



2025/2178

30.10.2025

DÉCISION (UE) 2025/2178 DE LA COMMISSION

du 28 avril 2025

concernant l'aide d'État SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N) mise à exécution par l'Allemagne en faveur de Condor Flugdienst GmbH

[notifiée sous le numéro C(2025) 2294]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

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

après avoir mis les intéressés en demeure de présenter leurs observations en vertu des dispositions ⁽¹⁾ précitées, et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

- (1) À la suite des contacts de prénotification ⁽²⁾, l'Allemagne, par notification électronique du 23 juillet 2021 achevée le 25 juillet 2021, a fait part à la Commission, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), de son intention d'octroyer une aide à la restructuration à Condor Flugdienst GmbH (ci-après «Condor»).
- (2) Par décision du 14 octobre 2019 ⁽³⁾ (ci-après la «décision relative à l'aide au sauvetage»), la Commission a autorisé, sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE, une aide au sauvetage en faveur de Condor au sens des lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (ci-après les «lignes directrices S & R») ⁽⁴⁾. L'aide au sauvetage a pris la forme d'un prêt de sauvetage de 380 millions d'EUR (ci-après le «prêt de sauvetage») de la banque publique allemande de développement Kreditanstalt für Wiederaufbau (ci-après la «KfW»), assorti d'une garantie de l'État, avec une échéance à six mois à compter de la date de versement de la première tranche.
- (3) Par décision du 26 avril 2020 ⁽⁵⁾, la Commission a approuvé une éventuelle indemnisation des dommages que Condor était censée subir au cours de la période allant du 17 mars 2020 au 31 décembre 2020, sur le fondement de l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE (ci-après la «décision d'indemnisation des dommages annulée»). Les instruments d'aide consistaient en deux prêts de la KfW, pour un montant total de 550 millions d'EUR, assortis d'une garantie de l'État. Condor a utilisé une partie de ces prêts pour rembourser le prêt de sauvetage dans un délai de six mois à compter de la date de versement de la première tranche. Dans son arrêt du 9 juin 2021 dans l'affaire Ryanair/Commission, le Tribunal a annulé la décision d'indemnisation des dommages du 26 avril 2020 et a suspendu les effets de l'annulation pendant une période de deux mois dans l'attente de l'adoption d'une nouvelle décision par la Commission ⁽⁶⁾.

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

⁽²⁾ Ces échanges ont débuté le 25 mai 2021 et ont consisté, jusqu'à la notification, en des échanges de courriels et des discussions techniques lors de visioconférences et de téléconférences, ainsi qu'en des observations préliminaires sur les projets de formulaire de notification et sur le plan de restructuration.

⁽³⁾ Décision C(2019) 7429 final de la Commission du 14 octobre 2019 concernant l'aide d'État SA.55394 (2019/N) — Allemagne — Aide au sauvetage en faveur de Condor (JO C 294 du 4.9.2020, p. 1).

⁽⁴⁾ JO C 249 du 31.7.2014, p. 1.

⁽⁵⁾ Décision C(2020) 2795 final de la Commission du 26 avril 2020 dans l'affaire SA.56867 (2020/N) — Allemagne — Indemnisation des dommages causés par la pandémie de COVID-19 à Condor Flugdienst GmbH (JO C 310 du 18.9.2020, p. 1).

⁽⁶⁾ Arrêt du Tribunal du 9 juin 2021 dans l'affaire Ryanair/Commission, T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

- (4) La Commission a réévalué l'indemnisation des dommages à la lumière de l'arrêt du 9 juin 2021 et a adopté, le 26 juillet 2021, une nouvelle décision concernant l'indemnisation des dommages de Condor pour la période allant du 17 mars 2020 au 31 décembre 2020 (ci-après la «décision Condor I») ⁽⁷⁾. Le même jour, la Commission a adopté une autre décision concernant l'indemnisation des dommages en faveur de Condor pour la période allant du 1^{er} janvier 2021 au 31 mai 2021 (ci-après la «décision Condor II») ⁽⁸⁾ de même qu'une décision approuvant l'aide à la restructuration notifiée par l'Allemagne en faveur de Condor (ci-après la «décision relative à l'aide à la restructuration de 2021») ⁽⁹⁾. L'Allemagne a octroyé l'aide à la restructuration en faveur de Condor à la fin du mois de juillet 2021.
- (5) Ryanair DAC (ci-après «Ryanair») a introduit un recours en annulation de la décision d'aide à la restructuration de 2021. Dans son arrêt du 8 mai 2024 (ci-après l'«arrêt Condor de 2024»), le Tribunal a constaté que la Commission aurait dû éprouver des doutes justifiant l'ouverture de la procédure formelle d'examen au titre de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE et a, pour cette raison, annulé la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021 ⁽¹⁰⁾.
- (6) Dans la décision Condor I, la Commission a évalué les dommages subis par Condor au cours de la période comprise entre le 17 mars 2020 et le 31 décembre 2020 sur la base des chiffres ex post relatifs aux dommages réels et a conclu que Condor avait subi, au cours de cette période, un dommage de 175,35 millions d'EUR. Dans la décision Condor II, la Commission a constaté que Condor avait subi un dommage de 73,66 millions d'EUR au cours de la période comprise entre le 1^{er} janvier 2021 et le 31 mai 2021 et a autorisé une aide visant à indemniser partiellement Condor pour ces dommages sous la forme d'une annulation de 60 millions d'EUR sur les prêts d'un montant total de 550 millions d'EUR. Le calcul effectué pour la période comprise entre le 17 mars 2020 et le 31 mai 2021, décrit dans les décisions Condor I et Condor II, avait abouti à un montant total de dommages réels de 249,02 millions d'EUR.
- (7) Dans la décision d'indemnisation des dommages annulée, la Commission avait autorisé une aide octroyée par la suite à Condor pour indemniser des dommages potentiels de 276,7 millions d'EUR. Le considérant 44 de ladite décision rappelle que l'Allemagne s'était engagée à récupérer auprès de Condor toute surcompensation sur la base d'un calcul ex post du dommage réel subi, y compris les intérêts. Selon le considérant 24 de la décision Condor I, la surcompensation s'élevait à 91,74 millions d'EUR. En outre, Condor devait payer des intérêts pour l'avantage qu'elle avait obtenu du fait de la surcompensation d'un montant de [...] millions d'EUR ainsi que les intérêts restant dus à hauteur de [...] millions d'EUR. Les considérants 24 et 25 de la décision Condor I décrivent la manière dont le mécanisme de récupération prévu dans la décision d'indemnisation des dommages annulée serait mis en œuvre sur la base du calcul ex post du dommage.
- (8) Par sa décision relative à l'aide à la restructuration de 2021, la Commission a approuvé les plans de l'Allemagne visant à soutenir le plan de restructuration en faveur de Condor au moyen des mesures suivantes: i) une modification des conditions des prêts de 550 millions d'EUR accordés par la KfW et une nouvelle annulation partielle pour un montant de 90 millions d'EUR; et ii) une annulation de 20,2 millions d'EUR des intérêts redevables du fait de l'avantage découlant de la surcompensation et des intérêts restant dus, sur la base de l'accord de prêt initial, que Condor aurait eu à rembourser (voir le considérant 7). Dans cette décision, la Commission a constaté que les mesures i) et ii) comportaient une aide à la restructuration d'un montant de 321,18 millions d'EUR, constituée de la partie des prêts de 550 millions d'EUR ne couvrant pas les dommages causés par la COVID-19, à savoir 300,98 millions d'EUR, plus les 20,2 millions d'EUR d'intérêts annulés. L'appréciation de la compatibilité des mesures de restructuration avec le marché intérieur était distincte de l'évaluation des mesures de compensation des dommages, reposant sur des bases juridiques et des coûts admissibles différents.
- (9) À la suite de l'annulation de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021, la Commission a informé l'Allemagne, par lettre du 29 juillet 2024, de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE à l'égard de cette aide (ci-après la «décision d'ouverture»).

⁽⁷⁾ Décision de la Commission du 26 juillet 2021 dans l'affaire SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) — Allemagne — Indemnisation des dommages causés par la pandémie de COVID-19 à Condor Flugdienst GmbH (JO C 177 du 29.4.2022, p. 1).

⁽⁸⁾ Décision de la Commission du 26 juillet 2021 dans l'affaire SA.63617, (2021/N) — Allemagne — COVID-19 — Indemnisation des dommages subis par Condor II (JO C 169 du 22.4.2022, p. 1).

⁽⁹⁾ Décision C(2021) 5729 final de la Commission du 26.7.2021 dans l'affaire SA.63203 (2021/N) Allemagne — Aide à la restructuration en faveur de Condor (JO C 429 du 22.10.2021, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Arrêt du Tribunal du 8 mai 2024 dans l'affaire Ryanair/Commission, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

- (10) La décision d'ouverture a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽¹¹⁾. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations. L'Allemagne a présenté ses observations le 27 septembre 2024.
- (11) La Commission a reçu les observations de deux parties intéressées. Ces observations ont été communiquées à l'Allemagne, laquelle a eu la possibilité de les commenter. Le 18 novembre 2024, l'Allemagne a informé la Commission qu'elle ne présenterait pas d'observations concernant les observations des tiers.
- (12) Par lettre du 19 juillet 2021, l'Allemagne a accepté, à titre exceptionnel, de renoncer à ses droits découlant de l'article 342 du TFUE, en liaison avec l'article 3 du règlement n° 1/1958 du Conseil ⁽¹²⁾, et de voir la présente décision adoptée et notifiée en anglais.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE

- (13) La présente décision évalue la compatibilité des aides d'État contenues dans deux mesures en faveur de Condor notifiées par l'Allemagne et à l'égard desquelles la Commission n'a soulevé aucune objection dans la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021, laquelle a ensuite été annulée par le Tribunal. L'arrêt Condor de 2024 fait l'objet d'une procédure pendante devant la Cour dans le cadre d'un pourvoi formé par Condor ⁽¹³⁾. L'appréciation de l'aide à la restructuration réalisée par la Commission dans la présente décision est sans préjudice de ladite procédure de pourvoi en cours, ceci indépendamment de la disposition prévue à l'article 2 et expliquée au considérant 258 de la présente décision.

2.1. L'annulation de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021

- (14) Le recours de Ryanair tendant à l'annulation de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021 invoquait 10 moyens, tirés, en substance de ce que: i) la mesure en cause ne relevait pas du champ d'application des lignes directrices S & R; ii) une erreur manifeste d'appréciation a été commise en ce qui concerne la démonstration d'une défaillance du marché et de difficultés sociales; iii), iv), v) et vi) la Commission n'a pas établi la nécessité de l'intervention de l'État et son effet incitatif, l'existence d'un plan de restructuration réaliste, cohérent et de grande envergure et susceptible de rétablir la viabilité à long terme de Condor, ainsi que le caractère approprié et proportionné de l'aide en cause; vii) la Commission a commis des erreurs dans son examen des effets négatifs de la mesure en cause; viii) les principes de non-discrimination, de libre prestation de services et de liberté d'établissement ont été violés; ix) les droits procéduraux de Ryanair ont été violés; et x) l'obligation de motivation a été violée.
- (15) Le Tribunal a rejeté les moyens i) à viii) comme irrecevables, estimant que Ryanair n'avait pas démontré qu'elle était individuellement concernée par la décision d'aide à la restructuration de 2021 au sens de l'article 263 du TFUE et qu'elle n'avait donc pas qualité pour contester le bien-fondé de ladite décision. Le Tribunal a admis le neuvième moyen de Ryanair, en concluant que cette dernière était une partie intéressée au sens de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE et une partie intéressée au sens de l'article 1^{er}, point h), du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil ⁽¹⁴⁾, et qu'elle avait donc qualité pour agir afin de sauvegarder ses droits procéduraux. Dans le cadre de ce moyen, Ryanair a soulevé huit indices, correspondant à ses moyens i) à viii), afin d'étayer l'allégation selon laquelle l'examen de la mesure en cause par la Commission était insuffisant et incomplet, ce qui démontrerait que des doutes sérieux quant à la compatibilité de la mesure au regard de l'article 107 du TFUE persistaient et auraient dû inciter la Commission à ouvrir la procédure formelle d'examen au titre de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE.

⁽¹¹⁾ Voir note 1 de bas de page.

⁽¹²⁾ Règlement n° 1 du Conseil portant fixation du régime linguistique de la Communauté économique européenne (JO 17 du 6.10.1958, p. 385/58).

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

⁽¹⁴⁾ Règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9).

- (16) Le Tribunal a rappelé que, selon une jurisprudence constante, lorsque l'examen préliminaire d'une mesure d'aide par la Commission ne lui avait pas permis de surmonter les difficultés sérieuses soulevées par l'appréciation de la compatibilité de la mesure considérée avec le marché intérieur, la Commission était tenue d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE et ne disposait d'aucune marge d'appréciation à cet égard. Le Tribunal a ensuite examiné les indices invoqués par Ryanair et a rejeté comme non fondés les moyens i) à v). Le Tribunal a notamment confirmé le point de vue de la Commission selon lequel l'appréciation de la compatibilité avec le marché intérieur des mesures d'aide à la restructuration était distincte de l'appréciation des mesures de compensation des dommages, reposant sur des bases juridiques et des coûts admissibles différents. Le Tribunal a conclu en particulier qu'il ressortait du considérant 131 de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021 qu'«une partie des prêts COVID-19 de 2020 a servi à couvrir des coûts exceptionnels que Condor avait subis dans le cadre de la pandémie de COVID-19 et qui ne constituent donc pas des coûts de restructuration inclus dans le plan de restructuration, tandis que la restructuration a été financée par la partie restante de ces prêts, à laquelle a été ajouté le montant correspondant au second volet de la mesure en cause»⁽¹⁵⁾.
- (17) Le Tribunal a ensuite examiné les moyens vi) et vii) par lesquels la requérante contestait l'appréciation par la Commission de la proportionnalité de la mesure et de son effet négatif sur la concurrence et les échanges. À cet égard, le Tribunal a constaté que la Commission aurait dû éprouver des doutes en ce qui concernait, d'une part, la question de savoir si la mesure en cause satisfaisait à l'exigence en matière de juste répartition des charges prévue au point 67 des lignes directrices S & R et, d'autre part, celle de savoir si la portée des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence était conforme aux exigences prévues notamment dans la section 3.6.2.2 desdites lignes directrices. Selon le Tribunal, ces doutes ont rendu l'examen préliminaire de la Commission incomplet et insuffisant, ce qui constituait à son tour un indice de l'existence de difficultés sérieuses.
- (18) Ces éléments ont conduit le Tribunal à conclure que la Commission aurait dû éprouver des doutes justifiant l'ouverture de la procédure formelle d'examen visée à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE ainsi que l'annulation de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021⁽¹⁶⁾. Enfin, le Tribunal a jugé qu'il n'était pas nécessaire d'examiner le huitième indice avancé par Ryanair, ni son dixième moyen tiré d'un défaut de motivation.
- (19) La Commission adopte la présente décision afin de se conformer à l'arrêt du Tribunal en application de l'article 266 du TFUE, nonobstant le pourvoi pendant contre cet arrêt (voir le considérant 13).

2.2. Les mesures

- (20) À la section 2, la description des mesures et de leur contexte correspond au moment où ces mesures ont été accordées (c'est-à-dire en juillet 2021). L'appréciation des mesures, à la suite de l'annulation de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021, doit être fondée sur les faits et les éléments prévalant au moment de l'octroi de ces mesures. En effet, lors de l'appréciation de la compatibilité avec le marché intérieur de mesures d'aide déjà accordées, la Commission ne peut tenir compte que des éléments qui existaient au moment de l'octroi. En conséquence, les données financières et commerciales se réfèrent à la période allant jusqu'aux résultats financiers de 2019, à savoir la dernière année d'activités commerciales normales avant que Condor ne soit engagée dans une procédure d'insolvabilité et que l'aide à la restructuration ne soit octroyée, étant donné que l'année 2020 a été fortement touchée par la pandémie de COVID-19 et qu'elle n'a donc pas été considérée comme représentative.
- (21) La première mesure consiste en la modification des conditions — décrites aux considérants 51 et 52 — des prêts d'une valeur de 550 millions d'EUR de la KfW qui avaient été accordés à Condor en vertu de la décision d'indemnisation des dommages annulée, dans la mesure où les prêts modifiés et l'annulation de 90 millions d'EUR soutenaient le plan de restructuration de Condor et ne l'indemnisait pas pour les dommages liés à la COVID-19. La seconde mesure consiste en la renonciation aux intérêts dus de 20,2 millions d'EUR et en leur annulation, que Condor aurait eu à rembourser à la suite de la décision Condor I.

⁽¹⁵⁾ Arrêt dans l'affaire T-28/22, Ryanair/Commission, point 133.

⁽¹⁶⁾ Arrêt dans l'affaire T-28/22, Ryanair/Commission, points 243 et 244.

- (22) Les deux mesures font partie d'un paquet financier négocié entre l'Allemagne, le nouvel actionnaire privé de Condor, Attestor Limited (ci-après «Attestor»), et la KfW, en vue de soutenir la restructuration et la poursuite de l'activité de Condor.
- (23) L'Allemagne s'est engagée à publier sur le site web www.bmwi.de les informations suivantes concernant les mesures:
- le texte intégral de la décision d'octroi de l'aide individuelle et ses modalités de mise en œuvre, ou un lien permettant d'y accéder,
 - l'identité de l'autorité ou des autorités d'octroi,
 - l'identité de chaque bénéficiaire, la forme et le montant de l'aide octroyée au bénéficiaire, la date d'octroi de l'aide, le type d'entreprise concernée (PME/grande entreprise), la région dans laquelle le bénéficiaire se trouve (au niveau NUTS II) et le secteur économique principal dans lequel il exerce ses activités (au niveau du groupe de la NACE).

2.3. Le bénéficiaire

2.3.1. Structure, propriété et activités de l'entreprise

- (24) Le bénéficiaire des mesures est Condor et ses filiales contrôlées (voir le considérant 38). Condor est une compagnie aérienne charter allemande, dont le siège est situé à Kelsterbach (Hesse). Elle fournit des services de transport aérien à des clients particuliers et à des voyageurs depuis ses aéroports en Allemagne, essentiellement axés sur le marché des voyages de loisirs, vers des destinations du monde entier. En 2019, elle affichait un chiffre d'affaires de 1,7 milliard d'EUR, enregistrait un total de bilan de 7,2 milliards d'EUR et employait 4 022 personnes ⁽¹⁷⁾.
- (25) L'Allemagne a confirmé que ni Condor, ni ses actionnaires passés ou actuels, ni aucune entité contrôlée par elle n'ont reçu d'aide au sauvetage ou à la restructuration au cours des dix dernières années, à l'exception de l'aide au sauvetage autorisée le 14 octobre 2019 en vertu de la décision relative à l'aide au sauvetage (voir considérant 2).
- (26) Au moment de la notification, SG Luftfahrt GmbH (ci-après «SGL») était l'actionnaire unique de Condor. SGL était une société holding n'exerçant aucune activité opérationnelle. Elle détenait les actions de Condor en fiducie depuis que Condor avait quitté la procédure d'insolvabilité en décembre 2020 (voir le considérant 33), dans l'attente de sa vente à un investisseur stratégique ⁽¹⁸⁾. SGL était détenue à 100 % par Team Treuhand GmbH, elle-même détenue à 100 % par Noerr & Stiefenhofer. SGL avait été créée uniquement pour détenir les actions de Condor dans l'attente de sa vente à Attestor et serait liquidée une fois toutes les actions vendues (voir le considérant 38). Conformément au projet d'accord d'achat présenté par l'Allemagne au moment de la notification ⁽¹⁹⁾, il était interdit à SGL, jusqu'au jour de l'exécution de l'accord, d'agir comme l'aurait fait normalement un actionnaire majoritaire dans l'exercice de ses droits. Parmi les actions interdites figuraient la dissolution de Condor, la conclusion, la résiliation ou l'annulation d'accords d'entreprise au sens des points 291 et suivants de la loi allemande sur les sociétés par actions (*Aktiengesetz*) ⁽²⁰⁾, une augmentation ou une diminution de capital, la modification des statuts des filiales de Condor, la distribution de dividendes, le transfert de bénéfices, le versement d'avances sur les bénéfices, le recouvrement ou le rachat d'actions, la cession ou la saisie d'actifs matériels (avec exceptions), la réalisation d'investissements matériels supérieurs à 2 millions d'EUR par mois (au total), la conclusion, la modification ou la résiliation de (nouveaux) contrats de financement, y compris les contrats de location d'aéronefs, ou encore la nomination d'un directeur ou d'un membre du conseil de surveillance. Le graphique 1 montre la structure du groupe Condor avant l'exécution de l'accord négocié avec Attestor (voir les considérants 37 et 39).

⁽¹⁷⁾ KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16 juin 2021, p. 5.

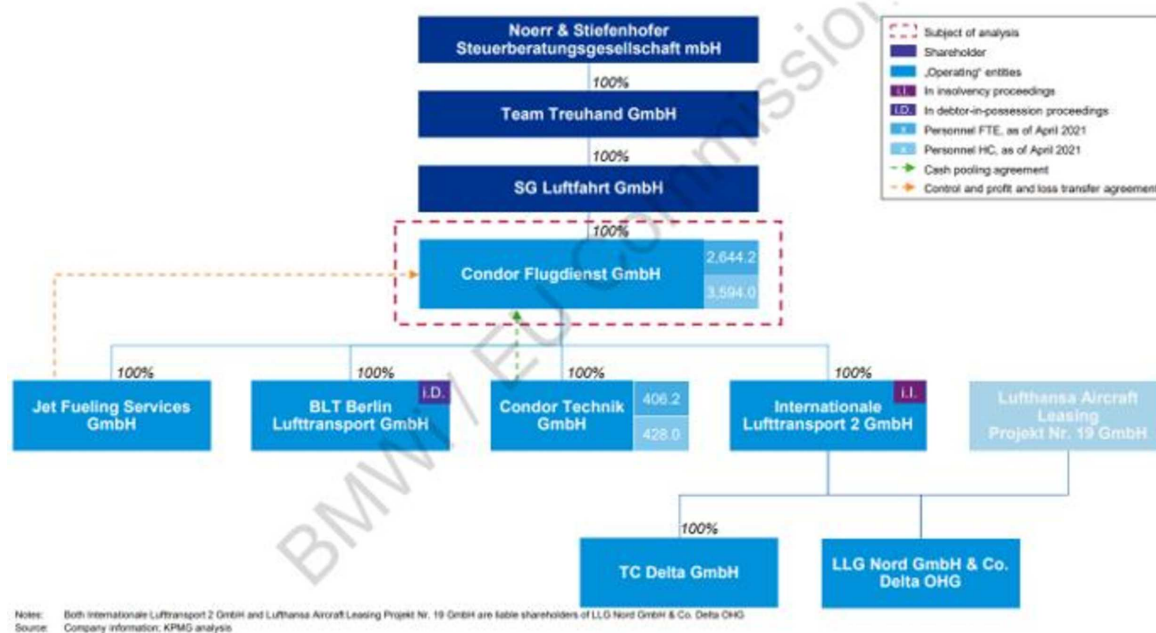
⁽¹⁸⁾ Depuis le 28 juillet 2021, 51 % des actions détenues par SGL sont contrôlées par le fonds d'investissement privé Attestor en vertu d'un accord négocié avec l'État allemand, comme indiqué aux considérants 37 et 39.

⁽¹⁹⁾ Le contrat d'achat final n'avait pas encore été signé à ce moment-là.

⁽²⁰⁾ Ces accords d'entreprise comprennent les accords en matière de contrôle, ainsi que les accords de transfert de bénéfices.

Graphique 1

Structure du groupe Condor



Source: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16 juin 2021, p. 22.

- (27) En tant que compagnie aérienne charter, Condor fournit des services aux voyageurs et aux agences de voyages. Elle vend également des sièges directement aux clients finals, par exemple par l'intermédiaire de l'internet (dans le cadre de ce que l'on appelle des « vols secs »). Condor propose des liaisons court, moyen et long-courriers et dessert également des aéroports qui ne le sont pas par des compagnies aériennes régulières ⁽²¹⁾.

2.3.2. Concurrence sur les marchés dans lesquels Condor est active et position qu'elle y occupe

- (28) En ce qui concerne les compagnies charters, Condor est principalement confrontée à la concurrence de TUIfly, la compagnie aérienne du groupe TUI, sur les liaisons au départ de l'Allemagne vers des destinations touristiques telles que l'Espagne, la Grèce, l'Italie, le Portugal, les Caraïbes ou le Mexique ⁽²²⁾. Certaines liaisons exploitées par Condor le sont également par Eurowings, le transporteur à bas coûts du groupe Lufthansa ⁽²³⁾, ou par Ryanair. Toutefois, Condor n'est potentiellement en concurrence avec ces compagnies aériennes que pour les ventes de vols charters secs vers certaines destinations que ces compagnies desservent également.

⁽²¹⁾ Les compagnies aériennes régulières sont des transporteurs historiques (ou des transporteurs en réseau proposant un service à bord complet), tels que Lufthansa, ou des transporteurs à bas coûts, tels que Ryanair.

⁽²²⁾ Outre la compagnie aérienne, le groupe TUI comprend également des voyageurs. Contrairement à Condor, qui s'adresse également à des voyageurs indépendants, TUIfly ne propose ses services qu'aux voyageurs du groupe TUI. Le 27 mars 2020, l'Allemagne a décidé d'accorder à TUI un prêt de 1,8 milliard d'EUR (par l'intermédiaire de la KfW) et, le 4 janvier 2021, une mesure de recapitalisation d'un montant total de 1,25 milliard d'EUR, destinée à compenser les effets de la pandémie de COVID-19 [décision C(2021) 49 final de la Commission du 4 janvier 2021 dans l'affaire SA.59812 — Recapitalisation de TUI (JO C 169 du 22.4.2022, p. 1)].

⁽²³⁾ Le 25 juin 2020, la Commission n'a soulevé aucune objection à l'égard du projet de l'Allemagne d'accorder à Lufthansa une recapitalisation de 6 milliards d'EUR [décision C(2020) 4353 final du 25.6.2020, dans l'affaire SA.57153 — Aide en faveur de Lufthansa (JO C 397 du 20.11.2020, p. 1)]. Le 10 mai 2023, le Tribunal a annulé la décision de la Commission (arrêt du Tribunal dans les affaires Ryanair et Condor/Commission, T-34/21 et T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). Le 8 juillet 2024, la Commission a ouvert la procédure formelle d'examen [voir décision C(2024) 4481 final de la Commission du 8.7.2024, dans l'affaire SA.57153 — Aide en faveur de Lufthansa (JO C, C/2024/5957, 4.10.2024)].

- (29) Selon les autorités allemandes, Condor est, aux côtés d'Eurowings, la seule compagnie proposant des vols de loisirs long-courriers et directs au départ de l'Allemagne. Au cours de l'été 2019, Condor desservait un total de 126 destinations, dont 35 destinations long-courriers. Sur les liaisons vers des destinations long-courriers, 63 % étaient desservies uniquement par Condor, 29 % par Condor et une autre compagnie aérienne, et 8 % par plus de deux compagnies aériennes. Dans le segment court et moyen-courrier, sur les liaisons qu'elle exploitait à l'été 2019, Condor était la seule compagnie sur 25 % d'entre elles; sur 32 % d'entre elles, deux compagnies aériennes étaient présentes tandis que 43 % de ces liaisons étaient exploitées par plus de deux compagnies aériennes.
- (30) En 2019, la flotte totale de Condor comprenait 61 appareils, dont deux exploités par Brussels Airlines. Condor a effectué environ 45 400 vols et transporté quelque 9,4 millions de passagers, avec un total de sièges disponibles par kilomètre (ci-après «SDK») de 10,4 millions et un taux de remplissage de 90 % sur les appareils exploités. Au cours de l'été 2019, Condor détenait une part du marché allemand du transport aérien de passagers de 6,4 %, ce qui la plaçait à la troisième place derrière Lufthansa (37 %) et Eurowings (8 %), toutes deux détenues par le groupe Lufthansa. Ryanair et TUIfly détenaient respectivement une part de 5 % et 3 %. Dans le segment des voyages aériens de loisirs, le groupe Lufthansa est également le premier opérateur avec une part de marché de 31 % (Lufthansa et Eurowings), tandis que Condor et Ryanair détiennent chacune 16 % des parts de marché, suivies par TUIfly avec 9 %, SunExpress avec 7 % et EasyJet avec 4 %.
- (31) En 2019, Condor exploitait des vols charters dans neuf aéroports allemands, dont quatre plateformes aéroportuaires principales à Hambourg, Düsseldorf, Munich et Francfort ⁽²⁴⁾. Si l'on considère l'ensemble des activités de transport aérien de passagers en Allemagne, Condor représentait 3 % au niveau de la fréquence, 4 % au niveau de la capacité et 6 % au niveau des SDK. S'agissant de la fréquence, parmi les différents aéroports qu'elle dessert, Condor n'a dépassé les 10 % que dans l'aéroport de Leipzig. La deuxième proportion la plus élevée a été enregistrée à Hanovre, avec 8 % pour la fréquence, 11 % pour la capacité et 18 % pour les SDK. Le pourcentage plus important affiché par Condor dans certains aéroports en ce qui concerne la capacité totale et le nombre total de SDK s'explique par le fait que Condor utilisait des avions de plus grande taille et exploitait des liaisons plus longues par rapport aux compagnies aériennes nationales ou continentales transportant des passagers d'affaires sur de courtes distances. En outre, Leipzig et Hanovre sont essentiellement des aéroports régionaux qui n'étaient pas saturés et dans lesquels il n'y avait pas de pénurie de créneaux horaires disponibles pour les compagnies aériennes actives dans ces aéroports. Dans tous les autres aéroports qu'elle desservait, Condor détenait souvent moins de 5 % de la part totale des fréquences, de la capacité et du nombre de SDK ⁽²⁵⁾.

2.4. Difficultés financières de Condor et recherche d'un investisseur stratégique

- (32) Les résultats financiers de Condor sur une base autonome étaient positifs avant la pandémie de COVID-19. La compagnie a principalement réalisé des bénéfices annuels récurrents depuis 2009, d'une valeur cumulée de 530 millions d'EUR, avec une moyenne annuelle de 44,1 millions d'EUR entre 2008 et 2019, comme illustré au tableau 1. Condor disposait donc, à première vue, d'un modèle d'entreprise viable et rentable.

Tableau 1

Bénéfices/pertes de Condor de 2008 à 2019

Exercice	Bénéfices en EUR
1.10.2008-30.9.2009	54 901 000
1.10.2009-30.9.2010	61 471 000
1.10.2010-30.9.2011	79 184 000
1.10.2011-30.9.2012	45 180 000
1.10.2012-30.9.2013	56 898 000
1.10.2013-30.9.2014	62 849 000
1.10.2014-30.9.2015	76 463 000
1.10.2015-30.9.2016	- 16 916 000

⁽²⁴⁾ Les cinq autres aéroports sont Hanovre, Nuremberg, Stuttgart, Leipzig et Sylt, voir notification, annexe 26.

⁽²⁵⁾ Dans aucun des autres aéroports (Hambourg, Munich, Düsseldorf, Francfort, Stuttgart, Nuremberg et Sylt), Condor ne détenait plus de [...] % des fréquences, et seulement dans l'un d'entre eux (Sylt), elle détenait plus de [...] % des capacités. Dans cinq des autres aéroports, à savoir Hambourg, Düsseldorf, Francfort, Stuttgart et Sylt, Condor détenait une part supérieure à [...] % en ce qui concerne le nombre de SDK ([...] %, [...] %, [...] %, [...] % et [...] %, respectivement) (voir notification annexe 26).

Exercice	Bénéfices en EUR
1.10.2016-30.9.2017	9 791 000
1.10.2017-31.12.2017	257
1.1.2018-30.9.2018	43 233 000
1.10.2018-30.9.2019	56 904 000
TOTAL CUMULÉ	529 957 743

- (33) Toutefois, au moment de l'octroi de l'aide, la situation financière de Condor était et demeurerait affectée par l'insolvabilité de son ancien actionnaire de contrôle, le groupe Thomas Cook (ci-après le «groupe TC»). Condor participait à la trésorerie commune du groupe TC, détenait des créances d'environ [...] millions d'EUR à l'égard du groupe et ne disposait d'aucun financement bancaire ⁽²⁶⁾. En raison de l'insolvabilité de sa société mère, Condor n'a pas pu financer ses besoins de liquidités sur le marché et a dû déposer une demande d'insolvabilité en autoadministration en septembre 2019 ⁽²⁷⁾.
- (34) Le 1^{er} décembre 2019, le tribunal compétent en matière d'insolvabilité de Francfort-sur-le-Main (ci-après le «tribunal compétent en matière d'insolvabilité») a ouvert la procédure d'insolvabilité et autorisé Condor à poursuivre ses activités, tout en élaborant un plan d'insolvabilité. Le tribunal a considéré que Condor était fondamentalement une entreprise rentable sur le plan opérationnel, dont le besoin de restructuration n'était pas lié à des défaillances dans son propre modèle d'entreprise ou au niveau de sa rentabilité, mais était imputable à l'insolvabilité du groupe TC. Le plan d'insolvabilité prévoyait des mesures pour le maintien du modèle de l'entreprise en tant que prestataire de vols de loisirs, de même qu'un accord avec ses créanciers, des mesures de restructuration et l'entrée d'un nouvel investisseur. Le principal élément du plan était la dissociation opérationnelle et financière entre Condor et le groupe TC, ainsi que la reprise par un nouvel investisseur. Les actions de Condor détenues par le groupe TC ont été entièrement réduites à zéro et de nouvelles actions d'une valeur de 20,2 millions d'EUR ont été émises en faveur d'une société fiduciaire (SGL, voir le considérant 26), dont l'objectif était de détenir ces actions jusqu'à l'arrivée d'un nouvel investisseur.
- (35) Trois offres ont été soumises en janvier 2020 pour le rachat de Condor, évaluant la compagnie entre [...] et [...] millions d'EUR. PGL, la société mère de LOT Polish Airlines, a été le soumissionnaire retenu, avec une proposition de prix d'achat de [...] millions d'EUR. L'accord d'achat avec PGL, y compris les obligations notariales, a été signé le 24 janvier 2020. Le 24 février 2020, l'Office fédéral allemand des ententes (Bundeskartellamt) a autorisé la fusion. En mars 2020, le comité des créanciers de Condor a adopté le plan d'insolvabilité à la majorité requise, lequel a été approuvé par le tribunal compétent en matière d'insolvabilité. Toutefois, le 13 avril 2020, PGL s'est retirée de l'accord car elle connaissait des difficultés financières et économiques liées à la pandémie de COVID-19, de sorte que LOT Polish Airlines a dû exiger quelque 650 millions d'EUR d'aide de la part du gouvernement polonais ⁽²⁸⁾.
- (36) Le retrait de PGL a prolongé de sept mois la procédure d'insolvabilité de Condor. Cette prolongation a entraîné des coûts supplémentaires dont Condor était redevable pour un montant total d'environ 23,7 millions d'EUR ⁽²⁹⁾. Le 22 octobre 2020, le comité des créanciers de Condor a donné son accord au plan d'insolvabilité modifié que le tribunal compétent en la matière a approuvé le 24 novembre 2020. Le 30 novembre 2020, ledit tribunal a prononcé la sortie de Condor de la procédure d'insolvabilité.

⁽²⁶⁾ Grâce à la participation de Condor à la trésorerie commune ordinaire du groupe TC, dont le dernier accord en la matière est entré en vigueur en février 2018, les créances découlant des accords de transfert de bénéfices conclus entre les deux groupes ont été compensées et Condor a reçu des liquidités intragroupe si nécessaire. Cette possibilité de financement n'était plus disponible après la liquidation forcée du groupe TC. En l'absence d'un profil de risque propre indépendant et dans la mesure où elle faisait partie du groupe TC, lequel faisait l'objet d'une liquidation forcée, Condor n'a pas été en mesure d'obtenir des financements sur les marchés des capitaux. En outre, au moment de la mise en liquidation du groupe TC, Condor détenait des créances d'environ [...] millions d'EUR à l'égard de sa société mère, qu'elle ne pouvait plus faire exécuter et qui devaient être annulées. Enfin, Condor était solidairement responsable de certaines dettes du groupe TC.

⁽²⁷⁾ Voir également les considérants 14 à 20 de la décision relative à l'aide au sauvetage.

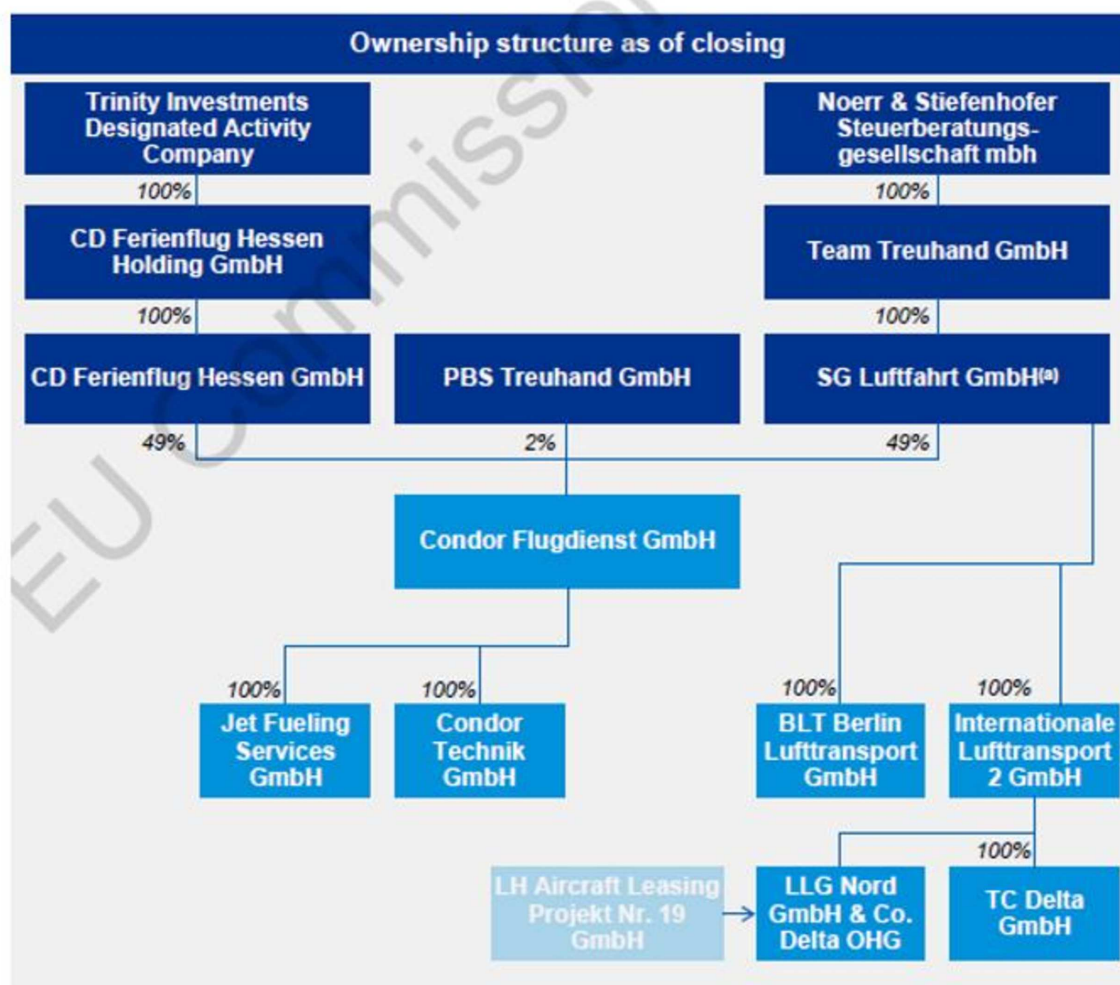
⁽²⁸⁾ Telle qu'autorisée par la décision C(2020) 9606 final de la Commission du 22.12.2020 dans l'affaire SA.59158 COVID-19 — Aide en faveur de LOT Polish Airlines (JO C 260 du 2.7.2021, p. 1).

⁽²⁹⁾ Le Tribunal a annulé la décision d'indemnisation des dommages d'avril 2020 au motif que la Commission n'avait pas établi à suffisance de droit l'existence d'un lien direct entre les pertes subies par Condor en raison des restrictions imposées pour empêcher la propagation de la pandémie de COVID-19 et l'augmentation des coûts d'insolvabilité de 17 millions d'EUR résultant de la prolongation de la procédure d'insolvabilité à la suite du retrait de PGL de l'accord d'achat conclu avec Condor (voir décision d'indemnisation des dommages annulée, considérant 21). Étant donné que la procédure a dû être prolongée au-delà des deux à trois mois initialement prévus, d'avril 2020 à novembre 2020 au lieu de juin/juillet 2020, le montant final de ces coûts est passé à 23,7 millions d'EUR.

- (37) Condor a continué de rechercher un investisseur et a fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres inconditionnelle, concurrentielle, transparente et non discriminatoire. Parmi les trois offres reçues à l'issue de la procédure, le conseil de surveillance de Condor, dont les actionnaires sont des représentants du gouvernement fédéral allemand et du Land de Hesse (les garants des prêts accordés par la KfW), a sélectionné le fonds d'investissement privé Attestor. Celui-ci offrait les meilleures conditions pour Condor ainsi que pour le remboursement des prêts publics de la KfW assortis de garanties d'État. Le projet d'achat a été enregistré par acte notarié du 20 mai 2021.
- (38) L'Allemagne a confirmé qu'avant cette offre, Attestor, qui est un fonds d'investissement, n'avait aucun lien avec Condor et qu'il n'avait pas non plus conclu d'affaires avec Condor.
- (39) Selon le projet d'accord d'achat, les actions de Condor au sein des filiales Berlin Lufttransport et Internationale Lufttransport seraient vendues à la société holding SGL, Attestor reprendrait 49 % des actions de Condor à SGL, tandis que 2 % seraient détenues par une société fiduciaire pour le compte d'Attestor. Attestor aurait la possibilité d'acquérir les 49 % restants. Conformément à l'accord, Attestor détient 51 % des actions de Condor depuis le 28 juillet 2021 (49 % par l'intermédiaire d'un fonds d'investissement géré par Attestor et 2 % par l'intermédiaire d'une société fiduciaire) et a fourni des fonds propres comme convenu (voir le considérant 46). Les conditions financières de l'opération impliquent le financement du plan d'entreprise de Condor de même que la restructuration des prêts publics existants accordés à Condor selon les conditions décrites aux considérants 51 et 52. La structure de propriété de Condor après l'opération est présentée dans le graphique 2.

Graphique 2

Structure de propriété de Condor après sa vente à Attestor



Source: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16 juin 2021, p. 51.

2.5. Plan de restructuration de Condor

- (40) Condor a commencé à mettre en œuvre le plan de restructuration en octobre 2019, lorsqu'elle a lancé un programme de rationalisation et de restructuration s'étendant jusqu'en septembre 2023. Le plan comporte trois grands volets: i) des gains de coûts et d'efficacité grâce à la rationalisation et au renouvellement de la flotte; ii) la restructuration financière et en capital grâce aux financements privés d'Attestor et à la renégociation des prêts de la KfW, et iii) la stabilisation organisationnelle avec l'entrée d'un partenaire stratégique.

2.5.1. Restructuration opérationnelle et organisationnelle

- (41) Condor a lancé un programme de rationalisation, d'optimisation commerciale et d'amélioration de la productivité afin de réduire les coûts d'exploitation tout en maintenant et en améliorant encore sa rentabilité. Selon le plan de restructuration présenté par l'Allemagne, ce programme devait générer les gains de coûts et de productivité suivants: i) une réduction de 23 % des effectifs pour mai 2021, comprenant notamment une réduction de 17 % du personnel au sol malgré la reprise d'une série de tâches précédemment gérées par le groupe TC, ainsi que des réductions du personnel de cabine à partir de 2022 par la mise en place de mesures fixées dans un plan social prénégocié; ii) des réductions dans les coûts salariaux par l'ajustement de conventions collectives, de primes de gestion et de salaires, ainsi que de certains paiements supplémentaires tels que la prime de cantine ou l'indemnité de vacances; iii) le déménagement du siège central dans des infrastructures moins coûteuses, iv) la renégociation des contrats de fournisseurs (pendant la procédure d'insolvabilité, les durées de préavis et les délais légaux ne s'appliquaient pas, ce qui a permis la résiliation de contrats défavorables) et l'ajustement des contrats de location d'aéronefs; et v) le renouvellement de la flotte. Le programme de rationalisation devait générer plus de [...] millions d'EUR de réductions de coûts permanentes par an.
- (42) Les mesures de restructuration opérationnelle, comme illustré dans le tableau 2, visent à maintenir et à rationaliser les activités de Condor jusqu'à ce qu'elle puisse générer des bénéfices après la suppression progressive des restrictions de vol imposées pour empêcher la propagation de la pandémie de COVID-19. Leur mise en œuvre garantira la compétitivité de Condor grâce à de nouvelles réductions de coûts et à l'indispensable renouvellement de la flotte par l'arrivée d'avions modernes économes en carburant.
- (43) Condor possédait une flotte vieillissante constituée, à l'été 2019, de 61 appareils, dont 59 en exploitation directe. En particulier, les 16 Boeing 767-300 utilisés par la compagnie pour les liaisons long-courriers avaient un âge moyen de 26 ans, ce qui est supérieur à la moyenne du secteur. La restructuration de la flotte, qui devait avoir lieu entre 2022 et 2025 pour les avions long-courriers et entre 2022 et 2029 pour les avions court et moyen-courriers, devait permettre une réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂. Sur la base des offres en vigueur au moment de l'octroi de l'aide, Condor prévoyait des économies annuelles dans les coûts de carburant d'environ [...] millions d'EUR, des réductions d'émissions de CO₂ de l'ordre de 15 à 25 %, ainsi qu'une baisse de la consommation moyenne de carburant à moins de 2 litres/100 km/passager uniquement sur le segment long-courrier, segment sur lequel la compagnie remplace 16 Boeing 767-300.

Tableau 2

Mesures de restructuration mises en place par Condor

Mesure	Mise en œuvre
Réduction des effectifs	Réduction du personnel au sol: réalisée en mars 2020
Réduction des coûts de personnel	— Adaptation de conventions collectives: décembre 2019-mars 2020 — Contrats de travail de courte durée et prolongation des négociations sur le gel des salaires au cours de l'été 2020 et du printemps 2021
Renégociations des contrats de fournisseurs	Révisions permanentes avec tous les fournisseurs en cours depuis septembre 2020

Mesure	Mise en œuvre
Déménagement du siège central dans des infrastructures moins coûteuses	— Négociations en avril-mai 2020 — Déménagement achevé en juillet 2021
Renouvellement de la flotte	Renouvellement progressif à partir du troisième trimestre de 2022, avec la mise en service de 12 nouveaux avions long-courriers prévue pour 2023 au plus tard

Source: Notification, annexe 13.

- (44) En outre, l'entrée de l'investisseur stratégique a permis d'instaurer un cadre d'entreprise stable. En particulier, la vente d'une partie des actions de Condor à Attestor a constitué un premier pas vers l'indépendance structurelle de Condor, après sa sortie de la procédure d'insolvabilité. Par ailleurs, l'entrée d'Attestor et la restructuration des prêts de la KfW ont fourni à Condor un financement suffisant et permis à la compagnie de renforcer sa base de fonds propres.

2.5.2. Restructuration financière et en capital et financement du plan de restructuration

- (45) Les coûts de restructuration comprenaient les coûts de renouvellement de la flotte de Condor ainsi que les coûts d'exploitation de celle-ci non couverts au cours de la période de restructuration. Dans ce cadre, ils comprenaient le remboursement du prêt de sauvetage et son remplacement par d'autres prêts de la KfW, l'annulation de la créance que constituaient les intérêts dus au titre de la surcompensation comme indiqué au considérant 7, ainsi que des coûts d'insolvabilité de 23,7 millions d'EUR (considérant 36). Les coûts de restructuration étaient financés en partie par des ressources propres, pour un montant total de [...] millions d'EUR, et en partie par des fonds publics sous la forme d'une restructuration de la dette, pour un montant total de 300,98 millions d'EUR. Le financement par des ressources non publiques a été fourni par l'intermédiaire des fonds d'Attestor et a été facilité par des économies de coûts permanentes et des abandons de créances découlant du plan d'insolvabilité, comme indiqué aux considérants suivants.
- (46) Attestor a fourni à Condor 200 millions d'EUR de fonds propres, sous la forme d'une injection de 150 millions d'EUR dans la réserve de capital de la compagnie et d'un dépôt de 50 millions d'EUR sur le compte de garantie bloqué chez un notaire dont Condor pouvait disposer, au besoin, pour ses opérations.
- (47) En outre, Attestor a engagé [...] millions d'EUR pour le renouvellement de la flotte de Condor et ouvert une ligne de crédit de [...] millions d'USD (environ [...] millions d'EUR), dont Condor pouvait bénéficier en plusieurs tranches, non renouvelable, pour les paiements des aéronefs à verser préalablement à la livraison. En particulier, [...] a proposé un contrat de crédit-bail à Condor et à ses filiales, en engageant directement ou par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entités ad hoc des fonds propres pour le financement du crédit-bail de [...] millions d'EUR en vue de l'acquisition d'aéronefs à louer à Condor. Le financement des aéronefs serait complété par un financement externe censé couvrir, conformément aux pratiques commerciales, entre [...] % du total des dépenses d'acquisition des aéronefs. Le projet d'engagement de crédit-bail permettrait donc à Condor de louer des appareils d'une valeur maximale de [...] millions d'EUR pour un minimum de [...] ans.
- (48) En outre, les créanciers de Condor ont accepté d'annuler des créances pour un montant de 630,8 millions d'EUR dans le cadre de la procédure d'insolvabilité. Cette procédure était régie par les dispositions juridiques obligatoires de la législation allemande classique en matière d'insolvabilité, laquelle prévoit des dispositions en ce qui concerne la constitution de différents groupes de créanciers et leur traitement. Au sein de chaque groupe, les créanciers ont été traités sur un pied d'égalité. Les créances du «Groupe 7 — Actionnaires» ont été considérées comme subordonnées à d'autres créances d'autres groupes de créanciers aux fins de la procédure d'insolvabilité. Conformément au plan d'insolvabilité, le capital social de la société a été réduit à zéro, ce qui a entraîné la perte des titres détenus par les actionnaires. Dans le même temps, le droit de souscrire de nouvelles actions dans le cadre de l'augmentation de capital prévue par le plan a été exclu. En conséquence, les actionnaires n'ont reçu aucun paiement et ont perdu leurs droits existants, tant en ce qui concerne leurs actions que la créance détenue sur Condor. L'Allemagne explique qu'en ce qui concerne les créances restantes, le comité des créanciers de Condor avait le choix entre la liquidation de Condor ou l'acceptation d'une offre au titre de l'insolvabilité de 0,1 % sur les créances d'un montant total de 631,5 millions d'EUR, et que plusieurs créanciers avaient voté contre ce plan. Le plan d'insolvabilité a défini les sept groupes de créanciers suivants:
- les salariés (*Arbeitnehmer*),
 - l'Agence fédérale pour l'emploi (*Bundesagentur für Arbeit*),

- la Société d'assurance mutuelle contre l'insolvabilité des régimes de retraite des entreprises (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit — PSVaG*),
 - les créanciers solidaires (*Gläubiger aus Mithaftung*),
 - les sociétés du groupe détenant des créances non subordonnées (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen*),
 - les autres créanciers non garantis et non subordonnés (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*),
 - les actionnaires (*Gesellschafter*).
- (49) Plusieurs de ces groupes, tels que le personnel, les sociétés du groupe ou les actionnaires, sont composés exclusivement de créanciers privés. Tout créancier inclus dans l'un des groupes dispose du droit de vote. Selon la législation allemande en matière d'insolvabilité, chaque groupe de créanciers vote séparément, les créanciers disposant du droit de vote sont tenus de prendre, au sein de chaque groupe, une décision pour autant qu'ils détiennent non seulement la majorité des voix, mais aussi plus de la moitié des créances⁽³⁰⁾. Les créanciers ont décidé, à la majorité, d'accepter l'offre et le comité des créanciers a approuvé le plan le 22 octobre 2020. Le tribunal compétent en matière d'insolvabilité a approuvé le plan.
- (50) Enfin, dans le cadre de son programme de rationalisation, Condor réalise des réductions de coûts permanentes de [...] millions d'EUR par an, découlant de l'adaptation de contrats de crédit-bail, de la renégociation des contrats de fournisseurs et de l'ajustement de conventions collectives, comme décrit au considérant 41. Ces économies de coûts ont un effet sur le compte de profits et pertes de Condor et réduisent les besoins en financement externe.
- (51) L'accord d'achat et le financement du crédit-bail par Attestor fixaient comme condition préalable une restructuration des prêts existants d'un montant de 550 millions d'EUR que Condor avaient contractés auprès de la KfW. Avant la restructuration, les prêts de la KfW étaient assortis des conditions suivantes:
- a) le prêt n° 1, d'un montant total de 529,8 millions d'EUR, se composait d'une tranche A, d'un montant nominal de 256 millions d'EUR, et d'une tranche B, d'un montant nominal de 273,8 millions d'EUR. Afin de garantir le prêt n° 1, Condor avait constitué un ensemble de titres comprenant, entre autres, des nantissements d'actions, des hypothèques sur les aéronefs, des transferts de titres, des cessions et des nantissements de comptes:
 - 1) la tranche A du prêt n° 1 avait comme échéance le 30 juin 2026; elle devait être remboursée par versements trimestriels de [...] millions d'EUR à compter du 30 juin 2021 et par un paiement unique du solde restant dû le 30 juin 2026; le taux d'intérêt était composé d'un taux de base équivalent à l'EURIBOR 3 mois + [...] points de base par an + coûts de refinancement de la KfW;
 - 2) la tranche B du prêt n° 1 était une facilité de crédit renouvelable avec échéance au 31 décembre 2031; le taux d'intérêt était composé d'un taux de base équivalent à l'EURIBOR 1 mois + [...] points de base par an + coûts de refinancement de la KfW; les montants prélevés sur la tranche B devaient être remboursés à la fin de chaque période d'intérêt, majorés des intérêts éventuellement échus à cette date mais non encore payés; les montants remboursés pouvaient être réutilisés au cours de la période de mise à disposition, à condition que cela n'excède pas le montant total du prêt disponible pour la tranche B; à partir du 30 juin 2026, le montant total du prêt pour la tranche B serait automatiquement réduit de [...] millions d'EUR à la fin de chaque trimestre civil suivant;
 - b) le prêt n° 2, d'un montant nominal de 20,2 millions d'EUR et arrivant à échéance le 31 décembre 2031, était assorti d'un taux d'intérêt composé d'un taux de base équivalent à l'EURIBOR 3 mois + [...] points de base + coûts de refinancement de la KfW; le prêt n° 2 était garanti par [...] en faveur de la KfW;
 - c) si Condor était vendue dans le cadre d'une cession d'actions, les dispositions contractuelles prévoyaient une hiérarchie des remboursements des différentes tranches. Tout d'abord, le prêt n° 2 serait remboursé, puis la tranche A du prêt n° 1, suivie de la tranche B de ce prêt n° 1. En outre, dans le cas d'autres ventes d'actifs de Condor, la tranche A serait également réduite avant la tranche B. En cas de cession des sûretés, un ordre de priorité similaire serait appliqué au remboursement des tranches. Dans le cas de produits provenant d'autres sûretés, la tranche A prévaudrait sur la tranche B, c'est-à-dire que le produit serait d'abord utilisé pour rembourser la tranche A, puis pour rembourser la tranche B.

⁽³⁰⁾ Code de l'insolvabilité (*Insolvenzordnung*) d'octobre 1994 (BGBl. I S. 2866), paragraphe 243 et paragraphe 244, point 1).

(52) Selon la notification et les projets d'accords présentés par les autorités allemandes, l'Allemagne contribue au financement du plan de restructuration en restructurant, comme ci-après, les 550 millions d'EUR de prêts existants de la KfW:

- a) il serait renoncé au remboursement de 90 millions d'EUR de la tranche B du prêt n° 1;
- b) l'encours du prêt n° 1 [après l'annulation des 90 millions d'EUR mentionnée au point a) et l'annulation de 60 millions d'EUR au titre de la décision Condor II (voir considérant 6)] serait restructuré comme suit:
 - une tranche de rang supérieur de 175 millions d'EUR assortie des mêmes conditions que la tranche A du prêt n° 1, sauf en ce qui concerne les deux modifications suivantes: i) l'échéance finale serait fixée à septembre 2026, de manière à coïncider avec l'exercice financier de Condor (fixée précédemment à juin 2026 pour la tranche A du prêt n° 1 et au 31 décembre 2031 pour la tranche B du prêt n° 1 et pour le prêt n° 2); ii) [...],
 - une tranche de rang inférieur de 204,8 millions d'EUR, assortie des conditions suivantes: i) taux d'intérêt: [...] coûts; ii) type de dette: [...]; iii) sûretés: comme précédemment; iv) montants disponibles aux fins d'un remboursement subordonné aux recettes qui résulteraient d'un mécanisme de retour à meilleure fortune (*earn-out*) (date de sortie sous-jacente: 30 septembre 2026);
- c) le prêt n° 2, qui avait été accordé à SGL pour l'acquisition de participations, serait modifié de façon à appliquer les mêmes conditions que celles de la nouvelle tranche de rang inférieur, hormis que la garantie existante serait renforcée par un [...]. Le remboursement de la tranche de rang inférieur serait de [...].

(53) L'Allemagne a confirmé que les projets d'accords avaient été mis en œuvre comme indiqué au considérant 52. D'après les informations communiquées par l'Allemagne, le mécanisme de retour à meilleure fortune prévoit que le paiement au titre dudit mécanisme ne peut avoir lieu qu'une fois que l'investisseur aura reçu un produit net (par exemple à la suite d'une vente) d'au moins [...] millions d'EUR (limite du mécanisme) au 30 juin 2026 ou si la valorisation des fonds propres de la compagnie au 30 septembre 2026 est au moins égale à ce montant. Au-delà de la limite fixée à [...] millions d'EUR au titre de ce mécanisme, un montant de [...] EUR sera versé. Sur les montants compris entre [...] millions d'EUR et [...] millions d'EUR, le prêteur reçoit une part comprise entre [...] % et [...] %. Le montant réel du remboursement dépend du produit net. Les délais de paiement applicables dans le cadre du mécanisme de retour à meilleure fortune garantissent ainsi que l'État allemand recevra des paiements compris entre [...] et [...] millions d'EUR d'ici septembre 2026, en fonction du succès économique de Condor. Les paiements provenant de ce mécanisme doivent être utilisés pour le remboursement de la tranche de rang inférieur et du prêt n° 2.

(54) L'Allemagne, par l'intermédiaire de la KfW, a accordé les prêts garantis à Condor afin de réparer une partie des dommages estimés que la compagnie aurait subis dans le cadre de la pandémie de COVID-19. Après l'adoption de la décision d'indemnisation des dommages annulée, la Commission a constaté que Condor avait subi un préjudice de 175,355 millions d'EUR au cours de la période allant du 17 mars au 31 décembre 2020 ⁽³¹⁾ ainsi qu'un préjudice de 73,66 millions d'EUR au cours de la période allant du 1^{er} janvier au 31 mai 2021 ⁽³²⁾, soit un total de 249,02 millions d'EUR au cours de la période comprise entre le 17 mars 2020 et le 31 mai 2021. La différence entre, d'une part, les montants des prêts (550 millions d'EUR) avant l'abandon des créances (90 millions d'EUR et 60 millions d'EUR — considérants 6 et 8) et, d'autre part, les dommages estimés au cours de la période allant du 17 mars 2020 au 31 mai 2021 (249,02 millions d'EUR) correspond à 300,98 millions d'EUR. Il s'agit du montant des prêts accordés pour la restructuration.

(55) L'Allemagne présente deux évaluations de l'élément d'aide contenu dans la restructuration des prêts.

(56) Dans la première approche, l'Allemagne considère que l'élément d'aide contenu dans la restructuration du prêt serait le montant nominal des prêts de 400 millions d'EUR (soit le montant initial de 550 millions d'EUR diminué de l'annulation de 150 millions d'EUR) moins le montant notifié par l'Allemagne à titre d'aide à la compensation des dommages pour la période allant du 17 mars 2020 au 31 mai 2021 de 144,1 millions d'EUR, ce qui donnerait lieu à un montant nominal d'aide à la restructuration de 255,9 millions d'EUR.

⁽³¹⁾ Voir décision Condor I, considérant 203.

⁽³²⁾ Voir décision Condor II, considérant 112.

- (57) Toutefois, l'Allemagne estime qu'une évaluation moins prudente de l'élément d'aide serait possible. Pour la tranche de rang supérieur de 175 millions d'EUR, l'élément d'aide correspondrait aux 18,9 millions d'EUR de différence entre les intérêts effectivement payés par Condor et les intérêts qu'elle aurait à payer pour un prêt hypothétique sur le marché. Un prêteur sur le marché accepterait également le report du remboursement et des intérêts, de sorte que ces éléments seraient exempts de l'aide. Enfin, l'Allemagne considère l'abandon de la dette de 90 millions d'EUR comme une subvention assortie d'un élément d'aide de 90 millions d'EUR.

2.5.3. Trajectoire opérationnelle et financière de la restructuration et retour à la viabilité

- (58) L'Allemagne déclare que, jusqu'à la pandémie de COVID-19, le marché allemand des voyages vers l'étranger n'a cessé de croître, avec des augmentations annuelles allant jusqu'à 4,6 %. Toutefois, le marché a connu une chute nette de 58,1 % en 2020. Le plan de restructuration part du principe que la demande sur le marché source allemand des voyages de loisirs commencera à augmenter à l'été 2021. L'Allemagne prétend que les déplacements sont fortement corrélés au produit intérieur brut, lequel devait selon toute probabilité revenir aux niveaux d'avant la crise avant la fin de l'année 2021. La forte augmentation du taux d'épargne nette des ménages en Allemagne, qui est passé de 10,9 % en 2019 à 16,3 % en 2020, a généré une forte augmentation des dépenses de consommation au fur et à mesure de la levée des restrictions. Le marché des voyages de loisirs devrait se redresser plus rapidement que celui des voyages en général, avec un retour aux niveaux d'avant la crise environ un an plus tôt que pour les voyages en général ⁽³³⁾.
- (59) Les hypothèses figurant dans le plan de restructuration reposent sur une analyse des différentes tendances et de leur incidence sur les voyages de loisirs. Le rapport relatif à la restructuration, élaboré par KPMG et fourni par l'Allemagne, comprend également des prévisions concernant l'évolution du marché, fondées sur des évaluations de tiers ⁽³⁴⁾. Plusieurs études d'experts couvrant les prévisions relatives aux passagers (PAX), aux passagers kilomètres transportés (PKT) ⁽³⁵⁾, aux mouvements IFR (règles de vol aux instruments) ⁽³⁶⁾ et aux nombres de passagers prévoyaient un retour du secteur du transport aérien au niveau de 2019 au cours de l'année 2023 dans le cadre du scénario le plus favorable ⁽³⁷⁾. Une première augmentation était attendue au cours des troisième et quatrième trimestres de 2021 si les restrictions en matière de déplacements venaient à être levées et si les vaccinations progressaient. Ces prévisions sont utilisées pour évaluer la plausibilité des hypothèses sous-jacentes du plan d'entreprise de Condor.
- (60) Selon les données fournies (données d'Euromonitor sur les voyages de loisirs à l'étranger exprimées en nombre de voyages et en dépenses, données de Statista et de McKinsey sur les recettes), le marché mondial du tourisme devait retrouver ses niveaux de 2019 au cours de l'année 2022 dans le cadre du scénario le plus favorable et en 2024/2025 dans le cadre du scénario le plus défavorable. Comme le montre le graphique 3, la reprise des indicateurs clés de performance (ci-après «ICP») PAX, PKT et IFR devait atteindre les niveaux de 2019 autour de 2023/2024. Toutefois, ces prévisions concernent l'ensemble du secteur des compagnies aériennes. Ces mêmes prévisions font également état d'une reprise plus rapide pour les vols touristiques.

⁽³³⁾ Notification, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16 juin 2021, p. 27.

⁽³⁴⁾ Parmi les sources tierces figurent: BDL (Bericht zur Lage der Branche — janvier 2021), OACI (Effets du nouveau coronavirus sur l'aviation civile: analyse d'impact économique — mai 2021), Eurocontrol (prévisions actualisées 2021-2024 — mai 2020), ACI (COVID-19 et aéroports: prévisions de trafic et incidence financière — janvier 2021), IATA (prévisions financières de l'industrie aérienne — avril 2021), Jefferies (prévisions 2021 sur les coupes de l'IATA — vaccinations et restrictions de déplacement ralentissent la reprise — avril 2021).

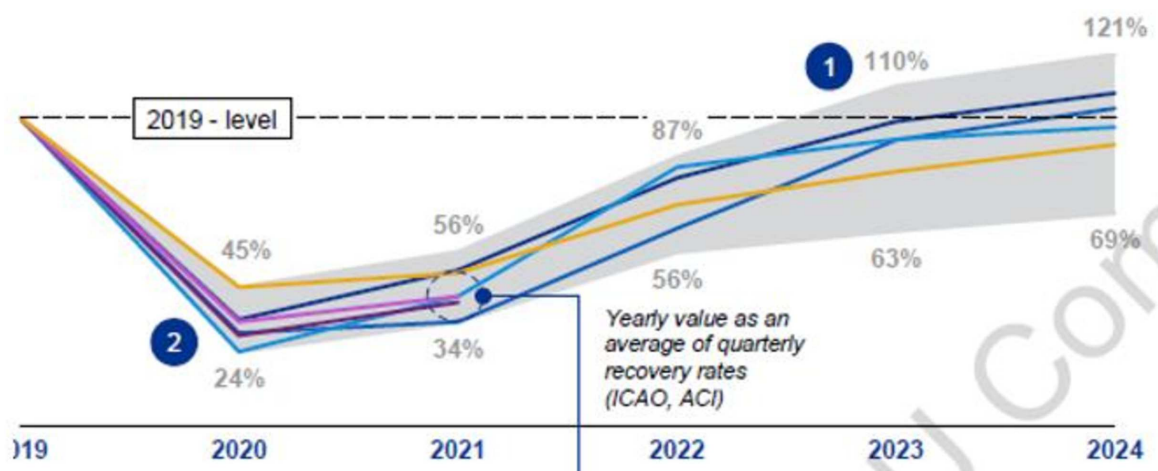
⁽³⁵⁾ On entend par PKT ou «passagers kilomètres transportés» le nombre de passagers payants transportés multiplié par la distance parcourue.

⁽³⁶⁾ On entend par IFR ou «règles de vol aux instruments» un ensemble de règles qui prescrivent la manière dont l'aéronef doit être piloté lorsque le pilote n'est pas en mesure de naviguer en utilisant les références visuelles selon les règles de vol à vue.

⁽³⁷⁾ Source: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16 juin 2021, p. 33.

Graphique 3

Prévisions des ICP relatifs aux compagnies aériennes en % de 2019



Source: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16 juin 2021, p. 33.

- (61) Les principaux coûts d'exploitation de Condor sont la maintenance, le carburant et le personnel. Les hypothèses figurant dans le plan de restructuration reposent sur l'économie des avions, par type d'appareil et en fonction de la liaison à laquelle ils sont affectés, sur les projections relatives aux prix du pétrole, et sur les performances. Le plan de restructuration tient compte des effets des mesures mises en œuvre dans le cadre du plan d'insolvabilité, découlant notamment du renouvellement de la flotte, du passage progressif de [...], des réductions de personnel et du chômage partiel lié à la COVID-19.
- (62) Les recettes de Condor provenant des opérations aériennes sont censées augmenter progressivement. Après une phase de montée en puissance au cours de la période 2020-2022, les taux de remplissage des aéronefs devraient atteindre les niveaux d'avant la COVID-19 en [...], conformément à la reprise attendue du marché des voyages de loisirs. Dans le scénario de référence (tableau 3), Condor devait devenir rentable et couvrir les charges d'intérêts et les amortissements au terme de la période de restructuration, en septembre 2023, avec un résultat net de [...] millions d'EUR et [...] % de marge bénéficiaire avant intérêts et impôts (EBIT)⁽³⁸⁾. Cette tendance à la hausse devait se poursuivre après la fin de la période de restructuration, avec un résultat net de [...] millions d'EUR et une marge EBIT de [...] % en 2024, puis un résultat net de [...] millions d'EUR et une marge EBIT de [...] % en 2026.

Tableau 3

Compte de profits et pertes de Condor dans le scénario de référence

En millions d'EUR	Avant restructuration		Période de restructuration				Après restructuration		
	2017/18 EFFECTIF	2018/19 EFFECTIF	2019/20 EFFEC-TIF	2020/21 PRÉVI-SIONS	2021/22 PLANIFI-CATION	2022/23 PLANIFI-CATION	2023/24 PLANIFI-CATION	2024/25 PLANIFI-CATION	2025/26 PLANIFI-CATION
Recettes d'exploitation	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dépenses d'exploitation	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
dont: coûts de location de la flotte			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁸⁾ L'EBIT ou le «résultat avant intérêts et impôts» désigne le produit d'une société moins les charges hors impôts et intérêts. La marge EBIT est un ratio financier. Il constitue un indicateur de la rentabilité d'une entreprise et peut être calculé en divisant l'EBIT par les ventes.

En millions d'EUR	Avant restructuration		Période de restructuration				Après restructuration		
	2017/18 EFFECTIF	2018/19 EFFECTIF	2019/20 EFFEC-TIF	2020/21 PRÉVI-SIONS	2021/22 PLANIFI-CATION	2022/23 PLANIFI-CATION	2023/24 PLANIFI-CATION	2024/25 PLANIFI-CATION	2025/26 PLANIFI-CATION
Amortissements et dépréciations	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
dont: amortissement de la flotte			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bénéfice d'exploitation (EBIT) avant éléments exceptionnels	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Charges financières	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
dont: charges liées à la flotte			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat net pour l'exercice	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBITDA (avant éléments exceptionnels)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBIT (avant éléments exceptionnels)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rendement	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nombre total de sièges disponibles par kilomètre [SDK] (en m)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de passagers kilomètres transportés [PKT] (en m)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Taux de remplissage total	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nombre total de passagers (en m)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Notification, données financières de Condor (ventilation 2017/18 et 2018/19 non disponible pour la flotte).

- (63) Le tableau 3 montre que les mesures de restructuration opérationnelle et commerciale ainsi que les contributions financières permettront à Condor d'atténuer progressivement les effets de l'insolvabilité du groupe TC sur ses fonds propres, dont une partie figurait encore à son bilan au moment de sa sortie de la procédure d'insolvabilité le 1^{er} décembre 2020. Conformément à la législation allemande en matière d'insolvabilité, Condor a réduit à zéro la totalité de son capital social, de sorte que la compagnie affichait désormais une valeur comptable négative pour ses

fonds propres. Même si Condor enregistre encore une valeur de fonds propres légèrement négative de [...] millions d'EUR d'ici à 2026 en raison de cet effet exogène, sa base de fonds propres s'améliorera de manière constante et significative au cours de la période de restructuration avant de devenir positive en 2027. En outre, les passifs financiers à long terme de Condor, après avoir atteint un pic de [...] millions d'EUR en 2021, diminueront pour atteindre [...] millions d'EUR d'ici à 2026. En outre, selon cet ensemble de données, le rendement des capitaux engagés (RCE) ⁽³⁹⁾ de Condor serait nettement positif à la fin de la période de restructuration, tant au cours de l'exercice fiscal 2023 que dans les années suivantes, avec un RCE de [...] % à [...] % (tableau 4).

Tableau 4

Bilan de Condor dans le scénario de référence

En millions d'EUR	Avant restructuration		Période de restructuration				Après restructuration		
	2017/18 EFFECTIF	2018/19 EFFECTIF	2019/20 EFFEC-TIF	2020/21 PRÉVI-SIONS	2021/22 PLANIFI-CATION	2022/23 PLANIFI-CATION	2023/24 PLANIFI-CATION	2024/25 PLANIFI-CATION	2025/26 PLANIFI-CATION
Actifs	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Actifs à long terme > 1 an	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: flotte (actifs)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Actifs à court terme < 1 an	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: trésorerie et équivalents de trésorerie</i>	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitaux propres	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs à long terme > 1 an	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs financiers à long terme > 1 an	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: passifs au titre de contrats de location</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs à court terme < 1 an	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs financiers à court terme < 1 an	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁹⁾ Le capital engagé est défini comme le total de l'actif diminué des passifs à court terme.

En millions d'EUR	Avant restructuration		Période de restructuration				Après restructuration		
	2017/18 EFFECTIF	2018/19 EFFECTIF	2019/20 EFFEC-TIF	2020/21 PRÉVI-SIONS	2021/22 PLANIFI-CATION	2022/23 PLANIFI-CATION	2023/24 PLANIFI-CATION	2024/25 PLANIFI-CATION	2025/26 PLANIFI-CATION
dont: passifs au titre de contrats de location			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RCE	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Notification, données financières de Condor (ventilation 2017/18 et 2018/19 non disponible pour la flotte).

- (64) L'évaluation de la valeur d'entreprise de Condor réalisée en juin 2021 par Rothschild dans le cadre du processus de recherche d'un investisseur, telle que présentée au tableau 5, estime sur la base d'hypothèses prudentes que les fonds propres de Condor se situeraient dans une fourchette comprise entre [...] millions d'EUR et [...] milliards d'EUR en 2023, en fonction de la méthode utilisée [flux de trésorerie actualisés ou multiples EBITDA (résultat avant intérêts, impôts et amortissements)].

Tableau 5

Évaluation de la valeur d'entreprise de Condor

[...]

- (65) Le rapport d'évaluation de Rothschild comprend un calcul du coût moyen pondéré du capital (CMPC) de Condor. Le CMPC est le chiffre obtenu en multipliant le coût de la dette et le coût des fonds propres par les pondérations correspondantes. En tant que structure de capital cible, compte tenu des pondérations cibles fixées pour la dette et les fonds propres, et en supposant [...] % de fonds propres, le coût de la dette est calculé comme étant de [...] %, et le coût des fonds propres comme étant de [...] %⁽⁴⁰⁾. Le CMPC de Condor est calculé comme étant de [...] %. Le 1^{er} janvier 2019, la seizième norme internationale d'information financière (ci-après l'«IFRS 16») est entrée en vigueur, supprimant la différence de traitement entre les contrats de location financière et les contrats de location simple. Le même calcul a été fourni en tenant compte de l'IFRS 16 et du poids plus élevé de la dette résultant de la comptabilisation en tant que passifs financiers des engagements financiers contractés au titre des opérations de location. L'augmentation de la dette se traduit par une structure de capital supposée constituée de [...] % de fonds propres et de [...] % d'endettement. Dans ce scénario, le CMPC est de [...] %, en raison du poids plus élevé de la dette.
- (66) Les autorités allemandes ont également fourni une évaluation des fonds propres de Condor sur la base des conditions convenues avec Attestor, utilisées par PwC et considérées comme obligatoires pour que l'Allemagne puisse évaluer les conditions de prêt de la KfW, et pour que Rothschild, en tant qu'expert indépendant, puisse établir la valeur de l'entreprise dans le cadre du processus de recherche d'un investisseur. PwC adopte une approche prudente fondée sur un EBIT inférieur escompté de [...] millions d'EUR et sur un facteur de multiplication de [...]. Sur la base de ces hypothèses prudentes, PwC a conclu que Condor disposerait d'une valeur de fonds propres d'environ [...] millions d'EUR en 2025, que Condor avait elle-même évaluée à quelque [...] millions d'EUR avant la pandémie de COVID-19⁽⁴¹⁾. Sur la base de l'évaluation plus prudente de PwC, Condor obtiendrait en 2026 un rendement des capitaux propres (RCP) de [...] %. Cette valeur est parfaitement conforme au RCP médian affiché par un échantillon d'autres compagnies aériennes qui, en 2017-2019, se situait entre 23,4 % et 25,3 %, comme illustré dans le tableau 6. Comme on peut le constater dans le tableau 6, les compagnies aériennes européennes historiques ainsi que les compagnies aériennes américaines affichaient des résultats plus ou moins similaires, sauf pour l'année 2019.

⁽⁴⁰⁾ Le coût de [...] % de la dette correspond au taux d'intérêt de [...] % des prêts existants de la KfW ajusté pour tenir compte de la déductibilité fiscale des intérêts. Le coût des fonds propres de [...] % est calculé à l'aide d'un modèle d'évaluation des actifs financiers et se compose i) du taux sans risque de [...] %, ii) d'une prime aux entreprises de petite taille de [...] %, et iii) de la prime de risque spécifique à l'entreprise, qui est dérivée de la prime de risque de marché de [...] % multipliée par un facteur Beta (de 1,2 sur la base des pairs), qui serait de [...] % pour Condor.

⁽⁴¹⁾ Mandat fédéral du 18.5.2021 accordé à PwC.

Tableau 6

Rendement médian des capitaux propres des compagnies aériennes 2017-2019 ⁽⁴²⁾

	2019	2018	2017
Historique (Europe)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Bas coûts (Europe)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
Américaine	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Toutes	25,3 %	23,4 %	24,6 %

- (67) En outre, selon les autorités allemandes, les effets combinés du plan de restructuration de Condor, d'une part, comprenant plusieurs mesures de rationalisation ainsi que le renouvellement de la flotte (voir tableau 2), qui entraîneront d'importantes réductions dans les coûts de personnel et de fournitures ainsi que des économies dans le carburant et les coûts d'entretien, et l'apport de fonds d'Attestor, d'autre part, permettront à Condor d'atteindre une rentabilité conforme à la moyenne du secteur. Comme le montre le tableau 3, les marges EBIT ⁽⁴³⁾ de Condor sont positives à partir de l'exercice 2023 ([...] % en 2023 jusqu'à [...] % en 2026). Les marges sont nettement plus élevées après la COVID-19 en comparaison avec les niveaux antérieurs à la pandémie de COVID-19 ([...] % pour l'exercice 2018 et [...] % pour l'exercice 2019).
- (68) Le tableau 7 montre également la rentabilité d'autres compagnies aériennes avant la pandémie de COVID-19. Selon les données fournies par l'Allemagne, la marge EBIT de ces autres compagnies aériennes, qui incluent des compagnies aériennes historiques ou à bas coûts telles que Lufthansa ou Ryanair, était en moyenne de 5,7 %, soit une médiane de 7,3 %. Les résultats de cet échantillon étaient très divergents, avec un écart de 18,8 points de pourcentage entre la valeur la plus élevée de 13,3 % et la valeur la plus faible de -5,5 %. Sur la base des chiffres de 2019, le rendement par passager de Condor (recettes divisées par le nombre de passagers) s'élevait à [...] ⁽⁴⁴⁾, contre une moyenne de 141 pour les autres compagnies aériennes, tandis que Condor opérait avec [...] SDK, contre une moyenne de 135 773 SDK pour les autres compagnies aériennes.

Tableau 7

Comparaison de l'indicateur clé avec d'autres compagnies aériennes avant la pandémie de COVID-19

	Marge EBIT (en %)	Rendement (en EUR)		Facteur de remplissage moyen (en %)	Passagers (en millions)	Capacité en sièges disponible (en millions de 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⁾ Décision C(2020) 9221 de la Commission du 11.12.2020 dans l'affaire SA.58463 — Aide à la restructuration de Corsair (JO C 41 du 5.2.2021, p. 1), considérant 23. L'échantillon comprend 15 compagnies aériennes regroupées en trois catégories: la catégorie «**Historique**» comprend Air France KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean et Finnair; la catégorie «**Bas coûts**» inclut Ryanair, Easy Jet et Air Europa tandis que la catégorie «**Américaine**» comprend Delta Airlines, American Airlines, United Airlines et Southwest Airlines.

⁽⁴³⁾ Marge EBIT basée sur les recettes des ventes. Le plan de restructuration ne prévoit pas d'autres recettes d'exploitation.

⁽⁴⁴⁾ Ce rendement est supérieur à celui figurant au tableau 3 en raison des exigences de comparabilité avec les autres compagnies. Étant donné que les données accessibles au public pour les concurrents ne sont pas aussi détaillées que les données internes de Condor, le rendement figurant au tableau 7 est défini comme étant les recettes des ventes par PAX, tandis que le rendement indiqué au tableau 3 est défini comme étant (les recettes des ventes - les ventes de fret - les autres ventes) par PAX.

	Marge EBIT (en %)	Rendement (en EUR)		Facteur de remplissage moyen (en %)	Passagers (en millions)	Capacité en sièges disponible (en millions de 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
Moyenne (Condor inclus)	5,5	143,8		86,2	61,8	127 474
Moyenne (Condor exclu)	5,7	140,8		85,8	66,6	135 773
Médiane (Condor inclus)	6,2	143,8		84,3	38,1	85 002
Médiane (Condor exclu)	7,3	143,2		83,9	40,0	100 031

Source: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16 juin 2021, p. 37; et calculs propres.

- (69) En outre, l'Allemagne a fourni des données sur les flux de trésorerie prévisionnels de Condor pour le scénario de référence, comme illustré au tableau 8.

Tableau 8

Flux de trésorerie prévisionnels dans le scénario de référence

En millions d'EUR	Période de restructuration				Après restructuration		
	2019/20 EFFECTIF	2020/21 PRÉVI- SIONS	2021/22 PLANIFI- CATION	2022/23 PLANIFI- CATION	2023/24 PLANIFI- CATION	2024/25 PLANIFI- CATION	2025/26 PLANIFI- CATION
Résultat avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (EBITDA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation (avant éléments exceptionnels)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dépenses exceptionnelles	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Variation des capitaux propres	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Variation des passifs financiers	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
dont: passifs financiers KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Variation nette des liquidités et équivalents	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
En début de période	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Au terme de la période	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

En millions d'EUR	Période de restructuration				Après restructuration		
	2019/20 EFFECTIF	2020/21 PRÉVI- SIONS	2021/22 PLANIFI- CATION	2022/23 PLANIFI- CATION	2023/24 PLANIFI- CATION	2024/25 PLANIFI- CATION	2025/26 PLANIFI- CATION
Tranche B disponible	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liquidités immobilisées	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liquidités disponibles	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Notification, données financières de Condor.

- (70) Les données fournies par l'Allemagne montrent que les sorties de trésorerie liées aux opérations se sont élevées à [...] millions d'EUR au cours de l'exercice 2021. Dans le même temps, les principaux éléments contribuant aux entrées de trésorerie sont des éléments exceptionnels de [...] millions d'EUR, qui sont liés à la liquidation du groupe TC, à l'apport de liquidités d'Attestor et à la modification des engagements financiers vis-à-vis de la KfW. Après la contribution d'Attestor aux fonds propres de Condor, les liquidités disponibles ne sont jamais inférieures à [...] millions d'EUR.
- (71) Les informations fournies montrent que Condor a été confrontée à une crise de liquidité à court terme, combinée à une situation de solvabilité négative héritée de la liquidation du groupe TC (graphique 4).

Graphique 4

Situation de trésorerie à court terme de Condor

[...]

Source: Notification, évaluation de la restructuration réalisée par KPMG.

- (72) L'Allemagne a fourni une analyse de sensibilité montrant de quelle manière les bénéfices et les pertes de Condor et, par la suite, son bilan varieraient par rapport au scénario de référence illustré dans le tableau 3 et le tableau 4, si les coûts de carburant devaient augmenter davantage que dans le scénario de référence en raison d'une augmentation des prix des quotas d'émission et des crédits de compensation et si la croissance du rendement par passager⁽⁴⁵⁾ devait également subir d'éventuelles évolutions négatives du marché, c'est-à-dire un accroissement de la concurrence, réduisant ainsi la croissance des rendements attendue, notamment du fait des nouveaux appareils long-courriers. Le résultat de cette analyse est présenté dans le tableau 9 et le tableau 10.

Tableau 9

Compte de résultat prévu dans le scénario défavorable

En millions d'EUR	Avant restructuration		Période de restructuration				Après restructuration		
	2017/18 EFFECTIF	2018/19 EFFECTIF	2019/20 EFFEC- TIF	2020/21 PRÉVI- SIONS	2021/22 PLANIFI- CATION	2022/23 PLANIFI- CATION	2023/24 PLANIFI- CATION	2024/25 PLANIFI- CATION	2025/26 PLANIFI- CATION
Recettes d'exploitation	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dépenses d'exploitation	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
dont: coûts de location de la flotte			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortissements et dépréciations	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁵⁾ Produit des ventes divisé par le volume total de passagers.

En millions d'EUR	Avant restructuration		Période de restructuration				Après restructuration		
	2017/18 EFFECTIF	2018/19 EFFECTIF	2019/20 EFFEC-TIF	2020/21 PRÉVI-SIONS	2021/22 PLANIFI-CATION	2022/23 PLANIFI-CATION	2023/24 PLANIFI-CATION	2024/25 PLANIFI-CATION	2025/26 PLANIFI-CATION
dont: amortissement de la flotte			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bénéfice d'exploitation (EBIT) avant éléments exceptionnels	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Charges financières	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
dont: charges liées à la flotte			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat net pour l'exercice	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBITDA (avant éléments exceptionnels)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBIT (avant éléments exceptionnels)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rendement	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nombre total de sièges disponibles par kilomètre [SDK] (en m)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de passagers kilomètres transportés [PKT] (en m)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Taux de remplissage total	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nombre total de passagers (en m)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Notification, données financières de Condor (ventilation 2017/18 et 2018/19 non disponible pour la flotte).

Tableau 10

Bilan dans le scénario défavorable

En millions d'EUR	Avant restructuration		Période de restructuration				Après restructuration		
	2017/18 EFFECTIF	2018/19 EFFECTIF	2019/20 EFFEC-TIF	2020/21 PRÉVI-SIONS	2021/22 PLANIFI-CATION	2022/23 PLANIFI-CATION	2023/24 PLANIFI-CATION	2024/25 PLANIFI-CATION	2025/26 PLANIFI-CATION
Actifs	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Actifs à long terme > 1 an	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

En millions d'EUR	Avant restructuration		Période de restructuration				Après restructuration		
	2017/18 EFFECTIF	2018/19 EFFECTIF	2019/20 EFFEC-TIF	2020/21 PRÉVI-SIONS	2021/22 PLANIFI-CATION	2022/23 PLANIFI-CATION	2023/24 PLANIFI-CATION	2024/25 PLANIFI-CATION	2025/26 PLANIFI-CATION
<i>dont: flotte (actifs)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Actifs à court terme < 1 an	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: trésorerie et équivalents de trésorerie</i>	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitaux propres	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs à long terme > 1 an	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs financiers à long terme > 1 an	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: passifs au titre de contrats de location</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs à court terme < 1 an	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs financiers à court terme < 1 an	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: passifs au titre de contrats de location</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ratio dette nette/EBITDA	1,7	1,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RCE	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Notification, données financières de Condor (ventilation 2017/18 et 2018/19 non disponible pour la flotte).

- (73) Selon les hypothèses retenues dans le scénario défavorable, les résultats opérationnels de Condor diminueraient légèrement, avec un EBIT inférieur en moyenne de [...] millions d'EUR par rapport au scénario de référence. Toutefois, Condor resterait rentable avec une marge EBIT de [...] % à la fin de la période de restructuration, allant jusqu'à [...] % à la fin de la période couverte par les prévisions, c'est-à-dire de 2019/2020 à 2025/2026 (ci-après la «période de planification»).

- (74) En ce qui concerne le bilan, le scénario défavorable a principalement une incidence sur la situation de trésorerie et les fonds propres de Condor. Dans ce scénario, Condor dispose de moins d'actifs de trésorerie et les fonds propres négatifs ne diminuent pas aussi rapidement que dans le scénario de référence. Dans le scénario défavorable, Condor affichera toujours une situation en fonds propres négative de [...] millions d'EUR à la fin de la période de planification. Toutefois, même dans ce cas, un retour à une situation positive en fonds propres au cours de l'année suivant la période de planification serait réalisable. Comme expliqué au considérant 64, et ainsi qu'il ressort du tableau 5 et du tableau 9, les valeurs de l'entreprise et des fonds propres de Condor estimées par Rothschild et PwC reposent déjà sur les hypothèses négatives du scénario défavorable, de sorte qu'elles restent valables.
- (75) Les ajustements apportés aux produits et aux coûts ont une incidence sur les flux de trésorerie. Le tableau 11 montre qu'à la fin de la période de restructuration, au cours de l'exercice 2023, Condor dispose de liquidités inférieures de [...] millions d'EUR par rapport au scénario de référence. En 2026, les liquidités disponibles sont inférieures de [...] millions d'EUR, en raison de l'effet cumulatif de la baisse des flux de trésorerie générés par les opérations. En moyenne, le flux de trésorerie positif découlant des opérations est inférieur d'environ [...] millions d'EUR. Un flux de trésorerie positif supplémentaire dans les fonds propres compense partiellement l'effet en 2023.

Tableau 11

Flux de trésorerie prévisionnels dans le scénario défavorable

En millions d'EUR	Période de restructuration				Après restructuration		
	2019/20 EFFECTIF	2020/21 PRÉVI- SIONS	2021/22 PLANIFI- CATION	2022/23 PLANIFI- CATION	2023/24 PLANIFI- CATION	2024/25 PLANIFI- CATION	2025/26 PLANIFI- CATION
Résultat avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (EBITDA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation (avant éléments exceptionnels)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dépenses exceptionnelles	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Variation des capitaux propres	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Variation des passifs financiers	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
dont: passifs financiers KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Variation nette des liquidités et équivalents	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
En début de période	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Au terme de la période	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tranche B disponible	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liquidités immobilisées	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liquidités disponibles	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Notification, données financières de Condor.

- (76) Comme expliqué au considérant 63, sur la base des données fournies par l'Allemagne, le RCE de Condor serait extraordinairement élevé, avec des rendements compris entre [...] % et [...] %. Cette situation est principalement due au programme de renouvellement de la flotte et au fait que les comptes audités de Condor sont établis conformément au code de commerce allemand («*Handelsgesetzbuch*», ci-après le «HGB»). Le renouvellement de la flotte de Condor comprend également le fait que les aéronefs ne sont plus détenus par la compagnie ou loués dans le cadre de contrats de location financière mais loués dans le cadre de contrats de location simple. Contrairement aux contrats de location financière, les contrats de location simple ne confèrent pas de droits de propriété au preneur. Depuis l'entrée en vigueur de l'IFRS 16, tous les contrats de location sont comptabilisés au bilan. Toutefois, cette modification ne s'applique pas à toutes les normes comptables nationales. Étant donné que Condor produit ses états financiers audités conformément au HGB, les contrats de location simple n'influent pas sur le bilan du preneur, étant donné qu'ils sont comptabilisés hors bilan et non capitalisés ⁽⁴⁶⁾.
- (77) La flotte d'aéronefs de Condor représente une part importante du capital et des actifs d'une compagnie aérienne. Par conséquent, le fait de ne pas comptabiliser au bilan les contrats de location d'aéronefs peut considérablement réduire la taille du bilan. Cela a des effets sur des indicateurs clés tels que le RCE, étant donné que les actifs utilisés pour l'exploitation, c'est-à-dire les aéronefs, ne sont pas pris en compte dans le calcul des capitaux engagés et entraînent donc une surestimation de la rentabilité sur la base du capital. Si les contrats de location d'aéronefs ne sont pas comptabilisés, il est également plus difficile d'établir des comparaisons significatives entre les compagnies aériennes, étant donné que la performance financière de la compagnie aérienne observée dépend de la formule de propriété choisie pour les aéronefs.
- (78) Pour ces raisons, l'Allemagne a fourni des rapports financiers de Condor dans lesquels les contrats de location étaient comptabilisés au bilan conformément à l'IFRS 16. L'Allemagne a expliqué que, bien que les états financiers publiés et audités de Condor soient établis conformément au HGB, la compagnie a également régulièrement produit ces autres ensembles de documents comprenant les contrats de location en application de l'IFRS 16 lorsqu'elle était une filiale du groupe TC. La transposition est effectuée pour chaque contrat de location individuellement. Bien que ces états financiers ne fassent pas l'objet d'un audit, ils sont régulièrement examinés par des auditeurs (Ernst and Young) et produits en coopération avec les auditeurs (KPMG).
- (79) Le tableau 12 et le tableau 13 présentent le compte de résultat et le bilan ajustés sur la base du scénario de référence. Les effets observés dans les deux scénarios sont identiques, étant donné que l'ajustement ne concerne que la comptabilisation de la flotte et est donc indépendant des hypothèses plus pessimistes du scénario défavorable. Les chiffres conformes à l'IFRS 16 montrent un EBIT légèrement supérieur, mais un bénéfice net plus faible. Par conséquent, la marge EBIT augmente également par rapport à la marge EBIT basée sur le tableau 3. À la fin de la période de restructuration, la marge EBIT sera de [...] % et ira jusqu'à [...] % à la fin de la période de planification. C'est dans le bilan que les effets sont les plus visibles. Le total des actifs est environ 2,5 fois plus élevé que les chiffres obtenus sur la base des règles comptables allemandes. Cette modification a pour conséquence que le RCE est nettement inférieur, allant respectivement de [...] % à [...] % dans le scénario de référence, et de [...] % à [...] % dans le scénario défavorable.

Tableau 12

Cmpte de résultat prévisionnel avec capitalisation des contrats de location dans le scénario de référence

En millions d'EUR	Période de restructuration				Après restructuration		
	2019/20 EFFECTIF	2020/21 PRÉVI- SIONS	2021/22 PLANIFI- CATION	2022/23 PLANIFI- CATION	2023/24 PLANIFI- CATION	2024/25 PLANIFI- CATION	2025/26 PLANIFI- CATION
Recettes d'exploitation	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dépenses d'exploitation	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
dont: coûts de location de la flotte	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortissements et dépréciations	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ En ce qui concerne le processus de fusion et d'acquisition ainsi que les rapports adressés à la KfW, Condor utilise pour la planification les chiffres établis selon l'IFRS. Concernant l'évaluation de la restructuration effectuée par KPMG, les chiffres établis selon la norme IFRS ont été rapprochés des chiffres établis conformément au HGB. Par conséquent, alors que les chiffres prévus dans l'évaluation de la restructuration sont également conformes à la norme IFRS, l'IFRS 16 n'a pas été utilisée pour le plan d'entreprise.

En millions d'EUR	Période de restructuration				Après restructuration		
	2019/20 EFFECTIF	2020/21 PRÉVI- SIONS	2021/22 PLANIFI- CATION	2022/23 PLANIFI- CATION	2023/24 PLANIFI- CATION	2024/25 PLANIFI- CATION	2025/26 PLANIFI- CATION
<i>dont: amortissement de la flotte</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bénéfice d'exploitation (EBIT) avant éléments exceptionnels	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Charges financières	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: charges liées à la flotte</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat net pour l'exercice	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBITDA (avant éléments exceptionnels)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBIT (avant éléments exceptionnels)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rendement	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nombre total de sièges disponibles par kilomètre [SDK] (en m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de passagers kilomètres transportés [PKT] (en m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Taux de remplissage total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nombre total de passagers (en m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Notification, données financières de Condor.

Tableau 13

Bilan avec capitalisation des contrats de location dans le scénario de référence

En millions d'EUR	Période de restructuration				Après restructuration		
	2019/20 EFFECTIF	2020/21 PRÉVI- SIONS	2021/22 PLANIFI- CATION	2022/23 PLANIFI- CATION	2023/24 PLANIFI- CATION	2024/25 PLANIFI- CATION	2025/26 PLANIFI- CATION
Actifs	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Actifs à long terme > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: flotte (actifs)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Actifs à court terme < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: trésorerie et équivalents de trésorerie</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitaux propres	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs à long terme > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs financiers à long terme > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: passifs au titre de contrats de location</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

En millions d'EUR	Période de restructuration				Après restructuration		
	2019/20 EFFECTIF	2020/21 PRÉVI- SIONS	2021/22 PLANIFI- CATION	2022/23 PLANIFI- CATION	2023/24 PLANIFI- CATION	2024/25 PLANIFI- CATION	2025/26 PLANIFI- CATION
Passifs à court terme < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs financiers à court terme < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: passifs au titre de contrats de location</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Notification, données financières de Condor.

Tableau 14

Compte de résultat prévisionnel avec capitalisation des contrats de location dans le scénario défavorable

En millions d'EUR	Période de restructuration				Après restructuration		
	2019/20 EFFECTIF	2020/21 PRÉVI- SIONS	2021/22 PLANIFI- CATION	2022/23 PLANIFI- CATION	2023/24 PLANIFI- CATION	2024/25 PLANIFI- CATION	2025/26 PLANIFI- CATION
Recettes d'exploitation	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dépenses d'exploitation	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: coûts de location de la flotte</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortissements et dépréciations	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: amortissement de la flotte</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bénéfice d'exploitation (EBIT) avant éléments exceptionnels	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Charges financières	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: charges liées à la flotte</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat net pour l'exercice	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBITDA (avant éléments exceptionnels)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBIT (avant éléments exceptionnels)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rendement	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nombre total de sièges disponibles par kilomètre [SDK] (en m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de passagers kilomètres transportés [PKT] (en m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Taux de remplissage total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nombre total de passagers (en m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Notification, données financières de Condor.

Tableau 15

Bilan avec capitalisation des contrats de location dans le scénario défavorable

En millions d'EUR	Période de restructuration				Après restructuration		
	2019/20 EFFECTIF	2020/21 PRÉVI- SIONS	2021/22 PLANIFI- CATION	2022/23 PLANIFI- CATION	2023/24 PLANIFI- CATION	2024/25 PLANIFI- CATION	2025/26 PLANIFI- CATION
Actifs	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Actifs à long terme > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: flotte (actifs)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Actifs à court terme < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: trésorerie et équivalents de trésorerie</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitaux propres	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs à long terme > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs financiers à long terme > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: passifs au titre de contrats de location</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs à court terme < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passifs financiers à court terme < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>dont: passifs au titre de contrats de location</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Notification, données financières de Condor.

- (80) L'Allemagne a également fourni des tableaux des flux de trésorerie modifiés ajustés selon l'IFRS 16. Toutefois, la transposition ne concerne qu'un transfert des flux de trésorerie entre les activités opérationnelles, les activités d'investissement et les activités de financement, sans aucune incidence sur la liquidité disponible.
- (81) En outre, l'Allemagne a également fourni les valeurs de référence du RCE affichées par un échantillon de concurrents européens. Ces valeurs montrent qu'avant la COVID-19, le RCE moyen de l'échantillon était de 6,9 %, ou de 11,8 % lorsqu'il était calculé comme médiane. Les valeurs du RCE présentent un large écart, allant de - 20,3 % à + 14,6 %, comme le montre le tableau 16.

Tableau 16

RCE d'autres compagnies aériennes avant la COVID-19

	RCE (en %) au 31 décembre 2019
Lufthansa	8,9
Norwegian	2,3
Eurowings	14,6
Ryanair	11,0

	RCE (en %) au 31 décembre 2019
IAG	12,6
EasyJet	13,6
Wizz Air	12,7
Brussels Airlines	- 20,3
Moyenne	6,9
Médiane	11,8

Source: Documents fournis par l'Allemagne le 25 juin 2021; source des données: base de données ORBIS.

2.6. Mesures de limitation des distorsions de concurrence

(82) Les autorités allemandes se sont engagées à prendre les trois mesures suivantes pour limiter les distorsions de concurrence pendant la période de restructuration allant jusqu'au 30 septembre 2023:

- a) la flotte de Condor ne dépasserait pas [...] avions et Condor ne produirait pas plus de [...] millions de sièges par exercice fiscal; cette limitation serait sans préjudice de la capacité de Condor à [...], pour autant que les conditions suivantes soient remplies:
 - 1) [...]
 - 2) [...]
 - 3) [...]
 - 4) [...]
 - 5) l'Allemagne soumettrait ⁽⁴⁷⁾ à la Commission toute demande motivée d'autorisation [...]. La Commission accèderait à la demande dans un délai n'excédant pas 15 jours ouvrables à compter de la communication des informations requises ou rejeterait la demande, en motivant sa décision;
- b) Condor s'abstiendrait d'acquérir des participations dans toute entreprise au cours de la période de restructuration, sauf si cette acquisition est indispensable pour assurer la viabilité à long terme de Condor;
- c) Condor s'abstiendrait de présenter le soutien de l'État comme un avantage concurrentiel lors de la commercialisation de ses produits et services.

2.7. Situation en l'absence d'aide à la restructuration

(83) L'Allemagne a déclaré qu'en l'absence d'aide à la restructuration, Condor n'aurait pas pu sortir de la procédure d'insolvabilité. En effet, l'entrée d'un investisseur privé constituait un élément central du plan d'insolvabilité de Condor et le retrait de PGL a entraîné une prolongation de l'insolvabilité. En outre, l'accord d'investissement avec le nouvel investisseur Attestor était subordonné à la restructuration des prêts de la KfW et n'aurait pas été signé en l'absence de l'aide. Par conséquent, Condor aurait été rapidement à court de liquidités. Cela aurait entraîné la suspension puis le retrait de sa licence d'exploitation, ce qui aurait privé Condor de sa principale source de revenus et aurait conduit à sa liquidation. La conséquence serait également le non-remboursement des prêts de la KfW, la perte de plus de 4 000 emplois dans un contexte déjà marqué par des difficultés économiques, ainsi qu'une réduction de la concurrence sur le marché allemand des voyages de loisirs.

⁽⁴⁷⁾ L'Allemagne n'a pas soumis une telle demande à la Commission au cours de la période de restructuration.

- (84) L'Allemagne a déclaré que Condor jouait un rôle crucial sur le marché allemand des loisirs qui, en cas de sortie du marché de la compagnie, n'aurait pas pu être facilement comblé par un autre concurrent. En outre, Condor occupait une position unique sur ce marché. Elle était la seule compagnie aérienne en Allemagne à fournir des services aériens à environ 2 500 voyageurs indépendants et à 11 000 agences de voyages, parmi lesquelles de nombreuses PME. L'Allemagne a déclaré que Condor était l'une des dernières compagnies aériennes présentes sur le marché allemand qui soit en mesure d'adapter rapidement les plans de vol et les services aux besoins spécifiques des voyageurs tels que REWE, Alltours, Schauinsland et FTI, et qui était disposée à le faire. L'Allemagne a affirmé que les voyageurs avaient écrit aux autorités allemandes pour souligner l'importance de Condor pour leur activité en précisant qu'ils dépendaient de Condor pour effectuer leurs vols ⁽⁴⁸⁾. Selon l'Allemagne, le rôle de Condor serait particulièrement important dans la phase de redémarrage après la COVID-19, lorsque les petits voyageurs et agences de voyages dépendraient pour leurs vols d'un partenaire ayant une expérience du marché et les compétences techniques offertes par Condor pour remettre leur activité sur les rails après la pandémie.
- (85) En outre, l'expérience de Condor, son infrastructure technique, son réseau de liaisons et ses contacts sur les marchés de destination, ainsi que la confiance acquise auprès des parties prenantes sont autant de facteurs clés qui, ensemble, ont alimenté la capacité de Condor à développer et à vendre avec succès des destinations touristiques. L'Allemagne a déclaré que cette combinaison d'éléments ne se retrouvait pas chez d'autres compagnies aériennes actives sur le marché allemand des voyages de loisirs, qu'elle avait été construite et développée par Condor pendant de nombreuses années, et qu'elle comprenait également des solutions informatiques propriétaires développées par Condor. L'Allemagne a donc déclaré que la sortie du marché de Condor aurait également entraîné une perte de connaissances et d'expertise techniques précieuses développées par Condor dans le cadre de son modèle d'entreprise unique, que l'on ne retrouve pas facilement sur le marché.
- (86) Par ailleurs, Condor disposait d'un réseau de quelque 5 800 fournisseurs, lesquels auraient tous été touchés de manière significative par la sortie du marché de la compagnie, en particulier compte tenu de la situation économique difficile qui prévalait au moment de l'octroi de l'aide en raison de la pandémie de COVID-19. Condor employait également plus de 4 000 personnes et sa sortie du marché aurait porté préjudice au personnel technique spécialisé, en particulier dans le contexte de l'époque, marqué par une réduction des capacités de la part de nombreuses compagnies aériennes européennes en raison des effets de la pandémie de COVID-19 sur le transport aérien mondial.
- (87) En outre, l'Allemagne a indiqué que la sortie du marché de Condor aurait porté préjudice à la concurrence sur le marché allemand du transport aérien. Le marché était déjà particulièrement consolidé et le groupe Lufthansa, qui occupait une position dominante, s'étendait également au marché des voyages de loisirs. Selon l'Allemagne, la sortie du marché de Condor entraînerait une nouvelle concentration du marché, ce qui nuirait à la concurrence dans le domaine du transport aérien de loisirs, dans la mesure où cela limiterait l'innovation et entraînerait une hausse des prix.

2.8. Description des raisons ayant conduit à l'ouverture de la procédure

- (88) À la suite de l'annulation de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021 par l'arrêt Condor de 2024, la Commission a émis des doutes quant à la conformité de la mesure d'aide à la restructuration sous la forme d'une annulation de créances avec le point 67 des lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration.
- (89) Premièrement, la Commission a exprimé des doutes quant à la question de savoir si, à la suite de l'annulation de la dette, un rendement positif pour l'État était encore nécessaire ou si des risques découlant d'une prise de risques excessive ou des risques d'aléa moral chez les actionnaires et créanciers subordonnés existants pouvaient apparaître dès lors que la compagnie ne disposerait plus de fonds propres une fois que les pertes seraient prises en compte. À cet égard, la Commission a émis des doutes quant à la question de savoir si, compte tenu du montant des fonds propres (négatifs) restant avant l'intervention de l'État et la dépréciation totale des actions par l'ancien actionnaire, à savoir le groupe TC, il serait approprié de considérer que le montant attendu, voire un montant nul, procurerait à l'État une part raisonnable de gains en rémunération du montant total de l'annulation de créances qu'il a accordé, au sens du point 67 des lignes directrices S & R (voir décision d'ouverture, considérant 172). Deuxièmement, dans le cas où un rendement raisonnable pour l'État serait encore nécessaire, la Commission a exprimé des doutes quant à la question de savoir si le mécanisme de retour à meilleure fortune mis en place pour le remboursement par Condor de la tranche de rang inférieur du prêt n° 1 proposé par les autorités allemandes satisfierait à l'exigence énoncée au point 67 des lignes directrices S & R (voir décision d'ouverture, considérant 173).

⁽⁴⁸⁾ L'Allemagne a joint des exemples de lettres des voyageurs à l'annexe 13 de la notification.

- (90) En outre, compte tenu de l'incidence possible du risque que la rémunération en contrepartie de l'annulation de créances ne soit pas conforme au point 67 des lignes directrices S & R, la Commission a également émis des doutes quant au calibrage des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence générées par l'aide, telles qu'elles étaient proposées par l'Allemagne (voir décision d'ouverture, considérant 189). En conséquence, la Commission doutait que l'aide à la restructuration puisse être déclarée compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

3. OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

3.1. Observations présentées par Condor

- (91) Dans ses observations présentées le 15 octobre 2024, enregistrées le 16 octobre 2024, Condor considère que l'aide à la restructuration en cause est pleinement conforme au point 67 des lignes directrices S & R et parfaitement compatible avec le marché intérieur. En effet, selon Condor, dans des circonstances telles que celles en cause, i) le point 67 des lignes directrices S & R n'exige pas d'assurer à l'État une part de la future valorisation du bénéficiaire, ii) en tout état de cause, en l'espèce, le paquet de mesures de restructuration négocié avec Attestor ainsi que le mécanisme de retour à meilleure fortune qu'il contient offrent à l'État une part de la future valorisation de Condor et cette part est raisonnable, et iii) il n'y a aucune raison de recalibrer les mesures limitant les distorsions de concurrence qui ont été proposées par l'Allemagne.
- (92) En ce qui concerne l'argument mentionné au considérant 91, point i), Condor est d'avis qu'en l'espèce, il est satisfait au point 67 des lignes directrices S & R si la part de la future valorisation du bénéficiaire assurée à l'État équivaut à un montant nul, et qu'une part d'un montant nul est raisonnable dans les circonstances de l'espèce.
- (93) Premièrement, cela découle de l'objectif du point 67 des lignes directrices S & R qui, dans les circonstances de l'espèce, ne saurait justifier que l'on exige d'assurer à l'État allemand une part quelconque de la future valorisation de Condor. Condor considère qu'il n'y a pas de problème d'«aléa moral» en l'espèce et partage l'avis de la Commission selon lequel le risque d'aléa moral ne concerne que les actionnaires et les créanciers subordonnés *existants*. Les actionnaires et les autres créanciers, dont aucun n'était titulaire d'un titre de dette subordonné avant l'octroi de l'aide, ont réduit à zéro leurs actions ou créances, en totalité ou en quasi-totalité, dans le cadre de la procédure d'insolvabilité⁽⁴⁹⁾, conformément au point 66 des lignes directrices S & R, et, de l'avis de Condor, il n'est plus possible de prévenir mieux ou davantage l'aléa moral ou la prise de risques excessive. L'annulation des créances en cause ne profite donc pas aux actionnaires ou créanciers existants, mais uniquement aux futurs actionnaires.
- (94) Condor considère également qu'il n'y a pas de problème d'aléa moral en ce qui concerne Attestor, étant donné qu'Attestor — en tant que nouvel actionnaire de Condor — n'est pas concernée par l'objectif de prévention de l'aléa moral prévu par les lignes directrices S & R. De même, l'implication de SGL ne pose aucun problème d'aléa moral étant donné qu'elle agissait exclusivement en tant que fiduciaire en vue de l'entrée du nouvel investisseur.
- (95) Condor soutient que le paquet de mesures convenu entre le gouvernement fédéral et Attestor fait partie d'une solution négociée et équilibrée et que, dans une telle configuration, l'octroi d'une rémunération supplémentaire à l'État implique de priver Attestor de cette rémunération et d'exiger ainsi d'un nouvel investisseur qu'il partage les charges découlant des risques excessifs que les anciens actionnaires ou créanciers ont pris par le passé. Une telle solution dissuaderait les investisseurs privés, car elle irait non seulement à l'encontre des objectifs consistant à réduire au minimum les aides d'État et à éviter les distorsions de concurrence, mais aussi à l'encontre de la dernière partie du point 66 des lignes directrices S & R, dont il découle que ceux qui ont injecté de nouveaux fonds propres ne devraient pas être affectés de manière disproportionnée.

⁽⁴⁹⁾ En particulier, les actions détenues par le groupe TC dans Condor ont été réduites à zéro dans le cadre de la procédure d'insolvabilité. Le groupe TC est en liquidation. Il ne bénéficiera en aucun cas d'un quelconque avantage du fait de la restructuration réussie de Condor. En outre, les autres créanciers de Condor ont accepté une offre de 0,1 % en contrepartie de leurs créances dans le cadre du plan d'insolvabilité approuvé par le tribunal allemand compétent en matière d'insolvabilité, procédant ainsi à une annulation pratiquement intégrale de leurs créances.

- (96) Deuxièmement, selon Condor, il ressort également de la seconde partie du point 67 des lignes directrices S & R ⁽⁵⁰⁾ qu'en l'espèce, il est raisonnable d'assurer à l'État une part de la future valorisation de Condor qui soit d'un montant nul. Il en est ainsi puisqu'il n'y a pas d'injection de capital (c'est-à-dire que le montant des «fonds propres injectés par l'État» est nul) et qu'il n'y a pas de «fonds propres de l'entreprise restant après la prise en compte des pertes» — ou uniquement des fonds propres négatifs — pour lesquels une injection de capital présumée de la part de l'État pourrait être fixée afin de déterminer le caractère raisonnable de la part assurée à l'État dans la future valorisation du bénéficiaire. En effet, la situation en fonds propres de Condor devrait rester négative jusqu'en 2026, jusqu'à ce que les prêts octroyés au titre de l'aide soient remboursés en septembre 2026; la situation ne pourrait donc devenir positive qu'après 2026. De l'avis de Condor, même si «elles améliorent la situation en matière de fonds propres», les annulations de dettes doivent être distinguées des «apports de capitaux».
- (97) En ce qui concerne l'argument visé au considérant 91, point ii), Condor soutient qu'en tout état de cause, il est satisfait en l'espèce au point 67 des lignes directrices S & R étant donné que l'État se voit accorder une part de la future valorisation de Condor et que cette part est raisonnable compte tenu a) de la procédure de mise en concurrence instaurée pour la sélection de l'investisseur ainsi que b) du mécanisme de retour à meilleure fortune et d'autres circonstances de l'espèce.
- (98) Condor soutient que le caractère raisonnable de la part de la future valorisation de Condor assurée à l'État ne peut pas être apprécié sur la base des critères énoncés dans la seconde partie du point 67 des lignes directrices S & R. Toutefois, s'il est néanmoins jugé nécessaire d'assurer à l'État une part de la future valorisation du bénéficiaire, le caractère raisonnable de cette part doit être apprécié en fonction de l'ensemble des circonstances, telles qu'en l'espèce, le mécanisme de retour à meilleure fortune, l'ensemble du paquet de mesures de restructuration — comprenant la procédure de sélection de l'investisseur — les charges supportées par les actionnaires et créanciers existants, et les contributions propres d'Attestor.
- (99) Selon Condor, le caractère raisonnable de la procédure de mise en concurrence découle du fait qu'Attestor a été sélectionnée parmi trois soumissionnaires dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence et que l'offre d'Attestor proposait les meilleures conditions pour Condor et pour le remboursement des prêts d'État (avec non seulement le remboursement d'une proportion élevée de l'encours du prêt mais aussi l'instauration d'un mécanisme de retour à meilleure fortune). Une telle procédure de mise en concurrence garantit, outre le caractère négocié des conditions convenues entre le gouvernement fédéral allemand et Attestor, que la part de la future valorisation de Condor convenue pour l'État correspond aux meilleures conditions réalisables par les investisseurs présents sur le marché.
- (100) Selon Condor, le caractère raisonnable est également dû au mécanisme de retour à meilleure fortune ⁽⁵¹⁾ qui s'applique à [...]. Selon Condor, dans le scénario le plus favorable, le montant total de [...] millions d'EUR serait remboursé; la décision d'ouverture, qui reprend les [...] millions d'EUR correspondant à la part de la future valorisation assurée à l'État dans le scénario le plus favorable ainsi que la fourchette comprise entre [...] millions d'EUR et [...] millions d'EUR mentionnée par l'Allemagne dans la notification, n'était qu'une estimation servant à quantifier l'élément d'aide.
- (101) Enfin, Condor attire l'attention sur les autres circonstances de l'affaire décrites ci-après, qui constituent des éléments supplémentaires étayant le caractère raisonnable de la part assurée à l'État dans la future valorisation de Condor:
- a) l'État reçoit les [...] indépendamment de la future valorisation de Condor. Ces intérêts sont dus même si aucun remboursement n'est exigé dans le cadre du mécanisme de retour à meilleure fortune;
 - b) le paquet négocié avec Attestor a considérablement raccourci la durée des prêts existants. La totalité du montant restant sera déjà remboursée d'ici septembre 2026, alors que le remboursement de la tranche B initiale du prêt n° 1 et le remboursement du prêt n° 2 étaient prévus pour décembre 2031;
 - c) sans l'entrée d'Attestor, Condor aurait été insolvable. Elle n'aurait pas été en mesure de s'acquitter de ses obligations de remboursement ni de payer les intérêts sur les prêts;

⁽⁵⁰⁾ Conformément à la seconde partie du point 67 des lignes directrices S & R, le caractère raisonnable de la part de la future valorisation de Condor assurée à l'État doit être déterminé «au vu du montant des fonds propres injectés par l'État par rapport aux fonds propres de l'entreprise restant après la prise en compte des pertes».

⁽⁵¹⁾ Le mécanisme de retour à meilleure fortune tel que décrit par l'Allemagne (voir le considérant 53).

- d) la situation en fonds propres de Condor devrait rester négative jusqu'au remboursement des prêts en septembre 2026. Conformément au point 67 des lignes directrices S & R, le caractère raisonnable de la part de l'État dans la future valorisation du bénéficiaire doit être déterminé en prenant en considération les «fonds propres de l'entreprise restant après la prise en compte des pertes». S'il est néanmoins jugé nécessaire d'assurer à l'État une part de la future valorisation de Condor également dans le cas de fonds propres négatifs, il doit au moins découler de la référence aux «fonds propres de l'entreprise restants» que plus ces fonds propres restants seront faibles, plus la part de l'État dans la future valorisation du bénéficiaire sera faible.

(102) Concernant l'argument mentionné au considérant 91, point iii), Condor est d'avis qu'il n'y a aucune raison de recalibrer les mesures proposées par l'Allemagne pour limiter les distorsions de concurrence générées par l'aide, lesquelles sont appropriées étant donné que l'aide à la restructuration en cause est pleinement conforme au point 67 des lignes directrices S & R et est parfaitement compatible avec le marché intérieur.

3.2. Observations de Ryanair

(103) Dans ses observations du 16 octobre 2024, Ryanair partage les doutes de la Commission quant à la question de savoir si l'annulation de dettes autorisée par la décision d'aide à la restructuration de 2021 a assuré à l'État une part raisonnable de la future valorisation du bénéficiaire et quant au calibrage des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence, tel que proposé par l'Allemagne. Ryanair fait toutefois part de plusieurs préoccupations supplémentaires.

(104) Ryanair considère, premièrement, que les abandons de créances acceptés par les créanciers de Condor ne constituent pas une mesure générale, comme la Commission l'a jugé à tort, mais résultent d'une décision collective des créanciers.

(105) Ryanair soutient également que le fait de ne pas appliquer le point 67 des lignes directrices S & R, comme le propose la Commission, irait à l'encontre des principes d'efficacité des dépenses publiques et de la nécessité d'éviter le gaspillage de ressources publiques. Selon Ryanair, le fait que l'actionnaire initial de Condor ait perdu toutes ses actions et qu'Attestor n'était pas auparavant actionnaire est dénué de pertinence, étant donné que ce sont les futurs actionnaires qui ont droit à une valorisation et qu'ils devraient partager les charges avec l'État. En outre, le fait que Condor présente une situation en fonds propres négative ne signifie pas qu'aucune future valorisation ne peut être attendue; en injectant des fonds propres, Attestor a démontré qu'il existait un potentiel de valorisation. Par conséquent, aucun de ces éléments ne saurait justifier la conclusion selon laquelle une rémunération nulle assurerait encore à l'État une part raisonnable de la future valorisation.

(106) En outre, le remboursement de la tranche de rang inférieur du prêt n° 1 est subordonné aux recettes futures, ce qui pourrait avoir pour conséquence que Condor ne rembourse pas cette tranche, étant donné que ses recettes seront probablement insuffisantes compte tenu des lacunes que présente son plan de restructuration. Ryanair affirme donc que le mécanisme de retour à meilleure fortune constitue un autre avantage en faveur de Condor et d'Attestor et qu'il n'est pas de nature à assurer un retour positif à l'État, indépendamment des hypothétiques paiements futurs. Ryanair soutient également que les critères appliqués par la Commission pour apprécier le caractère raisonnable de la rémunération sont inadéquats. En effet, l'évaluation des rendements générés par le mécanisme de retour à bonne fortune devrait être fondée sur le profil de risque de Condor et non sur celui de la KfW, par exemple sur les rendements obligataires des compagnies aériennes dont la notation de crédit est inférieure à la «catégorie investissement». Ryanair fait observer que le taux d'actualisation à appliquer aux flux de trésorerie, qui n'est pas précisé, devrait refléter un niveau de risque fondé sur des instruments de fonds propres et non sur des instruments de dette.

(107) Ryanair considère que la position de la Commission concernant l'absence de nouveaux fonds propres injectés par l'État et l'absence de fonds propres restant après la prise en compte des pertes, comme indiqué au considérant 166 de la décision d'ouverture, est en contradiction avec le point 217 de l'arrêt Condor de 2024 ⁽⁵²⁾. Ryanair estime que l'Allemagne aurait dû inclure une clause par laquelle les montants réduits à zéro seraient récupérés en fonction des résultats futurs de Condor ou convertis en fonds propres.

⁽⁵²⁾ Dans l'affaire Ryanair/Commission, T-28/22, le point 217 est libellé comme suit: «À cet égard, il convient de noter tout de même que ce dernier membre de phrase suit immédiatement l'exigence d'assurer à l'État une "part raisonnable" de la future valorisation du bénéficiaire. Ainsi, il peut être compris comme une indication de ce qui constituerait, en termes quantitatifs, une "part raisonnable", ce qui est à déterminer sur la base de la proportion que représente le montant versé par l'État par rapport au montant des fonds propres du bénéficiaire restant après la prise en compte des pertes. Cette interprétation permettrait ainsi de concilier les parties introductive et finale du point 67 des lignes directrices S & R.»

- (108) En ce qui concerne les effets négatifs de l'aide sur la concurrence et les échanges, Ryanair considère qu'en n'assurant pas à l'État une part suffisante de la future valorisation malgré l'objectif d'amélioration de la situation en matière de fonds propres poursuivi par le soutien, l'aide ne permet pas d'atténuer l'aléa moral, ce qui inciterait les actionnaires de Condor à se livrer à une concurrence agressive et rendrait insuffisantes les mesures notifiées pour limiter les distorsions de concurrence. En outre, la rémunération non versée à l'État procurerait à Condor des liquidités supplémentaires qu'elle pourrait utiliser pour se développer et baisser les prix. Enfin, Ryanair note que, dans la décision, la Commission est muette quant à la mesure dans laquelle le plafond fixé pour la taille de la flotte auquel s'est engagée l'Allemagne dans le cadre des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence concerne des avions qui auraient, de toute façon, compte tenu de leur âge, été progressivement mis hors service afin de rétablir la viabilité de Condor.
- (109) En outre, Ryanair reproche à la décision d'ouverture i) de ne pas contenir d'informations prétendument cruciales et ii) de limiter son champ d'application aux deux points sur la base desquels le Tribunal a annulé la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021.
- (110) S'agissant du manque d'informations dans la décision d'ouverture, Ryanair affirme que ses droits procéduraux ont été violés du fait que le texte a été expurgé à l'excès, en particulier en ce qui concerne les données financières de Condor (marge EBIT, RCE), les évaluations de la valeur d'entreprise effectuées par Rothschild et PwC, le niveau de rémunération de l'aide avec et sans mécanisme de retour à meilleure fortune, ou encore le plafond appliqué à la flotte après le retrait progressif des aéronefs et les exceptions à ce plafond. Cela a privé Ryanair de la possibilité de présenter des observations utiles sur ces paramètres essentiels du plan de restructuration de Condor.
- (111) En ce qui concerne le champ d'application de la décision d'ouverture, Ryanair considère qu'en limitant son appréciation aux deux points sur la base desquels la décision d'aide à la restructuration de 2021 a été annulée, la Commission risque de ne pas tenir compte d'autres éléments possibles d'incompatibilité de l'aide avec les lignes directrices S & R ou d'autres éléments sur lesquels Ryanair n'est en mesure de présenter des observations qu'à ce stade. À cet égard, Ryanair soulève six questions concernant i) les avantages indirects dont Attestor aurait pu bénéficier; ii) l'éligibilité de Condor à l'aide en tant qu'entreprise reprise par un groupe; iii) la conformité de l'aide avec la section 3.1 des lignes directrices S & R; iv) la nécessité de l'intervention de l'État; v) le caractère approprié de l'aide; et vi) la proportionnalité de l'aide. Ces arguments correspondent, en substance, aux moyens et indices présentés par Ryanair dans son recours en annulation dans l'affaire T-28/22, que le Tribunal a rejetés dans l'arrêt Condor de 2024.
- (112) Sur le premier point, Ryanair demande instamment à la Commission d'élargir le champ de l'enquête et d'examiner si, à travers le cadre régissant l'octroi de l'aide à la restructuration en faveur de Condor et les engagements pris par l'Allemagne, Attestor aurait pu bénéficier de cette aide alors qu'elle n'était pas admissible au bénéfice d'une aide à la restructuration. Ryanair considère que l'aide a pu permettre à Attestor d'acquérir la compagnie aérienne Marabu en 2022.
- (113) En ce qui concerne la deuxième question, Ryanair considère que, compte tenu des difficultés financières de Condor et de la volonté de l'Allemagne de vendre l'entreprise, et étant donné l'absence probable d'une procédure d'appel d'offres organisée conformément au point 84 de la communication relative à la notion d'aide d'État⁽³³⁾, Attestor peut avoir acquis Condor à un prix inférieur à la valeur du marché, ce qui, selon Ryanair, obligerait la Commission à examiner l'éligibilité de Condor à une aide à la restructuration en tant qu'entreprise reprise par un groupe.
- (114) En ce qui concerne le troisième point, Ryanair prétend que, contrairement aux constatations de la Commission, Condor ne consoliderait pas la demande des petits voyageurs pour des vols vers des destinations de niche et ne leur offrirait pas non plus une flexibilité du plan des vols à court terme, étant donné que les principales destinations affichées par Condor sont exploitées par de nombreuses autres compagnies aériennes et que certains vols proposés sur le site internet de Condor sont en vente jusqu'en novembre 2025. En outre, Ryanair soutient que le plan de restructuration n'est pas approprié et ne permet pas de rétablir la viabilité à long terme de Condor, premièrement parce qu'il repose sur une hypothèse irréaliste selon laquelle Condor ne serait plus la compagnie sous-performante

⁽³³⁾ Communication de la Commission relative à la notion d'«aide d'État» visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, C/2016/2946 (JO C 262 du 19.7.2016, p. 1).

d'avant la pandémie de COVID-19 (qui présentait, par exemple, des marges EBIT de 1 % et 3 % alors que la moyenne et la médiane des autres compagnies étaient de 5,7 % et 7,3 % respectivement) mais deviendrait une compagnie plus performante que ses concurrentes au plus tard en 2026 et, deuxièmement, parce que le point 51 des lignes directrices S & R interdit expressément que l'aide permette au bénéficiaire d'afficher des résultats supérieurs au marché. Ryanair critique également le choix du groupe de pairs de référence effectué par la Commission pour comparer les résultats de Condor, dans la mesure où il est constitué de transporteurs à bas coûts et de transporteurs proposant des services complets à bord et qu'il ne comprend aucune compagnie aérienne active dans les segments des voyages de loisirs long-courriers ou des vols charters. En outre, Ryanair considère que la Commission a fondé son analyse comparative sur des groupes de pairs différents selon qu'il s'agissait de la marge EBIT, du RCE ou du RCP, ce qui reviendrait à sélectionner «à la carte» les compagnies aériennes dont elle avait besoin pour étayer un point de vue.

- (115) En ce qui concerne la nécessité d'une intervention de l'État, Ryanair soutient que Condor aurait pu lever des financements sur le marché, ainsi que l'ont fait à l'époque d'autres compagnies aériennes telles qu'American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul et GOL qui, en outre, présentaient une notation de crédit similaire à celle de Condor sur la base de la catégorie CCC ⁽⁵⁴⁾ de la Commission, laquelle signifie «mauvaise/difficultés financières». Selon Ryanair, le fait que Condor ait alors fait l'objet d'une procédure d'insolvabilité n'a aucune incidence en la matière étant donné que, d'une part, le droit allemand en matière d'insolvabilité classerait les prêteurs fournissant des financements aux entreprises soumises à une procédure d'insolvabilité au-dessus des prêteurs ordinaires dans le cadre d'une procédure d'insolvabilité ultérieure et que, d'autre part, plusieurs compagnies aériennes insolubles (Norwegian Air, Delta Airlines, LATAM Airlines) sont parvenues à obtenir des financements sur le marché. En outre, l'absence de notation de crédit attribuée à Condor, du fait de sa participation à la trésorerie commune de son ancienne société mère, ne constituerait pas un obstacle à l'obtention d'un financement sur le marché privé, sur lequel de nombreuses entreprises ne bénéficient pas d'une notation.
- (116) En ce qui concerne le caractère approprié de l'aide, Ryanair reproche à la Commission de ne pas avoir comparé, dans la décision d'ouverture, la solution de l'aide à d'autres options et de ne pas avoir vérifié la rémunération de l'aide, déclarant que la Commission se contente d'affirmer que l'aide répond aux problèmes de solvabilité et de liquidité de Condor. Ryanair considère que la possibilité d'une conversion des créances en fonds propres, qui aurait également amélioré la situation de solvabilité de Condor, aurait dû être évaluée. Selon Ryanair, cela aurait non seulement entraîné moins de distorsions qu'une annulation de dettes, mais aurait également permis à l'Allemagne de s'assurer une part dans la future valorisation de Condor, garantissant ainsi une plus grande conformité de l'aide avec le point 67 des lignes directrices S & R. Enfin, Ryanair soutient qu'il est impossible de formuler des observations sur la question de savoir si l'aide a été correctement rémunérée, étant donné que la décision est muette sur le niveau de la rémunération dans le cas où le mécanisme de retour à meilleure fortune ne serait pas enclenché.
- (117) En ce qui concerne la proportionnalité de l'aide, Ryanair affirme, premièrement, que c'est à tort que la Commission a calculé l'aide à la restructuration comme étant la différence entre le prêt de 550 millions d'EUR accordé par la KfW et les dommages causés par la COVID-19 à hauteur de 249,02 millions d'EUR, majorés des intérêts de 20,2 millions d'EUR à annuler, soit un total de 321,18 millions d'EUR. Ryanair considère que la Commission aurait dû déduire uniquement le montant de l'aide à la compensation des dommages autorisée par la Commission dans les décisions Condor I et Condor II, à savoir 204,1 millions d'EUR, ce qui aurait donné lieu à une aide à la restructuration de 345,9 millions d'EUR. En outre, selon Ryanair, le raisonnement de l'Allemagne concernant le montant de l'aide à la restructuration est erroné, en ce qu'il déduit l'annulation qui constitue l'aide à la restructuration et déduit deux fois le montant annulé au titre de la décision Condor II. La Commission ne pouvait donc pas utiliser ce montant fantaisiste pour qualifier de «prudente» sa propre estimation dans la décision d'ouverture. Deuxièmement, Ryanair soutient que certains coûts supportés par Condor au cours de la période de restructuration auraient déjà été compensés par l'aide à la compensation des dommages, laquelle couvre des périodes qui chevauchent la période de restructuration. Selon Ryanair, la compensation des dommages contribue à la couverture des coûts, puisqu'il s'agit là de l'objectif même d'une telle aide. Étant donné que la décision d'ouverture indique que les coûts de restructuration comprennent des coûts d'exploitation non couverts, Ryanair estime plausible que l'aide à la restructuration couvre au moins certains coûts déjà compensés par l'aide à la compensation des dommages, comme par exemple le remboursement du prêt de sauvetage, que la décision d'ouverture présente à la fois comme l'un des coûts de la restructuration et comme l'un des objectifs pour lesquels l'aide à la compensation des dommages a été utilisée.
- (118) Ryanair conclut que, grâce à l'aide à la restructuration, Condor a été en mesure d'ouvrir de nouvelles liaisons, d'acquérir de nouveaux appareils et de renforcer sa part de marché dans certains aéroports et que, si la Commission devait autoriser l'aide, la position concurrentielle de Ryanair serait affectée sur plusieurs liaisons. Ryanair demande donc à la Commission d'interdire l'aide et d'exiger de l'Allemagne qu'elle récupère cette aide auprès de Condor.

⁽⁵⁴⁾ Conformément à la communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation (JO C 14 du 19.1.2008, p. 6).

4. OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR L'ALLEMAGNE

4.1. Observations relatives à la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen

- (119) Dans ses observations du 27 septembre 2024, l'Allemagne considère que l'aide à la restructuration est pleinement compatible avec le marché intérieur et qu'elle l'était au moment de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021. Les autorités allemandes ont déclaré que l'Allemagne soutenait le pourvoi formé par Condor contre l'arrêt du Tribunal annulant la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021 ⁽⁵⁵⁾ et que les observations formulées dans la présente procédure étaient sans préjudice de ladite procédure de pourvoi.
- (120) Après la clôture de la procédure d'insolvabilité de Condor le 30 novembre 2020, lors de la recherche d'investisseurs et au moment de l'octroi de l'aide à la restructuration, Condor ne comptait pas d'actionnaires ou de créanciers subordonnés existants. La sélection de l'investisseur a été effectuée dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle et l'offre d'Attestor a été retenue parmi trois propositions comme étant la plus avantageuse pour la continuité de Condor et pour le remboursement des prêts de la KfW, réduisant ainsi au minimum la contribution de l'État allemand et du Land de Hesse, garants des prêts. Dans le cadre du paquet de mesures convenu avec le nouvel investisseur Attestor, lequel n'est pas concerné par l'objectif de l'obligation énoncée dans les lignes directrices S & R visant à atténuer l'aléa moral, toute contribution supplémentaire de Condor aux bénéfices de l'État aurait été prélevée chez le nouvel investisseur, ce qui aurait entraîné l'échec de la solution qui maintenait l'activité (restructurée) de Condor. Le mécanisme de retour à meilleure fortune fait partie de ce paquet négocié et ne constitue donc pas, contrairement à ce que prétend Ryanair (voir le considérant 106), un «avantage supplémentaire» en faveur de Condor.
- (121) En outre, l'Allemagne fait observer que, dans le cas de Condor, au moment de l'octroi des mesures, il n'y avait pas de fonds propres (positifs) restants, lesquels demeureraient, selon toute attente, négatifs jusqu'au remboursement des prêts accordés en tant qu'aide, remboursement prévu pour septembre 2026. De l'avis de l'Allemagne, aucune rémunération sous la forme d'une part de la future valorisation de Condor ne serait raisonnable en application du point 67 des lignes directrices.
- (122) Même si une telle rémunération devait être positive, les autorités allemandes estiment que le mécanisme de retour à meilleure fortune permettrait à l'Allemagne de participer de manière adéquate à la future valorisation de Condor. Ce mécanisme prévoit que si l'évaluation des fonds propres de Condor — [...] — dépasse [...] millions d'EUR, un montant de [...] millions d'EUR de liquidités serait versé à l'Allemagne. Cela représenterait plus du double des [...] millions d'EUR [...]. Avec des montants d'évaluation compris entre [...] millions d'EUR et [...] millions d'EUR, le montant versé à l'Allemagne se situerait entre [...] du principal du prêt, de sorte que même avec une évaluation bien inférieure aux [...] millions d'EUR investis par Attestor, l'État bénéficierait de la valorisation (des fonds propres) de Condor.
- (123) En ce qui concerne l'attente d'une rémunération positive pour l'État, l'Allemagne a fourni un calcul comparant la rémunération de l'État résultant du mécanisme de retour à meilleure fortune avec le montant de l'aide destinée à «améliorer la situation en matière de fonds propres». L'Allemagne estime que la partie de l'aide destinée à «améliorer la situation en matière de fonds propres» s'élève soit à [...] millions d'EUR, soit à [...] millions d'EUR. Le montant est basé sur i) [...] ⁽⁵⁶⁾, ii) [...], iii) [...]. À hauteur de ([...] millions d'EUR), le paiement différé dans le cadre du mécanisme de retour à meilleure fortune représenterait donc dans le scénario le plus favorable [...] % du montant de l'aide destinée à «améliorer la situation en matière de fonds propres». Sur la base d'hypothèses prudentes, à savoir le paiement d'un montant estimé de l'ordre de [...] à [...] millions d'EUR décrit au considérant 50 de la décision d'ouverture, le paiement au titre du mécanisme de retour à meilleure fortune représenterait entre [...] % et [...] % du montant de l'aide destinée à «améliorer la situation en matière de fonds propres».
- (124) En outre, en ce qui concerne les économies réalisées sur les intérêts, c'est-à-dire les [...] millions d'EUR, l'Allemagne soutient que Condor n'aurait pas été en mesure de payer les intérêts sans la participation d'Attestor. En outre, une grande partie de l'«avantage lié aux intérêts» résulte uniquement de l'échéance nettement plus longue du financement initial par rapport au financement restructuré. Les conditions régissant les intérêts étaient les mêmes. En outre, la tranche B du prêt n° 1 du financement initial était un prêt renouvelable qui n'aurait pas nécessairement été prélevé sur le montant maximal autorisé jusqu'en 2031, si bien que des taux d'intérêt sensiblement plus bas auraient également pu être envisagés. L'Allemagne considère donc qu'une comparaison de nature économique n'a qu'une pertinence limitée. En outre, la KfW a économisé environ [...] millions d'EUR de coûts de refinancement grâce à l'investissement d'Attestor.

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

⁽⁵⁶⁾ Le calcul est basé sur les taux d'intérêt suivants:
[...]

- (125) Enfin, étant donné que l'État allemand se voit assurer une rémunération appropriée liée à la future valorisation du bénéficiaire, quand bien même la rémunération nécessaire serait nulle, l'Allemagne estime que le calibrage des mesures visant à atténuer les distorsions de concurrence est approprié.

4.2. Remarques concernant les observations de tiers

- (126) Le 18 novembre 2024, les autorités allemandes ont informé la Commission qu'elles ne formuleraient aucun commentaire concernant les observations de tiers présentées par Condor et Ryanair..

5. APPRÉCIATION DE L'AIDE

5.1. Existence d'une aide d'État

- (127) En vertu de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, «[s]auf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

- (128) La qualification d'aide d'État d'une mesure au sens de cette disposition nécessite donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies: i) la mesure d'aide doit être imputable à l'État et être financée au moyen de ressources d'État; ii) elle doit procurer un avantage à son bénéficiaire; iii) cet avantage doit être sélectif; et iv) la mesure doit fausser ou menacer de fausser la concurrence et affecter les échanges entre États membres.

5.1.1. Ressources d'État et imputabilité à l'État

- (129) Comme indiqué aux considérants 137 à 139 de la décision Condor I de la Commission, la décision d'accorder les prêts initiaux de 550 millions d'EUR a été prise par le gouvernement fédéral allemand. Les prêts ont été accordés à des taux d'intérêt bonifiés par l'intermédiaire de la banque publique de développement (KfW). Le gouvernement allemand a imposé l'octroi du prêt à la KfW, qui n'est que l'entité utilisée par le gouvernement pour acheminer les prêts. La KfW ne percevra aucun intérêt ni ne supportera aucun risque. Les paiements d'intérêts sont transférés au gouvernement et le gouvernement accorde une garantie à la KfW pour le remboursement du prêt. Les garanties ont été émises par le gouvernement fédéral. Les prêts et les garanties sont indissociables, c'est-à-dire que les uns n'existeraient pas sans les autres. La décision d'accorder la mesure était donc imputable à l'État et la mesure était financée au moyen de ressources d'État, puisqu'elle était financée sur le budget général de l'État. La décision de restructurer les prêts de la KfW (voir considérant 52) et d'annuler les intérêts dus au titre de la surcompensation a également été prise par le gouvernement fédéral allemand, avec des effets sur les ressources de l'État auxquelles il est renoncé, qui sont reportées aux fins du remboursement ou qui, en tout état de cause, sont utilisées.

- (130) L'offre soumise dans le cadre de la vente de Condor avait été sélectionnée par le conseil de surveillance de Condor, dont les actionnaires sont des représentants de l'État (considérant 37). La mise en œuvre de l'accord d'achat était nécessaire pour assurer le remboursement des prêts de la KfW. Elle était également subordonnée à la restructuration du prêt et à l'annulation des intérêts. La restructuration du prêt a été mise en œuvre au moyen d'un contrat-cadre, conclu à la demande du gouvernement fédéral, entre la KfW et Condor.

- (131) La Commission conclut dès lors que la restructuration des prêts de la KfW et l'annulation des intérêts dus au titre de la surcompensation impliquent des ressources d'État et que la décision d'accorder les mesures est imputable à l'État.

5.1.2. *Avantage*

- (132) Les mesures notifiées ont aidé Condor à financer la poursuite de ses activités pendant la phase de montée en puissance après la pandémie de COVID-19, ainsi que la mise en œuvre de son plan de restructuration, en lui donnant accès au financement que la compagnie, compte tenu de sa situation spécifique et des circonstances prévalant au moment de l'octroi de l'aide, n'avait pas pu obtenir sur le marché. À cet égard, Condor ne pouvait pas mettre en œuvre l'accord d'achat conclu avec Attestor sans la restructuration des prêts de la KfW ou sans la renonciation au remboursement des intérêts dus au titre de la surcompensation. Les prêts n'existeraient pas et n'auraient pas été accordés en l'état si l'Allemagne n'avait pas accordé l'aide au sauvetage et l'aide à la compensation des dommages en faveur de Condor (considérants 2 et 3). L'investissement en capital et l'exécution du contrat de crédit-bail par Attestor étaient subordonnés à la signature de l'accord d'achat, qui, à son tour, était subordonné à la restructuration effective des prêts.
- (133) Dans sa globalité, la restructuration des prêts de la KfW garantis par l'État comporte divers éléments indissociables et interdépendants consistant en des reports, des abandons de créances et des conditions de remboursement des tranches qui visent à réduire ou à faciliter la rémunération globale due au prêteur. Ces éléments sont liés entre eux afin de soutenir la continuité des activités de Condor justifiée par des objectifs de politique publique poursuivis par l'Allemagne. En outre, l'Allemagne a renoncé à percevoir le remboursement légitime des intérêts dus au titre de la surcompensation qui découle de l'aide octroyée précédemment. Ces éléments d'aide avaient pour objet et pour effet commun de libérer des ressources financières qui soutiennent le plan de restructuration de Condor et que Condor n'aurait pas pu emprunter ou obtenir intégralement sur le marché.
- (134) La Commission conclut donc que les mesures notifiées confèrent un avantage économique à Condor au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

5.1.3. *Sélectivité*

- (135) Les mesures notifiées sont accordées uniquement en faveur de Condor. Ainsi que la Cour de justice l'a indiqué ⁽⁵⁷⁾, lorsqu'une aide individuelle est en cause, l'identification de l'avantage économique permet, en principe, de présumer de sa sélectivité. Cela vaut indépendamment du fait qu'il y ait ou non des opérateurs sur les marchés en cause se trouvant dans une situation comparable. Tandis que l'Allemagne a octroyé ou peut encore octroyer une aide d'État à d'autres compagnies aériennes en concurrence avec Condor, en tout état de cause, la restructuration des prêts et l'abandon des intérêts ne font pas partie d'une mesure plus large de politique économique générale visant à fournir le même type de soutien ad hoc à des entreprises du secteur de l'aviation ou à d'autres secteurs économiques qui se trouvent dans une situation juridique et factuelle comparable à la lumière de l'objectif d'une telle mesure politique générale. Les mesures en cause ne sont accessibles qu'à Condor.
- (136) Par conséquent, la Commission conclut que les mesures notifiées sont sélectives au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

5.1.4. *Distorsion de la concurrence et affectation des échanges*

- (137) Lorsqu'une aide octroyée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à celle d'autres entreprises concurrentes dans les échanges à l'intérieur de l'Union, ces derniers doivent être considérés comme affectés par l'aide. Il suffit que le bénéficiaire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur les marchés ouverts à la concurrence. À cet égard, le fait qu'un secteur économique ait fait l'objet d'une libéralisation au niveau de l'Union est un élément de nature à caractériser une incidence réelle ou potentielle des aides sur la concurrence ainsi que sur les échanges entre États membres. Condor fournit des services de transport aérien sur des liaisons au départ de l'Allemagne vers d'autres États membres. Le secteur de l'aviation est ouvert à la concurrence dans l'Union et des services sont fournis d'un État membre à un autre.
- (138) Les mesures notifiées sont donc susceptibles de fausser ou de menacer de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre États membres.
- (139) À la lumière des motifs exposés ci-dessus, la Commission estime que les mesures notifiées constituent une aide d'État en faveur de Condor au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

⁽⁵⁷⁾ Arrêt de la Cour de justice du 4 juin 2015 dans l'affaire C-15/14 P, Commission/MOL, ECLI:EU:C:2015:362, point 60.

5.2. Légalité des mesures

- (140) En notifiant l'aide sous la forme d'une restructuration et d'une annulation de dettes et d'intérêts préalablement à sa mise à exécution, les autorités allemandes s'étaient conformées au départ aux obligations qui leur incombent en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.
- (141) Néanmoins, malgré la notification préalable et l'autorisation de la Commission intervenue avant l'octroi, à la suite de l'annulation de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021 par le Tribunal, et compte tenu du fait que les mesures notifiées constituent des aides d'État, celles-ci sont devenues des aides illégales rétroactivement à compter de leur octroi, dans la mesure où elles ne sont plus couvertes par l'autorisation de la Commission.

5.3. Compatibilité

- (142) La Commission ayant conclu que les mesures constituent une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, il y a lieu d'examiner si ces mesures sont compatibles avec le marché intérieur. Puisque les mesures se composent d'aides illégales, leur compatibilité doit être appréciée conformément aux dispositions légales en vigueur au moment de l'octroi des aides, à savoir à la fin de juillet 2021.
- (143) L'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE prévoit que les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- (144) Ainsi, pour que l'aide soit déclarée compatible, elle doit, d'une part, viser à faciliter le développement de certaines activités économiques ou de certaines régions économiques et, d'autre part, ne pas altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- (145) Au titre de la première condition, la Commission examine si l'aide est destinée à faciliter le développement de certaines activités économiques. Au titre de la deuxième condition, la Commission met en balance les effets positifs de l'aide envisagée pour le développement des activités qu'elle est destinée à soutenir et les effets négatifs que l'aide peut avoir sur le marché intérieur ⁽⁵⁸⁾.
- (146) Dans les lignes directrices S & R, la Commission expose les critères qu'elle examine pour apprécier la compatibilité d'une aide à la restructuration d'une entreprise avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE ⁽⁵⁹⁾. Conformément au point 137 de ces lignes directrices, la Commission examinera la compatibilité avec le marché intérieur de toute aide au sauvetage ou à la restructuration octroyée sans son autorisation, et donc en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité, sur la base de ces lignes directrices si l'aide, ou une partie de celle-ci, a été octroyée après leur publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Tel est le cas en l'espèce.
- (147) Il ne ressort pas de la notification que l'aide à la restructuration ou les modalités dont elle est assortie, ou les activités économiques facilitées par l'aide, pourraient entraîner une violation d'une disposition pertinente du droit de l'Union. Plus précisément, la Commission n'a pas adressé d'avis motivé à l'Allemagne au sujet d'une possible infraction au droit de l'Union qui aurait un rapport avec cette affaire, et elle n'a pas reçu de plaintes ou d'informations pouvant laisser croire que l'aide d'État, les modalités dont elle est assortie ou les activités économiques facilitées par l'aide pourraient être contraires à des dispositions pertinentes du droit de l'Union.
- (148) L'Allemagne considère que l'aide à la restructuration peut être déclarée compatible avec le marché intérieur conformément aux lignes directrices S & R.
- (149) Compte tenu de la nature et de l'objectif de l'aide d'État en cause et des allégations des autorités allemandes, la Commission appréciera si le financement prévu pour soutenir la restructuration est conforme aux dispositions pertinentes énoncées dans les lignes directrices S & R.

⁽⁵⁸⁾ Arrêt de la Cour de justice du 22 septembre 2020 dans l'affaire C-594/18 P, Autriche/Commission (Hinkley Point C), ECLI:EU:C:2020:742, point 19.

⁽⁵⁹⁾ Lignes directrices S & R, point 38.

5.3.1. Les aides facilitent le développement d'une activité économique

- (150) En vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE, les aides d'État, pour être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, doivent faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques.
- (151) À cet égard, pour démontrer qu'une aide à la restructuration est destinée à faciliter un tel développement, l'État membre qui l'octroie doit démontrer qu'elle vise à éviter des difficultés sociales ou à remédier à une défaillance du marché. Dans le contexte spécifique des aides à la restructuration, la Commission fait observer que, comme cela est reconnu au point 43 des lignes directrices S & R, en réalité, les sorties du marché sont importantes pour le processus plus large de croissance de la productivité, de sorte que le simple fait d'empêcher une entreprise de sortir du marché ne suffit pas à justifier le recours à une aide d'État. Au contraire, les aides au sauvetage et à la restructuration comptent parmi les types d'aides d'État entraînant le plus de distorsions, car elles interfèrent avec le processus de sortie du marché. Toutefois, dans certaines situations, la restructuration d'une entreprise en difficulté peut contribuer au développement d'activités ou de régions économiques, y compris au-delà des activités mêmes exercées par le bénéficiaire. C'est le cas lorsqu'en l'absence d'une telle aide, la défaillance du bénéficiaire entraînerait des situations de défaillance du marché ou de difficultés sociales, entravant le développement des activités et/ou des régions économiques qui seraient affectées par de telles situations. Une liste non exhaustive de ces situations figure au point 44 des lignes directrices S & R.
- (152) De telles situations se présentent, entre autres, lorsque l'aide évite le risque d'interruption d'un service important qu'il est compliqué de reproduire et qu'un concurrent pourrait difficilement assurer à la place du bénéficiaire, ou lorsque le bénéficiaire joue un rôle systémique essentiel dans une région ou un secteur dont la sortie aurait des conséquences négatives potentielles ⁽⁶⁰⁾. En permettant au bénéficiaire de poursuivre ses activités, l'aide permet ainsi d'éviter de telles défaillances du marché ou difficultés sociales. Toutefois, dans le cas d'une aide à la restructuration, cela n'est vrai que si l'aide permet au bénéficiaire d'affronter la concurrence sur le marché grâce à ses qualités intrinsèques, ce qui ne peut être garanti que si l'aide est fondée sur la mise en œuvre d'un plan de restructuration qui rétablit la viabilité à long terme du bénéficiaire.
- (153) La Commission examinera donc dans un premier temps si Condor est admissible au bénéfice d'une aide à la restructuration (section 5.3.1.1), si l'aide est destinée à éviter une situation de défaillance du marché ou des difficultés sociales (section 5.3.1.2), et si elle s'accompagne d'un plan de restructuration rétablissant la viabilité à long terme du bénéficiaire (section 5.3.1.3).

5.3.1.1. Admissibilité: entreprise en difficulté

- (154) Pour être admissible à une aide à la restructuration, le bénéficiaire doit être une entreprise en difficulté. Une entreprise est considérée comme étant en difficulté lorsqu'il est pratiquement certain qu'en l'absence d'intervention de l'État, elle sera contrainte d'abandonner son activité à court ou moyen terme. En particulier, une société à responsabilité limitée est considérée comme étant en difficulté lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves (et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société) conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit ⁽⁶¹⁾.
- (155) En outre, une entreprise qui fait partie d'un groupe ne peut bénéficier d'une aide à la restructuration que s'il peut être démontré que ses difficultés lui sont spécifiques et ne résultent pas d'une répartition arbitraire des coûts au sein du groupe et que ces difficultés sont trop graves pour être résolues par le groupe lui-même ⁽⁶²⁾.
- (156) Comme indiqué au tableau 4, Condor présente actuellement, et présentait au moment de l'octroi de l'aide, une situation en fonds propres négative de sorte que le montant cumulé des pertes dépasse la totalité de son capital social souscrit. Cela signifie donc que l'ensemble de son capital social souscrit a disparu.

⁽⁶⁰⁾ Point 44, b) et c), des lignes directrices S & R.

⁽⁶¹⁾ Point 20, a), des lignes directrices S & R.

⁽⁶²⁾ Point 22 des lignes directrices S & R.

- (157) La description de la structure de propriété de Condor au moment de l'octroi de l'aide montre également que la compagnie ne faisait pas partie d'un groupe plus large. L'actionnaire unique de Condor à l'époque, SGL, ne détenait pas d'autres participations dans d'autres entreprises. SGL était simplement une société fiduciaire, créée dans le seul but de détenir les actions après la sortie de Condor de la procédure d'insolvabilité en décembre 2020 et dans l'attente de sa vente à un investisseur. L'accord d'achat à privé SGL de la plupart des droits dont jouit un actionnaire. Il s'ensuit que Noerr & Stiefenhofer, la dernière société mère en date de Condor, ne pouvait pas, par l'intermédiaire de SGL, exercer des droits de propriété significatifs sur Condor, de sorte que cette dernière ne pouvait pas non plus être considérée comme faisant partie d'un groupe Noerr (voir le considérant 26). L'offre d'achat d'Attestor était subordonnée à la restructuration du prêt et n'a été mise en œuvre que le 28 juillet 2021, après que la Commission avait initialement autorisé l'aide à la restructuration. Partant, les difficultés de Condor ne sauraient être considérées comme résultant d'une répartition arbitraire des coûts au sein d'un hypothétique groupe plus large.
- (158) En outre, l'offre d'Attestor pour l'achat de Condor a été retenue par le conseil d'administration de Condor comme étant la meilleure parmi les trois offres reçues, à l'issue d'une procédure d'appel d'offres concurrentielle, transparente, inconditionnelle et non discriminatoire (voir les considérants 37 et 120). L'offre d'Attestor a également été considérée par le gouvernement fédéral allemand comme proposant les meilleures conditions pour le remboursement des prêts de la KfW, de manière à réduire au minimum l'aide à la restructuration. Contrairement à ce que Ryanair affirme (voir le considérant 113), rien n'indique que le prix payé par Attestor ait été affecté par le prétendu souhait du gouvernement allemand de vendre Condor dans le cadre d'une «vente d'urgence». En fait, plus d'un an s'est écoulé entre le moment où PGL a retiré son offre pour Condor en avril 2020 (voir le considérant 35) et le moment où l'accord de vente avec Attestor a été signé en juillet 2021, à la suite d'une procédure d'appel d'offres qui a suscité l'intérêt de trois acquéreurs potentiels (voir le considérant 37). Aussi la Commission considère-t-elle qu'Attestor a payé pour Condor un prix correspondant au prix du marché et qu'en conséquence, Attestor n'a bénéficié d'aucune partie de l'aide à la restructuration accordée à Condor.
- (159) Par souci d'exhaustivité, la Commission ajoute que l'ancienne société mère de Condor, le groupe TC, avait été mise en liquidation judiciaire en 2019, soit bien avant l'octroi de l'aide à la restructuration, et qu'elle était en cours de liquidation, de sorte qu'elle ne pouvait pas non plus résoudre les difficultés de Condor. Dans la décision relative à l'aide au sauvetage, la Commission avait considéré que les difficultés de Condor ne résultaient pas d'une répartition arbitraire des coûts au sein de l'ancien groupe TC et qu'elles ne pouvaient pas être supportées par ce groupe, par ailleurs en liquidation. Le Tribunal avait approuvé cette conclusion dans l'arrêt rendu dans l'affaire T-577/20. Cet arrêt n'a pas fait l'objet d'un pourvoi.
- (160) Le Tribunal a apprécié le respect de cette condition dans l'arrêt Condor de 2024 et a conclu que la Commission était en droit d'estimer que la situation de Condor ne relevait pas de l'interdiction prévue au point 22 des lignes directrices S & R (bénéficiaire faisant partie d'un groupe ou repris par celui-ci) ⁽⁶³⁾.
- (161) La Commission en conclut que Condor est admissible au bénéfice d'aides à la restructuration.

5.3.1.2. Développement d'une activité économique

- (162) Étant donné que, pour être compatible avec le marché intérieur, une intervention de l'État doit viser à faciliter le développement d'une activité économique, l'État membre doit notamment démontrer, en ce qui concerne les aides à la restructuration, que l'aide évite le risque d'interruption d'un service important qu'il est compliqué de reproduire et qu'un concurrent pourrait difficilement assurer à la place du bénéficiaire.
- (163) Pour les raisons exposées aux considérants 84 et 85, la Commission considère que Condor joue un rôle important sur le marché allemand des voyages de loisirs, en ce qu'elle fournit des services aériens uniques, consolidant la demande, proposant des horaires flexibles et des systèmes de réservation informatique personnalisés, à des milliers d'agences de voyages et de voyagistes indépendants, parmi lesquels de nombreuses PME.
- (164) En particulier, la Commission note que Condor consolide la demande des petits voyagistes pour des vols vers des destinations de niche et leur offre une flexibilité du plan des vols à court terme. Les horaires des compagnies aériennes traditionnelles et à bas coûts sont bloqués pour des périodes plus longues de sorte que ces compagnies ne sont pas en mesure d'offrir une telle flexibilité. Le système de réservation propriétaire de Condor permet aux voyagistes de réserver dans le cadre de voyages à forfait et est suffisamment flexible pour s'adapter à l'évolution de la demande (voir le considérant 84). Contrairement à ce que soutient Ryanair (voir le considérant 114), cela n'est pas remis en cause par le fait que les vols de Condor peuvent être réservés à l'avance ni par le fait que Condor propose (également) des destinations desservies par d'autres compagnies aériennes. Aucune compagnie aérienne ne pourrait

⁽⁶³⁾ Affaire T-28/22, Ryanair/Commission, points 44 à 54.

exercer ses activités de manière efficace et rentable sans disposer d'horaires de vol et offrir la possibilité aux clients de réserver des sièges un peu à l'avance. Bien qu'elle propose ce service, Condor reste plus flexible que les compagnies aériennes régulières, et sa fonction essentielle en tant que consolidateur et intermédiaire pour les agences de voyages et les voyageurs a été soulignée par des témoignages du secteur du voyage. En particulier, dans le cadre de l'appréciation de l'aide au sauvetage en faveur de Condor, selon les informations fournies par l'Allemagne dans la notification, les voyageurs ont écrit aux autorités allemandes pour souligner qu'ils dépendaient de ces services pour une partie de leur activité et qu'ils subiraient des pertes de chiffre d'affaires considérables en l'absence de tels services [voir le considérant 84]. Pour reproduire ces systèmes, les concurrents devraient acquérir l'expertise nécessaire, construire un réseau de destinations et de points de contact, et mettre en place des systèmes et processus informatiques, ce qui nécessiterait beaucoup de temps et de ressources et ne pourrait être réalisé à court ou moyen terme.

- (165) En outre, le paysage informatique de Condor permet à la fois des réservations de vols charters et des réservations du système mondial de distribution (SMD)⁽⁶⁴⁾ sur les liaisons touristiques, tandis que ses systèmes commerciaux permettent l'utilisation de données en temps réel provenant de divers services ainsi que l'accès via de multiples canaux. Condor donne donc accès à des vols de loisirs à plus de [...] agences de voyages qui ne possèdent pas de licence IATA, par l'intermédiaire de diverses interfaces que les transporteurs traditionnels et à bas coûts n'offrent pas. Ainsi, la Commission considère qu'en l'absence des interfaces offertes par Condor, les opérateurs sans licence IATA dépendraient entièrement des consolidateurs pour l'accès aux vols touristiques et devraient payer des redevances supplémentaires pour les services de consolidation. La technologie nécessaire à l'exploitation de ces interfaces a été largement développée par Condor et, étant donné qu'elle n'est pas disponible sur le marché des technologies de l'information, elle ne pourrait pas être reproduite à court ou moyen terme.
- (166) Il est donc très peu probable qu'un transporteur traditionnel ou à bas coûts existant soit disposé et apte à acquérir, dans un délai raisonnable, l'expertise, les réseaux et la technologie nécessaires pour reprendre le rôle d'intermédiaire et de consolidateur de Condor pour le compte de quelque 11 000 agences de voyages et voyageurs indépendants sur le marché allemand des voyages de loisirs. Il est encore moins probable que le rôle de Condor puisse être reproduit par plusieurs transporteurs, chacun ayant conçu et mis en œuvre individuellement certains services, sans coordination ni interopérabilité entre les services.
- (167) En outre, la Commission fait observer que Condor a acquis une expertise considérable en matière d'ouverture et de développement de destinations touristiques et qu'elle a bâti des capacités techniques en ce qui concerne la consolidation de la demande ainsi que la flexibilité dans les réservations et les horaires de vol en utilisant des programmes et des processus informatiques propres et personnalisés qu'elle a développés en interne. Sa sortie du marché entraînerait la perte de ces connaissances techniques et de cette expertise, dont la reconstruction nécessiterait du temps et des investissements dans le développement informatique et la mise en place d'un réseau.
- (168) En outre, Condor bénéficie d'un modèle d'entreprise performant, qui a simplement souffert des effets négatifs d'événements échappant à son contrôle, tels que l'insolvabilité du groupe TC et la pandémie de COVID-19. Malgré la situation économique difficile prévalant au moment de l'octroi de l'aide, Condor a été en mesure d'attirer des investisseurs privés désireux de financer l'entreprise, sur la base de ses prévisions commerciales. Il s'agit d'un acteur bien établi en Allemagne, important pour le maintien de la concurrence sur le marché allemand des voyages de loisirs, lequel est déjà fortement concentré et dominé par le groupe Lufthansa. Les voyageurs ont fait part de leurs préoccupations aux autorités allemandes quant à l'éventuelle perte des services proposés par Condor. En outre, l'autorité allemande de la concurrence a ouvert une enquête au titre de l'article 102, du TFUE, au sujet d'un éventuel abus de position dominante de Lufthansa au détriment de Condor. Dans le cadre de cette enquête, l'autorité de la concurrence a interdit à Lufthansa de résilier certains accords de connexion à long terme conclus avec Condor⁽⁶⁵⁾ afin d'empêcher Lufthansa d'abuser de sa position sur le marché au détriment de Condor et d'empêcher une concentration supplémentaire du marché qui serait préjudiciable. En fait, la Commission note que Condor est le seul concurrent restant de Lufthansa sur les destinations long-courriers exploitées au départ de l'Allemagne. En conséquence, la Commission considère que Condor est importante pour préserver une concurrence effective sur le marché allemand du transport aérien long-courrier de loisirs.

⁽⁶⁴⁾ Un système mondial de distribution (SMD) est un réseau informatisé qui permet des transactions entre les prestataires de services du secteur des voyages, principalement les compagnies aériennes, les hôtels, les sociétés de location de voitures et les agences de voyages, en utilisant des données en temps réel (par exemple, le nombre de chambres d'hôtel ou de sièges disponibles). Les agences de voyages utilisent le SMD pour les services, les produits et les tarifs afin de fournir des services de voyage aux consommateurs finals.

⁽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) Enfin, la sortie du marché de Condor aurait eu des effets négatifs sur son réseau de près de [...] fournisseurs ainsi que sur ses effectifs de plus de 4 000 personnes, lesquels auraient été sensiblement affectés (considérant 86). Les effets potentiels auraient été graves, notamment en raison de la situation économique difficile prévalant lors de l'octroi de l'aide, au moment où de nombreuses compagnies aériennes réduisaient leurs capacités et licenciaient du personnel, de sorte qu'il aurait été peu probable que ces compagnies puissent assurer une activité suffisante aux fournisseurs de Condor ou qu'elles puissent absorber une part importante du personnel de Condor. Cela est d'autant plus vrai que Condor affiche un pourcentage de destinations de loisirs long-courriers supérieur à la moyenne, pour lesquelles elle consolide la demande d'environ 11 000 voyageurs et agences de voyages. Il est très peu probable que les concurrents puissent reproduire les services de Condor sur ces destinations et atteindre ainsi un taux de remplissage suffisant pour une exploitation rentable des appareils. En outre, rien n'indiquait qu'un concurrent serait disposé à développer un tel système de coopération avec les voyageurs et les agences de voyages. En effet, les voyageurs avaient confirmé qu'ils dépendaient de Condor pour ces services et qu'une sortie du marché de Condor leur causerait de graves pertes (voir le considérant 84).
- (170) Par conséquent, bien que certaines liaisons de Condor puissent être attrayantes pour un concurrent sur une base autonome, rien n'indiquait qu'un concurrent ou un petit nombre de transporteurs concurrents puissent reprendre l'ensemble des services de Condor en ce sens qu'ils auraient dû remplir dans le même temps le rôle d'intermédiaire et de consolidateur assumé par Condor pour le compte de 11 000 agences de voyages et voyageurs indépendants, posséder les connaissances techniques, l'expertise, le réseau de contacts et les systèmes informatiques personnalisés de Condor, et reprendre le personnel, les avions et les créneaux horaires de Condor, dont beaucoup sont utilisés pour des destinations de niche spécialisées long-courriers uniquement exploitées par des transporteurs de loisirs. La sortie du marché de Condor aurait donc été susceptible de provoquer de graves difficultés sociales pour ses clients, son personnel et ses fournisseurs. Sans l'octroi de l'aide, Condor n'aurait plus été en mesure de fournir ce service important.
- (171) Le Tribunal a examiné, dans l'arrêt Condor de 2024 l'exigence énoncée au point 44 des lignes directrices S & R et a conclu que la requérante n'avait pas démontré que la Commission aurait dû éprouver des doutes quant à la question de savoir si Condor fournissait un service important qu'il était compliqué de reproduire ou qu'un concurrent pouvait difficilement assurer à la place du bénéficiaire, au sens du point 44, b), des lignes directrices ⁽⁶⁶⁾.
- (172) La Commission conclut donc que l'aide contribue au développement de l'activité économique du transport aérien de loisirs en ce qu'elle contribue au maintien d'un service important que les concurrents ne pourraient pas facilement reproduire dans son intégralité et sans difficultés sociales à court ou moyen terme.

5.3.1.3. Plan de restructuration et retour à la viabilité à long terme

- (173) Conformément aux lignes directrices S & R, les aides à la restructuration ne doivent être octroyées que pour soutenir un plan de restructuration réaliste, cohérent et de grande envergure, dont les mesures doivent être conçues pour rétablir la viabilité à long terme dans un délai raisonnable, à l'exclusion de toute aide supplémentaire allant au-delà de celle qui soutient le plan de restructuration de Condor. Le plan de restructuration doit décrire les causes des difficultés que connaît le bénéficiaire, ainsi que les faiblesses spécifiques de ce dernier, et expliquer comment les mesures de restructuration proposées remédieront à ses problèmes fondamentaux ⁽⁶⁷⁾.
- (174) Les résultats de la restructuration doivent être démontrés dans divers scénarios, notamment en déterminant les paramètres de performance et les principaux facteurs de risque prévisibles. Le retour à la viabilité du bénéficiaire doit se traduire par un rendement approprié du capital investi après couverture des coûts, sans dépendre d'hypothèses optimistes concernant des facteurs tels que les variations de prix ou de la demande. La viabilité à long terme est assurée lorsqu'une entreprise est en mesure de fournir un rendement du capital prévu approprié après avoir couvert tous ses coûts, y compris les amortissements et les charges financières, et qu'elle est également en mesure d'affronter la concurrence sur le marché sur la base de ses propres mérites ⁽⁶⁸⁾.
- (175) À cet égard, le plan de restructuration comprend un ensemble de mesures sérieuses, cohérentes et se renforçant mutuellement (considéranants 40 à 43) qui améliorent l'efficacité de la prestation des services et rationalisent la base de coûts de Condor. En particulier, le renouvellement complet des avions les plus anciens de Condor, à savoir sa flotte long-courrier, rendu possible par l'investissement de 250 millions d'EUR d'Attestor dans le cadre d'un contrat de crédit-bail (voir considérant 47), associé à l'ambitieux programme de restructuration du personnel, des contrats et des processus que Condor était en train de mettre en œuvre au moment de l'octroi de l'aide (voir considérant 41), renforcerait encore sa compétitivité.

⁽⁶⁶⁾ Affaire T-28/22, Ryanair/Commission, points 61 à 93.

⁽⁶⁷⁾ Points 45, 47 et 48 des lignes directrices S & R.

⁽⁶⁸⁾ Points 50 à 52 des lignes directrices S & R.

- (176) Les événements qui ont conduit Condor à l'insolvabilité se sont combinés et superposés à l'événement extraordinaire que constitue la pandémie de COVID-19 et à la perturbation grave qui a touché non seulement l'économie allemande au sein de laquelle Condor fournit ses services mais aussi d'autres États membres. Parmi ces circonstances figurent notamment la procédure d'insolvabilité prolongée dont Condor a fait l'objet, y compris la recherche d'un nouvel investisseur après le retrait de PGL, la rupture des liens d'entreprise avec l'ancienne société mère, ainsi que la pandémie concomitante de COVID-19 qui a eu de graves répercussions sur les compagnies aériennes et les investisseurs potentiels. Ces circonstances extraordinaires avaient sérieusement limité la liquidité de Condor ainsi que sa capacité à accéder au financement du marché, tout en affectant gravement son bilan et sa position en fonds propres, avec des effets exogènes durables. Dans ces conditions, les causes des difficultés de Condor n'étaient pas inhérentes à son modèle et à sa stratégie d'entreprise, de sorte que le plan de restructuration ne devait pas viser à les modifier de manière significative, mais plutôt à renforcer les assises économiques et financières de la compagnie.
- (177) La période de restructuration de Condor s'est étendue sur une durée totale de quatre ans après l'octroi de l'aide au sauvetage en octobre 2019. Cette durée correspond à la norme inférieure de la pratique décisionnelle de la Commission, notamment en ce qui concerne les restructurations de compagnies aériennes effectuées dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Condor a été très réactive et n'a pas retardé les mesures de restructuration nécessaires, qui ont toutes été achevées à la fin de la période de restructuration en septembre 2023. La durée du plan de restructuration est raisonnable compte tenu des circonstances décrites au considérant 176.
- (178) La Commission note que les prévisions de Condor dans le scénario de référence concernant la reprise des activités, c'est-à-dire le retour des résultats de Condor au niveau de 2019, étaient conformes aux prévisions du secteur effectuées par des tiers. Comme expliqué au considérant 58 et ainsi que le montre le graphique 3, il a été prévu, par exemple par l'IATA en avril 2021 en ce qui concerne les PKT (passagers kilomètres transportés), que le secteur retrouverait les niveaux de 2019 entre 2023 et 2024. Comme le montre le graphique 3, Condor devait atteindre le niveau de PKT de 2019 au cours de l'exercice fiscal [...]. La Commission note également qu'une reprise encore plus rapide pouvait être attendue pour les vols touristiques et, par conséquent, la Commission estime que la croissance des recettes prévue par Condor était plausible. Dès lors, la plausibilité des hypothèses figurant dans le plan de restructuration de Condor repose sur les prévisions du secteur réalisées par des tiers et non sur la comparaison d'indicateurs avec un échantillon d'autres compagnies aériennes, ainsi que le prétend Ryanair⁽⁶⁹⁾.
- (179) Les projections qui sous-tendent le plan de restructuration dans le scénario de référence démontraient la capacité de Condor à retrouver une viabilité à long terme de manière à assurer un rendement du capital projeté qui soit approprié après avoir couvert l'ensemble de ses coûts. Du côté des recettes, le taux de remplissage affiché par Condor de [...] % à partir de 2022-2023 peut être considéré comme plausible compte tenu des prévisions de reprise du secteur et du taux de remplissage historique de Condor avant la pandémie de COVID-19. Le rendement par passager prévu d'environ [...] EUR en 2022-2023 était légèrement supérieur à celui de [...] EUR en 2018-2019. Toutefois, ce niveau plus élevé pouvait s'expliquer par la rénovation de la flotte effectuée par Condor avec l'arrivée de nouveaux avions long-courriers. Dans les coûts prévus, il a été dûment tenu compte de l'incidence des mesures de restructuration (telles que la réduction du personnel et le renouvellement de la flotte, voir les considérants 41 et 43) car, par exemple, le programme de renouvellement de la flotte entraînerait une baisse des coûts de carburant par SDK tout en augmentant, cependant, dans le même temps, les coûts de propriété en raison des taux de location simple plus élevés.
- (180) Selon le plan d'entreprise de Condor, les indicateurs de rendement s'amélioreraient tout au long de la période de restructuration et atteindraient un RCE de [...] % en 2023, et jusqu'à [...] % en 2025 et [...] % en 2026, comme le montre le tableau 16⁽⁷⁰⁾. La Commission note que le RCE est calculé comme étant l'EBIT/(total des actifs – passifs à court terme). À titre subsidiaire, étant donné que l'objectif est de comparer le RCE avec le CMPC et que ce dernier est

⁽⁶⁹⁾ En ce qui concerne l'argument avancé par Ryanair au considérant 111, la Commission observe que les données occultées dans la version non confidentielle de la décision d'ouverture sont des données sensibles sur le plan commercial, financier ou stratégique, dont la publication est susceptible de causer un préjudice grave au bénéficiaire, et que ces données ont été occultées sur la base de la communication sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'État (JO C 297 du 9.12.2003, p. 6). La décision d'ouverture est néanmoins claire sur la description des mesures et, en particulier, sur le raisonnement de la Commission, et elle a permis à Ryanair de présenter ses observations.

⁽⁷⁰⁾ Compte tenu de la vue plus complète de la situation financière de la société que fournit le bilan comprenant une déclaration des contrats de location simple d'aéronefs conforme à la norme IFRS 16, et étant donné la valeur de la flotte d'aéronefs et le fait qu'elle représente une part importante du capital, la Commission a fondé son appréciation sur ces chiffres et non sur le bilan établi conformément aux normes comptables allemandes.

un concept après impôt, la Commission a calculé le RCE comme étant le bénéfice d'exploitation net après impôt/capital engagé moyen ⁽⁷¹⁾. En appliquant une approche aussi prudente, le RCE pour Condor serait de [...] % en 2023, de [...] % en 2024, de [...] % en 2025 et de [...] % en 2026. Comme indiqué au considérant 65, l'Allemagne a fourni un calcul du coût moyen pondéré du capital de Condor de [...] %. Selon les calculs de l'Allemagne, le rendement du capital de Condor, tel que mesuré par le RCE, serait constamment supérieur au CMPC de Condor à partir de la fin de la période de restructuration en 2023. Par conséquent, Condor serait performante et créerait de la valeur, ce qui est le signe d'une entreprise viable.

- (181) En outre, selon le calcul de la Commission, le RCE de Condor serait supérieur à son CMPC à partir de 2023. Condor enregistrerait toujours des bénéfices nets après amortissement et charges financières, et serait toujours compétitive sur le marché, même dans le scénario défavorable. Par souci d'exhaustivité, il est à noter que le RCE de Condor serait conforme, voire supérieur, au rendement du capital d'autres compagnies aériennes avant la pandémie de COVID-19, comme indiqué au considérant 81. Calculé en tant que médiane, le RCE des autres compagnies aériennes de l'échantillon était de 11,8 % avant la pandémie de COVID-19 et donc à un niveau comparable à celui du rendement du capital de Condor à la fin de la période de restructuration au cours de l'exercice fiscal 2023 ⁽⁷²⁾.
- (182) En ce qui concerne le CMPC, comme décrit au considérant 65, la pondération présumée de la dette et des fonds propres de Condor était de [...] % pour la dette et de [...] % pour les fonds propres. Cela correspond à un ratio dette/fonds propres d'environ [...], que la Commission considère comme étant un ratio solide avec un effet de levier raisonnable, conforme aux normes du secteur. En outre, dans un souci de recoupement, la Commission a évalué le ratio dette/fonds propres historique d'un échantillon d'autres compagnies aériennes ⁽⁷³⁾. En 2019, le ratio dette/fonds propres moyen de cet échantillon de compagnies aériennes se situait respectivement autour de 3 et de 4,3 selon qu'il était calculé comme médiane ou comme moyenne arithmétique ⁽⁷⁴⁾. Si l'on utilise la médiane, cela correspond à une pondération de 75 % pour la dette et de 25 % pour les fonds propres. La structure de capital présumée de Condor, avec une part de capital de [...] %, était donc intrinsèquement justifiée, solide en soi et conforme aux données observées pour le secteur.
- (183) De même, l'examen du calcul du CMPC montre que le coût estimé des fonds propres suit l'approche relativement classique d'un modèle d'évaluation des actifs financiers avec des valeurs de primes de risque et de paramètres qui sont tirées de données relatives au marché, adaptées aux caractéristiques de Condor, tandis que le coût de la dette est également fondé sur les taux d'intérêt effectivement appliqués à Condor (considérant 65 et note 39 de bas de page). Sur cette base raisonnable et objective, le CMPC de Condor calculé conformément à l'IFRS 16 était de [...] % (voir également le considérant 65) et était donc nettement inférieur au RCE de la compagnie. Même dans l'hypothèse d'un CMPC nettement plus élevé de 12 %, le RCE de Condor serait toujours supérieur à ce CMPC, de sorte que Condor afficherait un rendement du capital raisonnable.
- (184) De même, le tableau 3 montre que la rentabilité de Condor, mesurée sous la forme de marge EBIT, devait augmenter au-delà de sa valeur historique d'avant la crise, qui était d'environ [...] % des recettes totales, pour se situer entre [...] % et [...] % à partir de 2023, à savoir la fin de la période de restructuration, jusqu'à 2026. Comme le montre le tableau 7, la rentabilité des compagnies aériennes de l'échantillon avant la pandémie de COVID-19 était de 5,7 % (ou de 7,3 % si calculée comme médiane) ⁽⁷⁵⁾. Par conséquent, au terme de la période de restructuration en 2023, et avant

⁽⁷¹⁾ Calculé comme étant $\frac{\text{EBIT} \times (1-T)}{\text{Moyenne}(\text{capital engagé}(t); \text{capital engagé}(t-1))}$, où l'EBIT correspond au résultat avant intérêts et impôts; T est le taux de l'impôt sur les sociétés applicable pour Condor; le capital engagé (t) et le capital engagé (t-1) désignent respectivement le capital engagé pendant l'année en cours et le capital engagé pendant l'année précédant l'année en cours. Le capital engagé est défini comme étant l'addition des fonds propres et des passifs à long terme (ou comme le total de l'actif diminué des passifs à court terme).

⁽⁷²⁾ La Commission a également recalculé le RCE selon la méthode exposée à la note 70 de bas de page pour un échantillon donné de compagnies aériennes. Sur la base des données disponibles auprès de Capital IQ, cet échantillon se compose des compagnies suivantes: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair et Aegean. En 2019, le RCE moyen de cet échantillon de compagnies aériennes était de 7 %, calculé comme médiane, ou de 8 %, calculé comme moyenne.

⁽⁷³⁾ Il s'agit du même échantillon que celui décrit dans la note 71 de bas de page.

⁽⁷⁴⁾ Dans une série chronologique plus longue, le ratio ne change pas radicalement étant donné que, lorsqu'il est calculé comme médiane, il était en moyenne de: 2,98 en 2016, 2,34 en 2017 et 2,38 en 2018; et lorsqu'il est calculé en tant que moyenne arithmétique, il était de: 4,87 en 2016, 3,64 en 2017 et 4,36 en 2018.

⁽⁷⁵⁾ Compte tenu de la forte divergence entre les différents chiffres EBIT de cet échantillon, la Commission a utilisé la médiane comme mesure de la valeur moyenne, car cette mesure est plus solide que la moyenne arithmétique par rapport aux valeurs aberrantes statistiques.

la reprise totale du marché, Condor n'obtiendrait pas de résultats inférieurs à ceux d'autres compagnies aériennes avant la pandémie de COVID-19 ⁽⁷⁶⁾. Une fois le marché entièrement redressé, ce qui était attendu pour 2026, soit trois ans après la fin de la période de restructuration, Condor obtiendrait des résultats conformes aux valeurs de référence. À cet égard, la Commission note également que, lorsqu'on appliquait l'IFRS 16, la marge EBIT de Condor augmentait pour atteindre [...] % au cours de l'exercice fiscal 2023 et jusqu'à [...] % au cours de l'exercice fiscal 2026. Cette augmentation de l'EBIT est principalement due au fait que les coûts de location de la flotte représentent une dépense plus importante (dans la comptabilité établie selon les normes comptables allemandes) que l'amortissement de la flotte lorsque la flotte est capitalisée. En outre, au cours de l'exercice 2023, Condor produirait un résultat net positif qui contribuerait à réduire les fonds propres négatifs hérités du passé. Grâce à la reprise des voyages de loisirs, le développement prévisionnel positif des bénéfices nets augmenterait davantage en 2024, c'est-à-dire après la période de restructuration, et ces bénéfices permettraient d'atteindre une valeur positive des capitaux propres (book equity) après 2026.

(185) En ce qui concerne ses indicateurs de solvabilité, en raison de la radiation des créances dans les livres de Condor à la suite et du fait de l'insolvabilité du groupe TC, Condor continuerait d'afficher sur le plan comptable une situation faible, bien qu'en amélioration, en matière de fonds propres pendant toute la durée de son plan de restructuration. Toutefois, la capacité du plan de restructuration à ramener Condor sur la voie de la viabilité à long terme est maintenue et corroborée par d'autres indices significatifs, à savoir:

- a) Condor présentait des bénéfices durables et constants sur une base autonome avant l'insolvabilité de sa société mère, le groupe TC. Entre 2008 et 2019, Condor a constamment réalisé des bénéfices de l'ordre de 43 à 76 millions d'EUR, sauf pendant deux ans. Le montant total cumulé des bénéfices et la moyenne annuelle s'élevaient respectivement à 530 millions d'EUR et à 44,1 millions d'EUR (voir considérant 32), sans compter les autres flux de trésorerie disponibles générés;
- b) avant la pandémie de COVID-19, les actifs et le modèle d'entreprise de Condor étaient attrayants pour un investisseur du secteur souhaitant s'engager à hauteur de [...] millions d'EUR pour l'acquisition proposée au printemps 2020. À cette date, la valeur estimée des fonds propres de Condor se situait entre [...] et [...] millions d'EUR (considérant 35);
- c) le plan d'entreprise et les perspectives de Condor ont aujourd'hui attiré divers investisseurs sur le marché, avec un adjudicataire ayant engagé 200 millions d'EUR de capital frais pour une participation de 51 %, ainsi que la promesse de fonds propres pour le renouvellement de la flotte pour un montant supplémentaire de 250 millions d'EUR (considéran­ts 46 et 47). Sur la base de l'évaluation de la future valeur des fonds propres (considérant 65), du point de vue de l'actionnaire, l'augmentation attendue de la valeur de l'action de Condor — qu'elle soit redistribuée ou non via des dividendes — annonce au minimum un RCP annuel prévisionnel de [...] % pour des investissements privés fermement engagés ⁽⁷⁷⁾. La Commission note que le RCP prévisionnel est conforme à la valeur médiane de 25,3 % du RCP affiché par un échantillon de transporteurs aériens entre 2017 et 2019 (considérant 66).

(186) En tant qu'option alternative au scénario de référence élaboré pour les projections financières, le scénario défavorable défini dans le plan de restructuration était également adéquat et crédible. Ce scénario était crédible parce que les efforts soutenus nécessaires pour réduire et stabiliser la base de coûts d'exploitation de Condor seraient maintenus tout au long de la période de restructuration (considérant 41). Comme la viabilité pouvait être essentiellement affectée par des facteurs exogènes, il a été tenu compte, dans le scénario défavorable, des variations plausibles des recettes et des facteurs de coût, telles que la baisse des recettes commerciales conjuguée à des augmentations importantes mais possibles des coûts du carburant en raison du prix des quotas d'émission de CO₂ et des crédits de compensation (considérant 72).

⁽⁷⁶⁾ La Commission note que l'échantillon de compagnies aériennes comprend Wizz Air, qui semble ne pas avoir établi, en 2019, ses états financiers selon l'IFRS 16. L'utilisation de l'IFRS 16 augmente l'EBIT d'une entreprise quand celle-ci est le preneur dans le cadre de contrats de location simple, étant donné que les paiements au titre de la location ne font pas partie des coûts d'exploitation, mais des coûts financiers. Par conséquent, un échantillon qui comprend des entreprises utilisant l'IFRS 16 ainsi que des entreprises n'utilisant pas l'IFRS 16 sous-estimerait la marge EBIT moyenne de l'échantillon par rapport à une entreprise utilisant l'IFRS 16, ou surestimerait cette marge par rapport à une société n'utilisant pas l'IFRS 16. Toutefois, l'exclusion de Wizz Air entraînerait une marge EBIT moyenne inférieure, étant donné que l'EBIT de Wizz Air est supérieur à la médiane du groupe.

⁽⁷⁷⁾ Rothschild a évalué la valeur des fonds propres de Condor d'ici à 2026 en tenant compte des conditions régissant la restructuration de la dette et l'investissement discutées par les autorités allemandes et Attestor dans le cadre d'un engagement ferme à hauteur de 200 millions d'EUR en vue d'une participation à 51 %. L'évaluation de la future valeur des fonds propres repose sur des hypothèses prudentes et des méthodes de calcul communément acceptées, et s'élève à [...] millions d'EUR (considérant 65). Le montant promis pour la prise de participation à 51 % en 2021 traduit implicitement la valeur de la pleine propriété de Condor, c'est-à-dire le droit de s'approprier — et de vendre — la valeur d'entreprise attendue. Le RCP de [...] % correspond à l'augmentation annuelle de la valeur de la participation totale entre 2021 ([...] millions d'EUR) et 2026 ([...] millions d'EUR).

- (187) Dans un tel scénario défavorable, les résultats de Condor seraient affectés, mais resteraient solides et durables, de sorte que le retour à la viabilité ne serait pas compromis. Le résultat net escompté après couverture des intérêts et des coûts d'amortissement resterait positif en 2022-2023 ainsi que par la suite, comme dans le scénario de référence, tandis que la marge EBIT s'établirait à [...] % au cours de l'exercice fiscal 2023 et augmenterait pour atteindre [...] % en 2025-26 (cette marge serait de [...] % et passerait à [...] % dans le cadre d'une comptabilisation selon l'IFRS 16). De même, le RCE resterait supérieur au CMPC de Condor, allant de [...] % en 2023 à [...] % en 2026. En outre, les liquidités disponibles dans les projections de flux de trésorerie ne tomberaient pas en dessous de [...] millions d'EUR au point le plus bas de la période de restructuration en 2020-2021 (considérant 75), préservant ainsi la poursuite des activités avec des niveaux suffisants pour les réserves de trésorerie et de liquidités qui sont requises par la licence d'exploitation.
- (188) En outre, l'examen d'autres indicateurs de performance de Condor, par exemple les recettes unitaires (par passager), montre que, sur cette base, les chiffres de Condor pour 2019, à savoir [...], étaient nettement meilleurs que la moyenne de 144 affichée par les autres compagnies aériennes, et que le taux de remplissage de Condor de [...] % était remarquable, plaçant la compagnie en deuxième position seulement après Ryanair et ses 95 % (voir considérant 68). Par conséquent, les résultats de Condor peuvent être considérés comme étant conformes à ceux d'autres compagnies aériennes et le fait que l'un ou l'autre indicateur soit supérieur ou inférieur à la moyenne de la valeur de référence ne fait pas de Condor une compagnie qui surperforme ou sous-performe. Ainsi que le montre le tableau 7, la rentabilité des compagnies aériennes de l'échantillon avant la pandémie de COVID-19 était de 5,7 % (ou de 7,3 % en valeur médiane). Par conséquent, à la fin de la période de restructuration en 2023, et avant la reprise totale attendue du marché, Condor n'obtiendrait pas de résultats inférieurs à ceux d'autres compagnies aériennes avant la pandémie de COVID-19. Une fois le marché entièrement redressé, ce qui était attendu pour 2026, soit trois ans après la fin de la période de restructuration, Condor obtiendrait des résultats conformes aux valeurs de référence.
- (189) Contrairement à ce que Ryanair affirme (voir le considérant 114), Condor n'est pas passée de résultats inférieurs au niveau des concurrents en 2019 à des résultats supérieurs à ce niveau après la restructuration. Premièrement, cette allégation ne portait que sur deux indicateurs, à savoir la marge EBIT et le RCP, pour lesquels la position de Condor serait meilleure que la moyenne d'un échantillon d'autres compagnies aériennes en 2026. Il s'agit donc de résultats qui seraient obtenus trois ans après la fin de la période de restructuration, soit à un moment qui n'est plus pertinent pour l'appréciation de la compatibilité au regard des lignes directrices S & R. En outre, en 2019, la marge EBIT de Condor était de [...] %, contre 5,7 % en moyenne pour les autres compagnies aériennes, et atteignait [...] % à la fin de la période de restructuration, en 2023, sans donc parvenir pleinement à la moyenne affichée en 2019 par les autres compagnies aériennes.
- (190) Ces résultats, qui rapprochent Condor de la moyenne de l'échantillon d'autres compagnies aériennes, sont favorisés par une reprise plus rapide que prévu du marché des voyages de loisirs par rapport aux voyages en général (voir le considérant 58), ainsi que par le programme de rationalisation entrepris par Condor dans le cadre de sa restructuration (voir le considérant 41). Le RCP de Condor devrait croître un peu plus rapidement et atteindre en 2026 une valeur légèrement supérieure à la médiane affichée par un échantillon d'autres compagnies aériennes entre 2017 et 2019 (voir le tableau 6 et le considérant 65). À cet égard, la Commission note que Condor présentait une valeur négative importante de fonds propres au début de son plan de restructuration pour la raison expliquée au considérant 63, de sorte que, dès le départ, la situation de Condor en matière de fonds propres était considérablement inférieure à celle des autres compagnies aériennes. Par conséquent, Condor a dû augmenter son RCP plus rapidement que d'autres compagnies aériennes pour atteindre une situation comparable en matière de fonds propres.
- (191) En ce qui concerne le choix des compagnies aériennes utilisées pour l'évaluation comparative, la Commission a jugé pertinent de comparer les résultats de Condor à ceux de ses concurrents réels, qu'il s'agisse de compagnies dites «à bas coûts», de compagnies historiques, de compagnies charters ou d'autres compagnies encore, plutôt que de limiter la comparaison aux seules compagnies charters. La plupart des compagnies charters actives en Europe — et assurément en Allemagne — sont plus petites et ne sont pas comparables à Condor, qui est une compagnie charter de taille moyenne. En outre, seules très peu de compagnies charters sont actives sur le marché allemand. L'utilisation des seules compagnies charters comme référence aurait donc été moins représentative. Ainsi qu'il ressort du tableau 7 et du tableau 16, les résultats des différentes compagnies aériennes examinées couvraient un large éventail de situations, indépendamment de leur profil, ce qui indique que des catégories telles que les compagnies historiques, les compagnies charters, etc. sont peu pertinentes lorsqu'il s'agit de comparer les résultats financiers et opérationnels.

- (192) Parmi les compagnies aériennes sélectionnées par PwC/KPMG et présentées par l'Allemagne, les principales compagnies aériennes actives en Europe étaient représentées en nombre suffisant pour constituer une référence appropriée et permettre de comparer les résultats financiers et opérationnels attendus de Condor. À l'exception de différences dans les modèles d'entreprise, Ryanair ne fournit aucune indication selon laquelle le profil de ces compagnies aériennes était trop différent de celui de Condor pour écarter une telle comparaison aux fins de l'évaluation de la viabilité à long terme. Il convient donc de procéder à une comparaison avec les compagnies aériennes qui sont viables et qui ne font pas l'objet d'un plan de restructuration ou qui n'ont pas reçu d'aide au sauvetage ou à la restructuration. Contrairement à ce que soutient Ryanair, la société du groupe Lufthansa, Eurowings, est active dans le secteur des voyages de loisirs long-courriers, lequel est donc représenté dans l'étude comparative. En outre, de nombreuses compagnies aériennes utilisées pour l'évaluation comparative exercent également des activités de charters, dont certaines à une échelle non négligeable (par exemple, IAG fait la publicité de sa grande capacité d'affrètement, Norwegian Airlines et EasyJet assurent des vols charters pour le groupe TUI, etc.).
- (193) En ce qui concerne l'affirmation de Ryanair selon laquelle l'évaluation comparative avec d'autres compagnies aériennes reposait sur une sélection à la carte de la part de la Commission dans le but de démontrer un point de vue (voir le considérant 114), la Commission souligne tout d'abord que les résultats financiers attendus de Condor à la fin de la période de restructuration sont satisfaisants sur une base autonome et de nature à étayer la conclusion selon laquelle le plan de restructuration permet de rétablir la viabilité à long terme de Condor. Deuxièmement, la Commission n'avait aucune raison de douter du caractère approprié des données présentées par l'Allemagne et préparées par KPMG, utilisées pour recouper différents indicateurs de performance financière des compagnies aériennes avec les indicateurs attendus pour Condor. Tous les échantillons sont représentatifs du marché du transport aérien de l'Union, et les concurrents de Condor sur le marché allemand, à savoir Lufthansa, Eurowings et Ryanair, sont inclus dans tous ces échantillons.
- (194) Les projections qui sous-tendent le plan de restructuration dans le scénario de référence démontraient la capacité de Condor à retrouver une viabilité à long terme de manière à assurer un rendement du capital projeté qui soit approprié après avoir couvert l'ensemble de ses coûts. Du côté des recettes, le taux de remplissage de Condor de [...] % à partir de 2022-2023 peut être considéré comme plausible compte tenu des prévisions de reprise du secteur et du taux de remplissage historique de Condor avant la pandémie de COVID-19. Le rendement par passager prévu d'environ [...] EUR en 2022-2023 était légèrement supérieur à celui de [...] EUR en 2018-2019. Toutefois, ce niveau plus élevé pouvait s'expliquer par la rénovation de la flotte effectuée par Condor avec l'arrivée de nouveaux avions long-courriers. Dans les coûts prévus, il a été dûment tenu compte de l'incidence des mesures de restructuration (telles que la réduction du personnel et le renouvellement de la flotte, voir les considérants 41 et 43) car, par exemple, le programme de renouvellement de la flotte entraînerait une baisse des coûts de carburant par SDK tout en augmentant, cependant, dans le même temps, les coûts de propriété en raison des taux de location simple plus élevés.
- (195) Les chiffres indiqués dans le tableau 3 montrent que la rentabilité de Condor, mesurée en tant que marge EBIT, devait normalement augmenter au-delà de sa valeur historique, d'avant la crise, de l'ordre de [...] % des recettes totales, pour se situer entre [...] % et [...] % à partir de 2023, à savoir à la fin de la période de restructuration, jusqu'en 2026. Ainsi que le montre le tableau 7, la rentabilité des compagnies aériennes de l'échantillon avant la pandémie de COVID-19 était de 5,7 % (ou de 7,3 % en valeur médiane). Par conséquent, à la fin de la période de restructuration en 2023, et avant la reprise totale attendue du marché, Condor n'obtiendrait pas de résultats inférieurs à ceux d'autres compagnies aériennes avant la pandémie de COVID-19. Une fois le marché entièrement redressé, ce qui était attendu pour 2026, soit trois ans après la fin de la période de restructuration, Condor obtiendrait des résultats conformes aux valeurs de référence. À cet égard, la Commission note également qu'en appliquant l'IFRS 16, la marge EBIT de Condor augmenterait pour atteindre [...] % au cours de l'exercice fiscal 2023 et jusqu'à [...] % au cours de l'exercice fiscal 2026. Cette augmentation de l'EBIT est principalement due au fait que les coûts de location de la flotte représentent une dépense plus importante (dans la comptabilité établie selon les normes comptables allemandes) que l'amortissement de la flotte lorsque la flotte est capitalisée. En outre, au cours de l'exercice 2023, Condor produirait un résultat net positif qui contribuerait à réduire les fonds propres négatifs hérités du passé. Grâce à la reprise des voyages de loisirs, le développement prévisionnel positif des bénéfices nets augmenterait davantage en 2024, c'est-à-dire après la période de restructuration, et ces bénéfices permettraient d'atteindre une valeur positive des capitaux propres (book equity) après 2026.
- (196) Dans l'arrêt Condor de 2024, le Tribunal a apprécié ces exigences et a conclu que la requérante n'avait pas démontré que la Commission aurait dû éprouver des doutes quant à la question de savoir si le plan de restructuration de Condor était réaliste, cohérent, de grande envergure et susceptible de rétablir sa viabilité à long terme.

- (197) En conséquence, la Commission conclut que le plan de restructuration partiellement financé par l'aide est réaliste, cohérent et de grande envergure, et donc susceptible de rétablir la viabilité à long terme de Condor sans recourir à de nouvelles aides d'État dans un délai raisonnable.

Les effets positifs de l'aide l'emportent sur les éventuels effets négatifs en matière de distorsions de concurrence et d'affectation des échanges

5.3.1.4. Nécessité de l'aide et effet incitatif

- (198) En vertu du point 53 des lignes directrices S & R, les États membres qui ont l'intention d'octroyer des aides à la restructuration doivent fournir, à titre de comparaison, un autre scénario crédible ne contenant aucun élément d'aide d'État, démontrant que le développement des activités ou des régions économiques visées par l'aide, mentionnées à la section 3.1.1 des lignes directrices S & R, ne sera pas atteint ou le serait dans une moindre mesure. En outre, afin de prouver l'effet incitatif de l'aide à la restructuration, les États membres doivent démontrer qu'en l'absence d'aide, le bénéficiaire aurait été restructuré, vendu ou liquidé de sorte que l'objectif visé, à savoir éviter une défaillance du marché ou des difficultés sociales, n'aurait pas été atteint (point 59 des lignes directrices S & R).
- (199) Comme indiqué aux considérants 34 à 36, l'entrée d'un investisseur privé était l'un des éléments centraux du plan d'insolvabilité de Condor. La sortie de Condor de la procédure d'insolvabilité dépendait donc de la conclusion d'un accord d'investissement. En effet, le retrait de PGL, qui a signé un accord avec Condor en janvier 2020, a prolongé l'insolvabilité de l'entreprise de sept mois et a nécessité l'organisation d'une autre procédure d'appel d'offres.
- (200) Comme indiqué aux considérants 51 et 83, l'accord d'investissement conclu avec Attestor, qui était la meilleure proposition reçue dans le cadre de la procédure d'appel d'offres, était subordonné à l'octroi d'une aide à la restructuration sous la forme d'une restructuration des prêts de la KfW, condition préalable à la conclusion de l'accord.
- (201) Ainsi, en l'absence des mesures d'aide d'État notifiées par l'Allemagne, l'accord d'investissement n'aurait pas été conclu et Condor serait restée en situation d'insolvabilité, avec une série de conséquences négatives qui aurait abouti in fine à la liquidation de Condor (voir également les considérants 83 à 87). Ce risque a également été souligné dans le plan d'insolvabilité de Condor.
- (202) Sans le financement d'un nouvel investisseur, Condor n'aurait pas été en mesure de remplacer sa flotte vieillissante, ce qui aurait gravement entravé ses activités. En outre, la poursuite de la procédure d'insolvabilité aurait entraîné des coûts supplémentaires (comme en témoigne la première prolongation, qui a généré des coûts supplémentaires importants pour lesquels Condor était redevable d'un montant de 23,7 millions d'EUR — voir le considérant 36).
- (203) La Commission considère qu'en l'absence de l'aide, Condor n'aurait pas été en mesure de lever des fonds sur le marché privé, même en vertu des dispositions spécifiques de la loi allemande sur l'insolvabilité relatives à la dette privilégiée à laquelle Ryanair fait référence (voir le considérant 115). En effet, s'il est vrai que certaines entreprises qui ne disposent pas d'une notation de crédit, qui sont en difficulté financière ou qui font l'objet d'une procédure d'insolvabilité parviennent à obtenir des financements, ce n'est pas le cas de toutes les entreprises en pareilles circonstances. A fortiori, ce n'est pas le cas d'entreprises telles que Condor qui souffrent simultanément de ces trois handicaps. Il est très peu probable qu'un créancier privé ait prêté de l'argent à une entreprise qui, dans le même temps, faisait l'objet d'une procédure d'insolvabilité poursuivie depuis la mise en liquidation de sa société mère en 2019, n'avait jamais eu d'antécédents en matière de crédit ou de notation, avait donné en nantissement tous ses actifs, quelle qu'en soit la valeur, pour couvrir les prêts de la KfW, et présentait une valeur de fonds propres négative importante, dont les passifs dépassent de loin les actifs (voir tableau 4). Cela a également été confirmé par le fait que l'offre d'Attestor était subordonnée à la restructuration de la dette.

- (204) En pareille situation, Condor aurait été rapidement à court de liquidités et, même avant que cela ne survienne, elle n'aurait pas été capable de démontrer qu'elle était en mesure de remplir toutes ses obligations au cours de l'année suivante, ainsi que l'exige le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁸⁾. Cela aurait très probablement conduit à la suspension, puis au retrait, de sa licence d'exploitation, ce qui aurait privé Condor de sa principale source de revenus, entraînant finalement la liquidation de l'entreprise.
- (205) La sortie du marché de Condor aurait entraîné une nouvelle réduction de la concurrence sur le marché allemand du transport aérien, déjà extrêmement concentré et dominé par le groupe Lufthansa, au détriment des clients, et cela aurait eu comme conséquence que les prêts de la KfW ne fassent l'objet d'aucun remboursement, au détriment des contribuables allemands. En outre, cela aurait causé la perte de plus de 4 000 emplois dans un contexte déjà difficile sur le plan économique et aurait eu une incidence négative significative sur les plus de 11 000 agences de voyages et voyagistes indépendants qui recouraient aux services uniques de Condor, sans qu'il y ait de perspective crédible que d'autres transporteurs reprennent, sans interruption, les relations avec ce personnel et ces partenaires commerciaux, notamment dans un contexte marqué par la pandémie de COVID-19 alors en cours (voir section 2.7).
- (206) L'objectif de l'aide à la restructuration est d'éviter que Condor ne cesse ses activités de manière à prévenir une situation de défaillance du marché et de difficultés sociales qui empêcherait le développement des services de transport aérien en Allemagne et mettrait en péril la survie de milliers d'agences de voyages et de voyagistes, principalement des PME. Cet objectif est atteint par la mise en œuvre du plan de restructuration, financé en partie par l'aide à la restructuration et en partie par des investisseurs privés. Le plan de restructuration montre qu'il convient de remédier aux problèmes de solvabilité du bénéficiaire afin de résoudre ses problèmes financiers. Compte tenu de la situation de Condor en 2021, en particulier la procédure d'insolvabilité qui était en cours, la compagnie n'a pas été en mesure de poursuivre la prestation des services essentiels de facilitateur et de connecteur qu'elle proposait aux voyagistes et aux agences de voyages, de se conformer à des obligations financières ou d'avoir accès aux marchés financiers, à moins que le plan de restructuration, que l'aide vise à soutenir et qui est une condition pour que Condor quitte avec succès la procédure d'insolvabilité, ne soit pleinement mis en œuvre. À long terme, compte tenu de sa situation en matière de fonds propres marquée par une valeur négative importante, à laquelle le plan de restructuration doit remédier, Condor ne serait pas non plus à même de s'acquitter de ses obligations financières sans l'octroi de l'aide qui fait partie de l'accord d'investissement.
- (207) Dans ces circonstances, la Commission considère que l'aide à la restructuration était nécessaire pour mettre en œuvre le plan de restructuration de Condor et éviter ainsi une situation de défaillance du marché ou de difficultés sociales due à la sortie du marché d'une entreprise qui joue un rôle important sur le marché allemand des voyages aériens de loisirs, qu'il est compliqué de reproduire et qu'un concurrent pourrait difficilement assurer à la place du bénéficiaire, comme décrit à la section 5.3.1.2. Il est donc satisfait à l'exigence relative à la nécessité de l'aide énoncée au point 38, b), et au point 53 des lignes directrices S & R.
- (208) Sur la base de l'appréciation qui précède, la Commission conclut également que l'aide a un effet incitatif. Sans l'aide à la restructuration, Condor quitterait le marché d'une manière telle que cela entraînerait des difficultés sociales, porterait préjudice à des milliers de PME actives sur le marché allemand des voyages de loisirs et entraverait ainsi le développement économique et social, provoquant de la sorte une nouvelle détérioration de la concurrence sur le marché allemand du transport aérien déjà extrêmement concentré, au détriment des clients, comme décrit à la section 2.7. Il est donc satisfait à l'exigence énoncée au point 38, d), et au point 59 des lignes directrices S & R, selon laquelle l'intervention de l'État doit avoir un effet incitatif.

⁽⁷⁸⁾ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3). Conformément à l'article 3 dudit règlement, aucune entreprise établie dans l'Union n'est autorisée à effectuer des transports aériens de passagers dans le cadre de vols commerciaux sans licence d'exploitation. Conformément à l'article 9, l'autorité compétente pour l'octroi des licences suspend ou retire la licence d'un transporteur aérien si elle n'a plus la certitude que ce transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles et potentielles pendant une période de douze mois. Néanmoins, l'autorité compétente peut délivrer une licence temporaire, d'une durée maximale de douze mois, en attendant la restructuration financière de la compagnie, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril et qu'il existe une possibilité réaliste de redressement financier satisfaisant pendant ce laps de temps. Chaque fois qu'une procédure d'insolvabilité est engagée à l'encontre d'un transporteur aérien de l'Union, l'autorité compétente doit évaluer la situation financière d'une entreprise dans un délai de trois mois à compter de l'ouverture de la procédure d'insolvabilité et, sur la base des conclusions, réexaminer le statut de la licence d'exploitation, conformément à l'article 9.

5.3.1.5. Caractère approprié de l'aide

(209) L'aide à la restructuration ne sera pas considérée comme compatible avec le marché intérieur si d'autres mesures entraînant moins de distorsions permettent d'atteindre le même objectif; l'aide doit être adaptée à la situation en matière de liquidité ou de solvabilité du bénéficiaire ⁽⁷⁹⁾.

(210) L'aide à la restructuration prend la forme d'une réorganisation et d'une annulation partielle de certains prêts existants de la KfW d'un montant de 550 millions d'EUR accordés à Condor en 2020, ainsi que d'une annulation des intérêts dus au titre de la surcompensation. Ces mesures permettraient de soulager l'entreprise de certains passifs à court terme et de libérer des liquidités de manière à couvrir les frais d'exploitation pendant la période de restructuration. Comme indiqué au considérant 52, une tranche de rang supérieur de 175 millions d'EUR produirait les mêmes intérêts que ceux payés par Condor sur la tranche A initiale du prêt n° 1 (EURIBOR 3 mois majoré de [...] points de base et coûts de refinancement), tandis qu'une tranche de rang inférieur de 225 millions d'EUR produirait dès lors [...] ⁽⁸⁰⁾. Les conditions régissant la restructuration du prêt avaient été négociées entre KPMG, en tant que mandataire de l'Allemagne, Condor et l'investisseur stratégique de Condor, Attestor. Attestor a été choisie parce que son offre proposait les meilleures conditions pour le remboursement du prêt de la KfW en ce sens qu'elle prévoyait non seulement le remboursement d'une part importante de l'encours du prêt, mais également un mécanisme de retour à meilleure fortune qui modulerait le montant final à rembourser en fonction des recettes futures de Condor, de sorte que plus les recettes de la compagnie seraient importantes, plus le remboursement serait élevé (voir les considérants 37 et 53). Les conditions régissant le contrat d'achat et la restructuration du prêt constituent donc un ensemble de dispositions visant à maximiser les avantages pour Attestor tout en optimisant le remboursement du prêt à la KfW, et ces conditions sont dépendantes les unes des autres. En outre, la durée des prêts existants a été considérablement raccourcie, étant donné que la totalité du montant restant sera remboursée d'ici septembre 2026, au lieu de décembre 2031, date fixée pour la tranche B initiale du prêt n° 1 et pour le prêt n° 2. Par conséquent, bien que le montant total des intérêts dus sur le prêt restructuré soit inférieur à celui du prêt initial, il fait partie d'un paquet de mesures négocié visant à maximiser le rendement pour Attestor ainsi que pour le gouvernement allemand, assorti d'un mécanisme de retour à meilleure fortune, de sorte qu'il peut être considéré comme constituant une rémunération appropriée de l'aide.

(211) En outre, étant donné que le prêt de sauvetage avait été accordé en octobre 2019, Condor avait quitté la procédure d'insolvabilité et avait attiré un investisseur privé disposé à injecter un minimum de 450 millions d'EUR dans l'entreprise. Par ailleurs, compte tenu du nombre croissant de vaccinations dispensées dans toute l'Europe, les marchés du transport aérien ont commencé à se redresser et les compagnies aériennes européennes ont intensifié leurs activités, avec une reprise plus rapide que la moyenne attendue pour le marché des loisirs, sur lequel Condor est active. Il s'agissait d'indicateurs témoignant d'une amélioration de l'environnement du marché et des activités de Condor depuis l'octroi des prêts initiaux de la KfW. Enfin, le prêt restructuré devrait être intégralement remboursé en 2026. Le prêt sera remboursé dans un délai relativement court, ce qui réduira encore ses effets négatifs sur la concurrence. L'aide à la restructuration prévue est donc rémunérée de manière appropriée.

(212) Comme le montrent le tableau 4 et le tableau 8, Condor était confrontée à une crise de liquidité conjuguée à une situation intenable en matière de solvabilité. Les mesures d'aide à la restructuration combinées à l'investissement d'Attestor avaient pour objectif de remédier à ces deux problèmes. La restructuration des prêts publics, telle que décrite aux considérants 51 et 52, libérerait des liquidités à plus court terme, grâce non seulement au report des intérêts et des remboursements, mais aussi à la réduction de la dette de Condor découlant de l'annulation du prêt de la KfW. Elle complète donc le nouveau capital de 200 millions d'EUR qui a permis de remédier à la crise de liquidité imminente de Condor et a amélioré sa situation en matière de fonds propres. L'aide à la restructuration était donc adaptée à la situation de Condor en matière de liquidité et de solvabilité.

(213) Dans son arrêt Condor de 2024, le Tribunal a apprécié le caractère approprié de l'aide et a constaté que la requérante n'avait pas démontré que la Commission aurait dû éprouver des doutes quant au caractère approprié de l'aide ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁹⁾ Point 38, c), et point 58 des lignes directrices S & R.

⁽⁸⁰⁾ Pour une description complète des conditions initiales du prêt, voir le considérant 51.

⁽⁸¹⁾ Affaire T-28/22, Ryanair/Commission, points 191 à 195.

(214) Dans ces circonstances, la Commission conclut que l'aide à la restructuration est appropriée.

5.3.1.6. Proportionnalité, contribution propre et répartition des charges

(215) Les lignes directrices S & R prévoient que les ressources propres du bénéficiaire de l'aide, de ses actionnaires ou créanciers, du groupe auquel il appartient ou de nouveaux investisseurs contribuent aux coûts de restructuration d'une manière comparable à l'aide octroyée en termes d'effets sur la solvabilité ou la position de liquidité du bénéficiaire. Les contributions doivent être réelles, c'est-à-dire effectives, ce qui exclut les bénéfices potentiels, ne comporter aucune aide et représenter au moins 50 % des coûts de restructuration ⁽⁸²⁾.

(216) Comme décrit au considérant 219, points a) et b), la contribution propre vise à remédier à la fois aux problèmes de solvabilité et aux problèmes de liquidité de Condor et est, en tant que telle, comparable à l'aide octroyée (voir également le considérant 212). En outre, ainsi qu'il ressort des considérants 46 à 48, 219 et 220, seul un montant très faible de la contribution propre concerne de nouveaux prêts ([...] millions d'EUR sur une contribution propre totale de [...] millions d'EUR) et, par conséquent, les instruments visant à améliorer la situation en matière de fonds propres inclus dans la contribution propre dépassent largement l'aide accordée par l'État allemand (ce qui serait encore le cas même si l'on ne tenait pas compte des [...] millions d'EUR de fonds propres pour le financement du crédit-bail). En outre, c'est Attestor et non l'État allemand qui alimente le plan en liquidités, bien au-delà de la contribution de l'Allemagne à l'aide. Par conséquent, la contribution propre est conforme au point 62 des lignes directrices S & R.

(217) Comme indiqué au considérant 54, une partie des prêts de la KfW a servi à rembourser des coûts exceptionnels pouvant aller jusqu'à 249,02 millions d'EUR que Condor avait supportés dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et ne fait donc pas partie des coûts de restructuration inclus dans le plan de restructuration. Comme mentionné au considérant 117, Ryanair a considéré dans son recours en annulation de la décision d'aide à la restructuration de 2021 que seul le montant de l'aide autorisée au titre des décisions Condor I et Condor II, à savoir 204,1 millions d'EUR, aurait dû être déduit du montant total des prêts. Ce raisonnement est dénué de fondement, étant donné que le montant total des dommages subis par Condor du fait de la COVID-19 s'élevait à 249,02 millions d'EUR et que la partie correspondante du prêt a servi à absorber ces dommages, de sorte que seul le montant restant de 300,98 millions d'EUR était disponible pour financer la restructuration. En vertu de l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE, Condor était en droit d'obtenir une compensation pour l'ensemble des dommages subis. Le fait que la Commission ait estimé que seuls 204,1 millions d'EUR des prêts accordés constituaient une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE ne change rien à ces faits. Ces dommages ont été subis par Condor en raison des circonstances extraordinaires liées à la pandémie de COVID-19 et ont donné lieu à une compensation correspondant aux dommages causés par la pandémie. Cela n'a aucun rapport avec les besoins de financement du plan de restructuration, lesquels auraient également existé en l'absence de ces dommages.

(218) La restructuration a donc été financée sur la part restante de 300,98 millions d'EUR des prêts à restructurer, auxquels ont été ajoutés 20,2 millions d'EUR d'intérêts annulés. Le montant de l'aide à la restructuration s'élève donc à 321,18 millions d'EUR, dont la présente décision évalue la proportionnalité, indépendamment des deux estimations alternatives des montants d'aide présentées par l'Allemagne, qui entraîneraient toutes deux des montants d'aide à la restructuration inférieurs (considérants 55 à 57).

⁽⁸²⁾ Points 61 à 64 des lignes directrices S & R.

(219) La Commission doit vérifier si les différentes sources de financement du plan présenté par l'Allemagne, combinées à l'aide à la restructuration, étaient, au moment de l'octroi de l'aide, exemptes d'aide et réelles, c'est-à-dire suffisamment sûres pour se concrétiser, et n'incluaient pas les bénéfices futurs escomptés. Le financement serait assuré par des économies de coûts permanentes réalisées dans le cadre du programme de restructuration de Condor, par des annulations de dettes découlant du plan d'insolvabilité et par les fonds fournis par Attestor, et serait ventilé comme suit:

- a) l'engagement d'un nouvel investisseur privé, Attestor, pour les montants de 200 millions d'EUR en guise de capital social en faveur de Condor et de 250 millions d'EUR de financement engagé aux fins du renouvellement de la flotte de Condor est ferme et contraignant, ainsi qu'il ressort des actes notariés (considérants 46 et 47); dans le cadre de ce dernier financement, le bailleur d'aéronefs [...] s'est engagé à fournir à Condor une facilité de crédit de [...] millions USD (environ [...] millions d'EUR au moment de l'octroi de l'aide) pour couvrir les paiements des aéronefs à verser préalablement à la livraison (voir considérant 47); l'engagement d'Attestor est défini dans un contrat d'achat ferme et contraignant, de sorte que le financement présente un degré élevé de probabilité quant à la libération des fonds. Si l'engagement d'Attestor concernant le financement du renouvellement de la flotte était ferme et contraignant, il n'en va pas de même pour le futur financement complémentaire des contrats de location d'aéronefs à concurrence d'un montant supplémentaire de [...] millions d'EUR qui n'a pas fait l'objet d'un engagement ferme et qui n'est donc pas réel et effectif (considérant 47). Par conséquent, au moment de l'octroi de l'aide, seul le financement de 250 millions d'EUR engagé aux fins du renouvellement de la flotte de Condor constituait une contribution d'Attestor qui soit propre, réelle et effective;
- b) les créanciers de Condor ont accepté d'annuler des créances d'un montant de 630,8 millions d'EUR dans le cadre du plan d'insolvabilité de Condor. Les abandons de créances sont approuvés par le tribunal compétent en matière d'insolvabilité (voir considérant 35) et sont donc définitifs et contraignants; les abandons de créances sont exempts d'aide puisqu'ils découlent de la législation allemande en matière d'insolvabilité, laquelle prévoit des conditions générales et abstraites applicables aux procédures d'insolvabilité; comme indiqué au considérant 48, le plan d'insolvabilité de Condor prévoit sept groupes de créanciers, dont plusieurs groupes composés uniquement de créanciers privés; conformément à la législation allemande en matière d'insolvabilité, l'approbation du plan d'insolvabilité requiert, au sein de chaque groupe, la majorité des voix des créanciers disposant du droit de vote. En l'espèce, il peut être exclu que les créanciers publics de Condor aient pu mettre en minorité les créanciers privés et ainsi orienter l'aide d'État en faveur de Condor sous la forme d'une offre très modeste dans le cadre du plan d'insolvabilité, étant donné qu'ils n'auraient pas pu influencer le vote au sein des groupes composés uniquement de créanciers privés (notamment dans les groupes des salariés et des anciennes sociétés du groupe); l'annulation des créances est donc applicable de la même manière à toutes les catégories de créanciers, a été approuvée à la majorité des voix requise et est mise en œuvre en application des dispositions contraignantes du droit général en matière d'insolvabilité applicables à toutes les entreprises se trouvant dans la même situation factuelle et juridique en Allemagne (voir les considérants 34, 35 et 48);
- c) dans le cadre de son programme de rationalisation, Condor a réalisé des réductions de coûts permanentes de [...] millions d'EUR par an au cours de la mise en œuvre du plan de restructuration, résultant de l'adaptation des contrats de crédit-bail, de la renégociation des contrats des fournisseurs et de l'adaptation de conventions collectives [considérant 41]; ces économies résultent d'accords contraignants déjà en place et sont donc suffisamment sûres pour être considérées comme effectives; elles ont le même effet financier que l'annulation de créances dans le cadre d'une procédure d'insolvabilité, si ce n'est que l'effet est réparti sur plusieurs années et n'est pas ponctuel.

(220) Le montant combiné du financement fermement engagé, qui comprend l'augmentation du capital social, la facilité de crédit et l'abandon des créances de la part des créanciers, s'élève à [...] millions d'EUR et constitue une source réelle et effective de contribution propre des investisseurs et des créanciers à la restructuration. La contribution propre de ces deux sources comprend une part très importante de nouveaux financements allant jusqu'à 450 millions d'EUR et, en ce qui concerne l'aide à la restructuration de 321,18 millions d'EUR, elle représente environ 77 % du financement des coûts de restructuration totaux du plan s'élevant à [...] millions d'EUR. Même sans tenir compte de l'annulation des créances de la part des créanciers et en ne prenant en considération que le nouveau financement d'Attestor, celui-ci est supérieur au montant total de l'aide à la restructuration accordée à Condor. Il s'ensuit que la contribution propre dépasse le minimum de 50 % des coûts de restructuration fixé dans les lignes directrices S & R.

- (221) Dans ce contexte, la question de savoir si les réductions de coûts permanentes de [...] millions d'EUR par an réalisées par Condor après des renégociations avec les fournisseurs, les bailleurs ou le personnel représentent une contribution réelle et effective à la couverture des coûts de restructuration encourus ou envisagés dans le cadre de la mise en œuvre du plan peut être laissée ouverte puisque, même sans ce montant, le montant de la contribution propre reste substantiel et satisfait déjà à l'exigence prévue par les lignes directrices S & R.
- (222) À cet égard, le Tribunal a constaté dans l'arrêt Condor de 2024 que l'exigence prévue au point 64 des lignes directrices S & R concernant la contribution propre du bénéficiaire était satisfaite ⁽⁸³⁾.
- (223) La Commission conclut dès lors que la contribution propre de Condor aux coûts de restructuration dépasse 50 % des coûts de restructuration et est donc conforme à l'exigence prévue au point 64 des lignes directrices S & R.
- (224) En ce qui concerne la répartition des charges de la restructuration entre l'État et les anciens actionnaires et créanciers subordonnés de Condor, il apparaît que l'ancien actionnaire unique de Condor, le groupe TC, est en faillite et en cours de liquidation, tandis que les actions de Condor ont été réduites à zéro et que de nouvelles actions ont été émises en faveur d'une fiduciaire (considérants 26 et 34). Le groupe TC a perdu en intégralité la valeur de sa participation et de ses instruments de dette et ne bénéficiera en aucun cas d'un quelconque avantage du fait de la restructuration réussie de Condor. De même, les créanciers de Condor (parmi lesquels il n'y avait pas de créanciers subordonnés) ont annulé la quasi-totalité de leurs créances dans le cadre de la procédure d'insolvabilité (considérant 48), contribuant ainsi de manière substantielle au financement du plan de restructuration. La contribution des créanciers sous la forme de l'annulation dépasse le montant de l'aide à la restructuration, tant en ce qui concerne l'annulation partielle que le maintien des prêts restructurés de la KfW que l'État met à la disposition de Condor.
- (225) Il s'ensuit que les anciens actionnaires et créanciers de Condor contribuent effectivement à la restructuration, réduisant ainsi le montant de l'aide d'État qui aurait pu être autrement nécessaire, par exemple, pour rembourser la dette ou rémunérer l'actionnariat. La séquence des événements et les conditions particulières selon lesquelles l'Allemagne soutient la restructuration de Condor par une annulation partielle de la dette permettent également d'écarter le risque d'aléa moral à l'égard de l'actionnaire et des créanciers en cause dans la présente affaire, dans le cadre de laquelle on ne perçoit aucune stratégie risquée ou non viable pour Condor, mais plutôt les conséquences de son appartenance au groupe TC et du contexte dans lequel a évolué le transport aérien en 2020 et 2021. L'actionnaire et les créanciers existants ont pratiquement perdu en intégralité la valeur de leur investissement dans Condor et ne bénéficient en aucun cas de l'amélioration de sa solvabilité à la suite de l'annulation partielle de la dette décidée par l'Allemagne. De manière plus générale, et au-delà du cas d'espèce, d'autres actionnaires ou créanciers subordonnés sur le marché intérieur qui auraient favorisé les stratégies défaillantes d'autres compagnies aériennes ne peuvent pas non plus déduire de l'aide à la restructuration accordée en l'espèce que l'Allemagne ou d'autres États membres atténueraient, par une aide à la restructuration, les conséquences de leurs choix en matière d'investissement.
- (226) La Commission a donc conclu, dans la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021, que l'aide à la restructuration s'accompagnait d'une répartition appropriée des charges.
- (227) Toutefois, le Tribunal a annulé la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021 en considérant que la Commission aurait dû éprouver des doutes quant à la question de savoir si l'annulation de dettes par l'État i) relevait du point 67 des lignes directrices S & R; et ii) satisfaisait aux exigences énoncées au point 67 desdites lignes directrices.
- (228) Le point 67 des lignes directrices S & R dispose que toute aide d'État qui améliore la situation du bénéficiaire en matière de fonds propres doit être octroyée selon des modalités qui assurent à l'État une part raisonnable de la future valorisation du bénéficiaire, au vu du montant des fonds propres injectés par l'État par rapport aux fonds propres de l'entreprise restant après la prise en compte des pertes.

⁽⁸³⁾ Arrêt dans l'affaire T-28/22, Ryanair/Commission, point 201.

- (229) Le Tribunal a jugé que le point 67 des lignes directrices S & R faisait partie de la section 3.5.2.2 desdites lignes directrices concernant la répartition des charges dans laquelle, selon le Tribunal, les exigences prévues au point 67 s'ajoutent à celles prévues aux points 65 et 66. Le Tribunal a considéré que, si le point 66 concerne l'absorption des pertes par les actionnaires et les créanciers subordonnés existants, laquelle doit se produire avant l'intervention de l'État, le point 67 vise une situation future, à savoir celle de la future valorisation du bénéficiaire. Par conséquent, selon le Tribunal, les points 66 et 67 des lignes directrices S & R énoncent des exigences autonomes, qui se rapportent à des moments différents. En outre, les dispositions relatives à la répartition des charges visent à prévenir l'aléa moral, comme indiqué au point 65, lequel prévoit également que, lorsque l'aide de l'État est accordée sous une forme qui améliore la situation du bénéficiaire en matière de fonds propres, telle que des subventions, des injections de capitaux ou des annulations de dettes, cela peut avoir pour effet de protéger les actionnaires et les créanciers subordonnés contre les conséquences liées à leur choix d'investir dans le bénéficiaire. Le Tribunal a souligné que, ainsi qu'il ressort du point 9 des lignes directrices S & R, le risque d'aléa moral consiste en ce que des entreprises, tablant sur un sauvetage ou une restructuration, peuvent avoir tendance à adopter des stratégies commerciales non viables leur faisant prendre des risques excessifs. Dans ce contexte, tant les exigences prévues au point 66 des lignes directrices S & R, relatives à l'absorption des pertes par les actionnaires et les créanciers subordonnés existants, que celles prévues au point 67 desdites lignes directrices, assurant à l'État une part des bénéfices futurs, contribuent à réduire les incitations à prendre des risques excessifs dans le but de dégager davantage de bénéfices. Dans le cadre de l'appréciation des arguments soulevés par la Commission, le Tribunal a notamment estimé que la Commission n'avait avancé aucun élément susceptible de démontrer que le risque d'aléa moral existerait seulement lorsqu'un État membre injecterait des capitaux dans le bénéficiaire, mais non lorsqu'il annulerait des dettes de celui-ci ou lorsqu'il octroierait une subvention audit bénéficiaire, et qu'aucun passage des lignes directrices S & R ne permettait de dégager une telle conclusion. Au contraire, selon le point 65 des lignes directrices S & R, un tel risque existe pour tout soutien étatique qui prend une forme qui améliore la situation du bénéficiaire en matière de fonds propres, tel que des subventions, des injections de capitaux et des annulations de dettes. Selon le Tribunal, il s'ensuit que les exigences relatives à l'assurance d'une part raisonnable de la future valorisation prévues au point 67 devraient s'appliquer non seulement aux injections de capitaux effectuées par l'État, mais également à toute autre forme d'aide améliorant la situation du bénéficiaire en matière de fonds propres, telle que les annulations de dettes ou les subventions. Le Tribunal conclut que, par conséquent, «la Commission ne pouvait pas, sans éprouver des doutes, conclure que la mesure en cause» (l'annulation de la dette) «ne relevait pas du champ d'application dudit point» (point 67 des lignes directrices S & R) «et omettre d'examiner si ladite mesure était conforme aux exigences prévues dans ce point»⁽⁸⁴⁾.
- (230) À la suite de l'ouverture de la procédure formelle d'examen et des observations reçues de l'Allemagne et de tiers, la Commission examinera à nouveau si l'annulation de la dette par l'Allemagne i) relevait du champ d'application du point 67 des lignes directrices S & R; et ii) satisfaisait aux exigences prévues audit point à la lumière des orientations du Tribunal.
- (231) La Commission note que le point 67 des lignes directrices S & R vise, à l'instar des autres dispositions de la section 3.5.2.2 desdites lignes directrices, à remédier aux problèmes que constituent une prise de risques excessive et l'aléa moral généré chez les actionnaires et les créanciers subordonnés existants du bénéficiaire. Ce risque est absent s'il n'y a pas d'actionnaires ou de détenteurs de titres de dette subordonnés existants qui pourraient bénéficier de mesures visant à améliorer la situation en matière de fonds propres. Ainsi, contrairement à ce qu'affirme Ryanair (voir le considérant 105), le point 67 des lignes directrices S & R n'est pas applicable aux futurs actionnaires. En outre, ainsi que le Tribunal l'a constaté, rien dans les lignes directrices S & R ne permet de conclure qu'un tel risque ne se produit que lorsque l'État injecte des capitaux et non lorsque l'État octroie d'autres aides destinées à améliorer la situation en matière de fonds propres. Par conséquent, les mesures visant l'annulation de dettes peuvent être couvertes par le point 67 des lignes directrices S & R. La Commission interprète dès lors la notion de rémunération de l'aide d'État figurant au point 67 des lignes directrices S & R comme un moyen de réduire le risque d'aléa moral en privant les actionnaires ou les détenteurs de titres de dette subordonnés d'une partie des bénéfices futurs de l'entreprise restructurée en les attribuant en partie à l'État en contrepartie du financement ou de l'annulation qui permet d'améliorer la situation en matière de fonds propres de l'entreprise. Une interprétation téléologique du point 67 des lignes directrices S & R montre que cette disposition n'avait pas pour finalité d'assurer un revenu positif à l'État en toutes circonstances, ainsi qu'il ressort de la seconde partie du point 67, qui fait référence au montant des fonds propres injectés par l'État «par rapport aux fonds propres de l'entreprise restant après la prise en compte des pertes». Cela signifie que, du point de vue de la répartition des charges, les mesures d'aide visant à améliorer la situation en matière de fonds propres ainsi que la nécessité d'une rémunération en l'espèce doivent être mises en balance avec l'existence et le montant des fonds propres encore détenus par les actionnaires actuels ou passés, ou attribuables à ceux-ci, mais pas par les actionnaires futurs. Il existe des situations telles que celle en cause dans lesquelles, malgré l'existence d'une aide d'État qui améliore la situation du bénéficiaire en matière de fonds propres, la part raisonnable de la future valorisation destinée à l'État peut être très faible, voire équivalente à zéro. Le caractère raisonnable de tout rendement dépend donc d'une évaluation au cas par cas. Dans ce contexte, pour éviter toute ambiguïté, la Commission appliquera cette interprétation aux affaires similaires actuelles et futures. La Commission évaluera ci-après si un rendement positif pour l'État était nécessaire à la suite de l'annulation de la dette en l'espèce.

⁽⁸⁴⁾ Arrêt dans l'affaire T-28/22, Ryanair/Commission, point 233.

- (232) Afin d'apprécier si le rendement pour l'État est raisonnable en l'espèce, la Commission tient compte des circonstances exposées dans les considérants suivants.
- (233) La Commission observe premièrement qu'en l'espèce, l'actionnaire existant (le groupe TC) a perdu l'intégralité de la valeur de sa participation, laquelle a été entièrement dépréciée au cours de la procédure d'insolvabilité de Condor, et qu'il est en cours de liquidation (voir les considérants 33, 34 et 63).
- (234) Deuxièmement, Condor n'avait pas de dette subordonnée, et les créances d'actionnaires qualifiées de subordonnées dans le cadre de l'insolvabilité ont été entièrement dépréciées (considérant 48). En tout état de cause, ses créanciers existants (non subordonnés) ont accepté une offre de 0,1 % pour leurs créances dans le cadre du plan d'insolvabilité approuvé par le tribunal allemand compétent en matière d'insolvabilité et ont donc perdu la quasi-totalité de leurs créances (voir le considérant 48). Les mesures décrites au considérant 21 ne faisaient pas partie de cette réduction de créance de la part des créanciers, mais s'ajoutaient à cette réduction de créance et étaient mises en œuvre après celle-ci.
- (235) Troisièmement, le nombre limité de nouvelles actions de Condor existant au moment de l'octroi de l'aide était détenu par SGL, un mandataire sans activités opérationnelles et sans capacité décisionnelle concernant les activités de Condor, dont la seule fonction était de détenir les actions dans l'attente de leur transfert à un nouvel actionnaire privé (voir également le considérant 25).
- (236) Quatrièmement, le nouvel actionnaire de Condor, Attestor, n'a pris part à aucune transaction commerciale antérieure du bénéficiaire (voir le considérant 38) et, contrairement à ce qu'affirme Ryanair (voir considérant 105), il n'est donc pas visé par les dispositions de la section 3.5.2.2 des lignes directrices S & R en ce qui concerne la prévention de la prise de risques excessive et l'aléa moral généré chez les actionnaires et les détenteurs de titres de dette subordonnés existants. En outre, le paquet de mesures convenu entre l'État allemand et Attestor était le résultat d'une négociation garantissant une issue équilibrée, dans laquelle chaque partie poursuivait son intérêt supérieur. Dans une telle configuration, assurer une rémunération supplémentaire à l'État reviendrait à priver Attestor de cette rémunération et à exiger ainsi d'un nouvel investisseur qu'il partage la charge liée aux risques excessifs pris dans le passé par d'anciens actionnaires ou créanciers.
- (237) Cinquièmement, en ce qui concerne la seconde partie du point 67 des lignes directrices S & R (le «montant des fonds propres injectés par l'État par rapport aux fonds propres de l'entreprise restant après la prise en compte des pertes»), la Commission note qu'en l'espèce, les fonds propres restent négatifs, comme décrit au considérant 63; elle ajoute que Condor ne comptait pas non plus de créanciers subordonnés (voir le considérant 120).
- (238) Sixièmement, la Commission fait observer qu'après l'application du point 66 des lignes directrices S & R, l'objectif visant à limiter l'aléa moral et la prise de risques excessive a été pleinement atteint en ce qui concerne les actionnaires et les créanciers existants. Le fait que les actionnaires existants aient perdu tous leurs droits sur les fonds propres (négatifs) de Condor et que les créanciers existants aient tout perdu, à l'exception de 0,1 % de leurs créances déjà au cours de la procédure d'insolvabilité, ne laisse aucune marge de manœuvre pour prévenir mieux ou davantage l'aléa moral ou la prise de risques excessive.
- (239) Les six paramètres exposés aux considérants 233 à 238 montrent que dans la présente affaire, caractérisée par l'absence de fonds propres restant après l'absorption des pertes au titre du point 66 des lignes directrices S & R dont les investisseurs existants de Condor auraient pu bénéficier, la part raisonnable pour l'État de la future valorisation, aux fins du point 67 desdites lignes directrices, peut être équivalente à zéro. En effet, en vertu du point 67 des lignes directrices S & R, la «part raisonnable de la future valorisation du bénéficiaire» que l'aide visant à améliorer la situation en matière de fonds propres devrait assurer à l'État est calibrée par rapport aux «fonds propres de l'entreprise restant après la prise en compte des pertes» et ces deux notions du point 67 doivent être appliquées conjointement. En ce qui concerne plus particulièrement l'annulation des 90 millions d'EUR de dette et la renonciation aux 20,2 millions d'EUR d'intérêts dus au titre de la surcompensation, la Commission note que ces éléments ne donnent pas lieu à une contrepartie spécifique, bien qu'ils fassent partie d'un paquet de mesures négocié. Toutefois, dans les circonstances de l'espèce, la Commission estime que le point 67 des lignes directrices S & R doit être appliqué de manière que l'abandon de créances sans contrepartie ou rémunération spécifique soit considéré comme effectué à des conditions qui assurent à l'État une part raisonnable de la future valorisation du bénéficiaire, étant donné qu'il n'y a pas de fonds propres de la société restant après la prise en compte des pertes ou, le cas échéant, après l'annulation de toutes les actions et en l'absence d'instruments de dette subordonnés susceptibles de bénéficier d'instruments d'aide visant à améliorer la situation en matière de fonds propres tels que l'annulation de dettes.

(240) La Commission prend note des arguments de l'Allemagne et de Condor selon lesquels le mécanisme de retour à meilleure fortune assurerait à l'Allemagne une part raisonnable de la future valorisation de Condor (voir les considérants 100, 122 et 123). Toutefois, étant donné que la Commission estime qu'en l'espèce, le point 67 des lignes directrices S & R est respecté même en l'absence de contrepartie ou de rémunération spécifique pour les annulations de dettes, il n'est plus nécessaire d'apprécier le bien-fondé des arguments soulevés en rapport avec le mécanisme de retour à meilleure fortune.

5.3.1.7. Principe de non-récurrence et limitation des distorsions de concurrence

(241) Afin de limiter les effets négatifs de l'aide et de prévenir ainsi les effets non désirés sur la concurrence et les échanges et pour que l'équilibre général soit positif ⁽⁸⁵⁾, l'aide doit être octroyée aux entreprises en difficulté selon le principe de non-récurrence limitant l'octroi d'une telle aide à une seule fois au cours d'une période de dix ans. En outre, des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence doivent être prises ⁽⁸⁶⁾.

(242) La Commission autorise l'aide à la restructuration pour soutenir une seule opération de restructuration et à la condition, le cas échéant, que plus de dix ans se soient écoulés depuis l'octroi antérieur d'une aide à la restructuration ou depuis que la mise en œuvre du plan de restructuration a pris fin ou a cessé ⁽⁸⁷⁾. La Commission permet des exceptions à cette règle si une aide à la restructuration suit une aide au sauvetage dans le cadre d'une même opération de restructuration ⁽⁸⁸⁾.

(243) L'aide à la restructuration en faveur de Condor n'a contribué qu'à une seule opération de restructuration, laquelle a débuté en 2019. Ainsi que l'Allemagne l'a déclaré (considérant 25) et comme l'a confirmé la Commission après consultation de ses propres dossiers, Condor (y compris ses actionnaires de contrôle passés et actuels et toutes les entités qu'elle contrôle) n'a pas reçu d'aide à la restructuration au cours des dix dernières années. On observe également une continuité avec l'aide au sauvetage autorisée et accordée pour une période de six mois jusqu'en avril 2020 dans le cadre d'une seule opération de restructuration au sens du point 72, a), des lignes directrices S & R. Condor a d'abord tenté d'attirer un investisseur intéressé en mesure de soutenir la poursuite et la restructuration de ses activités et a tenté de négocier avec ce dernier (considérant 34). Condor n'a pas hésité à restructurer ses activités avant et après l'échec final des négociations (considérants 41 à 43 et tableau 2).

(244) À cet égard, l'aide à la compensation des dommages accordée à Condor au titre de l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE dans le cadre de l'événement extraordinaire de la pandémie de COVID-19 ne constitue pas une aide au sauvetage ou à la restructuration ⁽⁸⁹⁾. L'aide en question vise à compenser les dommages directement causés par la pandémie de COVID-19 du fait des restrictions de déplacement induites par cet événement extraordinaire. En particulier, les coûts supportés par Condor depuis le 17 mars 2020 découlant de restrictions gouvernementales ne constituant pas des interdictions/restrictions de voyages aériens, ainsi que de la baisse de la demande résultant de la perturbation grave de l'économie allemande au cours de l'année 2020 ont été exclus de la compensation. Ces derniers coûts, les coûts découlant de la décision Condor I sous la forme de récupérations et d'intérêts, ainsi que les autres coûts de restructuration découlant de la mise en œuvre du plan de restructuration sont couverts par l'aide à la restructuration, par les recettes d'exploitation de Condor et par des financements supplémentaires fournis par des investisseurs, des bailleurs ou des créanciers.

(245) Comme exposé en détail au considérant 82, l'Allemagne s'est engagée à ce que Condor prenne les mesures suivantes pour limiter les distorsions de concurrence, qui s'appliqueraient jusqu'à la fin du plan de restructuration, à savoir le 30 septembre 2023: i) plafond applicable à la flotte d'aéronefs ne dépassant pas un maximum de [...] appareils; ii) interdiction de faire de la publicité au sujet des aides d'État reçues et iii) interdiction d'acquisition.

⁽⁸⁵⁾ Point 38, f), des lignes directrices S & R.

⁽⁸⁶⁾ Points 76 à 93 des lignes directrices S & R.

⁽⁸⁷⁾ Points 70 et 71 des lignes directrices S & R.

⁽⁸⁸⁾ Point 72, a), des lignes directrices S & R.

⁽⁸⁹⁾ Point 15 de la communication de la Commission intitulée «Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19» (JO C 91 I du 20.3.2020, p. 1), telle que modifiée par les communications de la Commission C(2020) 2215 (JO C 112 I du 4.4.2020, p. 1), C(2020) 3156 (JO C 164 du 13.5.2020, p. 3), C(2020) 4509 (JO C 218 du 2.7.2020, p. 3), C(2020) 7127 (JO C 340I du 13.10.2020, p. 1), C(2021) 564 (JO C 34 du 1.2.2021, p. 6), C(2021) 8442 (JO C 473 du 24.11.2021, p. 1) et C(2022) 7902 (JO C 423 du 7.11.2022, p. 9).

- (246) Selon les lignes directrices S & R, l'appréciation des mesures limitant les distorsions de concurrence dépend de l'importance et de la nature de l'aide accordée à Condor, des conditions et des circonstances dans lesquelles elle a été octroyée, de la taille et du poids relatif de Condor sur le marché, et des caractéristiques du marché en cause. De même, des degrés de contribution propre et de répartition des charges plus élevés peuvent, en limitant le montant d'aide et l'aléa moral, réduire l'étendue nécessaire des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence. Les mesures relatives à la concurrence ne devraient pas compromettre les perspectives de retour à la viabilité, ni être prises au détriment des consommateurs et de la concurrence ⁽⁹⁰⁾.
- (247) L'aide à la restructuration en faveur de Condor au titre de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE a été octroyée dans un contexte de perturbation économique grave de l'économie des États membres visée à l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE. Les effets économiques de la pandémie de COVID-19 depuis mars 2020 se sont fait particulièrement ressentir sur l'offre et la demande de transports aériens, de voyages de loisirs et d'activités connexes ⁽⁹¹⁾.
- (248) Ces circonstances exceptionnelles ont affaibli le fonctionnement de Condor qui, alors qu'elle enregistrait des bénéfices récurrents avant la pandémie de COVID-19, allait selon toute attente afficher des bénéfices négatifs avant impôts de [...] millions d'EUR entre septembre 2019 et septembre 2021. Les pertes nettes liées à la réduction de la demande de voyages de loisirs, qui dépassaient le montant cumulé des prêts de 550 millions d'EUR accordés à Condor par la KfW, que ce soit en compensation des dommages ou en tant qu'aide à la restructuration, devaient être absorbées et limitaient la capacité de Condor à résister à des cessions ou à d'autres diminutions de capacité.
- (249) Lors de la mise en œuvre de son plan de restructuration, Condor avait déjà considérablement réduit, avant le plan, la taille de sa flotte ainsi que sa capacité mesurée en appareils et en sièges disponibles par rapport à la situation de 2019. Alors qu'en 2019, Condor disposait de [...] appareils et proposait [...] millions de sièges, au moment de l'octroi de l'aide, elle exploitait [...] appareils pour [...] millions de sièges. La réduction des capacités en termes relatifs resterait sensible jusqu'en septembre 2023, selon le plan de restructuration: Condor exploiterait alors une flotte de plus petite taille [...] appareils par rapport à la période précédant la restructuration, [...]. La Commission n'a reçu, à ce sujet, aucune notification de la part de l'Allemagne. La flotte de Condor est donc restée avec [...] appareils tout au long de la période de restructuration, qui s'est achevée en septembre 2023. Contrairement à ce que prétend Ryanair, la suppression progressive des anciens avions n'est pas liée à la limitation volontaire du nombre d'appareils exploités par Condor au cours de la période de restructuration. Dans le cours normal des affaires, les compagnies aériennes qui se défont progressivement de leurs anciens appareils les remplaceraient par des avions qu'elles pourraient exploiter, faute de quoi elles devraient réduire leurs activités et, à terme, cesser leurs activités. En outre, grâce à l'accord d'investissement conclu avec Attestor, Condor dispose des moyens financiers nécessaires pour renouveler sa flotte en fonction des besoins. Par conséquent, le plafonnement de la taille de la flotte doit être considéré comme une limitation sensible de la capacité opérationnelle de Condor tout au long de la période de restructuration.
- (250) En outre, en vertu de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021, Condor devait également s'abstenir d'acquérir des actions dans toute entreprise au cours de la période de restructuration, sauf si cette acquisition était indispensable pour assurer sa viabilité à long terme. Cela a imposé une limite supplémentaire à Condor en ce qui concerne les possibilités de croissance par des acquisitions externes de concurrents ou de fournisseurs de produits ou de services complémentaires aux siens jusqu'à la fin du plan de restructuration, sauf si cela était indispensable pour assurer sa viabilité à long terme. Dans ce dernier cas, l'Allemagne aurait dû notifier l'acquisition envisagée à la Commission, justifier son caractère indispensable et s'abstenir de mettre en œuvre l'acquisition jusqu'à ce que la Commission confirme qu'elle était nécessaire pour soutenir la viabilité à long terme de Condor. La Commission n'ayant reçu aucune notification de la part de l'Allemagne, l'interdiction de procéder à des acquisitions a été respectée pendant toute la période de restructuration, laquelle s'est achevée en septembre 2023. Condor n'a donc pas développé son activité grâce à des acquisitions rendues indirectement possibles par l'aide à la restructuration. Enfin, Condor a également dû s'abstenir de présenter le soutien de l'État comme un avantage concurrentiel lors de la commercialisation de ses produits et services tout au long de la période de restructuration. Cet engagement de l'Allemagne dans le cadre de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021 a également été respecté.

⁽⁹⁰⁾ Points 87 à 90 et 92 des lignes directrices S & R.

⁽⁹¹⁾ Points 1 à 4 de la communication de la Commission — Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19, telle que modifiée.

- (251) Avec une flotte d'avions relativement modeste, Condor détenait une part limitée de [...] % sur l'ensemble du marché allemand du transport aérien; la compagnie était loin derrière le plus grand prestataire de services, à savoir le groupe Lufthansa, partageant une position plus ou moins égale avec Ryanair, qui détenait une part de 5 %. Si l'on considère uniquement le segment «loisirs» du marché allemand du transport aérien global, les parts de Condor et de Ryanair étaient de [...] % chacune, suivies par TUIfly avec 9 %, et sont restées nettement inférieures aux 31 % du groupe Lufthansa, dont la part correspondait à près du double de celle de Condor. Enfin, s'agissant de la présence sur le marché, Condor ne détenait, au moment de l'octroi de l'aide, aucune position importante ou notable dépassant [...] % dans aucun des aéroports allemands à partir desquels elle opère, sauf dans des aéroports relativement mineurs (considérants 30 et 31).
- (252) La capacité de la flotte de Condor a été réduite, atténuant ainsi l'éventuelle offre excédentaire sur le marché allemand du transport aérien sur lequel elle sera principalement active, dans une mesure qui est appropriée compte tenu de sa position relativement limitée dans ce marché. En effet, avec une flotte d'aéronefs réduite et plafonnée, Condor ne serait en mesure de servir les clients et de limiter la réduction de sa part sur le marché des voyages aériens de loisirs tout en résistant à la concurrence des compagnies aériennes qui ne sont pas soumises à des limitations similaires, telles qu'Eurowings et TUIfly, que si elle pouvait utiliser ses appareils de manière plus efficace, avec des taux de remplissage et une fréquence plus élevés. La mesure limite effectivement la distorsion de concurrence causée par l'aide à la restructuration sur un marché où la concurrence est faussée par l'aide d'État reçue par des compagnies aériennes concurrentes, telles que Lufthansa et TUI, avec, dans les deux cas, d'importantes recapitalisations publiques (voir notes 22 et 23 de bas de page).
- (253) Dans une telle situation, Condor aurait dû être capable de réagir à la demande du marché dans une certaine mesure, [...]. Ce mécanisme, tout en offrant à Condor une flexibilité limitée pour s'adapter aux évolutions du marché dans des circonstances clairement définies, maintiendrait sa flotte pendant la période de restructuration à un niveau inférieur à [...] avions, à savoir le niveau antérieur à la COVID-19. Sur un marché concentré, comme c'est le cas en Allemagne, qui est en outre faussé par des montants d'aide substantiels accordés aux concurrents, le calibrage de la mesure devait permettre d'éviter qu'elle soit mise en œuvre au détriment de la concurrence.
- (254) En outre, l'ampleur des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence peut être plus faible dans le cas de Condor que dans les cas où l'aide incite à un aléa moral (voir le considérant 246). À cet effet, l'ampleur de la contribution propre ainsi que la répartition des charges des actionnaires, passés et futurs, et des créanciers limitent le montant de l'aide à la restructuration. La contribution propre est supérieure à 70 % des coûts de restructuration et les abandons de créances par les créanciers dépassent le montant de l'aide fournie sous la forme de prêts restructurés de la KfW et de l'annulation de dettes décidée par l'Allemagne. En outre, comme indiqué au considérant 216, la contribution propre permet de remédier aux problèmes de solvabilité et de pénurie de liquidités de Condor, de sorte que tant l'aide que la contribution propre contribuent à résoudre les faiblesses à l'origine du problème de Condor. Par ailleurs, la majeure partie du financement du plan provient d'une contribution propre qui, contrairement à l'aide, comprend également l'apport d'argent frais sous forme de liquidités. L'ancien actionnaire de Condor a perdu l'intégralité de son investissement. Les créanciers de Condor — qu'ils soient garantis ou non et parmi lesquels il n'y avait pas de créanciers subordonnés — ont presque perdu la totalité de leur investissement ou de leurs créances et ne bénéficieront donc pas des avantages attendus de la restructuration, ni ne seront effectivement remboursés du passif de Condor au-delà du recouvrement de 0,1 % de leurs créances. Par conséquent, l'aide n'incite pas à penser que l'État allemand soutiendra la restructuration de compagnies aériennes dont le comportement commercial ou financier risqué adopté par le passé profitera à leurs actionnaires ou à leurs créanciers. Toutes choses égales par ailleurs, l'ampleur des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence applicables à Condor pourrait donc également être limitée parce que l'aide n'a pas incité à un aléa moral ou à une prise de risque inconsidérée, tout en étant rémunérée de manière adéquate.
- (255) Il s'ensuit que les mesures proposées par l'Allemagne pour atténuer les distorsions de concurrence créées par l'aide à la restructuration sont appropriées.

5.3.1.8. Transparence

- (256) Conformément au point 96 des lignes directrices S & R, les autorités allemandes s'engagent à respecter les exigences de transparence sur le site www.bmwi.de (considérant 23).

6. CONCLUSION

- (257) La Commission considère qu'à la lumière de l'annulation par le Tribunal de la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021 dans l'affaire T-28/22, l'aide à la restructuration que l'Allemagne a mise à exécution rétroactivement en faveur de Condor est devenue illégale et doit être considérée comme ayant été accordée en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Toutefois, l'aide à la restructuration remplit les conditions énoncées dans les lignes directrices S & R et contribue donc au développement de l'activité économique du transport aérien de loisirs sans altérer les conditions des échanges dans le marché intérieur dans une mesure contraire à l'intérêt commun de l'Union. Par conséquent, l'aide est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.
- (258) La Commission était parvenue à la même conclusion et n'avait soulevé aucune objection à l'égard de l'aide à la restructuration dans sa décision d'aide à la restructuration de 2021 annulée dans l'affaire T-28/22. La présente décision est adoptée pour se conformer à l'arrêt rendu dans l'affaire T-28/22. Toutefois, la Commission rappelle que cet arrêt fait l'objet d'un pourvoi dans l'affaire C-505/24 P. Il est donc nécessaire, aux fins de la sécurité juridique, de clarifier les effets juridiques produits par la présente décision dans l'hypothèse où la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021, à la suite du pourvoi devant la Cour de justice, produirait des effets juridiques. Si tel était le cas, l'analyse de l'aide à la restructuration en cause dans la présente décision serait privée de tout effet utile. Il convient donc que la présente décision produise des effets juridiques uniquement dans la mesure où la décision relative à l'aide à la restructuration de 2021 ne produit pas d'effets juridiques,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État mise à exécution par l'Allemagne en faveur de Condor Flugdienst GmbH et de ses filiales contrôlées, d'un montant de 321,18 millions d'EUR, est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 2

La présente décision ne produit des effets juridiques que dans la mesure où la décision C(2021) 5729 final de la Commission du 26 juillet 2021 dans l'affaire «SA.63203 (2021/N) — Allemagne — Restructuration de Condor» ne produit pas d'effets juridiques.

Article 3

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

Dans le cas où la présente décision contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être publiés, vous êtes invité à en informer la Commission, dans un délai de 15 jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit aucune demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous acceptez la publication du texte intégral de la décision. Cette demande, dans laquelle seront précisés les éléments concernés, est envoyée par voie électronique à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des aides d'État
1049 Bruxelles
BELGIQUE

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Fait à Bruxelles, le 28 avril 2025.

Par la Commission
Teresa RIBERA
Vice-présidente exécutive