyä Attestorille.
- (159) Komissio lisää vielä, että Condorin entinen emoyhtiö TCG oli määrätty selvitystilaan vuonna 2019 eli kauan ennen rakenneuudistustuen myöntämistä sekä purettu, minkä vuoksi myöskään se ei pystynyt ratkaisemaan Condorin ongelmia. Komissio oli katsonut pelastamistukipäätöksessä, etteivät Condorin vaikeudet johtuneet sattumanvaraisesta kustannustenjaosta entisen TCG-konsernin sisällä eikä kyseinen konserni, joka oli selvitystilassa, selviytynyt niistä itse. Unionin yleinen tuomioistuin oli vahvistanut tämän arvion asiassa T-577/20 antamassaan tuomiossa, johon ei ole haettu muutosta.
- (160) Unionin yleinen tuomioistuin arvioi tukikelpoisuutta koskevan edellytyksen täyttymistä vuoden 2024 Condor-tuomiossa ja päätteli, että komissiolla oli perusteet todeta, ettei Condorin tilanne kuulunut pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 22 kohdassa tarkoitetun kiellon soveltamisalaan (”tuensaaja kuuluu yhtymään tai joutuu yhtymän haltuun”) ⁽⁶³⁾.
- (161) Näin ollen komissio toteaa, että Condor on oikeutettu saamaan rakenneuudistustukea.

5.3.1.2 Taloudellisen toiminnan kehitys

- (162) Jotta valtion toimenpiteen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, sen tavoitteena on oltava tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistäminen. Rakenneuudistustuen osalta jäsenvaltion on osoitettava muun muassa, että tuella vältetään riski sellaisen tärkeän palvelun keskeytymisestä, jonka luominen uudelleen on vaikeaa ja jonka osalta kilpailija ei pystyisi yksinkertaisesti tulemaan tuensaajan tilalle.
- (163) Johdanto-osan 84 ja 85 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että Condorilla on tärkeä rooli Saksan vapaa-ajan matkailun markkinoilla, sillä se kokoaa eri asiakkaiden tarvitsemat palvelut yhteen ja tarjoaa siten ainutlaatuisia lentoliikennepalveluja sekä joustavat aikataulut ja räätälöityjä sähköisiä varausjärjestelmiä tuhansille riippumattomille matkatoimistoille ja matkanjärjestäjille, joista monet ovat pk-yrityksiä.
- (164) Komissio toteaa erityisesti, että Condor toteuttaa pienten matkanjärjestäjien tarvitsemia lentoja erikoiskohteisiin niputtamalla niiden tarvitsemat palvelut yhteen sekä mukauttaa lentosuunnitelmia joustavasti lyhyellä varoitusajalla matkanjärjestäjien tarpeiden mukaan. Perinteisten ja halpalentoyhtiöiden aikataulut vahvistetaan kauemmaksi tulevaisuuteen, eivätkä tällaiset lentoyhtiöt näin ollen pysty tarjoamaan samanlaista joustavuutta. Condorin omassa varausjärjestelmässä matkanjärjestäjät voivat varata lentoja matkapaketteja varten, ja järjestelmä mukautuu joustavasti kysynnän muutoksiin (ks. johdanto-osan 84 kappale). Toisin kuin Ryanair väittää (ks. johdanto-osan 114 kappale), se, että Condorin lentoja voidaan varata etukäteen ja Condor lentää (myös) tiettyihin sellaisiin kohteisiin, joihin myös muut lentoyhtiöt lentävät, ei kumoa tätä. Yksikään lentoyhtiö ei pystyisi harjoittamaan liiketoimintaansa

⁽⁶³⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 8.5.2024, Ryanair v. komissio (Condor; aide à la restructuration), T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, 44–54 kohta.

tehokkaasti ja kannattavasti ilman lentoaikataulua ja tarjoamatta lentoja asiakkaille hieman etukäteen. Vaikka Condor tarjoaa palveluja myös tällä tavoin, se on silti joustavampi kuin reittilentoyhtiöt, ja sen keskeinen rooli matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien tarvitsemien palvelujen kokoajana ja välittäjänä käy selkeästi ilmi matkailualan toimijoiden esittämistä lausunnoista: Saksan ilmoituksessa esittämien tietojen mukaan matkanjärjestäjät kirjoittivat Saksan viranomaisille Condorille myönnetyn pelastamistuen arvioinnin yhteydessä ja painottivat, että osa niiden liiketoiminnasta on riippuvaista Condorin tarjoamista palveluista ja että niiden liikevaihto kärsisi huomattavasti ilman kyseisiä palveluja (ks. johdanto-osan 84 kappale). Jotta kilpailijat voisivat luoda tällaisen järjestelyn uudelleen, niiden olisi hankittava tarvittava asiantuntemus sekä luotava tarvittava reittiverkosto yhteystahoineen ja tarvittavat tietotekniset järjestelmät ja prosessit, mikä veisi huomattavan määrän aikaa ja resursseja, eikä tätä olisi mahdollista saavuttaa lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä.

- (165) Lisäksi Condorin IT-ympäristö mahdollistaa sekä tilauslentovarausten että maailmanlaajuisten varausjärjestelmien ⁽⁶⁴⁾ puitteissa tehtävien varausten tekemisen matkailureiteillä, ja sen kaupalliset järjestelmät sisältävät reaaliaikaiset tiedot eri palveluista ja niitä voidaan käyttää useiden eri kanavien kautta. Condor tarjoaa lomalentoja yli [...] matkatoimistolle, joilla ei ole IATA-toimilupaa, erilaisten rajapintojen kautta, joita perinteiset ja halpalentoyhtiöt eivät tarjoa. Näin ollen komissio katsoo, että ilman Condorin rajapintoja toimijoiden, joilla ei ole IATA-toimilupaa, mahdollisuudet tarjota lomalentoja olisivat täysin riippuvaisia palvelujen kokoajista ja ne joutuisivat maksamaan ylimääräisiä palvelumaksuja kokoajille. Condor on kehittänyt näiden rajapintojen käyttämiseen tarvittavan teknologian pitkälti itse, ja koska sitä ei ole saatavilla IT-palvelumarkkinoilla, sitä ei voi luoda uudelleen lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä.
- (166) Näin ollen on hyvin epätodennäköistä, että jokin nykyisistä perinteisistä tai halpalentoyhtiöistä olisi sekä halukas että kykenevä hankkimaan kohtuullisessa ajassa tarvittavan asiantuntemuksen, verkostot ja teknologian, jotta se pystyisi tulemaan Saksan vapaa-ajan matkailun markkinoilla Condorin tilalle noin 11 000 itsenäisen matkatoimiston ja matkanjärjestäjän tarvitsemien palvelujen välittäjänä ja kokoajana. Vielä epätodennäköisempää on, että Condorin tilalle voisi tulla useita lentoyhtiöitä, jotka kaikki muotoilevat ja tarjoavat palveluja erikseen ilman, että palveluja koordinoidaan tai varmistetaan niiden yhteentoimivuus.
- (167) Komissio myös huomauttaa, että Condorille on kertynyt merkittävää asiantuntemusta uusien matkailukohteiden avaamisesta ja kehittämisestä ja se on luonut teknisiä valmiuksia kysynnän kokoamiseksi yhteen ja joustavien varausten ja lentoaikataulujen mahdollistamiseksi itse kehittämiensä räätälöityjen IT-ohjelmien ja -prosessien pohjalta. Jos Condor poistuisi markkinoilta, menetettäisiin tämä tekninen osaaminen ja asiantuntemus, jonka uudelleen luominen veisi aikaa ja edellyttäisi investointeja IT-järjestelmien kehittämiseen ja verkostoitumiseen.
- (168) Condorilla on myös hyvin toimiva liiketoimintamalli, joka on vain kärsinyt TCG:n maksukyvyttömyyden, covid-19-pandemian sekä muiden sellaisten tapahtumien kielteisistä vaikutuksista, joihin Condor ei ole itse voinut vaikuttaa. Tuen myöntämishetkellä vallinneesta vaikeasta taloustilanteesta huolimatta Condor pystyi liiketoimintaenusteidensa perusteella houkuttelemaan yksityisiä sijoittajia, jotka olivat halukkaita rahoittamaan yhtiötä. Se on vakiintunut toimija Saksassa ja tärkeä kilpailun säilyttämiseksi Lufthansa-konsernin hallitsemilla Saksan vapaa-ajan matkailun markkinoilla, jotka ovat jo nyt erittäin keskittyneet. Matkanjärjestäjät ovat ilmaisseet Saksan viranomaisille huolensa Condorin palvelujen mahdollisesta menettämisestä. Lisäksi Saksan kilpailuviranomainen on tehnyt SEUT-sopimuksen 102 artiklan nojalla tutkinnan Lufthansan määräävän markkina-aseman mahdollisesta väärinkäytöstä Condorin kustannuksella. Tämän tutkinnan lopputuloksena kilpailuviranomainen kielsi Lufthansaa irtisanomasta tiettyjä Condorin kanssa tekemiään pitkäaikaisia sopimuksia, joissa sovitaan lentojen tarjoamisesta pienten ja keskeisten lentoasemien välisillä reiteillä ⁽⁶⁵⁾, estääkseen Lufthansaa käyttämästä väärin markkina-asemaansa Condorin kustannuksella ja estääkseen markkinoiden haitallisen keskittymisen. Komissio toteaa, että Condor on itse asiassa Lufthansan ainoa jäljellä oleva kilpailija Saksasta lähtevillä kaukoreiteillä. Näin ollen komissio katsoo, että Condor on tärkeässä roolissa tosiasiallisen kilpailun säilyttämiseksi Saksan kaukolomalentojen markkinoilla.

⁽⁶⁴⁾ Maailmanlaajuinen varausjärjestelmä (*global distribution system*, GDS) on tietokonepohjainen verkko, joka mahdollistaa varausten tekemisen matkailupalvelujen tarjoajien, pääasiassa lentoyhtiöiden, hotellien, autonvuokrausyritysten ja matkatoimistojen, välillä ja joka tarjoaa reaaliaikaiset tiedot esimerkiksi hotellihuoneiden määristä tai lentojen saatavuudesta. Matkatoimistot käyttävät GDS-järjestelmiä saadakseen tietoa palveluista, tuotteista ja hinnoista ja tarjotakseen matkailupalveluja loppukuluttajille.

⁽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) Condorin poistumisella markkinoilta olisi ollut merkittäviä kielteisiä vaikutuksia myös sen toimittajaverkkoon, johon kuuluu lähes [...] tavarantoimittajia, sekä Condorin yli 4 000 työntekijään (ks. johdanto-osan 86 kappale). Mahdolliset vaikutukset olisivat olleet vakavia, erityisesti kun otetaan huomioon tuen myöntämishetkellä vallinnut vaikea taloustilanne, jossa monet lentoyhtiöt vähensivät kapasiteettia ja irtisanoivat työntekijöitä. Tällaisessa tilanteessa olisi ollut epätodennäköistä, että muut lentoyhtiöt olisivat työllistäneet Condorin tavarantoimittajia riittävässä määrin tai palkanneet merkittävän osan Condorin henkilöstöstä. Näin on erityisesti sen takia, että Condorin liikennöimistä kohteista keskimääräistä suurempi osuus on kaukolomakohteita, joihin se pystyy toteuttamaan lentoja kokoamalla yhteen noin 11 000 matkanjärjestäjän ja matkatoimiston tarvitsemia palveluja. On erittäin epätodennäköistä, että kilpailijat olisivat voineet luoda uudelleen Condorin näihin kohteisiin tarjoamat lentoliikennepalvelut ja siten saavuttaa lentokoneiden riittävän kuormitusasteen, jotta toiminta olisi ollut kannattavaa. Ei ollut myöskään viitteitä siitä, että kilpailijat olisivat olleet halukkaista kehittämään tällaista yhteistyöjärjestelmää matkanjärjestäjien ja matkatoimistojen kanssa. Itse asiassa matkanjärjestäjät olivat vahvistaneet, että ne olivat riippuvaisia kyseisistä Condorin tarjoamista palveluista ja että Condorin poistuminen markkinoilta aiheuttaisi niille vakavia tappioita (ks. johdanto-osan 84 kappale).
- (170) Näin ollen vaikka jotkin yksittäiset Condorin reitit saattaisivat olla houkuttelevia kilpailijoille, ei ollut mitään viitteitä siitä, että yksi kilpailija tai muutama kilpaileva lentoyhtiö olisi voinut ottaa hoitaakseen Condorin koko palveluverkoston, sillä ne olisivat tulleet Condorin tilalle 11 000 itsenäisen matkatoimiston ja matkanjärjestäjän tarvitsemien palvelujen välittäjänä ja kokoajana, niillä olisi ollut Condorin tekninen osaaminen ja asiantuntemus, suhteet ja räätälöidyt tietotekniset järjestelmät, ne olisivat voineet palkata Condorin henkilöstön sekä hankkia Condorin lentokoneet ja ottaa hoitaakseen Condorin lähtö- ja saapumisaikat, joista monet on tarkoitettu sellaisiin kaukoreittien erikoiskohteisiin liikennöintiä varten, joihin vain lomalentoyhtiöt liikennöivät. Näin ollen Condorin poistuminen markkinoilta olisi todennäköisesti aiheuttanut vakavia sosiaalisia vaikeuksia sen asiakkaille, henkilöstölle ja tavarantoimittajille. Ilman tukea Condor ei olisi voinut jatkaa tämän tärkeän palvelun tarjoamista.
- (171) Unionin yleinen tuomioistuin arvioi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdassa asetettua vaatimusta vuoden 2024 Condor-tuomiossa ja totesi, ettei kantaja ollut osoittanut, että komissiolle olisi pitänyt olla epäilyksiä siitä, tarjosiko Condor sellaisen tärkeän palvelun, jonka luominen uudelleen on vaikeaa, tai pystyisikö kilpailija yksinkertaisesti tulemaan Condorin tilalle pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b alakohdan mukaisesti ⁽⁶⁶⁾.
- (172) Näin ollen komissio päättää, että tuki edistää lomalentoliikenteen sektorin taloudellisen toiminnan kehitystä, sillä se auttaa säilyttämään sellaisen tärkeän palvelun, jota kilpailijat eivät pystyisi helposti luomaan uudelleen kokonaisuudessaan lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä ilman, että tästä aiheutuisi sosiaalisia vaikeuksia.
- 5.3.1.3 Rakenneuudistussuunnitelma ja pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen
- (173) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaan rakenneuudistustukea tulisi myöntää vain, jos tuensaaja esittää realistisen, johdonmukaisen ja kauaskantoisen rakenneuudistussuunnitelman, jonka toimenpiteet on suunniteltava tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseksi kohtuullisessa ajassa. Kaikki muu tuki, joka ei sisälly Condorin rakenneuudistussuunnitelmaan, on suljettava pois. Rakenneuudistussuunnitelmassa on esitettävä syyt tuensaajan vaikeuksiin ja tuensaajan omat heikkoudet sekä selostettava, miten ehdotetuilla rakenneuudistustoimenpiteillä ratkaistaan tuensaajan ongelmat ⁽⁶⁷⁾.
- (174) Rakenneuudistuksen tulokset on osoitettava useissa erilaisissa skenaarioissa, erityisesti määrittämällä tulokseen vaikuttavat parametrit ja tärkeimmät ennakoitavissa olevat riskitekijät. Tuensaajan elinkelpoisuuden palauttamisen on johdettava siihen, että sijoitetulle pääomalle saadaan kustannusten kattamisen jälkeen asianmukainen tuotto, eikä se saa perustua optimistisiin oletuksiin esimerkiksi hintojen tai kysynnän vaihtelusta. Pitkän aikavälin elinkelpoisuus on saavutettu, kun yritys pystyy vastaamaan itse kaikista kustannuksistaan, myös poistoista ja rahoituskuluista, ja sille jää sen jälkeen vielä asianmukainen pääoman tuotto, ja kun yritys voi kilpailla markkinoilla omin voimin ⁽⁶⁸⁾.
- (175) Rakenneuudistussuunnitelma sisältää perusteellisia, johdonmukaisia ja toisiaan vahvistavia toimenpiteitä (ks. johdanto-osan 40–43 kappale), joilla parannetaan palvelujen tarjoamisen tehokkuutta ja yksinkertaistetaan Condorin kustannus pohjaa. Tältä osin on syytä mainita erityisesti Condorin vanhimpien ilma-alusten eli sen kaukoreiteillä käyttämän kaluston täydellinen uusiminen, joka on mahdollista Attestorin sijoitettua 250 miljoonaa euroa leasingjärjestelyyn (ks. johdanto-osan 47 kappale), sekä henkilöstön, sopimusten ja prosessien osalta toteutettava kunnianhimoinen rakenneuudistusohjelma, jonka täytäntöönpano oli parhaillaan meneillään tuen myöntämisaikana (ks. johdanto-osan 41 kappale). Nämä toimenpiteet yhdessä parantavat entisestään Condorin kilpailukykyä.

⁽⁶⁶⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 8.5.2024, Ryanair v. komissio (Condor; aide à la restructuration), T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, 61–93 kohta.

⁽⁶⁷⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 45, 47 ja 48 kohta.

⁽⁶⁸⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 50–52 kohta.

- (176) Condorin maksukyvyttömyyteen johtaneet tapahtumat kietoutuivat ja ajoittuivat yhteen poikkeuksellisen covid-19-pandemian sekä Saksan taloudessa (Condor tarjoaa palvelujaan Saksan markkinoilla) ja muissa jäsenvaltioissa esiintyneen vakavan häiriön kanssa. Taustalla vaikuttivat erityisesti Condorin maksukyvyttömyysmenettelyn pitkittyminen, mukaan lukien uuden sijoittajan etsintä PGL:n vetäytyttyä kaupasta, omistussuhteiden katkaiseminen entiseen emoyritykseen sekä samanaikainen covid-19-pandemia, jolla oli vakavia vaikutuksia lentoyhtiöihin ja mahdollisiin sijoittajiin. Nämä poikkeukselliset olosuhteet olivat rajoittaneet merkittävästi Condorin likviditeettiä ja mahdollisuuksia saada markkinarahoitusta sekä vaikuttaneet vakavasti sen taseeseen ja omaan pääomaan, millä oli pysyviä ulkoisia vaikutuksia. Näissä olosuhteissa Condorin vaikeuksien syyt eivät liittyneet sen liiketoimintamalliin ja strategiaan, eikä rakenneuudistussuunnitelman tavoitteena pitäisi olla näiden merkittävä muokkaaminen vaan pikemminkin Condorin taloudellisen ja rahoitusperustan vahvistaminen.
- (177) Condorin rakenneuudistus alkoi lokakuussa 2019, kun pelastamistuki myönnettiin, ja kesti yhteensä neljä vuotta. Condorin rakenneuudistuksen kesto verrattuna komission päätöskäytännön mukaisiin kestoihin, erityisesti covid-19-pandemian yhteydessä toteutettujen lentoyhtiöiden rakenneuudistusten kestoihin, on vaihteluvälin lyhyemmästä päästä. Condor toimi hyvin reaktiivisesti eikä viivyttänyt tarvittavia rakenneuudistustoimenpiteitä, jotka kaikki saatettiin päätökseen rakenneuudistuksen lopussa syyskuussa 2023. Rakenneuudistussuunnitelman kesto oli johdanto-osan 176 kappaleessa kuvatuissa olosuhteissa kohtuullinen.
- (178) Komissio toteaa, että Condorin perusskenaarion mukaiset ennusteet toiminnan elpymisestä eli Condorin tuloksen palautumisesta vuoden 2019 tasolle olivat kolmansien osapuolten toimialalle laatimien ennusteiden vaihteluvälin sisällä. Kuten johdanto-osan 58 kappaleessa selitetään ja kuten kaaviosta 3 käy ilmi, esimerkiksi IATA ennusti huhtikuussa 2021, että maksettujen matkustajakilometrien määrä palautuisi vuoden 2019 tasolle vuosien 2023 ja 2024 aikana. Kuten kaaviosta 3 käy ilmi, Condorin odotettiin saavuttavan vuoden 2019 taso maksettujen matkustajakilometrien osalta tilivuonna [...]. Lisäksi komissio toteaa, että lomalentojen osalta voitiin odottaa tätäkin nopeampaa elpymistä, minkä perusteella komissio pitää Condorin ennustamaa tulojen kasvua uskottavana. Näin ollen Condorin rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvien oletusten uskottavuus perustuu kolmansien osapuolten toimialalle laatimiin ennusteisiin eikä indikaattoreiden vertailuun Condorin ja muiden lentoyhtiöiden välillä, kuten Ryanair väittää⁽⁶⁹⁾.
- (179) Rakenneuudistussuunnitelman perustana olevat perusskenaarion mukaiset ennusteet osoittivat Condorin kykenevän palauttamaan pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa, jotta se pystyy vastaamaan itse kaikista kustannuksistaan ja sille jää sen jälkeen ennusteiden mukaan vielä asianmukainen pääoman tuotto. Tulopuolella Condorin ennustettua kuormitusastetta ([...] % vuodesta 2022/2023 alkaen) voidaan pitää uskottavana, kun otetaan huomioon alan ennustettu elpymisen ja Condorin historiallinen kuormitusaste ennen covid-19-pandemiaa. Vuodelle 2022/2023 ennustettu matkustajakohtainen tuotto (noin [...] euroa) oli hieman suurempi kuin vuonna 2018/2019 ([...] euroa). Tämä korkeampi tuottotaso selittyy kuitenkin Condorin kaluston uudistamisella, johon sisältyi uusia kaukoreiteillä käytettäviä ilma-aluksia. Ennustetuissa kustannuksissa otettiin asianmukaisesti huomioon rakenneuudistustoimenpiteiden vaikutukset (kuten henkilöstön vähentäminen ja kaluston uusiminen; ks. johdanto-osan 41 ja 43 kappale). Esimerkiksi kaluston uudistamisohjelma laskisi polttoainekustannuksia tarjottua istuinkilometriä kohti mutta kasvattaisi samalla alusten omistamiseen liittyviä kustannuksia käyttöleasingmaksujen nousun vuoksi.
- (180) Condorin liiketoimintasuunnitelman mukaan sen tuottoindikaattorit paranisivat koko rakenneuudistuksen ajan siten, että sijoitetun pääoman tuotto kasvaisi [...] prosenttiin vuonna 2023, [...] prosenttiin vuonna 2025 ja [...] prosenttiin vuonna 2026, kuten taulukosta Table 16 käy ilmi⁽⁷⁰⁾. Komissio toteaa, että sijoitetun pääoman tuotto lasketaan seuraavasti: liikevoitto / (taseen loppusumma – lyhytaikainen vieras pääoma). Vaihtoehtoisesti – koska tavoitteena on verrata sijoitetun pääoman tuottoa painotettuun keskimääräiseen pääomakustannukseen, josta on

⁽⁶⁹⁾ Johdanto-osan 111 kappaleessa esitetyn Ryanairin väitteen osalta komissio toteaa, että aloittamis päätöksen ei-luottamuksellisessa versiossa salassa pidetyt tiedot ovat kaupallisesti, taloudellisesti tai strategisesti arkaluonteisia tietoja, joiden julkistaminen voisi aiheuttaa tuensaajalle vakavaa haittaa, ja ne pidettiin salassa salassapitovelvollisuudesta valtioneuvoston päätöksissä annetun tiedonannon (EUVL C 297, 9.12.2003, s. 6) perusteella. Aloittamis päätöksessä kuvataan kuitenkin selkeästi toimenpiteet ja erityisesti komission perustelut, ja Ryanairin oli mahdollista esittää huomautuksia sen pohjalta.

⁽⁷⁰⁾ Tase, joka sisältää IFRS 16:n mukaisesti ilmoitetut tiedot ilma-alusten käyttöleasing sopimuksista, antaa kattavamman kuvan yhtiön taloudellisesta tilanteesta, ja kun otetaan huomioon ilma-alus kaluston arvo ja se, että se muodostaa valtaosan pääomasta, komissio perusti arvionsa näihin lukuihin eikä Saksan tilinpäätös standardien mukaisesti laadittuun taseeseen.

vähennetty verot – komissio laski sijoitetun pääoman tuoton jakamalla nettovoiton verojen jälkeen keskimääräisellä sijoitetulla pääomalla ⁽⁷¹⁾. Tällaisen varovaisen laskutavan mukaan Condorin sijoitetun pääoman tuotto olisi [...] prosenttia vuonna 2023, [...] prosenttia vuonna 2024, [...] prosenttia vuonna 2025 ja [...] prosenttia vuonna 2026. Kuten johdanto-osan 65 kappaleessa todetaan, Saksa toimitti laskelman Condorin painotetusta keskimääräisestä pääomakustannuksesta, jonka määräksi oli laskettu [...] prosenttia. Saksan laskelman mukaan Condorin sijoitetun pääoman tuotto ylittäisi sen painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen jatkuvasti rakenneuudistuksen päättymisestä eli vuodesta 2023 alkaen. Näin ollen Condorin toiminta tuottaisi tavanomaista suurempaa voittoa ja loisi arvoa, mikä on merkki yrityksen elinkelpoisuudesta.

- (181) Lisäksi komission laskelman mukaan Condorin sijoitetun pääoman tuotto ylittäisi sen painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen vuodesta 2023 alkaen. Condor tekisi vielä nettotuottoa poistojen ja rahoituskulujen vähentämisen jälkeen, ja se pystyisi kilpailemaan markkinoilla myös epäsuotuisassa skenaariossa. Lisäksi todetaan, että Condorin sijoitetun pääoman tuotto vastaisi muiden lentoyhtiöiden ennen covid-19-pandemiaa saamaa pääoman tuottoa tai jopa ylittäisi sen, kuten johdanto-osan 81 kappaleessa osoitetaan. Kyseisten lentoyhtiöiden sijoitetun pääoman tuottojen ⁽⁷²⁾ mediaani ennen covid-19-pandemiaa oli 11,8 prosenttia eli verrattavissa Condorin pääoman tuottoon rakenneuudistuksen lopussa tilivuonna 2023.
- (182) Painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen osalta Condorin oletettu velan painotus oli [...] prosenttia ja oman pääoman painotus [...] prosenttia, kuten johdanto-osan 65 kappaleessa kuvataan. Tämä vastaa noin [...] velan ja oman pääoman suhdetta, jota komissio pitää asianmukaisena velan ja oman pääoman suhteena ja kohtuullisena, alalle tyypillisenä velkaantuneisuusasteena. Komissio teki vielä ylimääräisen ristiintarkastuksen, jonka yhteydessä se arvioi tiettyjen muiden lentoyhtiöiden ⁽⁷³⁾ aiempia velan ja oman pääoman suhdelukuja. Kyseisten lentoyhtiöiden velan ja oman pääoman suhdelukujen mediaani oli noin 3 ja aritmeettinen keskiarvo noin 4,3 vuonna 2019 ⁽⁷⁴⁾. Tätä mediaania vastaava velan painotus on 75 prosenttia ja oman pääoman painotus 25 prosenttia. Näin ollen Condorin oletettu pääomarakenne, jossa oman pääoman osuus oli [...] prosenttia, oli perusteltu ja vankka ja vastasi alan muiden toimijoiden osalta todettua pääomarakennetta.
- (183) Vastaavasti painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen määrittämismenetelmän tarkastelu osoittaa, että oman pääoman kustannus on arvioitu melko vakiintuneen CAPM-mallin mukaisesti käyttäen markkinatietoihin perustuvia riskipreemioita ja parametrien arvoja, jotka on mukautettu Condorin erityispiirteisiin, kun taas velan kustannus perustuu tosiasiallisiin korkoihin, joita muun muassa Condorilta peritään (ks. johdanto-osan 65 kappale ja alaviite 39). Tämä on kohtuullinen ja objektiivinen menetelmä, jonka perusteella Condorin painotettu keskimääräinen pääomakustannus IFRS 16:n mukaisesti laskettuna oli [...] prosenttia (ks. myös johdanto-osan 65 kappale) eli huomattavasti alaisempi kuin sen sijoitetun pääoman tuotto. Jopa skenaariossa, jossa painotettu keskimääräinen pääomakustannus olisi huomattavasti korkeampi, 12 prosenttia, Condorin sijoitetun pääoman tuotto olisi silti sitä korkeampi eli Condor tuottaisi kohtuullista tuottoa pääomalle.
- (184) Kuten taulukosta Table 3 käy ilmi, myös Condorin kannattavuuden (liikevoittomarginaalilla mitattuna) odotettiin paranevan aiempaa, kriisiä edeltänyttä tasoa (noin [...] % kokonaistuloista) paremmaksi ja olevan rakenneuudistuksen päättymisestä eli vuodesta 2023 alkaen vuoteen 2026 asti [...]–[...] prosenttia. Kuten taulukosta Table 7 käy ilmi, muiden tarkasteltujen lentoyhtiöiden kannattavuus ennen covid-19-pandemiaa oli 5,7 prosenttia (mediaani ⁽⁷⁵⁾ 7,3 %). Näin ollen rakenneuudistuksen päättyessä vuonna 2023, ennen kuin markkinoiden odotettiin

⁽⁷¹⁾ Laskettu seuraavasti: $\text{liikevoitto} \times (1 - T) / \text{keskimääräinen (sijoitettu pääoma}(t); \text{sijoitettu pääoma}(t-1))$, jossa liikevoitto on tulos ennen korkoja ja veroja, T on Condorin yhtiöverokanta ja sijoitettu pääoma(t) ja sijoitettu pääoma(t-1) ovat sijoitettu pääoma kuluvaan vuonna ja sijoitettu pääoma kuluvaan vuotta edeltävänä vuonna. Sijoitetulla pääomalla tarkoitetaan omaa pääomaa, johon on lisätty pitkäaikaiset velat (tai taseen loppusummaa, josta on vähennetty lyhytaikainen vieras pääoma).

⁽⁷²⁾ Lisäksi komissio laski sijoitetun pääoman tuoton uudelleen alaviitteessä 70 esitetyn menetelmän mukaisesti eräille muille lentoyhtiöille. Nämä lentoyhtiöt valittiin Capital IQ:ssä saatavilla olevien tietojen perusteella. Kyseessä ovat seuraavat lentoyhtiöt: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair ja Aegean. Näiden lentoyhtiöiden sijoitetun pääoman tuottojen mediaani oli 7 prosenttia ja keskiarvo 8 prosenttia vuonna 2019.

⁽⁷³⁾ Alaviitteessä 71 mainitut lentoyhtiöt.

⁽⁷⁴⁾ Tarkasteltaessa pidempää aikasarjaa suhdeluku ei muutu merkittävästi: mediaani oli 2,98 vuonna 2016, 2,34 vuonna 2017 ja 2,38 vuonna 2018, aritmeettinen keskiarvo 4,87 vuonna 2016, 3,64 vuonna 2017 ja 4,36 vuonna 2018.

⁽⁷⁵⁾ Koska tarkasteltujen lentoyhtiöiden liikevoittoluvut eroavat suuresti toisistaan, komissio käytti keskiarvona mediaania, sillä tilastolliset poikkeavuudet eivät vaikuta siihen yhtä paljon kuin aritmeettiseen keskiarvoon.

elpyneen täysin, Condor ei suoriutuisi huonommin kuin muut lentoyhtiöt⁽⁷⁶⁾ suoriutuivat ennen covid-19-pandemiaa. Markkinoiden elvyttyä täysin – minkä odotettiin tapahtuvan vuonna 2026 eli kolmen vuoden kuluttua rakenneuudistuksen päättymisestä – Condorin tulos olisi vertailuryhmän tasolla. Tältä osin komissio toteaa lisäksi, että IFRS 16:n mukaisesti laskettuna Condorin liikevoittomarginaalin ennustettiin kasvavan [...] prosenttiin tilivuonna 2023 ja [...] prosenttiin tilivuonna 2026. Tämä suurempi liikevoitto johtuu pääasiassa siitä, että kaluston vuokratkustannukset ovat (Saksan tilinpäätösstandardien mukaisesti kirjattuna) suuremmat kuin kaluston poistot, kun kalusto on aktivoitu taseeseen. Lisäksi Condor tuottaisi tilivuonna 2023 positiivisen nettotuloksen, joka osaltaan pienentäisi edellisvuosilta periytynyttä negatiivista omaa pääomaa. Nettotulojen ennustettu positiivinen kehitys kiihtyisi vapaa-ajan matkailun elpymisen myötä edelleen rakenneuudistuksen jälkeen vuonna 2024, ja sen ansiosta saavutettavat tuotot kääntäisivät oman pääoman kirjanpidossa positiiviseksi vuoden 2026 jälkeen.

(185) Vakavaraisuusindikaattoreiden osalta Condorin oma pääoma pysyisi kirjanpidossa koko sen rakenneuudistussuunnitelman ajan heikkona, mikä johtuu TCG:n maksukyvyttömyyden jälkeen ja sen seurauksena Condorin taseesta poistettavista luottotappioista, joskin se paranisi jatkuvasti. Rakenneuudistussuunnitelmalla pystyttäisiin kuitenkin palauttamaan Condorin pitkän aikavälin elinkelpoisuus, minkä myös seuraavat merkitykselliset seikat vahvistavat:

- a) Condor itse tuotti kestäväää ja jatkuvaa voittoa ennen emoyhtiönsä TCG:n maksukyvyttömyyttä. Vuosina 2008–2019 Condor tuotti kahta vuotta lukuun ottamatta jatkuvasti voittoa, jonka suuruus oli 43–76 miljoonaa euroa. Voittojen yhteenlaskettu määrä oli 530 miljoonaa euroa ja vuotuinen keskiarvo 44,1 miljoonaa euroa (ks. johdanto-osan 32 kappale), kun ei oteta huomioon Condorin tuottamia muita vapaita rahavirtoja.
- b) Ennen covid-19-pandemiaa Condorin varat ja liiketoimintamalli olivat houkuttelevia asianomaisen toimialan sijoittajalle, joka ilmaisi olevansa kiinnostunut Condorista ja tarjosi siitä [...] miljoonaa euroa keväällä 2020. Kyseisenä ajankohtana Condorin oman pääoman arvioitu arvo oli [...]–[...] miljoonaa euroa (ks. johdanto-osan 35 kappale).
- c) Condorin liiketoimintasuunnitelma ja tulevaisuudennäkymät houkuttelivat useita markkinasijoittajia, joista tarjouskilpailun voitti toimija, joka tarjosi 200 miljoonaa euroa uutta pääomaa 51 prosentin omistussuudesta ja lupasi lisäksi 250 miljoonaa euroa omaa pääomaa kaluston uudistamiseen (ks. johdanto-osan 46 ja 47 kappale). Oman pääoman arvioidun tulevan arvon⁽⁷⁷⁾ perusteella (ks. johdanto-osan 65 kappale) Condorin osakkeiden odotettu arvonnousu – olettaen, että sijoittaja on kiinteästi sitoutunut tekemään asianomaisen sijoituksen ja riippumatta siitä, kanavoidaanko tuotot takaisin osinkoina vai ei – tuottaisi osakkeenomistajan näkökulmasta vähintään [...] prosentin vuotuisen tuoton kyseiselle pääomasijoitukselle. Komissio toteaa, että tällainen ennakoitu pääoman tuotto vastaa otokseen valittujen lentoyhtiöiden pääoman tuottojen mediaania (25,3 %) vuosina 2017–2019 (ks. johdanto-osan 66 kappale).

(186) Myös rakenneuudistussuunnitelmassa rahoitusennusteiden perusskenaarion vaihtoehtoksi määritelty epäsuotuisa skenaario oli asianmukainen ja uskottava. Epäsuotuisa skenaario oli uskottava, koska siinä säilytettiin tarvittavat pyrkimykset Condorin toimintakustannusten pienentämiseksi ja vakauttamiseksi ja ne jatkuivat koko rakenneuudistuksen ajan (ks. johdanto-osan 41 kappale). Elinkelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavat tekijät olisivat pääasiassa ulkoisia tekijöitä, ja epäsuotuisassa skenaariossa otettiin huomioon uskottavat vaihtelut tuloissa ja kustannustekijöissä, kuten pienemmät kaupalliset tulot ja huomattava mutta mahdollinen polttoainekustannusten nousu hiilidioksidin päästöoikeuksien ja päästöyksiköiden hintojen nousun seurauksena (ks. johdanto-osan 72 kappale).

⁽⁷⁶⁾ Komissio huomauttaa, että vertailuryhmään kuuluva Wizz Air ei näytä laativeen vuoden 2019 tilinpäätöstä IFRS 16:n mukaisesti. Kun tilinpäätös laaditaan IFRS 16:n mukaisesti, yrityksen liikevoitto on suurempi, jos sillä on käyttöleasingsopimuksia, joissa se on vuokralle ottajana, koska tällöin vuokramaksuja ei kirjata toimintakustannuksiksi vaan rahoituskustannuksiksi. Tämä tarkoittaa, että kun kyseessä on ryhmä, joka sisältää sekä IFRS 16:ta noudattavia yrityksiä että yrityksiä, jotka eivät noudata kyseistä standardia, tällaisen ryhmän keskimääräinen liikevoittomarginaali on pienempi verrattuna IFRS 16:ta noudattavaan yritykseen ja vastaavasti suurempi verrattuna yritykseen, joka ei käytä IFRS 16:ta. Wizz Airin jättäminen pois tästä ryhmästä johtaisi kuitenkin alhaisempaan keskimääräiseen liikevoittomarginaaliin, sillä Wizz Airin liikevoitto on kyseisen ryhmän mediaania suurempi.

⁽⁷⁷⁾ Rothschildin arvio Condorin oman pääoman arvosta vuoteen 2026 mennessä Saksan viranomaisen velkojen uudelleenjärjestelyä ja sijoitettavia määriä koskevien ehtojen perusteella ja ottaen huomioon Attestorin kiinteä sitoumus tarjota 200 miljoonaa euroa vastineena 51 prosentin omistussuudesta. Oman pääoman tulevaksi arvoksi arvioitiin [...] miljoonaa euroa. Arvio perustuu varovaisiin oletuksiin ja yleisesti hyväksyttyihin menetelmiin (ks. johdanto-osan 65 kappale). Määrään, jonka Attestor vuonna 2021 sitoutui maksamaan 51 prosentin omistussuudesta, on epäsuorasti arvostettu Condorin omistaminen kokonaan eli oikeus hyötyä yrityksen odotetusta arvosta omistamisen – tai myynnin – kautta. [...] prosentin oman pääoman tuotto vastaa 100 prosentin omistussuuden arvon vuotuista lisäystä vuosien 2021 ([...] miljoonaa euroa) ja 2026 ([...] miljoonaa euroa) välisenä aikana.

- (187) Tällaisessa epäsuotuisassa skenaariossa Condorin tulos olisi heikompi mutta edelleen vakaa ja kestävä, eikä elinkelpoisuuden palautuminen vaarantuisi. Odotetut nettotulot korkokustannusten ja poistojen vähentämisen jälkeen olisivat edelleen positiiviset vuoteen 2022/2023 mennessä ja sen jälkeen perusskenaarion mukaiset, kun taas liikevoittomarginaali olisi [...] prosenttia tilivuonna 2023 ja nousisi sitten [...] prosenttiin vuonna 2025/2026 (IFRS 16:n mukaisesti laskettuna liikevoittomarginaali olisi ensin [...] % ja nousisi sitten [...] %:iin). Vastaavasti sijoitetun pääoman tuotto ylittäisi edelleen Condorin painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen ja olisi [...] prosenttia vuonna 2023 ja [...] prosenttia vuonna 2026. Myöskään rahavirtaennusteiden mukainen käytettävissä oleva likviditeetti, jonka alin taso rakenneuudistuksen aikana saavutettaisiin vuonna 2020/2021, ei laskisi alle [...] miljoonan euron (ks. johdanto-osan 75 kappale), eli käytössä olisi riittävät, liikenneluvan edellyttämät käteisvara- ja likviditeettipuskurit toimintojen jatkuvuuden varmistamiseksi.
- (188) Lisäksi tarkasteltaessa muita suorituskykyindikaattoreita, kuten Condorin matkustajakohtaista tuottoa, voidaan todeta, että kyseisen indikaattorin osalta Condorin vuoden 2019 tulos ([...]) oli huomattavasti parempi kuin muiden lentoyhtiöiden keskiarvo, joka oli 144 (ks. johdanto-osan 68 kappale). Myös Condorin kuormitusaste ([...] %) oli erinomainen – sitä korkeampi kuormitusaste oli vain Ryanairilla (95 %). Näin ollen Condorin tuloksen voidaan katsoa olevan samaa tasoa muiden lentoyhtiöiden kanssa, eikä se, että sen tulos jonkin yksittäisen indikaattorin osalta ylittää tai alittaa vertailuryhmän keskiarvon, ei tee Condorista yli- eikä alisuoriutujaa. Kuten taulukosta Table 7 käy ilmi, vertailuryhmään kuuluvien lentoyhtiöiden kannattavuus ennen covid-19-pandemiaa oli 5,7 prosenttia (mediaani 7,3 %). Näin ollen rakenneuudistuksen päättyessä vuonna 2023, ennen kuin markkinoiden odotettiin elpyneen täysin, Condor ei suoriutuisi huonommin kuin muut lentoyhtiöt suoriutuivat ennen covid-19-pandemiaa. Markkinoiden elpyttyä täysin – minkä odotettiin tapahtuvan vuonna 2026 eli kolmen vuoden kuluttua rakenneuudistuksen päättymisestä – Condorin tulos olisi vertailuryhmän tasolla.
- (189) Toisin kuin Ryanair väittää (ks. johdanto-osan 114 kappale), Condorin suorituskyky ei yhtäkkiä hypännyt kilpailijoita alhaisemmalta tasolta vuonna 2019 niitä korkeammalle tasolle rakenneuudistuksen jälkeen. Ensinnäkin kyseisessä väitteessä viitattiin vain kahteen indikaattoriin, liikevoittomarginaaliin ja oman pääoman tuottoon, joiden osalta Condorin tulos ylittäisi muiden lentoyhtiöiden keskiarvon vuonna 2026. Tässä on kyse Condorin tuloksesta kolmen vuoden kuluttua rakenneuudistuksen päättymisestä eli ajankohtana, joka ei ole enää merkityksellinen arvioitaessa sisämarkkinoille soveltuvuutta pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen nojalla. Lisäksi vuonna 2019 Condorin liikevoittomarginaali oli [...] prosenttia, kun muiden lentoyhtiöiden keskiarvo oli 5,7 prosenttia. Rakenneuudistuksen lopussa vuonna 2023 Condorin liikevoittomarginaali kasvoi [...] prosenttiin mutta jäi edelleen hieman muiden lentoyhtiöiden vuoden 2019 keskiarvosta.
- (190) Tätä tulosta, joka nostaa Condorin lähemmäs vertailuryhmän muiden lentoyhtiöiden keskiarvoa, voitiin odottaa sen ansiosta, että vapaa-ajan matkailun markkinoiden odotettiin elpyvän nopeammin kuin matkustuksen yleisesti (ks. johdanto-osan 58 kappale), sekä Condorin rakenneuudistuksensa yhteydessä toteuttaman järjeistämisohjelman ansiosta (ks. johdanto-osan 41 kappale). Condorin oman pääoman tuoton odotettiin paranevan hieman nopeammin ja kasvavan vuonna 2026 hieman vertailuryhmän muiden lentoyhtiöiden vuosien 2017–2019 mediaaniarvoa suuremmaksi (ks. taulukko Table 6 ja johdanto-osan 65 kappale). Tältä osin komissio huomauttaa, että Condorin oma pääoma oli johdanto-osan 63 kappaleessa selitetyistä syistä rakenneuudistussuunnitelman alussa selkeästi negatiivinen, eli Condorin lähtökohtana oli huomattavasti heikompi oma pääoma kuin muilla lentoyhtiöillä. Sen vuoksi Condorin oli kasvatettava oman pääoman tuottoaan muita lentoyhtiöitä nopeammin saavuttaakseen niiden tasoon verrannollisen oman pääoman.
- (191) Vertailuanalyyseissä käytettyjen lentoyhtiöiden valinnan osalta komissio katsoi tarkoituksenmukaiseksi verrata Condorin suorituskykyä sen tosiasiallisten kilpailijoiden suorituskykyyn, luokitellaanpa ne sitten halpalentoyhtiöiksi, perinteisiksi lentoyhtiöiksi, tilauslentoyhtiöiksi tai muiksi, sen sijaan, että se olisi rajoittanut vertailun pelkästään tilauslentoyhtiöihin. Useimmat Euroopassa toimivat tilauslentoyhtiöt, ainakin Saksassa, ovat pienempiä, eikä niitä voi verrata Condoriin, joka on keskikokoinen tilauslentoyhtiö. Lisäksi Saksan markkinoilla toimii vain hyvin vähän tilauslentoyhtiöitä. Sen vuoksi pelkästään tilauslentoyhtiöiden käyttäminen vertailuarvona olisi ollut vähemmän edustavaa. Kuten taulukko Table 7 ja taulukko Table 16 osoittavat, tarkasteltujen lentoyhtiöiden suoriutuminen vaihteli suuresti niiden profiilista riippumatta, mikä osoittaa, että sillä, luokitellaanko lentoyhtiö esimerkiksi perinteiseksi vai tilauslentoyhtiöksi, ei ole juurikaan merkitystä taloudellisten ja operatiivisten tulosten vertailussa.

- (192) PWC:n ja KPMG:n valitsemiin lentoyhtiöihin, joihin Saksa viittasi toimittamisensa tiedoissa, sisältyi riittävä määrä tärkeimpiä Euroopassa toimivia lentoyhtiöitä, jotta niitä voitiin käyttää vertailukohtana Condorin odotetulle taloudelliselle ja operatiiviselle tulokselle. Liiketoimintamallien eroja lukuun ottamatta Ryanair ei esittänyt mitään perusteluja sille, että kyseisten lentoyhtiöiden profiili poikkeisi Condorin profiilista niin paljon, että niitä ei voitaisi käyttää vertailukohtana pitkän aikavälin elinkelpoisuuden arvioinnissa. Condoria on nimenomaan aiheellista verrata elinkelpoisiin lentoyhtiöihin, jotka eivät ole parhaillaan toteuttamassa rakenneuudistussuunnitelmaa tai jotka eivät ole saaneet pelastamis- tai rakenneuudistustukea. Toisin kuin Ryanair väittää, Lufthansa-koserniin kuuluva Eurowings toimii kaukolomalentojen segmentissä, joka on siten edustettuna vertailussa. Lisäksi monet vertailuanalyysissä käytetyt lentoyhtiöt harjoittavat myös tilauslentotoimintaa, osa niistä melko laajassakin mittakaavassa (esimerkiksi IAG mainostaa suurta tilauslentokapasiteettiaan, ja Norwegian Airlines ja EasyJet tarjoavat tilauslentoja TUI-konsernille).
- (193) Ryanairin väitteen osalta, jonka mukaan Condorin ja muiden lentoyhtiöiden vertailuanalyyseissä komissio oli muodostanut verokkiryhmiä tietoisesti niin, että analyysi osoittaisi päätelmien paikkansapitävyyden (ks. johdanto-osan 114 kappale), komissio ensinnäkin korostaa, että Condorin odotettu taloudellinen tulos rakenneuudistuksen lopussa oli tyydyttävä ja sen perusteella voitiin päätellä, että rakenneuudistussuunnitelma on asianmukainen palauttamaan Condorin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden. Toiseksi komissiolla ei ollut syytä epäillä, etteivätkö Saksan toimittamat, KPMG:n laatimat tiedot olisi olleet asianmukaisia, jotta niitä voitiin käyttää Condorin odotettujen indikaattoreiden vertailemiseksi erilaisiin muiden lentoyhtiöiden taloudellista tulosta kuvaaviin indikaattoreihin. Kaikki otokset edustavat EU:n lentoliikenteen markkinoita, ja ne kaikki sisältävät Condorin kilpailijat Saksan markkinoilla, Lufthansan, Eurowingsin ja Ryanairin.
- (194) Rakenneuudistussuunnitelman perustana olevat perusskenaarion mukaiset ennusteet osoittivat Condorin kykenevän palauttamaan pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa, jotta se pystyy vastaamaan itse kaikista kustannuksistaan ja sille jää sen jälkeen ennusteiden mukaan vielä asianmukainen pääoman tuotto. Tulopuolella Condorin ennustettua kuormitusastetta ([...] % vuodesta 2022/2023 alkaen) voidaan pitää uskottavana, kun otetaan huomioon alan ennustettu elpyminen ja Condorin historiallinen kuormitusaste ennen covid-19-pandemiaa. Vuodelle 2022/2023 ennustettu matkustajakohtainen tuotto (noin [...] euroa) oli hieman suurempi kuin vuonna 2018/2019 ([...] euroa). Tämä korkeampi tuottotaso selittyy kuitenkin Condorin kaluston uudistamisella, johon sisältyi uusia kaukoreiteillä käytettäviä ilma-aluksia. Ennustetuissa kustannuksissa otettiin asianmukaisesti huomioon rakenneuudistustoimenpiteiden vaikutukset (kuten henkilöstön vähentäminen ja kaluston uusiminen; ks. johdanto-osan 41 ja 43 kappale). Esimerkiksi kaluston uudistamishjelma laskisi polttoainekustannuksia tarjottua istuinkilometriä kohti mutta kasvattaisi samalla alusten omistamiseen liittyviä kustannuksia käyttöleasingmaksujen nousun vuoksi.
- (195) Kuten taulukosta Table 3 käy ilmi, Condorin kannattavuuden (liikevoittomarginaalilla mitattuna) odotettiin paranevan aiempaa, kriisiä edeltänyttä tasoa (noin [...] % kokonaistuloista) paremmaksi ja olevan rakenneuudistuksen päättymisestä eli vuodesta 2023 alkaen vuoteen 2026 asti [...]–[...] prosenttia. Kuten taulukosta Table 7 käy ilmi, vertailuryhmään kuuluvien lentoyhtiöiden kannattavuus ennen covid-19-pandemiaa oli 5,7 prosenttia (mediaani 7,3 %). Näin ollen rakenneuudistuksen päättyessä vuonna 2023, ennen kuin markkinoiden odotettiin elpyneen täysin, Condor ei suoriutuisi huonommin kuin muut lentoyhtiöt suoriutuivat ennen covid-19-pandemiaa. Markkinoiden elvyttyä täysin – minkä odotettiin tapahtuvan vuonna 2026 eli kolmen vuoden kuluttua rakenneuudistuksen päättymisestä – Condorin tulos olisi vertailuryhmän tasolla. Tältä osin komissio toteaa lisäksi, että IFRS 16:n mukaisesti laskettuna Condorin liikevoittomarginaalin ennustettiin kasvavan [...] prosenttiin tilivuonna 2023 ja [...] prosenttiin tilivuonna 2026. Tämä suurempi liikevoitto johtuu pääasiassa siitä, että kaluston vuokrakustannukset ovat (Saksan tilinpäätösstandardien mukaisesti kirjattuna) suuremmat kuin kaluston poistot, kun kalusto on aktivoitu taseeseen. Lisäksi Condor tuottaisi tilivuonna 2023 positiivisen nettotuloksen, joka osaltaan pienentäisi edellisuosilta periytynyttä negatiivista omaa pääomaa. Nettotulojen ennustettu positiivinen kehitys kiihtyisi vapaa-ajan matkailun elpymisen myötä edelleen rakenneuudistuksen jälkeen vuonna 2024, ja sen ansiosta saavutettavat tuotot kääntäisivät oman pääoman kirjanpidossa positiiviseksi vuoden 2026 jälkeen.
- (196) Unionin yleinen tuomioistuin arvioi edellä kuvattuihin näkökohtiin liittyviä vaatimuksia vuoden 2024 Condor-tuomiossa ja totesi, ettei kantaja ollut osoittanut, että komissiolla olisi pitänyt olla epäilyksiä siitä, oliko Condorin rakenneuudistussuunnitelma realistinen, johdonmukainen ja kauaskantoinen ja johtaisiko sen toteuttaminen todennäköisesti Condorin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautumiseen.

- (197) Näin ollen komissio toteaa, että osittain tuella rahoitettu rakenneuudistussuunnitelma on realistinen, johdonmukainen ja kauaskantoinen ja mahdollisti Condorin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisen kohtuullisessa ajassa ilman tarvetta uudelle valtiontuella.

Tuen myönteisten vaikutusten vertailu sen kielteisiin vaikutuksiin kilpailun vääristymisen ja kaupankäyntiä häiritsevien kielteisten vaikutusten osalta

5.3.1.4 Tuen tarpeellisuus ja kannustava vaikutus

- (198) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 53 kohdan mukaan jäsenvaltioiden, jotka aikovat myöntää rakenneuudistustukea, on esitettävä vertailu uskottavaan vaihtoehtoiseen skenaarioon, johon ei liity valtiontukea. Vertailusta on käytävä ilmi, kuinka pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 3.1.1 jaksossa tarkoitettua tukeen liittyvää taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä ei ilman tukea saavutettaisi kyseisessä vaihtoehtoisessa skenaariossa tai se saavutettaisiin vähäisemmässä määrin. Osoittaakseen, että rakenneuudistustuella on kannustava vaikutus, jäsenvaltioiden on myös osoitettava, että ilman tukea tuensaaja olisi järjestelty uudelleen, myyty tai asetettu selvitystilaan tavalla, jolla ei olisi saavutettu kyseisiä markkinoiden toimintapuutteiden tai sosiaalisten vaikeuksien välttämistä koskevia tavoitteita (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 59 kohta).
- (199) Kuten johdanto-osan 34–36 kappaleessa todetaan, yksityisen sijoittajan mukaantulo oli yksi Condorin maksukyvyttömyyssuunnitelman keskeisistä tekijöistä. Näin ollen sijoittajan kanssa tehty sopimus oli edellytyksenä sille, että Condorin maksukyvyttömyysmenettely voitiin päättää. Condorin kanssa tammikuussa 2020 sopimuksen tehneen PGL:n vetäytyminen pois sopimuksesta pitkitti Condorin maksukyvyttömyyttä seitsemällä kuukaudella ja johti toisen tarjouskilpailumenettelyn järjestämiseen.
- (200) Kuten johdanto-osan 51 ja 83 kappaleessa todetaan, tarjouskilpailumenettelyssä parhaan tarjouksen teki Attestor ja sen kanssa tehtävän sijoitussopimuksen ennakoedellytyksenä oli KfW:n kautta annettujen lainojen uudelleenjärjestelyn muodossa myönnettävä rakenneuudistustuki.
- (201) Tämä tarkoittaa, että ilman Saksan ilmoittamia valtiontukitoimenpiteitä sijoitussopimusta ei olisi tehty ja Condorin maksukyvyttömyys olisi jatkunut, millä olisi ollut useita kielteisiä seurauksia, jotka viime kädessä olisivat johtaneet Condorin asettamiseen selvitystilaan (ks. myös johdanto-osan 83–87 kappale). Tätä riskiä korostettiin myös Condorin maksukyvyttömyyssuunnitelmassa.
- (202) Ilman uudelta sijoittajalta saatua rahoitusta Condor ei olisi voinut uusia ikääntyvää kalustoaan, mikä olisi haitannut merkittävästi sen toimintoja. Maksukyvyttömyysmenettelyn jatkumisesta olisi myös aiheutunut lisäkustannuksia (kuten menettelyn pitkittyessä ensimmäisen kerran, jolloin Condorille aiheutui merkittävästi (23,7 miljoonaa euroa) lisäkustannuksia; ks. johdanto-osan 36 kappale).
- (203) Komissio katsoo, että ilman tukea Condor ei olisi saanut rahoitusta yksityisiltä markkinoilta edes niiden ylemmän etuoikeusluokan velkaa koskevien Saksan maksukyvyttömyyslain erityissäännösten ansiosta, joihin Ryanair viittaa (ks. johdanto-osan 115 kappale). Vaikka jotkin yritykset, joilla ei ole luottoluokitusta, tai jotkin taloudellisissa vaikeuksissa tai maksukyvyttömyysmenettelyssä olevat yritykset onnistuvatkin saamaan rahoitusta, kaikki tällaisissa tilanteissa olevat yritykset eivät siinä onnistu. Condorille – joka oli kaikissa näissä kolmessa tilanteessa samanaikaisesti – tämä ei ollut mahdollista. On erittäin epätodennäköistä, että yksikään yksityinen sijoittaja olisi lainannut rahaa yritykselle, joka samanaikaisesti oli ollut maksukyvyttömyysmenettelyssä siitä lähtien, kun sen emoyhtiö asetettiin selvitystilaan vuonna 2019, jolla ei ollut aiempaa luottohistoriaa tai luottoluokitusta ja joka oli pantannut kaikki arvokkaat omaisuuseränsä KfW:n kautta annettujen lainojen vakuudeksi ja jonka oma pääoma oli lisäksi huomattavan negatiivinen ja jonka velat olivat huomattavasti sen varoja suuremmat (ks. taulukko Table 4). Tämä käy ilmi myös siitä, että Attestorin tarjouksen edellytyksenä oli velkojen uudelleenjärjestely.

- (204) Tällaisessa tilanteessa Condorin likviditeetti olisi loppunut pian ja jo ennen sitä se olisi ollut kykenemätön osoittamaan, että se pystyy täyttämään kaikki asetuksen (EY) N:o 1008/2008 ⁽⁷⁸⁾ mukaiset velvoitteensa seuraavana vuonna. Tämä olisi mitä todennäköisimmin johtanut Condorin liikenneluvan peruuttamiseen ensin määräajaksi ja sen jälkeen kokonaan, mikä olisi vienyt yhtiöltä sen pääasiallisen tulonlähteen ja johtanut sen asettamiseen selvitystilaan.
- (205) Condorin poistuminen markkinoilta olisi vähentänyt entisestään kilpailua Saksan jo valmiiksi erittäin keskittyneillä, Lufthansa-konsernin hallitsemilla lentoliikennemarkkinoilla, mistä olisi koitunut haittaa asiakkaille, ja se olisi johtanut siihen, ettei KfW:n kautta annettuja lainoja olisi maksettu takaisin lainkaan, mikä olisi ollut haitallista saksalaisten veronmaksajien kannalta. Lisäksi Condorin poistuminen markkinoilta olisi johtanut yli 4 000 työpaikan menetykseen jo valmiiksi vaikeassa taloustilanteessa ja sillä olisi ollut merkittäviä kielteisiä vaikutuksia niihin yli 11 000 itsenäiseen matkatoimistoon ja matkanjärjestäjään, jotka tarvitsivat Condorin ainutlaatuisia palveluja, ilman että olisi ollut uskottavaa mahdollisuutta, että muut lentoyhtiöt olisivat tulleet Condorin tilalle palkkaamalla sen työntekijät ja ryhtymällä yhteistyöhön sen liikekumppaneiden kanssa ilman häiriöitä, etenkin kun otetaan huomioon tuolloin meneillään ollut covid-19-pandemia (ks. 2.7 jakso).
- (206) Rakenneuudistustuen tavoitteena on estää Condorin toiminnan lopettaminen ja siten myös markkinoiden toimintapuute ja sosiaaliset vaikeudet, jotka haittaisivat Saksan lentoliikennepalvelujen kehittymistä ja vaarantaisivat tuhansien – pääasiassa pienten ja keski suurten – matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien selviytymisen. Tämä tavoite saavutetaan panemalla täytäntöön rakenneuudistussuunnitelma, joka rahoitetaan osittain rakenneuudistustuella ja osittain yksityisten sijoittajien varoilla. Rakenneuudistussuunnitelma osoittaa, että tuensaajan taloudellisten ongelmien ratkaisemiseksi on puututtava sen vakavaraisuusongelmiin. Vuonna 2021 vallinneen tilanteensa ja erityisesti tuolloin käynnissä olleen maksukyvyttömyysmenettelynsä takia Condor ei pystynyt varmistamaan, että se pystyisi jatkamaan keskeisen tärkeiden välittäjä- ja kokoamispalvelujen tarjoamista matkanjärjestäjille ja matkatoimistoille sekä pystyisi edelleen täyttämään taloudelliset velvoitteensa tai että se saisi rahoitusta markkinoilta, ellei osittain tuella rahoitettua rakenneuudistussuunnitelmaa, joka oli edellytyksenä sille, että Condorin maksukyvyttömyysmenettely voitiin päättää onnistuneesti, pantaisi kaikilta osin täytäntöön. Kun otetaan huomioon Condorin merkittävä negatiivinen oma pääoma, johon oli puututtava rakenneuudistussuunnitelmassa, ilman sijoitussovimukseen sisältyvää tukea Condor ei olisi pitkällä aikavälillä myöskään pystynyt täyttämään taloudellisia velvoitteitaan.
- (207) Näin ollen komissio katsoo, että rakenneuudistustuki oli välttämätön Condorin rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanemiseksi ja siten sellaisten markkinoiden toimintapuutteiden tai sosiaalisten vaikeuksien välttämiseksi, joita Condorin poistuminen markkinoilta olisi aiheuttanut, sillä Condor tarjoaa Saksan lomalentomarkkinoilla tärkeitä palveluja, joita on vaikea luoda uudelleen, eikä kilpailija olisi pystynyt yksinkertaisesti tulemaan sen tilalle näiden palvelujen tarjoajana, kuten 5.3.1.2 jaksossa kuvataan. Näin ollen pelastamis- ja rakenneuudistussuunta- viivojen 38 kohdan b alakohdassa ja 53 kohdassa vahvistettu tuen tarvetta koskeva vaatimus täyttyy.
- (208) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio päätelee myös, että tuella on kannustava vaikutus. Ilman rakenneuudistustukea Condor olisi poistunut markkinoilta, mikä olisi aiheuttanut sosiaalisia vaikeuksia, vahingoittanut tuhansia Saksan vapaa-ajan matkailun markkinoilla toimivia pk-yrityksiä ja siten haitannut taloudellista ja sosiaalista kehitystä, minkä lisäksi se olisi johtanut kilpailun vähenemiseen Saksan jo erittäin keskittyneillä lentoliikennemarkkinoilla asiakkaiden kustannuksella, kuten 2.7 jaksossa kuvataan. Näin ollen pelastamis- ja rakenneuudistussuunta- viivojen 38 kohdan d alakohdassa ja 59 kohdassa vahvistettu valtion toimenpiteen kannustavaa vaikutusta koskeva vaatimus täyttyy.

⁽⁷⁸⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3). Tämän asetuksen 3 artiklan mukaan yhteisöön sijoittautuneet yritykset eivät saa harjoittaa kaupallista kuljetustoimintaa, jossa ne kuljettavat lentoteitse matkustajia, ellei niille ole myönnetty asianmukaista liikennelupaa. Kyseisen asetuksen 9 artiklan mukaan lupaviranomaisen on peruutettava lentoliikenteen harjoittajan liikennelupa määräajaksi tai kokonaan, jos se ei ole enää vakuuttunut siitä, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja kykenee täyttämään senhetkiset ja mahdolliset muut velvoitteensa 12 kuukauden ajan. Lupaviranomainen voi kuitenkin myöntää enintään 12 kuukautta voimassa olevan väliaikaisen luvan yrityksen taloutta koskevien uudelleenjärjestelyjen ajaksi edellyttäen, ettei turvallisuus vaarannu ja että on olemassa todelliset mahdollisuudet tyydyttävään taloudelliseen uudelleenjärjestelyyn kyseisessä ajassa. Jos yhteisön lentoliikenteen harjoittajaa vastaan on ryhdytty maksukyvyttömyysmenettelyyn, lupaviranomaisen on arvioitava kyseisen lentoliikenteen harjoittajan taloudellinen tilanne kolmen kuukauden kuluessa maksukyvyttömyysmenettelyn aloittamisesta ja arvion tulosten perusteella tarkasteltava liikenneluvan voimassaoloa uudelleen asetuksen 9 artiklan mukaisesti.

5.3.1.5 Tuen tarkoituksenmukaisuus

- (209) Rakenneuudistustukea ei voida katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi, jos sama tavoite voidaan saavuttaa muilla, vähemmän kilpailua vääristävillä toimenpiteillä. Tuki on myös mukautettava tuensaajan likvideetti- tai vakavaraisuustilanteeseen ⁽⁷⁹⁾.
- (210) Rakenneuudistustuki koostuu Condorille vuonna 2020 myönnettyjen, KfW:n kautta annettujen 550 miljoonan euron lainojen uudelleenjärjestelystä ja osittaisesta leikkaamisesta sekä liiallisen vahingonkorvauksen korkojen mitätöinnistä. Tämä vapautti yrityksen tietyistä lyhytaikaisista veloista sekä vapautti likvideettiä toimintakulujen kattamiseksi rakenneuudistuksen aikana. Kuten johdanto-osan 52 kappaleessa kuvataan, ylemmän etuoikeusluokan 175 miljoonan euron lainaerän korko oli sama kuin Condorin alkuperäisestä lainan 1 erästä A maksama korko (kolmen kuukauden euriborkorko + [...] peruspistettä ja jälleenrahoituskustannukset), kun taas alemman etuoikeusluokan 225 miljoonan euron lainaerän korko olisi jatkossa [...] ⁽⁸⁰⁾. Lainojen uudelleenjärjestelyn ehdoista neuvottelemisen oli Saksalle pakollista, ja niistä neuvoteltiin KPMG:n, Condorin ja Condorin strategisen sijoittajan Attestorin kesken. Attestorin tarjous valittiin, koska se sisälsi KfW:n kautta annettujen lainojen takaisinmaksun kannalta parhaat ehdot. Sen myötä merkittävä osa maksamatta olevasta lainamäärästä maksettaisiin takaisin, ja lisäksi se sisälsi tuotonjakomekanismin, jonka mukaan lopullinen takaisinmaksettava määrä mukautettaisiin Condorin tuleviin tuloihin – mitä enemmän yritys tuottaisi, sitä enemmän se maksaisi lainaa takaisin (ks. johdanto-osan 37 ja 53 kappale). Näin ollen kauppasopimuksen ja lainojen uudelleenjärjestelyn ehdot ovat riippuvaisia toisistaan ja muodostavat kokonaisuuden, jonka tavoitteena on maksimoida Attestorin saama hyöty sekä optimoida lainojen takaisinmaksu KfW:lle. Lisäksi olemassa olevien lainojen kestoja on lyhennetty huomattavasti, sillä alkuperäisen lainaan 1 kuuluvan erän B ja lainan 2 jäljellä oleva määrä on maksettava kokonaisuudessaan takaisin syyskuuhun 2026 eikä joulukuuhun 2031 mennessä. Näin ollen vaikka uudelleenjärjestellyn lainan kokonaiskorko on pienempi kuin alkuperäisestä lainasta maksettava korko, se on osa neuvoteltua kokonaisuutta, jonka tavoitteena on maksimoida Attestorin ja Saksan hallituksen saama tuotto (muun muassa tuotonjakomekanismin avulla), ja siten sitä voidaan pitää asianmukaisena korvauksena tuesta.
- (211) Sen jälkeen, kun Condorille myönnettiin pelastamislaina lokakuussa 2019 ja sen maksukyvyttömyysmenettely oli päätetty, yhtiö houkutteli yksityisen sijoittajan, joka oli valmis sijoittamaan siihen ainakin 450 miljoonaa euroa. Lisäksi kaikkialla Euroopassa rokotusaste nousi jatkuvasti, minkä myötä lentoliikennemarkkinat alkoivat elpyä ja eurooppalaiset lentoyhtiöt laajensivat jälleen toimintaansa. Vapaa-ajan matkailun markkinoiden – joilla Condor toimii – ennakoitiin elpyvän keskimääräistä nopeammin. Nämä indikaattorit viittasivat Condorin markkinaympäristön ja toiminnan myönteiseen kehitykseen KfW:n kautta annettujen alkuperäisten lainojen myöntämisen jälkeen. Uudelleenjärjestelty laina on määrä maksaa kokonaisuudessaan takaisin vuonna 2026. Se maksetaan takaisin suhteellisen lyhyessä ajassa, mikä osaltaan vähentää sen kielteistä vaikutusta kilpailuun. Näin ollen suunnitellusta rakenneuudistustuesta maksetaan asianmukainen korvaus.
- (212) Kuten taulukosta Table 4 ja taulukosta Table 8 käy ilmi, Condor joutui likviditeettikriisiin samaan aikaan, kun sen vakavaraisuustilanne oli kestävä. Rakenneuudistustukitoimenpiteillä yhdessä Attestorin tekemän sijoituksen kanssa puututtiin molempiin näihin vaikeuksiin. Johdanto-osan 51 ja 52 kappaleessa kuvattu julkisten lainojen uudelleenjärjestely vapauttaisi lyhyemmällä aikavälillä likviditeettiä korkojen ja lainan takaisinmaksun lykkäämisen myötä sekä helpottaisi Condorin velkatilannetta KfW:n kautta annettujen lainojen leikkaamisen myötä. Lainojen uudelleenjärjestely täydensi 200 miljoonan euron uutta pääomaa, jolla puututtiin Condorin välittömään likviditeettikriisiin ja vahvistettiin sen omaa pääomaa. Näin ollen rakenneuudistustuki oli mukautettu Condorin likviditeetti- ja vakavaraisuustilanteeseen.
- (213) Unionin yleinen tuomioistuin arvioi tuen tarkoituksenmukaisuutta vuoden 2024 Condor-tuomiossa ja totesi, ettei kantaja ollut osoittanut, että komissiolla olisi pitänyt olla epäilyksiä tuen tarkoituksenmukaisuudesta ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁹⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan c alakohta ja 58 kohta.

⁽⁸⁰⁾ Ks. alkuperäisten lainaehtojen yksityiskohtainen kuvaus johdanto-osan 51 kappaleessa.

⁽⁸¹⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 8.5.2024, Ryanair v. komissio (Condor; aide à la restructuration), T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, 191–195 kohta.

(214) Näin ollen komissio päätelee, että rakenneuudistustuki on tarkoituksenmukainen.

5.3.1.6 Oikeasuhteisuus, oma rahoitusosuus ja vastuunjako

(215) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaan tuensaajan, sen osakkeenomistajien tai velkojien taikka sen yhtymän, johon tuensaaja kuuluu, tai uusien sijoittajien on osallistuttava omilla varoillaan rakenneuudistuksen kustannusten rahoittamiseen ja tämän rahoitusosuuden olisi oltava verrattavissa myönnettävään tukeen sen suhteen, miten se vaikuttaa tuensaajan vakavaraisuuteen tai likviditeettiasemaan. Rahoitusosuuden on oltava todellinen, siihen ei voida laskea mahdollisia tulevia voittoja eikä tukea, ja sen määrän olisi oltava vähintään 50 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista ⁽⁸²⁾.

(216) Kuten johdanto-osan 219 kappaleen a ja b kohdassa kuvataan, omalla rahoitusosuudella puututaan sekä Condorin vakavaraisuus- että likviditeettiongelmiin, ja siten se on verrattavissa myönnettyyn tukeen (ks. myös johdanto-osan 212 kappale). Lisäksi, kuten johdanto-osan 46–48, 219 ja 220 kappaleesta käy ilmi, vain hyvin pieni osa [...] miljoonaa euroa kaikkiaan [...] miljoonan euron omasta rahoitusosuudesta) koostuu uusista lainoista, joten omaan rahoitusosuuteen sisältyvät omaa pääomaa vahvistavat välineet ovat määrällisesti selkeästi Saksan valtion myöntämää tukea suuremmat (tämä pätee, vaikka ei otettaisi huomioon [...] miljoonan euron leasingrahoitusta). Lisäksi toisin kuin Saksan valtio, Attestor rahoittaa suunnitelmaa käteisvaroilla, joiden määrä ylittää selvästi Saksan myöntämän tuen osuuden. Näin ollen oma rahoitusosuus on pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 62 kohdan mukainen.

(217) Kuten johdanto-osan 54 kappaleessa todetaan, osa KfW:n kautta annetuista lainoista käytettiin Condorille covid-19-pandemiasta aiheutuneiden, peräti 249,02 miljoonan euron poikkeuksellisten kustannusten maksamiseen. Nämä kustannukset eivät siis kuulu rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyviin rakenneuudistuskustannuksiin. Kuten johdanto-osan 117 kappaleessa todetaan, Ryanair katsoi vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöstä koskevassa kumoamiskanteessaan, että lainojen kokonaismäärästä olisi pitänyt vähentää ainoastaan Condor I- ja Condor II -päätösten nojalla hyväksytty tukimäärä eli 204,1 miljoonaa euroa. Tämä väite on perusteeton, sillä Condorille covid-19-pandemiasta aiheutuneet vahingot olivat yhteensä 249,02 miljoonaa euroa, ja tätä summaa vastaava osa lainasta käytettiin kyseisten vahinkojen kattamiseen, toisin sanoen vain lainan loppuosa, 300,98 miljoonaa euroa, oli käytettävissä rakenneuudistuksen rahoittamiseen. SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan Condorilla oli oikeus saada korvaus koko kärsimästään vahingosta. Se, että komissio katsoi, että vain 204,1 miljoonaa euroa myönnettyistä lainoista oli SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, ei muuta näitä tosiseikkoja. Edellä tarkoitettu vahinko aiheutui Condorille covid-19-pandemiaan liittyvistä poikkeuksellisista olosuhteista, ja Condorilla oli oikeus saada korvaus, joka vastasi pandemian aiheuttamaa vahinkoa. Tämä vahingonkorvaus ei liity rakenneuudistussuunnitelman rahoitustarpeisiin, jotka olisivat olleet olemassa myös ilman kyseistä vahinkoa.

(218) Rakenneuudistus on siis rahoitettu lainojen jäljellä olevalla osalla (300,98 miljoonaa euroa), joka järjesteltiin myöhemmin uudelleen ja johon lisättiin 20,2 miljoonaa euroa mitätöityä korkoa. Näin ollen rakenneuudistustuen määrä on 321,18 miljoonaa euroa, jonka oikeasuhteisuutta tässä päätöksessä arvioidaan, vaikka Saksa esitti myös kaksi muuta vaihtoehtoa arviota, joiden molempien perusteella rakenneuudistustuki olisi ollut pienempi (ks. johdanto-osan 55–57 kappale).

⁽⁸²⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 61–64 kohta.

(219) Komission on tarkistettava, olivatko Saksan esittämät suunnitelman eri rahoituslähteet, joita käytettiin suunnitelman rahoittamiseen yhdessä rakenneuudistustuen kanssa, tuen myöntämisaikana tukea sisältämättömiä sekä todellisia eli riittävän varmoja ja oliko niihin laskettu tulevia voittoja. Nämä rahoituslähteet koostuivat Condorin rakenneuudistusohjelman avulla saavutettavista pysyvistä kustannussäästöistä, velkojen mitätöinnistä maksukyvyttömyyssuunnitelman yhteydessä sekä Attestorin tarjoamasta rahoituksesta, ja ne jakautuvat seuraavasti:

- a) Uuden yksityisen sijoittajan Attestorin sitoumus tarjota Condorille 200 miljoonaa euroa osakepääomaa ja 250 miljoonaa euroa sen kaluston uusimiseen on kiinteä ja sitova sekä notaarin vahvistama (ks. johdanto-osan 46 ja 47 kappale). Näihin summiin sisältyy vuokralleantajan ([...]) sitoumus tarjota Condorille [...] miljoonan Yhdysvaltain dollarin (tuen myöntämishetkellä noin [...] miljoonaa euroa) luottojärjestely ilma-alusten toimitusta edeltävien maksujen maksamista varten (ks. johdanto-osan 47 kappale). Attestorin sitoumus vahvistettiin kauppasopimuksessa, joka oli kiinteä ja sitova, eli oli erittäin todennäköistä, että rahoitus saadaan käyttöön. Vaikka Attestorin sitoumus rahoittaa kaluston uusimista oli kiinteä ja sitova, sama ei päde ilma-alusten leasingsovimusten tulevaan lisärahoitukseen (enintään [...] miljoonaa euroa), jota koskeva sitoumus ei ollut kiinteä eikä siten todellinen (ks. johdanto-osan 47 kappale). Näin ollen tuen myöntämisaikana Attestorin omasta rahoitusosuudesta vain 250 miljoonaa euroa, joka oli sidottu Condorin kaluston uudistamiseen, oli todellista rahoitusta.
- b) Condorin velkojat hyväksyivät 630,8 miljoonan euron saatavien mitätöinnin Condorin maksukyvyttömyyssuunnitelman yhteydessä. Maksukyvyttömyysuomioistuin hyväksyi saatavien poistamisen (ks. johdanto-osan 35 kappale), eli kyseessä oli lopullinen ja sitova päätös. Saatavien poistamiseen luottotappiona ei sisälly tukea, sillä se perustuu Saksan maksukyvyttömyyslakiin, jossa säädetään maksukyvyttömyysmenettelyihin sovellettavista yleisistä ja abstrakteista ehdoista. Kuten johdanto-osan 48 kappaleessa todetaan, Condorin maksukyvyttömyyssuunnitelmassa esitettiin seitsemän velkojaryhmää, joista monet koostuvat pelkästään yksityisistä velkojista. Saksan maksukyvyttömyyslain mukaan maksukyvyttömyyssuunnitelman hyväksyminen edellyttää, että jokaisen ryhmän äänioikeutettujen velkojen enemmistö hyväksyy sen. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa voidaan sulkea pois se, että Condorin julkiset velkojat olisivat voittaneet äänestyksessä yksityiset velkojat ja voineet siten kanavoida valtiontukea Condorille maksukyvyttömyyssuunnitelmassa hyväksytyn velkojen hyvin alhaisen prosenttimääräisen korvauksen muodossa, sillä julkiset velkojat eivät olisi voineet vaikuttaa siihen, miten yksinomaan yksityisistä velkojista koostuvat ryhmät (erityisesti työntekijöiden ja entisten konserniyhtiöiden ryhmät) äänestivät. Näin ollen saatavien mitätöinti koskee kaikkia velkojaryhmiä tasapuolisesti, se hyväksyttiin velkojen vaaditulla enemmistöllä ja se pantiin täytäntöön niiden yleisen maksukyvyttömyyslainsäädännön sitovien säännösten mukaisesti, joita sovelletaan kaikkiin tosiasiallisesti ja oikeudellisesti samassa tilanteessa oleviin yrityksiin Saksassa (ks. johdanto-osan 34, 35 ja 48 kappale).
- c) Condor saavutti järjeistämishjelmansa myötä rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon aikana vuosittain pysyviä kustannussäästöjä [...] miljoonaa euroa. Nämä säästöt saatiin aikaan muuttamalla leasingsovimuksia, neuvottelemalla tavar- ja palveluntoimittajien kanssa tehdyt sopimukset uudelleen ja mukauttamalla työehtosopimuksia (ks. johdanto-osan 41 kappale). Nämä säästöt johtuvat jo voimassa olleista sitovista sopimuksista ja olivat siten riittävän varmoja, jotta ne voidaan katsoa todellisiksi. Niillä on sama taloudellinen vaikutus kuin maksukyvyttömyysmenettelyssä hyväksytyillä velkojen mitätöinnillä, paitsi että niiden vaikutus ei ole kertaluonteinen vaan jakautuu useille vuosille.

(220) Osakepääoman lisäyksestä, luottojärjestelystä ja velkojen saatavien mitätöinnistä koostuva rahoitus, johon oli sitouduttu kiinteästi, oli yhteensä [...] miljoonaa euroa, ja kyseessä oli sijoittajien ja velkojen todellinen oma rahoitusosuus rakenneuudistukseen. Edellä kuvatuista kahdesta lähteestä saatu oma rahoitusosuus sisältää erittäin merkittävän osan, peräti 450 miljoonaa euroa uutta rahoitusta, joka vastaa noin 77:ää prosenttia suunnitelman sisältämien [...] miljoonan euron rakennemuutoskustannusten kokonaisrahoituksesta, kun rakenneuudistustuen osuus on 321,18 miljoonaa euroa. Vaikka velkojen hyväksymää velkojen mitätöintiä ei otettaisi huomioon lainkaan, pelkästään Attestorin tarjoaman uuden rahoituksen määrä on suurempi kuin Condorille myönnetty rakenneuudistustuki kokonaisuudessaan. Näin ollen oma rahoitusosuus ylittää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa edellytetyn vähimmäismäärän, joka on 50 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista.

- (221) Tässä tilanteessa ei ole tarpeen vahvistaa, ovatko Condorin saavuttamat [...] miljoonan euron vuotuiset pysyvät kustannussäästöt, jotka saatiin aikaan neuvottelemalla uudelleen tavarantoimittajien, vuokralleantajien ja henkilöstön kanssa, todellinen oma rahoitusosuus suunnitelman täytäntöönpanosta aiheutuneiden tai odotettujen rakenneuudistuskustannusten kattamiseen, koska vaikka kustannussäästöjä ei otettaisi lainkaan huomioon, oma rahoitusosuus olisi silti merkittävä ja täyttää jo itsessään pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa asetetut vaatimukset.
- (222) Unionin yleinen tuomioistuin totesi vuoden 2024 Condor-tuomiossa, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdassa asetettu vaatimus tuensaajan omasta rahoitusosuudesta täytyi ⁽⁸³⁾.
- (223) Näin ollen komissio päätelee, että Condorin oman rahoitusosuuden määrä on yli 50 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista ja siten oma rahoitusosuus täyttää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdassa asetetun vaatimuksen.
- (224) Tarkasteltaessa rakenneuudistukseen liittyvien rasitteiden jakamista valtion, Condorin entisten osakkeenomistajien ja huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojen kesken voidaan selkeästi todeta, että Condorin ainoa entinen osakkeenomistaja TCG on asetettu selvitystilaan ja purettu ja Condorin osakkeiden arvo alennettiin nolleen, minkä jälkeen laskettiin liikkeeseen uusia osakkeita, jotka annettiin trustiyhtiön haltuun (ks. johdanto-osan 26 ja 34 kappale). TCG menetti koko osakeomaisuutensa ja velkainstrumenttinsa arvon, eikä se hyödy millään tavoin Condorin onnistuneesta rakenneuudistuksesta. Myös Condorin velkojat (joista yksikään ei ollut huonommassa etuoikeusasemassa) mitätöivät lähes kaikki saatavansa maksukyvyttömyysmenettelyssä (ks. johdanto-osan 48 kappale) ja osallistuivat siten merkittävällä tavalla rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseen. Velkojen mitätöimistä veloista koostuva rahoitusosuus ylittää rakenneuudistustuen määrän (sekä niistä lainoista leikatun määrän, jotka valtio asetti Condorin saataville KfW:n kautta, että näiden lainojen määrän uudelleenjärjestelyn jälkeen).
- (225) Näin ollen Condorin entiset osakkeenomistajat ja velkojat osallistuivat tosiasiallisesti rakenneuudistukseen, mikä pienensi sitä valtiontuen määrää, joka olisi muutoin voitu tarvita esimerkiksi velkojen takaisin maksamiseksi tai osakkeiden arvon korvaamiseksi. Saksan myöntämä velkojen osittainen leikkaaminen, jolla se tuki Condorin rakenneuudistusta, toteutettiin sellaisessa järjestyksessä ja sellaisin ehdoin, että se estää tässä tapauksessa myös osakkeenomistajan ja velkojen moraalikadon vaaran, sillä Condorin ei ole todettu noudattaneen riskialtista tai kestäväntöntä strategiaa, vaan sen tilanne on seurausta sen kuulumisesta TCG:hen sekä lentoliikennemarkkinoilla vuosina 2020 ja 2021 vallinneista olosuhteista. Osakkeenomistaja ja olemassa olevat velkojat menettivät käytännössä Condoriin tekemänsä sijoituksen koko arvon, eivätkä ne hyödy millään tavoin sen vakavaraisuuden paranemisesta Saksan päättämän velkojen osittaisen leikkaamisen myötä. Lisäksi yleisemmin ja käsiteltävänä olevaa tapausta laajemmin todetaan, etteivät muut sellaiset sisämarkkinoilla toimivat osakkeenomistajat tai huonommassa etuoikeusasemassa olevat velkojat, jotka ovat tukeneet muiden lentoyhtiöiden epäonnistuneita strategioita, voi päätellä tässä tapauksessa myönnetyn rakenneuudistustuen perusteella, että Saksa tai muut jäsenvaltiot lieventäisivät niiden sijoituspäätösten seurauksia rakenneuudistustuella.
- (226) Näin ollen komissio totesi vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksessä, että rakenneuudistustuen yhteydessä varmistettiin asianmukainen vastuunjako.
- (227) Unionin yleinen tuomioistuin kuitenkin kumosi vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen, koska se katsoi, että komissiolle olisi pitänyt herätä epäilyjä siitä, i) kuuluiko valtion toteuttama velkojen leikkaaminen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan soveltamisalaan ja ii) täyttikö velkojen leikkaaminen kyseisten suuntaviivojen 67 kohdassa asetetut vaatimukset.
- (228) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdassa edellytetään, että kaikki valtiontuki, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa, olisi myönnettävä ehdoin, jotka antavat valtiolle kohtuullisen osuuden tuensaajan tulevasta arvonnoususta ottaen huomioon sen, kuinka paljon omaa pääomaa valtio sijoittaa verrattuna yhtiön jäljellä olevaan omaan pääomaan tappioiden kattamisen jälkeen.

⁽⁸³⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 8.5.2024, Ryanair v. komissio (Condor; aide à la restructuration), T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, 201 kohta.

- (229) Unionin yleinen tuomioistuin totesi, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohta on osa niiden 3.5.2.2 jaksoa, joka koskee vastuunjakoa, ja unionin yleisen tuomioistuimen mukaan 67 kohdan vaatimukset täydentävät suuntaviivojen 65 ja 66 kohdan vaatimuksia. Unionin yleinen tuomioistuin totesi, että suuntaviivojen 66 kohta koskee olemassa olevien osakkeenomistajien ja huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojen ennen valtion toimenpidettä kattamia tappioita, kun taas 67 kohdassa viitataan tulevaisuuteen eli tuensaajan tulevaan arvonnousuun. Näin ollen unionin yleisen tuomioistuimen mukaan pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 66 ja 67 kohdassa asetetut vaatimukset ovat itsenäisiä ja liittyvät eri ajankohtiin. Vastuunjakoa koskevilla säännöksillä pyritään myös ehkäisemään moraalikatoa, kuten 65 kohdassa todetaan. Kyseisessä kohdassa todetaan myös, että jos valtiontukea myönnetään muodossa, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa, esimerkiksi kun valtio myöntää avustuksia, sijoittaa pääomaa tai poistaa velkoja kirjanpidosta, tällöin seurauksena voi olla osakkeenomistajien ja huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojen suojelu vaikutuksilta, joita niiden päätöksellä sijoittaa tuensaajaan olisi. Unionin yleinen tuomioistuin totesi, että kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 9 kohdasta ilmenee, moraalikadon vaara muodostuu siitä, että yritykset, jotka odottavat tulevana pelastetuiksi ja pääsevänsä rakenneuudistuksen piiriin joutuessaan vaikeuksiin, saattavat laatia kestävämpiä liiketoimintastrategioita, jotka saavat ne ottamaan liiallisia riskejä. Tässä yhteydessä sekä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 66 kohdan vaatimukset, jotka koskevat olemassa olevien osakkeenomistajien ja huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojen tappioiden kattamista, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan vaatimukset, jotka koskevat valtion osuutta tulevasta arvonnoususta, vähentävät osaltaan kannustimia ottaa liiallisia riskejä voittojen kasvattamiseksi. Arvioidessaan komission esittämiä perusteluja unionin yleinen tuomioistuin totesi erityisesti, ettei komissio esittänyt mitään seikkoja, joilla voitaisiin osoittaa, että moraalikadon vaara olisi olemassa yksinomaan silloin, kun jäsenvaltio sijoittaa pääomaa tuensaajaan, muttei silloin, kun se antaa anteeksi tämän velkoja tai myöntää avustuksen kyseiselle tuensaajalle, ja että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa ei ole ensimmäistään kohtaa, johon tällainen päätelmä voitaisiin perustaa. Päin vastoin, pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 65 kohdan mukaan tällainen vaara on olemassa aina, kun valtiontukea myönnetään muodossa, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa, esimerkiksi kun valtio myöntää avustuksia, sijoittaa pääomaa tai poistaa velkoja kirjanpidosta. Unionin yleisen tuomioistuimen mukaan tästä seuraa, että 67 kohdan vaatimuksia, jotka koskevat valtion kohtuullista osuutta tulevasta arvonnoususta, olisi sovellettava valtion pääomasijoitusten lisäksi myös kaikkiin muihin tukimuotoihin, joilla vahvistetaan tuensaajan omaa pääomaa, kuten velkojen poistamiseen kirjanpidosta tai avustuksiin. Unionin yleisen tuomioistuimen päätelmän mukaan tästä seuraa, että ”komissio ei voinut päätellä ilman, että sillä olisi ollut tältä osin epäilyjä, että asianomainen toimenpide [velkojen poistaminen kirjanpidosta] ei kuulunut kyseisen kohdan [pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan] soveltamisalaan, ja jättää tutkimatta, oliko kyseinen toimenpide 67 kohdassa vahvistettujen vaatimusten mukainen”⁽⁸⁴⁾.
- (230) Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen ja vastaanotettuaan huomautuksia Saksalta ja kolmansilta osapuolilta komissio tutkii uudelleen, i) kuuluuko Saksan myöntämä velkojen leikkaaminen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan soveltamisalaan ja ii) täyttääkö se kyseisessä kohdassa asetetut vaatimukset unionin yleisen tuomioistuimen ohjeistuksen valossa.
- (231) Komissio toteaa, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan, kuten myös kyseisten suuntaviivojen 3.5.2.2 jakson muiden kohtien, tarkoituksena on puuttua tuensaajan olemassa olevien osakkeenomistajien ja huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojen liialliseen riskintottoon ja moraalikatoa koskeviin kysymyksiin. Tätä riskiä ei synny, jos ei ole olemassa olevia osakkeenomistajia tai huonommassa etuoikeusasemassa olevia velkoja, jotka voisivat hyötyä pääomaa vahvistavista toimenpiteistä. Toisin kuin Ryanair väittää (ks. johdanto-osan 105 kappale), pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohtaa ei näin ollen voida soveltaa tuleviin osakkeenomistajiin. Lisäksi, kuten unionin yleinen tuomioistuin totesi, mikään pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa ei anna aihetta päätellä, että moraalikadon vaara on olemassa yksinomaan silloin, kun jäsenvaltio sijoittaa pääomaa tuensaajaan, muttei silloin, kun se myöntää muuta tukea, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa. Velkojen leikkaamiseen liittyvät toimenpiteet kuuluvat siis pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan soveltamisalaan. Näin ollen komissio tulkitsee pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdassa tarkoitetun valtiontuesta maksettavan korvauksen keinoksi lieventää moraalikadon vaaraa siten, että olemassa olevia osakkeenomistajia tai huonommassa etuoikeusasemassa olevia velkoja estetään saamasta osuutta rakenneuudistuksen kohteena olevan yrityksen tulevasta arvonnoususta antamalla tämä osuus valtiolle vastineena kyseisen yrityksen omaa pääomaa vahvistavasta rahoituksesta tai lainojen leikkaamisesta. Teleologisesti tulkittuna pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan tarkoituksena ei ole varmistaa, että valtio saa positiivisia tuloja kaikissa tilanteissa, kuten käy ilmi 67 kohdan loppuosasta, jossa viitataan valtion sijoittamaan omaan pääomaan ”verrattuna yhtiön jäljellä olevaan omaan pääomaan tappioiden kattamisen jälkeen”. Tämä tarkoittaa, että vastuunjaon näkökulmasta omaa pääomaa vahvistavia tukitoimenpiteitä ja tarvetta saada niistä korvausta on punnittava suhteessa olemassa olevien tai entisten – mutta ei tulevien – osakkeenomistajien hallussa edelleen olevan tai niille kuuluvan mahdollisen oman pääoman määrään. On tilanteita – kuten tarkasteltavana olevassa tapauksessa – joissa tuensaajan omaa pääomaa vahvistavasta valtiontuesta huolimatta valtiolle kuuluva kohtuullinen osuus tulevasta arvonnoususta voi olla hyvin pieni tai jopa nolla. Korvauksen kohtuullisuus on näin ollen arvioitava tapauskohtaisesti. Tätä taustaa vasten ja epäselvyyksien välttämiseksi todetaan, että komissio soveltaa tätä tulkintaa käsillä olevaan ja samankaltaisiin tuleviin tapauksiin. Komissio arvioi jäljempänä, oliko valtion tässä tapauksessa tarpeen saada positiivista tuottoa velkojen leikkaamisen jälkeen.

⁽⁸⁴⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 8.5.2024, Ryanair v. komissio (Condor; aide à la restructuration), T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, 233 kohta.

- (232) Arvioidessaan, onko valtion saama tuotto tässä tapauksessa kohtuullinen, komissio ottaa huomioon seuraavissa kappaleissa kuvatut olosuhteet.
- (233) Ensinnäkin komissio toteaa, että tässä tapauksessa olemassa oleva osakkeenomistaja (TCG) menetti koko osakeomaisuutensa arvon, sillä sen omistamien osakkeiden arvo alennettiin nolnaan Condorin maksukyvyttömyysmenettelyn aikana, ja TCG on parhaillaan selvitystilassa (ks. johdanto-osan 33, 34 ja 63 kappale).
- (234) Toiseksi Condorilla ei ollut huonommassa etuoikeusasemassa olevaa velkaa, ja maksukyvyttömyysmenettelyssä huonompaan etuoikeusasemaan kuulunut osakkeenomistajilta saatu velka poistettiin kokonaisuudessaan kirjanpidosta (ks. johdanto-osan 48 kappale). Joka tapauksessa Condorin olemassa olevat velkojat (joiden saatavat kuuluivat ylempään etuoikeusluokkaan) hyväksyivät Saksan maksukyvyttömyystuomioistuimen vahvistamassa maksukyvyttömyyssuunnitelmassa 0,1 prosentin korvauksen saatavistaan, eli ne menettivät lähes kaikki saatavansa (ks. johdanto-osan 48 kappale). Johdanto-osan 21 kappaleessa kuvatut toimenpiteet eivät olleet osa toimenpidettä, jolla velkojien saatavat poistettiin kirjanpidosta, vaan ne toteutettiin saatavien poistamisen lisäksi ja sen jälkeen.
- (235) Kolmanneksi tuen myöntämisaikana olemassa ollut rajallinen määrä Condorin uusia osakkeita oli trustiyhtiö SGL:n hallussa. SGL ei harjoittanut operatiivista toimintaa, sillä ei ollut päätösvaltaa Condorin toiminnan suhteen, ja sen ainoa tehtävä oli pitää osakkeita hallussaan siihen asti, että ne siirrettiisiin uudelle yksityiselle osakkeenomistajalle (ks. myös johdanto-osan 25 kappale).
- (236) Neljänneksi Condorin uusi osakkeenomistaja Attestor ei ollut ollut mukana missään tuensaajan aikaisemmassa liiketoimessa (ks. johdanto-osan 38 kappale), ja toisin kuin Ryanair väittää (ks. johdanto-osan 105 kappale), pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 3.5.2.2 jakson kohdat, jotka koskevat olemassa olevien osakkeenomistajien ja huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojien liiallisen riskinoton ja moraalikadon ehkäisemistä, eivät näin ollen koske sitä. Lisäksi Saksan valtion ja Attestorin sopima toimenpidekokonaisuus oli tulosta neuvotteluista, joissa varmistettiin tasapainoinen lopputulos ja joissa kumpikin osapuoli pyrki omiin etuihinsa. Tällaisissa olosuhteissa ylimääräisen korvauksen antaminen valtiolle olisi merkinnyt sitä, että tämä korvaus olisi pois Attestorin tuloista ja uuden sijoittajan olisi pitänyt jakaa vastuu entisten osakkeenomistajien tai velkojien aiemmasta liiallisesta riskinotosta.
- (237) Viidenneksi komissio toteaa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan loppuosan (valtion sijoittaman oman pääoman määrä verrattuna yhtiön jäljellä olevaan omaan pääomaan tappioiden kattamisen jälkeen) osalta, että tässä tapauksessa oma pääoma pysyi negatiivisena, kuten johdanto-osan 63 kappaleessa kuvataan. Lisäksi komissio huomauttaa, ettei Condorilla ollut myöskään huonommassa etuoikeusasemassa olevia velkojia (ks. johdanto-osan 120 kappale).
- (238) Kuudenneksi komissio toteaa, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 66 kohdan soveltamisen jälkeen olemassa olevien osakkeenomistajien ja velkojien moraalikadon ja liiallisen riskinoton rajoittamista koskeva tavoite on saavutettu täysin. Kun otetaan huomioon, että olemassa olevat osakkeenomistajat menettivät kaikki oikeutensa Condorin (negatiiviseen) omaan pääomaan ja olemassa olevat velkojat menettivät jo maksukyvyttömyysmenettelyn aikana lähes kaikki saatavansa 0,1:tä prosenttia lukuun ottamatta, moraalikatoa tai liiallista riskinottoa ei olisi enää ollut mahdollista ehkäistä tehokkaammin tai laajemmin.
- (239) Kuten johdanto-osan 233–238 kappaleessa esitetyt kuusi tekijää osoittavat, tarkasteltavana olevassa tapauksessa – jossa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 66 kohdan mukaisen tappioiden kattamisen jälkeen ei ollut enää jäljellä omaa pääomaa, josta Condorin olemassa olevat sijoittajat olisivat voineet hyötyä – pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdassa tarkoitettu valtiolle annettava kohtuullinen osuus tulevasta arvonnoususta voi olla nolla. Tämä johtuu siitä, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan mukaan valtiolle korvauksena omaa pääomaa vahvistavasta tuesta annettava kohtuullinen osuus tuensaajan tulevasta arvonnoususta on kalibroitu suhteessa ”yhtiön jäljellä olevaan omaan pääomaan tappioiden kattamisen jälkeen”, ja näitä kahta 67 kohdassa esitettyä ehtoa on sovellettava yhdessä. Nimenomaan lainapääomasta leikattujen 90 miljoonan euron sekä liiallisen korvauksen korkojen (20,2 miljoonaa euroa) mitätöinnin osalta komissio toteaa, että niihin ei liity mitään erityisiä huomioon otettavia näkökohtia, vaikka ne ovatkin osa neuvoteltua toimenpidekokonaisuutta. Tässä tapauksessa komissio kuitenkin katsoo, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohtaa on sovellettava siten, että ilman erityistä vastiketta tai korvausta toteutetun lainapääoman leikkaamisen on katsottava tapahtuneen ehdoin, joiden mukaan valtio sai kohtuullisen osuuden tuensaajan tulevasta arvonnoususta, sillä yrityksellä ei ollut jäljellä omaa pääomaa tappioiden kattamisen jälkeen (tai sen jälkeen, kun kaikki osakkeet oli mitätöity) eikä ollut olemassa alemman etuoikeusluokan velkainstrumentteja, joiden kannalta omaa pääomaa vahvistavista tukivälineistä, kuten velkojen leikkaamisesta, olisi voinut olla hyötyä.

- (240) Komissio panee merkille Saksan ja Condorin väitteet, joiden mukaan tuotonjakomekanismi takasi Saksalle kohtuullisen osuuden Condorin tulevasta arvonnoususta (ks. johdanto-osan 100, 122 ja 123 kappale). Koska komissio kuitenkin katsoo, että tässä tapauksessa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan vaatimus täyttyy, vaikka velkojen leikkaamisesta ei annettu erityistä vastiketta tai korvausta, tuotonjakomekanismia koskevien väitteiden paikkansapitävyttä ei ole enää tarpeen arvioida.

5.3.1.7 Tuen ainutkertaisuuden periaate ja kilpailun vääristymisen rajoittaminen

- (241) Sen varmistamiseksi, että tuen kielteiset vaikutukset ovat rajoitettuja, jotta vältetään kohtuuttomat vaikutukset kilpailuun ja kaupankäyntiin, ja että toimenpiteen kokonaisvaikutus on myönteinen⁽⁸⁵⁾, tukea saa myöntää vaikeuksissa oleville yrityksille tuen ainutkertaisuuden periaatteen mukaisesti kerran kymmenessä vuodessa. Lisäksi on toteutettava toimenpiteitä kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi⁽⁸⁶⁾.
- (242) Komissio hyväksyy rakenneuudistustuen vain yhteen rakenneuudistustoimeen tarvittaessa edellyttäen, että tuen edellisestä myöntämiskerrasta, rakenneuudistuksen päättymisestä tai rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen keskeyttämisestä on kulunut yli kymmenen vuotta⁽⁸⁷⁾. Komissio sallii poikkeuksia tähän sääntöön, jos rakenneuudistustukea myönnetään pelastamistuen myöntämisen jälkeen osana yksittäistä rakenneuudistustoimea⁽⁸⁸⁾.
- (243) Condorille myönnetyllä rakenneuudistustuella tuettiin vain yhtä rakenneuudistustoimea, joka alkoi vuonna 2019. Kuten Saksa totesi (ks. johdanto-osan 25 kappale) ja komissio itse vahvisti omien tietojensa perusteella, Condor (mukaan lukien sen aiemmat ja nykyiset määräysvaltaa harjoittavat osakkeenomistajat ja sen itsensä määräysvallassa olevat yhteisöt) ei ole saanut rakenneuudistustukea kymmenen viime vuoden aikana. Lisäksi rakenneuudistustuki myönnettiin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan a alakohdassa tarkoitettuna yksittäisenä rakenneuudistustoimeksi, ja se seurasi pelastamistukea, joka oli hyväksytty ja myönnetty kuudeksi kuukaudeksi huhtikuuhun 2020 asti. Condor yritti ensin houkuttaa sijoittajia, jotka olisivat voineet tukea sen toiminnan jatkamista ja rakenneuudistusta, ja neuvotella kiinnostuneiden sijoittajien kanssa (ks. johdanto-osan 34 kappale). Neuvottelut kariutuivat lopulta, mutta Condor oli ryhtynyt toteuttamaan toimintojensa rakenneuudistusta jo ennen sitä ja se jatkoi tätä prosessia myös neuvottelujen kariutumisen jälkeen (ks. johdanto-osan 41–43 kappale ja taulukko Table 2).
- (244) Vahingonkorvaustuki, joka Condorille myönnettiin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla poikkeuksellisen covid-19-pandemian yhteydessä⁽⁸⁹⁾, ei ole pelastamis- tai rakenneuudistustukea. Kyseisellä tuella korvataan covid-19-pandemiasta suoraan aiheutuneet vahingot, jotka johtuivat kyseisen poikkeuksellisen tapahtuman takia käyttöön otetuista matkustusrajoituksista. Korvauksen ulkopuolelle jätettiin Condorille 17 päivästä maaliskuuta 2020 alkaen aiheutuneet kustannukset, jotka johtuivat sellaisista viranomaisen asettamista rajoituksista, jotka eivät koskeneet matkustuskieltoja tai lentomatkustusrajoituksia, sekä kysynnän vähenemisestä, joka johtui Saksan talouden vakavasta häiriöstä vuonna 2020. Tällaiset kustannukset sekä Condor I -päätöksestä johtuvat, takaisinperintään liittyvät ja korkokustannukset ja muut rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta aiheutuvat rakenneuudistuskustannukset katetaan rakenneuudistustuella, Condorin toiminnan tuotoilla sekä sijoittajien, vuokralleantajien tai velkojien myöntämällä lisärahoituksella.
- (245) Kuten johdanto-osan 82 kappaleessa yksityiskohtaisesti kuvataan, Saksa lupasi, että Condor toteuttaa seuraavat kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet, joita sovelletaan rakenneuudistussuunnitelman päättymiseen eli 30 päivään syyskuuta 2023 saakka: i) lentokalustolle asetettava [...] ilma-aluksen enimmäismäärä, ii) kiello hyödyntää saatua valtiontukea markkinoinnissa ja iii) hankintakiello.

⁽⁸⁵⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan f alakohta.

⁽⁸⁶⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 76–93 kohta.

⁽⁸⁷⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 70 ja 71 kohta.

⁽⁸⁸⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan a alakohta.

⁽⁸⁹⁾ Komission tiedonanto *Tilapäiset puitteet valtiontukitoimenpiteille talouden tukemiseksi tämänhetkessä covid-19-epidemiassa* (EUVL C 911, 20.3.2020, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna komission tiedonannoilla C(2020) 2215 (EUVL C 1121, 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (EUVL C 164, 13.5.2020, s. 3), C(2020) 4509 (EUVL C 218, 2.7.2020, s. 3), C(2020) 7127 (EUVL C 340I, 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (EUVL C 34, 1.2.2021, s. 6), C(2021) 8442 (EUVL C 473, 24.11.2021, s. 1) ja C(2022) 7902 (EUVL C 423, 7.11.2022, s. 9), 15 kohta.

- (246) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaan kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden arviointi riippuu Condorille annetun tuen määrästä ja luonteesta sekä myöntämisehdoista ja -olosuhteista, Condorin koosta ja suhteellisesta painoarvosta markkinoilla ja asianomaisten markkinoiden ominaispiirteistä. Lisäksi vaadittua suurempi oma rahoitusosuus ja osuus vastuunjaosta voivat rajoittaa tuen määrää sekä vähentää moraalikadon vaaraa ja siten kaventaa tarvittavia kilpailun vääristymistä rajoittavia toimenpiteitä. Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet eivät saisi vaarantaa elinkelpoisuuden palautumista eivätkä ne saisi olla haitaksi kuluttajille ja kilpailulle ⁽⁹⁰⁾.
- (247) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla Condorille myönnetty rakenneuudistustuki myönnettiin tilanteessa, jossa asianomaisten jäsenvaltion taloudessa oli SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettu vakava häiriö. Covid-19-pandemian taloudelliset vaikutukset maaliskuusta 2020 alkaen ovat kohdistuneet erityisesti lentoliikenne-, vapaa-ajan matkailupalvelujen ja niihin liittyvien palvelujen tarjontaan ja kysyntään ⁽⁹¹⁾.
- (248) Nämä poikkeukselliset olosuhteet heikensivät Condorin toimintaa: syyskuun 2019 ja syyskuun 2021 välisenä aikana siltä odotettiin [...] miljoonan euron negatiivista tulosta ennen veroja, kun se ennen covid-19-pandemiaa oli tuottanut jatkuvasti voittoa. Vapaa-ajan matkojen kysynnän vähenemisestä johtuneet nettotappiot, jotka ylittivät Condorille KfW:n kautta vahingonkorvauksena ja rakenneuudistustukena myönnettyjen 550 miljoonan euron lainojen yhteenlasketun määrän, oli katettava, ja ne heikensivät entisestään Condorin kykyä selviytyä luovutuksista tai kapasiteetin supistamisesta.
- (249) Condor oli rakenneuudistussuunnitelmansa täytäntöönpanon yhteydessä supistanut merkittävästi kalustoaan ja kapasiteettiaan ilma-alusten määrällä ja käytettävissä olevalla istuinkapasiteetilla mitattuna verrattuna vuoden 2019 tilanteeseen ennen rakenneuudistussuunnitelmaa. Siinä missä vuonna 2019 Condorilla oli käytössään [...] ilma-alusta ja sen istuinkapasiteetti oli [...] miljoonaa istuinta, tuen myöntämisaikana sillä oli käytössään [...] ilma-alusta ja sen istuinkapasiteetti oli [...] miljoonaa istuinta. Kapasiteetti pysyi rakenneuudistussuunnitelman mukaan suhteellisesti merkittävästi pienempänä aina syyskuuhun 2023 saakka, jolloin Condor liikennöisi pienemmällä kalustolla ([...] ilma-aluksella) kuin ennen rakenneuudistusta ([...]). Komissio ei ole saanut tähän liittyviä ilmoituksia Saksalta. Näin ollen Condorin kalusto koostui [...] ilma-aluksesta koko syyskuussa 2023 päättyneen rakenneuudistuksen ajan. Toisin kuin Ryanair väittää, vanhojen ilma-alusten käytöstä poistaminen ei liity Condorin rakenneuudistuksen aikana liikennöimien ilma-alusten määrän vapaaehtoiseen vähentämiseen. Tavanomaisessa liiketoiminnassa lentoyhtiö korvaa käytöstä poistamansa vanhat ilma-alukset uusilla käyttökelpoisilla aluksilla. Muutoin niiden olisi supistettava toimintaansa ja lopulta lopetettava se. Lisäksi Condorilla on Attestorin kanssa tehdyn sijoitus sopimuksen ansiosta tarvittavat taloudelliset resurssit, jotta se voi uusia kalustoaan tarpeen mukaan. Näin ollen kaluston koolle asetetun rajoituksen on katsottava rajoittavan Condorin toimintakapasiteettia merkittävästi koko rakenneuudistuksen ajan.
- (250) Lisäksi vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen mukaan Condorin oli pidättäydyttävä hankkimasta yritysten osakkeita rakenneuudistuksen aikana, paitsi jos se olisi välttämätöntä Condorin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi. Tämä kiello rajoitti entisestään rakenneuudistussuunnitelman päättymiseen saakka Condorin mahdollisuuksia kasvattaa toimintaansa hankkimalla omistukseensa kilpailijoita tai sen omaa tarjontaa täydentävien tuotteiden tai palvelujen toimittajia, elleivät tällaiset hankinnat olleet välttämättömiä Condorin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi. Tällöin Saksan olisi pitänyt ilmoittaa suunnitellusta hankinnasta komissiolle, perusteltava sen välttämättömyys ja pidättäydyttävä hankinnan toteuttamisesta, kunnes komissio vahvistaisi, että hankinta oli välttämätön Condorin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden turvaamiseksi. Komissio ei ole saanut tällaista ilmoitusta Saksalta, joten hankintakielloa noudatettiin koko syyskuussa 2023 päättyneen rakenneuudistuksen ajan. Näin ollen Condor ei laajentanut toimintaansa rakenneuudistustuen epäsuorasti mahdollistamien hankintojen kautta. Condorin oli myös koko rakenneuudistuksen ajan pidättäydyttävä valtiontuen esittämisestä kilpailuetuna markkinoidessaan tavaroitaan ja palvelujaan. Myös tätä sitoumusta, jonka Saksa antoi vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksessä, noudatettiin.

⁽⁹⁰⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 87–90 ja 92 kohta.

⁽⁹¹⁾ Komission tiedonanto *Tilapäiset puitteet valtiontukitoimenpiteille talouden tukemiseksi tämänhetkisessä covid-19-epidemiassa*, sellaisena kuin se on muutettuna, 1–4 kohta.

- (251) Condorin suhteellisen pienen lentokaluston vuoksi sen osuus Saksan lentoliikenteen kokonaismarkkinoista oli rajallinen, [...] prosenttia. Tämä oli huomattavasti pienempi kuin suurimman palveluntarjoajan eli Lufthansa-konserniin osuus ja suurin piirtein samaa tasoa kuin Ryanairin osuus, joka oli 5 prosenttia. Kun tarkastellaan pelkästään Saksan lentoliikennemarkkinoiden vapaa-ajan matkailun segmenttiä, Condorin ja Ryanairin osuudet olivat [...] prosenttia, ja niiden jälkeen tuli TUIfly 9 prosentin osuudellaan. Kaikkien näiden toimijoiden osuudet olivat kuitenkin huomattavasti pienemmät kuin Lufthansa-konserniin, jonka osuus oli 31 prosenttia eli lähes kaksinkertainen Condorin osuuteen verrattuna. Markkinaläsnäolon osalta Condorilla ei ollut tuen myöntämisa-jankohtana tärkeää tai merkittävää asemaa (yli [...] %:n osuutta) yhdelläkään niistä Saksan lentoasemista, joilta se liikennöi, paitsi suhteellisen pienillä lentoasemilla (ks. johdanto-osan 30 ja 31 kappale).
- (252) Condor vähensi kalustokapasiteettiaan ja siten mahdollista ylitarjontaa Saksan lentoliikennemarkkinoilla, joilla se pääasiassa toimii, siinä määrin kuin se oli asianmukaista Condorin suhteellisen rajalliseen markkina-asemaan nähden. Koska Condorin lentokalustoa supistettiin ja sen määrää rajoitettiin, Condor pystyi itse asiassa palvelemaan asiakkaita, rajoittamaan markkinaosuutensa pienenemistä lomalentomarkkinoilla ja kilpailemaan Eurowingsin, TUIflyn ja muiden sellaisten lentoyhtiöiden kanssa, joihin vastaavia rajoituksia ei sovelleta, vain käyttämällä ilma-aluksiaan tehokkaammin, korkeammilla kuormitusasteilla ja suuremmalla vuorotiheydellä. Toimenpiteellä rajoitetaan tosiasiallisesti rakenneuudistustuen aiheuttamaa kilpailun vääristymistä markkinoilla, joilla kilpailevien lentoyhtiöiden, kuten Lufthansan ja TUIn (mittavan julkisen pääomituksen muodossa), saama valtiontuki vääristää kilpailua jo entisestään (ks. alaviite 22 ja 23).
- (253) Tällaisessa tilanteessa Condorin piti pystyä vastaamaan markkinoiden kysyntään jossain määrin [...]. Kyseinen mekanismi antoi Condorille mahdollisuuden sopeutua muuttuviin markkinatilanteisiin selkeästi määritellyissä olosuhteissa mutta rajoitti samalla sen kaluston määrän rakenneuudistuksen ajan covid-19-pandemiaa edeltänyttä tasoa alhaisemmalle tasolle, [...] ilma-alukseen. Saksan kaltaisilla keskittyneillä markkinoilla, joita lisäksi vääristävät kilpailijoille myönnetyt huomattavat tuet, toimenpide oli kalibroitava siten, ettei siitä aiheutuisi haittaa kilpailulle.
- (254) Lisäksi kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden laajuus voi Condorin tapauksessa olla pienempi kuin tapauksissa, joissa tuki kannustaa moraalikatoon (ks. johdanto-osan 246 kappale). Tätä varten entisten ja tulevien osakkeenomistajien sekä velkojien oman rahoitusosuuden ja vastuunjaon laajuus rajoittaa rakenneuudistustuen määrää. Oman rahoitusosuuden määrä on yli 70 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista, ja velkojien mitätöimien velkojen määrä ylittää KfW:n kautta annettujen lainojen uudelleenjärjestelyn ja lainojen leikkaamisen muodossa myönnetyn Saksan antaman tuen määrän. Lisäksi, kuten johdanto-osan 216 kappaleessa todetaan, omalla rahoitusosuudella puututaan Condorin likviditeettivajeeseen ja vakavaraisuusongelmiin, joten sekä tuki että oma rahoitusosuus auttavat ratkaisemaan Condorin ongelmien taustalla olevia heikkouksia. Lisäksi suurin osa suunnitelman rahoituksesta koostuu omasta rahoitusosuudesta, johon sisältyy myös uusia käteisvaroja, toisin kuin tukeen. Condorin entinen osakkeenomistaja on menettänyt koko sijoituksensa. Condorin velkojat, joiden joukossa ei ollut yhtäkään huonommassa etuoikeusasemassa olevaa velkojaa, menettivät lähes kaikki sijoituksensa tai saatavansa. Tämä koski sekä velkojia, joiden saatavilla oli vakuus, että niitä, joilla oli vakuudettomia saatavia. Näin ollen myöskään velkojat eivät hyödy rakenneuudistuksen odotetuista hyödyistä, ja niiden Condorille antamista veloista maksetaan takaisin vain 0,1 prosenttia. Näin ollen tuki ei anna aihetta päätellä, että Saksan valtio tukee riskialtista kaupallista tai taloudellista toimintaa harjoittavien lentoyhtiöiden rakenneuudistuksia niiden osakkeenomistajien tai velkojien hyväksi. Vaikka ei otettaisi huomioon muita seikkoja, Condoriin sovellettavien kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden laajuus voitiin pitää rajallisena myös sen takia, että tuki ei kannustanut moraalikatoon tai harkitsemattomaan riskinottoon ja siitä maksettiin asianmukainen korvaus.
- (255) Näin ollen Saksan esittämät toimenpiteet rakenneuudistustuen aiheuttaman kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi ovat asianmukaiset.

5.3.1.8 Avoimuus

- (256) Saksan viranomaiset sitoutuvat pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 96 kohdan mukaisesti täyttämään avoimuusvaatimukset julkaisemalla tarvittavat tiedot verkkosivustolla www.bmw.de (ks. johdanto-osan 23 kappale).

6. PÄÄTELMÄ

- (257) Komissio toteaa, että sen jälkeen, kun unionin yleinen tuomioistuin kumosi vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksen asiassa T-28/22, rakenneuudistustuesta, jonka Saksa on toteuttanut Condorin hyväksi, tuli takautuvasti sääntöjenvastaista tukea ja sitä on pidettävä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti myönnettynä tukena. Tuki kuitenkin täyttää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa vahvistetut edellytykset ja edistää lomalentoliikenteeseen liittyvän taloudellisen toiminnan kehitystä muuttamatta kaupankäynnin edellytyksiä sisämarkkinoilla unionin yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Näin ollen tuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.
- (258) Komissio teki saman päätelmän eikä vastustanut rakenneuudistustukea antamassaan vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksessä, joka kumottiin asiassa T-28/22. Tämä päätös annetaan asiassa T-28/22 annetun tuomion noudattamiseksi. Komissio kuitenkin muistuttaa, että kyseiseen tuomioon haetaan muutosta asiassa C-505/24 P. Näin ollen oikeusvarmuuden vuoksi on tarpeen selvittää tämän päätöksen oikeusvaikutukset siinä tapauksessa, että vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksellä olisi oikeusvaikutuksia unionin tuomioistuimen käsiteltäviä muutoksenhaun. Tällaisessa tapauksessa tässä päätöksessä tarkasteltua rakenneuudistustukea koskeva analyysi olisi merkityksetön. Näin ollen on aiheellista, että tällä päätöksellä on oikeusvaikutuksia vain siltä osin kuin vuoden 2021 rakenneuudistustukipäätöksellä ei ole oikeusvaikutuksia,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, jonka Saksa on toteuttanut Condor Flugdienst GmbH:n ja sen määräysvallassa olevien tytäryhtiöiden hyväksi ja joka on suuruudeltaan 321,18 miljoonaa euroa, soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

2 artikla

Tällä päätöksellä on oikeusvaikutuksia vain siltä osin kuin komission 26 päivänä heinäkuuta 2021 asiassa "SA.63203 (2021/N) – Saksa – Restructuring of Condor" antamalla päätöksellä C(2021) 5729 final ei ole oikeusvaikutuksia.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Jos päätös sisältää luottamuksellisia tietoja, joita ei saa julkistaa, tästä on ilmoitettava komissiolle viidentoista työpäivän kuluessa päätöksen vastaanottamisesta. Jos komissio ei saa perusteltua pyyntöä määräajassa, se katsoo saaneensa suostumuksen päätöksen julkaisemiseen kokonaisuudessaan. Pyyntö, jossa määritellään kyseiset tiedot, on lähetettävä sähköisesti seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Tehty Brysselissä 28 päivänä huhtikuuta 2025.

Komission puolesta
Teresa RIBERA
Johtava varapuheenjohtaja