



2025/2178

30.10.2025

CINNEADH (AE) 2025/2178 ÓN gCOIMISIÚN

an 28 Aibreán 2025

maidir le státhabhair SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N) arna cur chun feidhme ag an nGearmáin i bhfabhar Condor Flugdienst GmbH

(tugadh fógra faoi leis an doiciméad C(2025) 2294)

(Is é an téacs Béarla amháin atá barántúil)

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, agus go háirithe an chéad fhomhír d'Airteagal 108(2) de,

Ag féachaint don Chomhaontú ar an Limistéar Eorpach Eacnamaíoch, agus go háirithe Airteagal 62(1)(a) de,

Tar éis a iarraidh ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach de bhun na bhforálacha ⁽¹⁾ a luaitear thuas agus ag féachaint dá gcuid barúlacha,

De bharr an mhéid seo a leanas:

1. NÓS IMEACHTA

- (1) Tar éis teagmhálacha réamhfhógra ⁽²⁾, trí fhógra leictreonach an 23 Iúil 2021 a cuireadh i gcrích an 25 Iúil 2021, thug an Ghearmáin fógra don Choimisiún de bhun Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (CFAE) go raibh sé ar intinn aici cabhair athstruchtúrúcháin a dheonú do Condor Flugdienst GmbH ('Condor').
- (2) Le Cinneadh an 14 Deireadh Fómhair 2019 ⁽³⁾ ('an cinneadh maidir le cúnamh tarrthála'), d'fhormheas an Coimisiún, ar bhonn Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE, cúnamh tarrthála do Condor de réir bhrí na dTreoirínte maidir le státhabhair chun teacht i gcabhair ar ghnóthais neamhairgeadais atá i gcruachas agus athstruchtúru a dhéanamh orthu ('Treoirínte R&R') ⁽⁴⁾. Bhí an cúnamh tarrthála i bhfoirm iasacht tarrthála EUR 380 milliún ('an iasacht tarrthála') ó bhanc forbartha poiblí na Gearmáine Kreditanstalt für Wiederaufbau ('KfW') á dtacú ag ráthaíocht Stáit, a raibh aibíocht 6 mhí aige ó dháta eisíocaíochta na chéad tráthchoda.
- (3) Le Cinneadh an 26 Aibreán 2020 ⁽⁵⁾, d'fhormheas an Coimisiún cúiteamh ionchasach as damáiste a raibh coinne leis go dtabhódh Condor sa tréimhse ón 17 Márta 2020 go dtí an 31 Nollaig 2020, ar bhonn Airteagal 107(2), pointe (b), CFAE ('an cinneadh maidir le cúiteamh i leith damáiste a neamhníodh'). Dhá iasacht ó KfW a bhí sna hionstraimí cabhrach ar mhéid iomlán EUR 550 milliún á dtacú le ráthaíocht Stáit. D'úsáid Condor cuid de na hiasachtaí sin chun an iasacht tarrthála a aisíoc laistigh de 6 mhí ó dháta eisíocaíochta na chéad tráthchoda. Ina breithiúnas an 9 Meitheamh 2021 sa chás *Ryanair v an Coimisiún*, neamhnigh an Chúirt Ghinearálta an cinneadh maidir le cúiteamh i leith damáiste an 26 Aibreán 2020 agus chuir sí éifeachtaí an neamhnithe ar fionraí ar feadh 2 mhí go dtí go nglacfadh an Coimisiún cinneadh nua ⁽⁶⁾.

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

⁽²⁾ Cuireadh tús leis na malartuithe sin an 25 Bealtaine 2021 agus áiríodh leo, go dtí an fógra, malartuithe ríomhphoist, plé teicniúil le linn físchomhdhálacha agus teileachomhdhálacha agus réamhaiseolas ar na dréachtfhoirmeacha fógra agus ar an bplean athstruchtúrúcháin.

⁽³⁾ Cinneadh C(2019)7429 final ón gCoimisiún an 14 Deireadh Fómhair 2019 i gCás SA.55394 (2019/N) – An Ghearmáin – Cúnamh tarrthála do Condor, IO C 294, 4.9.2020, lch. 1.

⁽⁴⁾ IO C 249, 31.7.2014, lch. 1.

⁽⁵⁾ Cinneadh C(2020)2795 final ón gCoimisiún an 26 Aibreán 2020 i gCás SA.56867 (2020/N) – An Ghearmáin – Cúiteamh as an damáiste a rinne ráig COVID-19 do Condor Flugdienst GmbH, IO C 310, 18.9.2020, lch. 1.

⁽⁶⁾ Breithiúnas ón gCúirt Ghinearálta an 9 Meitheamh 2021, *Ryanair v an Coimisiún*, Cás T-665/20, ECLI EU:T:2021:344.

- (4) Rinne an Coimisiún athmheasúnú ar an gcúiteamh i leith damáiste i bhfianaise bhreithiúnas an 9 Meitheamh 2021 agus, an 26 Iúil 2021, ghlac sé cinneadh nua maidir leis an gcúiteamh i leith damáiste do Condor don tréimhse ón 17 Márta 2020 go dtí an 31 Nollaig 2020 ('cinneadh Condor I')⁽⁷⁾. An lá céanna, ghlac an Coimisiún cinneadh eile maidir le cúiteamh i leith damáiste do Condor don tréimhse ón 1 Eanáir 2021 go dtí an 31 Bealtaine 2021 ('cinneadh Condor II')⁽⁸⁾ agus cinneadh lena bhformheastar an chabhair athstruchtúrúcháin ar thug an Ghearmáin fógra ina leith i bhfabhar Condor ('cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin')⁽⁹⁾. Dheonaigh an Ghearmáin an chabhair athstruchtúrúcháin do Condor ag deireadh mhí Iúil 2021.
- (5) Thionscain Ryanair DAC ('Ryanair') caingean chun cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin a neamhniú. Ina breithiúnas an 8 Bealtaine 2024 ('breithiúnas Condor 2024'), chinn an Chúirt Ghinearálta gur cheart amhras a bheith ar an gCoimisiún lena dtugtar údar le tionscnamh an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil faoi Airteagal 108(2) CFAE agus, ar an gcúis sin, neamhnigh sí cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin⁽¹⁰⁾.
- (6) I gcinneadh Condor I, rinne an Coimisiún measúnú ar an damáiste a bhain do Condor le linn na tréimhse ón 17 Márta 2020 go dtí an 31 Nollaig 2020 ar bhonn figiúirí *ex-post* maidir le damáiste iarbhrí agus tháinig sé ar an gconclúid gur bhain damáiste EUR 175.35 milliún do Condor le linn na tréimhse sin. I gcinneadh Condor II, chinn an Coimisiún gur bhain damáiste EUR 73.66 milliún do Condor le linn na tréimhse ón 1 Eanáir 2021 go dtí an 31 Bealtaine 2021 agus d'fhormheas sé cabhair chun Condor a chúiteamh go páirteach as an damáiste sin i bhfoirm díscríobh EUR 60 milliún de na hiasachtaí EUR 550 milliún. Mar thoradh ar an ríomh don tréimhse idir an 17 Márta 2020 agus an 31 Bealtaine 2021, ar a dtugtar tuairisc i gcinntí Condor I agus Condor II, bhí méid damáiste iarbhrí comhiomlán EUR 249.02 milliún ann.
- (7) Sa chinneadh maidir le cúiteamh i leith damáiste a neamhníodh, d'fhormheas an Coimisiún cabhair a deonaíodh ina dhiaidh sin do Condor chun damáiste ionchasach EUR 276,7 milliún a chúiteamh. Meabhraítear le haithris 44 den chinneadh sin gur gheall an Ghearmáin go ngnóthódh sí aon róchúiteamh ó Condor ar bhonn ríomh *ex-post* an damáiste iarbhrí a baineadh dó, lena n-áirítear ús. De réir aithris 24 de chinneadh Condor I, EUR 91.74 milliún a bhí sa róchúiteamh. Ina theannta sin, bhí ar Condor ús a íoc ar an mbuntáiste a fuair sé tríd an róchúiteamh de mhéid EUR [...] milliún agus ús gan íoc fós dlite de mhéid EUR [...] milliún. Tugtar tuairisc le haithrisí 24 agus 25 de chinneadh Condor I ar an gcaoi a gcuirfí chun feidhme an sásra aisghlámtha dá bhforáiltear sa chinneadh maidir le cúiteamh i leith damáiste a neamhníodh ar bhonn ríomh *ex-post* an damáiste.
- (8) Le cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin uaidh, d'fhormheas an Coimisiún pleananna na Gearmáine chun tacú leis an bplean athstruchtúrúcháin do Condor trí bhíthin na mbeart seo a leanas: (i) modhnú ar na téarmaí agus díscríobh páirteach breise na n-iasachtaí EUR 550 milliún ó KfW ar mhéid EUR 90 milliún; agus (ii) díscríobh EUR 20.2 milliún den ús ar an mbuntáiste a fuarthas ón róchúiteamh agus den ús atá fós dlite, ar bhonn an chomhaontaithe iasachta tosaigh, a bheadh ar Condor a aisfoc (féach aithris (7)). Fuarthas leis an gcinneadh sin gur bhain bearta (i) agus (ii) le cabhair athstruchtúrúcháin ar mhéid EUR 321.18 milliún, arb é atá ann an chuid de na hiasachtaí EUR 550 milliún nach léiríonn damáiste COVID-19, is é sin, EUR 300,98 milliún, móide an t-ús EUR 20.2 milliún díscríofa. Bhí an measúnú ar chomhoiriúnacht na mbeart athstruchtúrúcháin leis an margadh inmheánach ar leithligh ón measúnú ar na bearta cúitimh i leith damáiste, bunaithe ar bhunús dlí éagsúla agus ar chostais incháilithe.
- (9) Tar éis neamhniú chinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin, le litir dar dáta an 29 Iúil 2024, chuir an Coimisiún in iúl don Ghearmáin go raibh cinneadh déanta aige an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) CFAE a thionscnamh i leith na cabhrach ('an cinneadh tosaigh').

⁽⁷⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 26 Iúil 2021 i gCás SA.56867, (2020/N, ex 2020/PN) – An Ghearmáin – Cúiteamh as an damáiste a rinne ráig COVID-19 do Condor Flugdienst GmbH, IO C 177, 29.4.2022, lch. 1.

⁽⁸⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 26 Iúil 2021 i gCás SA.63617, (2021/N) – An Ghearmáin – COVID 19 – Cúiteamh Condor i leith damáiste II, IO C 169, 22.4.2022, lch. 1.

⁽⁹⁾ Cinneadh C(2021)5729 final ón gCoimisiún an 26.7.2021 i gCás SA.63203 (2021/N) An Ghearmáin – Cabhair athstruchtúrúcháin do Condor., IO C 429, 22.10.2021, lch. 1.

⁽¹⁰⁾ Breithiúnas ón gCúirt Ghinearálta an 8 Bealtaine 2024, *Ryanair v an Coimisiún*, Cás T-28/22 ECLI: EU:T:2024:301.

- (10) Foilsíodh an cinneadh tosaigh in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* ⁽¹¹⁾. D'iarr an Coimisiún ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach. Tharchuir an Ghearmáin a barúlacha an 27 Meán Fómhair 2024.
- (11) Fuair an Coimisiún barúlacha ó dhá pháirtí leasmhara. Chuir sé ar aghaidh chuig an nGearmáin iad, agus tugadh an deis di freagra a thabhairt. An 18 Samhain 2024, chuir an Ghearmáin in iúl don Choimisiún nach gcuirfeadh sí aon bharúil isteach maidir le barúlacha tríú páirtí.
- (12) Le litir dar dáta an 19 Iúil 2021, chomhaontaigh an Ghearmáin go heisceachtúil a cearta a dhíorthaíonn ó Airteagal 342 CFAE, i gcomhar le hAirteagal 3 de Rialachán Uimh. 1/1958 ón gComhairle ⁽¹²⁾, a tharscaoileadh, agus go nglacfaí an Cinneadh seo agus go dtabharfaí fógra faoi i mBéarla.

2. TUAIRISC MHIONSONRAITHE AR AN gCABHAIR

- (13) Leis an gCinneadh seo, déantar measúnú ar chomhoiriúnacht na státchabhrach a bhaineann le dhá bheart i bhfabhar Condor ar thug an Ghearmáin fógra ina leith agus nach ndearna an Coimisiún aon agóid ina leith i gcinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin, a neamhnigh an Chúirt Ghinearálta ina dhiaidh sin. Tá breithiúnas Condor 2024 faoi réir imeachtaí atá ar feitheamh os comhair na Cúirte Breithiúnais tar éis achomharc a chuir Condor isteach ⁽¹³⁾. Tá measúnú an Choimisiúin ar an gcabhair athstruchtúrúcháin sa Chinneadh seo gan dochar do na himeachtaí achomhairc sin atá ar feitheamh. Is amhlaidh sin gan beann ar an bhforáil a dhéantar in Airteagal 2 agus a mhínítear in aithris (258) den Chinneadh seo.

2.1. Neamhniú chinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin

- (14) Chuaigh caingean Ryanair chun cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin a neamhniú ar iontaoibh 10 bpléadail dlí, lena líomhnaítear, go bunúsach: (i) go raibh an beart atá i gceist lasmuigh de raon feidhme Threoirilínte R&R; (ii) earráid fhollasach sa mheasúnú maidir le cliseadh margaidh agus cruatan sóisialta a léiriú; (iii), (iv), (v) agus (vi), gur theip ar an gCoimisiún a shuí an gá le hidirghabháil Stáit agus a héifeacht dreasachta, go raibh an plean athstruchtúrúcháin réalaíoch, comhleanúnach agus forleathan agus go raibh sé oiriúnach chun innmharthanacht fhadtéarmach Condor a athbhunú, agus oiriúnach agus comhréireacht na cabhrach atá i gceist; (vii) go ndearna an Coimisiún earráid agus scrúdú á dhéanamh aige ar éifeachtaí diúltacha an bhirt atá i gceist; (viii) sárú ar phrionsabail an neamh-idirdhealaithe, an tsaorsholáthair seirbhísí agus na saoirse bunaíochta; (ix) sárú ar chearta nós imeachta Ryanair; agus (x) sárú ar an dualgas cúiseanna a lua.
- (15) Dhiúltaigh an Chúirt Ghinearálta pléadálacha (i) go (viii) toisc iad a bheith neamh-inghlactha, agus chinn sí nár léirigh Ryanair go raibh baint aonair aige le cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin de réir bhrí Airteagal 263 CFAE agus, dá bhrí sin, nach raibh seasamh aige agóid a dhéanamh i gcoinne an chinnidh sin ar na tuillteanais. D'admhaigh an Chúirt Ghinearálta an naoú pléadail ó Ryanair, agus chinn sí go raibh Ryanair ina pháirtí lena mbaineann chun críocha Airteagal 108(2) CFAE agus ina pháirtí leasmhar de réir bhrí Airteagal 1, pointe (h), de Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle ⁽¹⁴⁾ agus, dá bhrí sin, go raibh seasamh aige imeachtaí a thionscnamh chun a chearta nós imeachta a chosaint. Laistigh den phléadail sin, d'ardaigh Ryanair ocht mír fianaise, a chomhfhreagraíonn dá phléadálacha (i) go (viii), chun bunús a thabhairt lena mhaíomh go raibh scrúdú an Choimisiúin ar an mbeart atá i gceist neamhleor agus neamhiomlán, rud a líomhain sé a léirigh go raibh amhras tromchúiseach fós ann maidir le comhoiriúnacht an bhirt faoi Airteagal 107 CFAE agus gur cheart gur spreag sé an Coimisiún chun tús a chur leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil faoi Airteagal 108(2) CFAE.

⁽¹¹⁾ Féach fonóta 1.

⁽¹²⁾ Rialachán Uimh. 1 ón gComhairle lena gcinntear na teangacha atá le húsáid ag Comhphobal Eacnamaíochta na hEorpa (IO 17, 6.10.1958, lch. 385/58).

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

⁽¹⁴⁾ Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle an 13 Iúil 2015 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le hAirteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm IO L 248, 24.9.2015, lch. 9.

- (16) Mheabhraigh an Chúirt Ghinearálta, de réir cásdlí socair, nuair nár chuir réamhscrúdú an Choimisiúin ar bheart cabhrach ar a chumas dó na deacrachtaí tromchúiseacha a bhaineann le measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht an bheart sin leis an margadh inmheánach a shárú, go raibh sé de dhualgas ar an gCoimisiún an nós imeachta dá bhforáiltear in Airteagal 108(2) CFAE a thionscnamh agus nach raibh aon discréd aige ina leith sin. Lean an Chúirt Ghinearálta ar aghaidh ansin le scrúdú a dhéanamh ar mhíreanna fianaise Ryanair, agus dhiúltaigh sí do phléadálacha (i) go (v) ó Ryanair mar phléadálacha gan bhunús. I measc nithe eile, dheimhnigh an Chúirt Ghinearálta tuairim an Choimisiúin go raibh an measúnú ar chomhoiriúnacht na mbeart cabhrach athstruchtúrúcháin leis an margadh inmheánach ar leithligh ón measúnú ar na bearta cúitimh i leith damáiste, bunaithe ar bhunús dlí éagsúla agus ar chostais incháilithe. Chinn an Chúirt Ghinearálta go háirithe gur léir ó aithris (131) de chinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin 'gur úsáideadh sciar d'iasachtaí COVID-19 2020 chun na costais eisceachtúla arna dtabhú ag Condor le linn phaindéim COVID-19 a chumhdach agus, dá bhrí sin, nach costais athstruchtúrúcháin iad a áirítear sa phlean athstruchtúrúcháin, agus gur cistíodh an t-athstruchtúrú leis an gcuid eile de na hiasachtaí sin, agus an tsuim a chomhfhreagraíonn don dara cuid den bheart atá i gceist á cur leis' ⁽¹⁵⁾.
- (17) Scrúdaigh an Chúirt Ghinearálta ansin pléadálacha (vi) agus (vii) ón iarratasóir, lenar cuireadh i gcoinne mheasúnú an Choimisiúin ar chomhréireacht an bheart agus ar a éifeacht dhiúltach ar iomaíocht agus ar thrádáil. I ndáil leis sin, chinn an Chúirt Ghinearálta gur cheart go mbeadh amhras ar an gCoimisiún, ar an gcéad dul síos, maidir le cé acu a chomhlíon nó nár chomhlíon an beart atá i gceist an ceanglas maidir le comhroinnt dualgas leordhóthanach a leagtar amach i bpointe 67 de Threoirlínte R&R agus, ar an dara dul síos, cé acu a chomhlíon nó nár chomhlíon raon feidhme na mbeart chun saobhadh iomaíochta a theorannú na ceanglais a leagtar amach go háirithe i Roinn 3.6.2.2 de Threoirlínte R&R. De réir na Cúirte Ghinearálta, d'fhág an t-amhras sin go raibh réamhscrúdú an Choimisiúin neamhiomlán agus neamhleor, rud a bhí ina fhianaise ar dheacrachtaí tromchúiseacha a bheith ann dá réir sin.
- (18) Mar thoradh air sin, tháinig an Chúirt Ghinearálta ar an gconclúid gur cheart amhras a bheith ar an gCoimisiún lena dtugtar údar le tionscnamh an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil faoi Airteagal 108(2) CFAE agus le neamhniú chinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin ⁽¹⁶⁾. Ar deireadh, chinn an Chúirt Ghinearálta nár ghá scrúdú a dhéanamh ar an ochtú mír fianaise a chuir Ryanair i láthair, ná ar an deichiú pléadáil uaidh lena líomhnaítear mainneachtain cúiseanna a shonrú.
- (19) Glacann an Coimisiún an Cinneadh seo chun breithiúnas na Cúirte Ghinearálta a chomhlíonadh i gcomhréir le hAirteagal 266 CFAE, d'ainneoin an achomhairc atá ar feitheamh in aghaidh an bhreithiúnais sin (féach aithris (13)).

2.2. Na bearta

- (20) I Roinn 2, tugtar tuairisc ar na bearta agus ar a gcomhthéacs tráth a deonaíodh iad (is é sin, i mí Iúil 2021). Ní mór an measúnú ar na bearta, tar éis neamhniú chinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin, a bheith bunaithe ar na fíorais agus ar na heilimintí a bhí i réim tráth a deonaíodh na bearta sin. Is amhlaidh atá toisc nach féidir leis an gCoimisiún, agus measúnú á dhéanamh aige ar chomhoiriúnacht na mbeart cabhrach a deonaíodh cheana leis an margadh inmheánach, ach eilimintí a bhí ann nuair a rinneadh an deonú a chur san áireamh. Mar thoradh air sin, tagraíonn na sonraí airgeadais agus tráchtála don tréimhse suas le torthaí airgeadais 2019, toisc gurb í an bhliain dheireanach de ghnáthoibríochtaí gnó sular thosaigh Condor imeachtaí dócmhainneachta agus sular deonaíodh an chabhair athstruchtúrúcháin, ós rud é go ndearna paindéim COVID-19 difear mór don bhliain 2020 agus, dá bhrí sin, nár measadh í a bheith ionadaíoch.
- (21) Is éard atá sa chéad bheart modhnú ar na coinníollacha – ar a dtugtar tuairisc in aithrisí (51) agus (52) – maidir le hiasachtaí EUR 550 milliún ó KfW a deonaíodh do Condor de bhun an chinnidh maidir le cúiteamh i leith damáiste a neamhníodh, a mhéid a thacaigh na hiasachtaí modhnaithe agus an díscríobh EUR 90 milliún le plean athstruchtúrúcháin Condor agus nár chúitigh siad é as damáiste a bhain le COVID-19. Is éard atá sa dara beart tarscaoileadh agus díscríobh úis dhlite EUR 20.2 milliún a bheadh ar Condor a aisíoc mar thoradh ar chinneadh Condor I.

⁽¹⁵⁾ Cás T-28/22 an 8 Bealtaine 2024 *Ryanair v an Coimisiún*, ECLI:EU:T:2024:301, mír 133.

⁽¹⁶⁾ Cás T-28/22 an 8 Bealtaine 2024 *Ryanair v an Coimisiún*, ECLI:EU:T:2024:301, míreanna 243 agus 244.

- (22) Tá an dá bheart mar chuid de phacáiste airgeadais a caibidlíodh idir an Ghearmáin, scairshealbhóir príobháideach nua Condor, Attestor Limited ('Attestor') agus KfW, d'fhonn tacú le hathstruchtúrú gnó Condor agus leanúint leis.
- (23) Gheall an Ghearmáin an fhaisnéis seo a leanas maidir leis na bearta a fhoilsiú ar an suíomh gréasáin www.bmw.de:
- téacs iomlán an chinneadh deonúcháin cabhrach aonair agus a fhorálacha cur chun feidhme, nó nasc chuige,
 - céannacht an údarais deonúcháin nó na n-údarás deonúcháin,
 - céannacht an tairbhí aonair, foirm agus an méid cabhrach a dheonaítear don tairbhí, an dáta deonaithe, an cineál gnóthais (FBM / cuideachta mhór), an réigiún ina bhfuil an tairbhí lonnaithe (ar leibhéal NUTS II), agus an phríomhearnáil eacnamaíoch ina bhfuil gníomhaíochtaí an tairbhí (ar leibhéal ghrúpa NACE).

2.3. An tairbhí

2.3.1. Struchtúr corparáideach, úinéireacht agus gníomhaíochtaí

- (24) Is é Condor agus a fhochuideachtaí rialaithe tairbhí na mbeart (féach aithris (38)). Is aerlíne chairtfhostaithe Ghearmánach é Condor, a bhfuil a cheanncheathrú in Kelsterbach (Hessen). Soláthraíonn sé seirbhísí aeriompair do chliaint aonair agus do thionscnóirí turas óna aerfoirt sa Ghearmáin, agus díríonn sé ar an margadh taistil fóillíochta, chuig cinn scríbe ar fud an domhain. In 2019, bhí láimhdeachas EUR 1.7 billiún aige, iomlán clár comhardaithe EUR 7.2 billiún agus 4 022 fhostaí ⁽¹⁷⁾.
- (25) Dheimhnigh an Ghearmáin nach bhfuair Condor, ná a scairshealbhóirí san am a chuaigh thart ná san am i láthair, ná aon eintiteas atá á rialú aige, cúnamh tarrthála ná cabhair athstruchtúrúcháin le 10 mbliana anuas, seachas an cúnamh tarrthála a formheasadh an 14 Deireadh Fómhair 2019 sa chinneadh maidir le cúnamh tarrthála (féach aithris (2)).
- (26) Tráth an fhógra, ba é SG Luftfahrt GmbH ('SGL') an t-aon scairshealbhóir de chuid Condor. Cuideachta sealbhaíochta gan gníomhaíochtaí oibriochtúla a bhí in SGL. Bhí scaireanna Condor i seilbh ar iontaoibh aige ó d'imigh Condor as imeachtaí dócmhainneachta i mí na Nollag 2020 (féach aithris (33)), go dtí go ndíolfaí le hinfheistíocht straitéiseach é ⁽¹⁸⁾. Bhí SGL faoi úinéireacht iomlán Team Treuhand GmbH, a bhí faoi úinéireacht iomlán Noerr & Stiefenhofer. Cruthaíodh SGL chun scaireanna Condor a shealbhú go dtí go ndíolfaí le Attestor é agus chun na críche sin amháin agus dhéanfaí é a leachtú a luaithe a dhíolfaí na scaireanna uile (féach aithris (38)). De réir an dréacht-chomhaontaithe ceannaigh a chuir an Ghearmáin isteach tráth an fhógra ⁽¹⁹⁾, cuireadh toirmeasc ar SGL gníomhú mar a ghníomhódh scairshealbhóir tromlaigh de ghnáth agus a chearta á bhfeidhmiú aige go dtí an lá a forfheidhmíodh an comhaontú. Áirítear leis an toirmeasc gníomhaíochtaí amhail díscáileadh Condor, tabhairt i gcrích, foirceannadh nó cealú comhaontuithe cuideachta de réir bhrí míreanna 291 *et seq.* de ghníomh corparáide stoic na Gearmáine (*Aktiengesetz*) ⁽²⁰⁾, méadú nó laghdú ar chaipiteal, leasuithe ar airteagail chomhlachais fhochuideachtaí Condor, dáileadh díbhinní, aistriú na mbrabús, an réamhíocaíocht ar bhrabúis, bailiú nó athcheannach scaireanna, díúscairt nó ualú sócmhainní ábhartha (cé is moite d'eisceachtaí), infheistíochtaí ábhartha os cionn EUR 2 mhilliún sa mhí (san iomlán), tabhairt i gcrích, leasú nó foirceannadh comhaontuithe maoinithe (agus cinn nua san áireamh), lena n-áirítear conarthaí léasaithe aerárthaí, nó ceapachán stiúirthóra nó comhalta den bhord maoirseachta. Léirítear i bhFíor 1 struchtúr Ghrúpa Condor roimh fhorghníomhú an chomhaontaithe a caibidlíodh le Attestor (féach aithrisí (37) agus (39)).

⁽¹⁷⁾ KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Coincheap Athstruchtúrúcháin na Gearmáine de réir IDW S6 / BGH, 16 Meitheamh 2021, lch. 5.

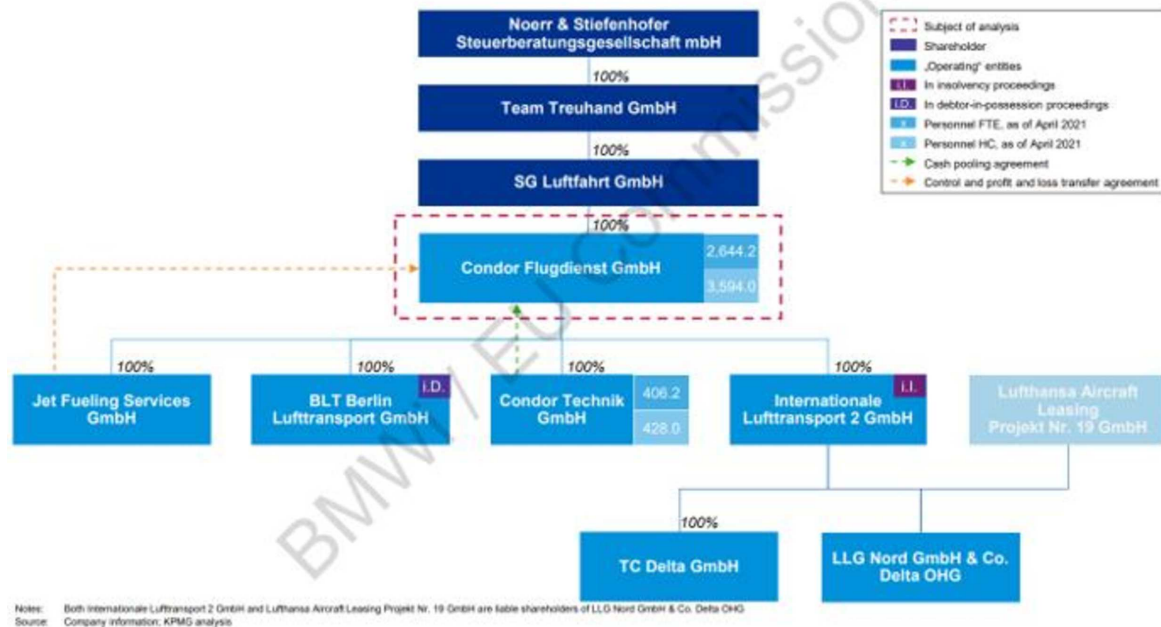
⁽¹⁸⁾ Ó bhí an 28 Iúil 2021 ann, tá 51 % de na scaireanna atá i seilbh SGL á rialú ag an gciste infheistíochta príobháidí Attestor faoi théarmaí comhaontaithe a caibidlíodh le Stát na Gearmáine mar a leagtar amach in aithrisí (37) agus (39).

⁽¹⁹⁾ Ní raibh an comhaontú ceannaigh deiridh sínithe go fóill ag an bpointe sin.

⁽²⁰⁾ Áirítear le comhaontuithe cuideachta den sórt sin comhaontuithe rialaithe, mar aon le comhaontuithe aistrithe brabúis.

Fíor 1

Struchtúr Ghrúpa Condor



Foinse: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Coincheap Athstruchtúrúcháin na Gearmáine de réir IDW S6 / BGH, an 16 Meitheamh 2021, lch. 22.

- (27) Mar aerlíne chairtfhostaithe, soláthraíonn Condor seirbhísí do thionscnóirí turas agus do ghníomhaireachtaí taistil. Díolann Condor suíocháin eitilte go díreach le custaiméirí deiridh freisin, mar shampla, tríd an idirlíon (ar a dtugtar 'suíocháin thirime'). Freastalaíonn Condor ar bhealaí gearraistir go meánaistir agus ar bhealaí cianaistir agus eitlíonn sé freisin chuig aerfoirt nach bhfreastalaíonn aerlínte sceidealaithe orthu ⁽²¹⁾.

2.3.2. Iomaíocht ar na margaí ina bhfuil Condor gníomhach agus a sheasamh iontu

- (28) Maidir le cuideachtaí cairtfhostaithe, bíonn iomaíocht roimh Condor den chuid is mó ó TUIfly, aerlíne Ghrúpa TUI, ar bhealaí ón nGearmáin chuig cinn scríbe turasoíreachta, amhail an Spáinn, an Ghréig, an Iodáil nó an Phortaingéil, Muir Chairib nó Meicsiceo ⁽²²⁾. Tá roinnt bealaí atá á n-oibriú ag Condor á n-oibriú freisin ag Eurowings, iompróir ísealchostais Ghrúpa Lufthansa ⁽²³⁾, nó ag Ryanair. Mar sin féin, ní fhéadfadh Condor dul in iomaíocht le haerlínte den sórt sin ach amháin a mhéid a bhaineann lena dhíolacháin suíochán tirim ar eitiltí cairtfhostaithe chuig cinn scríbe áirithe a bhfreastalaíonn na haerlínte sin orthu freisin.

⁽²¹⁾ Is éard atá in aerlínte sceidealaithe iompróirí leagáide (nó iompróirí líonra lánseirbhíse), amhail Lufthansa, agus iompróirí ísealchostais, amhail Ryanair.

⁽²²⁾ Áirítear le Grúpa TUI na haerlínte agus na tionscnóirí turas. I gcodarsnacht le Condor, a fhreastalaíonn ar thionscnóirí turas neamhspleacha freisin, ní fhreastalaíonn TUIfly ach ar thionscnóirí turas de chuid Ghrúpa TUI. An 27 Márta 2020, chinn an Ghearmáin iasacht EUR 1.8 billiún a dheonú do TUI (arna seoladh trí KfW) agus an 4 Eanáir 2021 beart athchaipitlithe dar luach EUR 1.25 billiún san iomlán a dheonú dó, chun éifeachtaí phaindeim COVID-19 a chúiteamh (Cinneadh C(2021)49 final ón gCoimisiún an 4 Eanáir 2021 i gCás SA.59812 – Athchaipitliú TUI, IO C 169, 22.4.2022, lch. 1).

⁽²³⁾ An 25 Meitheamh 2020, ní dhearna an Coimisiún aon agóid i gcoinne phleananna na Gearmáine athchaipitliú EUR 6 bhilliún a dheonú do Lufthansa (Cinneadh C(2020)4353 final ón gCoimisiún an 25.6.2020, i gCás SA.57153 – Cabhair do Lufthansa, IO C 397, 20.11.2020, lch. 1). An 10 Bealtaine 2023, neamhnigh an Chúirt Ghinearálta Cinneadh an Choimisiúin (breithiúnas ón gCúirt Ghinearálta, *Ryanair agus Condor v an Coimisiún*, Cásanna T-34/21 agus T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). An 8 Iúil 2024, chuir an Coimisiún tús leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil (féach Cinneadh C(2024) 4481 final ón gCoimisiún an 8.7.2024, i gCás SA.57153 – Cabhair do Lufthansa, IO C, C/2024/5957, 4.10.2024).

- (29) De réir údaráis na Gearmáine, is é Condor – in éineacht le Eurowings – an t-aon soláthraí eitiltí fóillíochta cianaistir díreacha a imíonn ón nGearmáin. I samhradh 2019, d'fhreastail Condor ar 126 cheann scríbe san iomlán, ar cinn scríbe cianaistir 35 díobh. Ar bhealaí chuig cinn scríbe cianaistir, ba é Condor an t-aon soláthróir ar 63 % de na bealaí, agus d'fhreastail Condor agus aerlíne amháin eile ar 29 % díobh, agus bhí níos mó ná dhá aerlíne ann ar 8 % díobh. Sa deighleog ghearraistir agus mheánaistir, ba é Condor an t-aon soláthróir ar 25 % de na bealaí ar fhreastail sé orthu i samhradh 2019; ar 32 % díobh bhí dhá aerlíne ann agus bhí níos mó ná dhá aerlíne ag freastal ar 43 % de na bealaí sin.
- (30) In 2019, bhí 61 aerárthach i bhflít iomlán Condor, agus d'oibrigh Brussels Airlines dhá cheann díobh sin. Rinne Condor thart ar 45 400 eitilt agus thart ar 9.4 milliún paisinéir á n-iompar aige, agus ba é 10,4 milliún an líon iomlán suíocháinliméadar a bhí ar fáil agus 90 % lódfhachtóir den aerárthach a oibríodh. I samhradh 2019, bhí sciar 6.4 % den mhargadh ag Condor d'aeriompar paisinéirí sa Ghearmáin, rud a chuir sa tríú háit é tar éis Lufthansa (37 %) agus Eurowings (8 %), atá araon faoi úinéireacht Ghrúpa Lufthansa. Bhí sciar 5 % ag Ryanair agus sciar 3 % ag TUIfly. Sa deighleog aerthaistil fóillíochta, is é Grúpa Lufthansa an príomhoibreoir freisin agus sciar 31 % aige (Lufthansa agus Eurowings), tá 16 % ag Condor agus Ryanair an ceann, agus 9 % ag TUIfly, 7 % ag SunExpress agus 4 % ag EasyJet ina dhiaidh sin.
- (31) In 2019, d'oibrigh Condor eitiltí cairtfhostaithe ag naoi n-aerfort Ghearmánacha a raibh ceithre bhunáit aerfoirt lárnacha acu in Hamburg, Düsseldorf, München agus Frankfurt ⁽²⁴⁾. I bhfianaise ghnó paisinéirí aeriompair iomlán na Gearmáine, bhí 3 % ag Condor i dtéarmaí minicíochtaí, 4 % den toilleadh agus 6 % den líon suíocháinliméadar a bhí ar fáil. I dtéarmaí minicíochtaí, i measc na n-aerfort aonair a bhfreastalaíonn sé orthu, níor sháraigh Condor 10 % ach in aerfort Leipzig. Bhí an dara cion is airde in Hanover, ina raibh 8 % den mhinicíocht, 11 % den toilleadh agus 18 % den líon suíocháinliméadar a bhí ar fáil. Bhí an sciar níos mó ag Condor den toilleadh iomlán agus den líon suíocháinliméadar a bhí ar fáil i roinnt aerfort toisc gur úsáid Condor aerárthaí níos mó agus gur oibrigh sé bealaí níos faide ná bealaí aerlínte intíre nó ilchríochacha a iompraíonn paisinéirí gnó ar achair ghearra. Is aerfoirt réigiúnacha den chuid is mó iad Leipzig agus Hanover freisin nach raibh plódaithe agus nach raibh aon ghanntanas slíotán iontu d'aerlínte a úsáideann iad. I ngach aerfort eile ar fhreastail sé air, is minic a bhí níos lú ná sciar 5 % ag Condor de mhinicíochtaí iomlána, den toilleadh iomlán agus den líon iomlán suíocháinliméadar a bhí ar fáil ⁽²⁵⁾.

2.4. Deacrachtaí airgeadais Condor agus infheisteoir straitéiseach a chuardach

- (32) Bhí feidhmíocht airgeadais Condor ar bhonn neamhspleách dearfach roimh phaindéim COVID-19. Thuill Condor brabúis bhliantúla athfhillteacha den chuid is mó ó bhí 2009 ann, de luach EUR 530 milliún carntha agus meán bliantúil EUR 44.1 milliún thar an tréimhse idir 2008 agus 2019, mar a léirítear i dTábla 1. Dá bhrí sin, bhí samhail ghnó fheidhmiúil agus bhrabúsach ag Condor *prima facie*.

Tábla 1

Brabúis / caillteanais Condor ó 2008 go 2019

An bhliain airgeadais	Brabús in 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⁾ Is iad Hanover, Nuremberg, Stuttgart, Leipzig agus Sylt na cúig aerfort eile: féach an fógra, Iarscríbhinn 26.

⁽²⁵⁾ In aon cheann de na haerfoirt eile (Hamburg, München, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Nuremberg agus Sylt), ní raibh sciar níos mó ná [...] % de mhinicíochtaí ag Condor, agus ní raibh sciar níos mó ná sin den toilleadh acu ach in aerfort amháin ([...] % in Sylt). I gcúig cinn de na haerfoirt eile, is iad sin, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart agus Sylt, bhí sciar níos airde ná [...] % den líon suíocháinliméadar a bhí ar fáil ag Condor ([...] %, [...] %, [...] %, [...] % agus [...] %, faoi seach), féach Iarscríbhinn 26 a ghabhann leis an bhfógra.

An bhliain airgeadais	Brabús in 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
IOMLÁN CARTHA	529 957 743

- (33) Mar sin féin, bhí agus d'fhan staid airgeadais Condor tráth a deonaíodh an chabhair faoi thionchar diúltach dhócmhainneacht a iar-scairshealbhóra rialaithe, Thomas Cook Group ('TCG'). Ghlac Condor páirt i gcomhthiomsú airgid TCG, bhí suimeanna infhaighte de thart ar EUR [...] milliún aige in aghaidh TCG agus ní raibh aon chistiú bainc aige ⁽²⁶⁾. Mar gheall ar dhócmhainneacht a mháthaireintitis, ní raibh Condor in ann a riachtanais leachtachta a chistiú ar an margadh agus bhí air iarratas a dhéanamh ar dhócmhainneacht faoi fhéinriarachán i mí Mheán Fómhair 2019 ⁽²⁷⁾.
- (34) An 1 Nollaig 2019, chuir an Chúirt Dócmhainneachta in Frankfurt am Main ('an chúirt dócmhainneachta') tús leis an nós imeachta dócmhainneachta agus thug sí údarú do Condor leanúint dá ghnó, agus plean dócmhainneachta á tharraingt suas aige an tráth céanna. Mheas an chúirt dócmhainneachta gur cuideachta atá brabúsach go hoibriochtúil a bhí in Condor go bunúsach agus nár thruicear easnaimh ina shamhail ghnó féin ná ina bhrabúsacht féin an gá le hathstruchtúrú, ach gur thruicear dócmhainneacht TCG é. Leagadh amach leis an bplean dócmhainneachta na bearta chun leanúint den tsamhail ghnó mar sholáthraí eitiltí fóillíochta, comhaontú lena chreidiúnaithe, bearta athstruchtúrúcháin agus iontráil infheisteora nua. Ba é príomhghné an phlean díchuachadh oibriochtúil agus airgeadais Condor ó TCG, mar aon leis an táthcheangal ag infheisteoir nua. Rinneadh scaireanna Condor a bhí i seilbh TCG a dhíluacháil go hiomlán go nialas agus eisíodh scaireanna nua dar luach EUR 20.2 milliún d'iontaobhaí (SGL, féach aithris (26)), arbh é ba chuspóir dó iad a shealbhú go dtí gur thángthas ar infheisteoir nua.
- (35) Cuireadh isteach trí thairiscint chun Condor a cheannach i mí Eanáir 2020. Thug na tairiscintí sin luach idir EUR [...] agus EUR [...] milliún ar Condor. Ba é PGL, máthairchuideachta LOT Polish Airlines, an tairgeoir rathúil a thairg praghas ceannaigh EUR [...] milliún. Síníodh an comhaontú ceannaigh le PGL, lena n-áirítear na ceanglais nótaireachta, an 24 Eanáir 2020. An 24 Feabhra 2020, d'údaraigh Oifig Cairtéil Chónaidhme na Gearmáine (Bundeskartellamt) an cumasc. I mí an Mhárta 2020, ghlac coiste creidiúnaithe Condor an plean dócmhainneachta leis an tromlach ba ghá agus d'fhorhmeas an chúirt dócmhainneachta é. An 13 Aibreán 2020, áfach, tharraing PGL siar ón gcomhaontú toisc go raibh deacrachtaí airgeadais agus eacnamaíocha aige a bhain le paindéim COVID-19, rud a d'fhág go raibh thart ar EUR 650 milliún de thacaíocht ó Rialtas na Polainne ag teastáil ó LOT Polish Airlines ⁽²⁸⁾.
- (36) Le tarraingt siar PGL, cuireadh fad 7 mí le nós imeachta dócmhainneachta Condor. Thruicear an fadú costais bhreise a raibh Condor faoi dhliteanas ina leith de mhéid iomlán de thart ar EUR 23.7 milliún ⁽²⁹⁾. An 22 Deireadh Fómhair 2020, d'fhorhmeas coiste creidiúnaithe Condor plean leasaithe a d'fhorhmuinigh an chúirt dócmhainneachta an 24 Samhain 2020. An 30 Samhain 2020, d'fhógair an chúirt dócmhainneachta imeacht Condor ón dócmhainneacht.

⁽²⁶⁾ Trí rannpháirtíocht Condor i gcomhthiomsuithe airgid tráthrialta TCG, ar tháinig an ceann is déanaí díobh i bhfeidhm i mí Feabhra 2018, rinneadh éilimh a d'eascair as na comhaontuithe aistrithe brabúis eatarthu a fhritháireamh agus fuair Condor leachtacht inghrúpa má ba ghá. Ní raibh an fhéidearthacht sin maidir le maoiniú ar fáil a thuilleadh tar éis leachtú éigeantach TCG. In éagmais próifíl riosca dhílis neamhspleách agus ós rud é go raibh sé mar chuid de leachtú éigeantach TCG, ní raibh Condor in ann maoiniú a fháil ar na margaí caipitil. Thairis sin, tráth a tháinig TCG faoi leachtú, bhí suimeanna infhaighte thart ar EUR [...] milliún ag Condor in aghaidh a mháthairchuideachta nach bhféadfadh sé a fhorfheidhmiú a thuilleadh agus ar ghá iad a dhíscríobh. Ar deireadh, bhí Condor faoi dhliteanas comhpháirteach i leith fiachas áirithe TCG.

⁽²⁷⁾ Féach freisin an cinneadh maidir le cúnamh tarrthála, aithrisí 14 go 20.

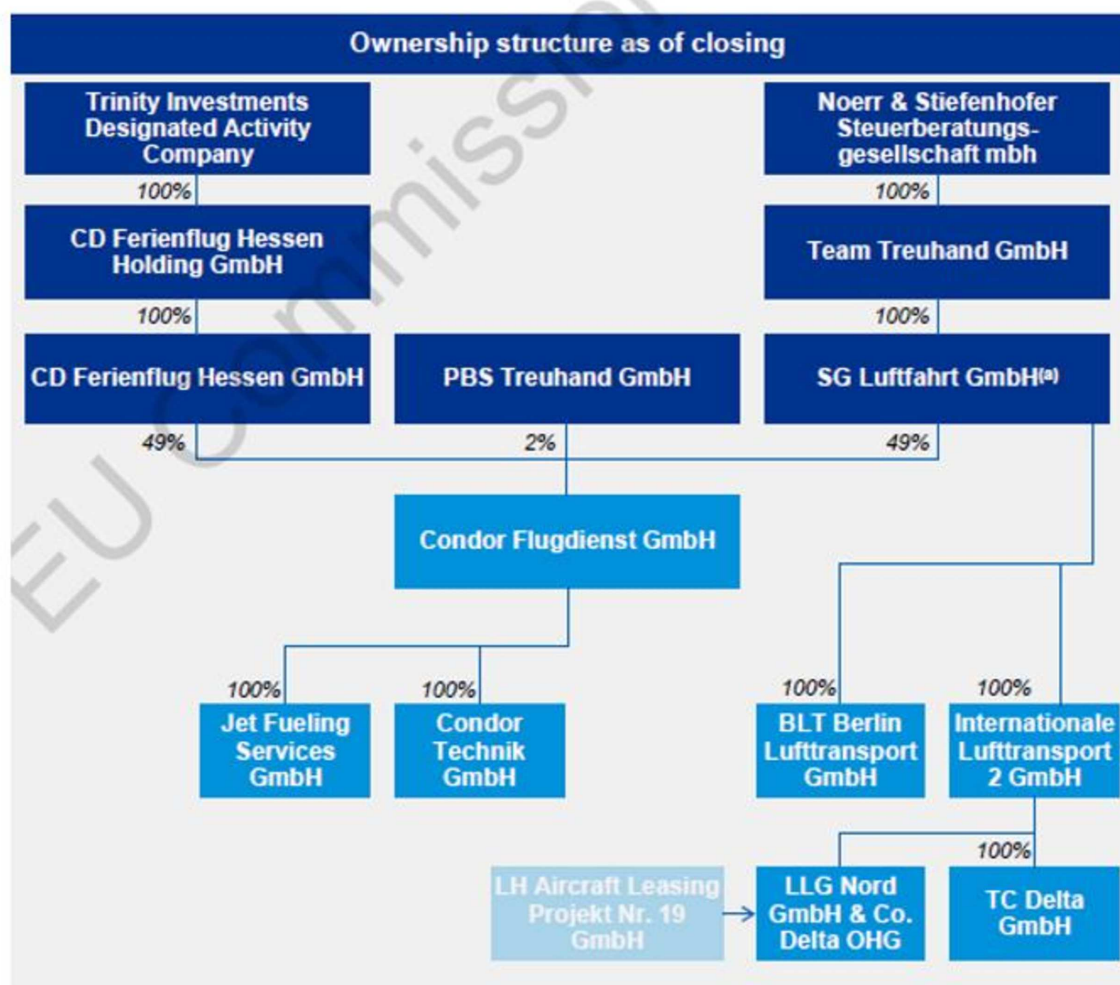
⁽²⁸⁾ Mar a údaraítear le Cinneadh C(2020)9606 final ón gCoimisiún an 22.12.2020 i gCás SA.59158 COVID-19 – Cabhair do LOT Polish Airlines, IO C 260, 2.7.2021, lch. 1.

⁽²⁹⁾ Neamhnigh an Chúirt Ghinearálta an cinneadh maidir le cúiteamh i leith damáiste ó mhí Aibreáin 2020 toisc gur chinn an Chúirt nár shuigh an Coimisiún de réir an chaighdeán is gá go raibh nasc díreach idir na cailteanais a bhain do Condor mar thoradh ar na srianta a forchuireadh chun leathadh phaindéim COVID-19 a chosc agus na costais mhéadaithe dócmhainneachta EUR 17 milliún a d'eascair as fadú an nós imeachta dócmhainneachta tar éis tharraingt siar PGL ón gcomhaontú ceannaigh a tugadh i gcrích le Condor (féach an cinneadh maidir le cúiteamh i leith damáiste a neamhníodh, aithris 21). Ós rud é gur ghá fad a chur leis an nós imeachta thar an tréimhse idir 2 mhí agus 3 mhí a bhí beartaithe ar dtús, ó mhí Aibreáin 2020 go dtí mí na Samhna 2020 seachas go dtí mí an Mheithimh/mí Iúil, mhéadaigh méid críochnaitheach na gcostas sin go EUR 23.7 milliún.

- (37) Lean Condor de bheith ag cuardach infheisteora agus chuaigh sé faoi phróiseas tairisceana neamhchoinníollach, iomaíoch, trédhearcach agus neamh-idirdhealaitheach. I measc na dtrí thairiscint a fuarthas ag téarma an nós imeachta, roghnaigh Bord Maoirseachta Condor, a bhfuil a chomhaltaí scairshealbhóirí ina n-ionadaithe ar Rialtas Cónaidhme na Gearmáine agus *Land Hessen* (ráthóirí na n-iasachtaí ó KfW), an ciste infheistíochta príobháidí Attestor. Thairg Attestor na coinníollacha is fearr do Condor agus d'aisíocaíocht iasachtaí poiblí ó KfW á dtacú ag ráthaíochtaí poiblí. Taifeadh an ceannach beartaithe le gníomh nótaireachta an 20 Bealtaine 2021.
- (38) Dheimhnigh an Ghearmáin nach raibh aon nasc ag Attestor, ar ciste infheistíochta é, le Condor roimh an tairiscint sin, ná nach ndearna sé aon ghnó le Condor.
- (39) De réir an dréacht-chomhaontaithe ceannaigh, dhíolfaí scaireanna Condor ina fhochuideachtaí Berlin Lufttransport agus Internationale Lufttransport leis an gcuideachta sealbhaíochta SGL, thógfadh Attestor os cionn 49 % de scaireanna Condor ó SGL, agus bheadh 2 % i seilbh cuideachta iontaobhais thar ceann Attestor. Bheadh an rogha ag Attestor an 49 % eile a fháil. I gcomhréir leis an gcomhaontú, rialaíonn Attestor 51 % de scaireanna Condor ó bhí an 28 Iúil 2021 ann (49 % trí chiste infheistíochta arna bhainistiú ag Attestor agus 2 % trí iontaobhaí) agus sholáthair sé cothromas mar a comhaontaíodh (féach aithris (46)). Baineann na téarmaí airgeadais le haghaidh an idirbhirt le plean gnó Condor a mhaoiniú agus le hathstruchtúrú a dhéanamh ar iasachtaí poiblí atá ann cheana a soláthraíodh do Condor ar na téarmaí ar a dtugtar tuairisc in aithrisí (51) agus (52). Léirítear struchtúr úinéireachta Condor tar éis an idirbhirt i bhFíor 2:

Fíor 2

Struchtúr úinéireachta Condor tar éis a dhíol le Attestor



Foinse: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Coincheap Athstruchtúrúcháin na Gearmáine de réir IDW S 6/BGH, an 16 Meitheamh 2021, lch. 51.

2.5. Plean athstruchtúrúcháin Condor

- (40) Thosaigh Condor ag cur an phlean athstruchtúrúcháin chun feidhme i mí Dheireadh Fómhair 2019, nuair a chuir sé tús le clár cuíchóirithe agus athstruchtúraíthe a bhí ar siúl go dtí mí Mheán Fómhair 2023. Tá an plean bunaithe ar thrí phríomh-chomhpháirt: (i) gnóthachain chostais agus éifeachtúlachta trí chuíchóiriú agus athnuachan flít; (ii) athstruchtúráirgeadais agus caipitil trí chistiú príobháideach ó Attestor agus athchaibidlíocht na n-iasachtaí ó KfW, agus (iii) cobhsú eagraíochtúil trí iontraíl comhpháirtí straitéisigh.

2.5.1. Athstruchtúráiríochtúil agus eagraíochtúil

- (41) Sheol Condor clár cuíchóirithe, optamaithe tráchtála agus feabhsaithe táirgiúlachta, chun costais oibriúcháin a laghdú agus chun a bhrabúsacht a choinneáil ar bun agus a fheabhsú a thuilleadh. De réir an phlean athstruchtúrúcháin a chuir an Ghearmáin isteach, bhí coinne leis go nginfeadh an clár sin gnóthachain chostais agus táirgiúlachta de mar a leanas (i) laghdú 23 % ar an bhfoireann faoi mhí na Bealtaine 2021, lena gcuimsítear go háirithe laghdú 17 % ar lucht saothair na foirne talún d'ainneoin sraith cúraimí a láimhseáil TCG roimhe seo a bheith glactha ar láimh acu, mar aon le laghduithe ar an bhfoireann cábáin ó 2022 ar aghaidh trí bhearta plean sóisialta réamhchaibidlíthe; (ii) laghduithe ar chostais phárolla trí choigeartuithe ar chomhaontuithe cómhargála, bónaís agus tuarastail bhainistíochta, mar aon le ciorruithe ar íocaíochtaí breise áirithe amhail an bónaís ceaintín agus an liúntas saoire; (iii) aistriú chuig ceanncheathrú ísealchostais (iv) athchaibidlíocht a dhéanamh ar chonarthaí soláthróra (le linn na n-imeachtaí dócmhainneachta, ní raibh feidhm ag tréimhsí fógra dlíthiúil ná téarmaí, rud a d'fhág gur féidir conarthaí neamhfhabhracha a fhoirceannadh) agus comhaontuithe léasa aerárthaí a choigeartú; agus (v) athnuachan flít. Bhí coinne leis go mbeadh laghduithe costais buana os cionn EUR [...] milliún in aghaidh na bliana mar thoradh ar an gclár cuíchóirithe.
- (42) Is é is aidhm do na bearta athstruchtúrúcháin oibriúcháin, mar a léirítear i dTábla 2, oibriúcháin Condor a choinneáil ar bun agus a chuíchóiriú go dtí gur féidir leis brabús a ghiniúint tar éis deireadh a chur de réir a chéile leis na srianta eitle a forchuireadh chun leathadh phaindéim COVID-19 a chosc. Áiríteofar lena gcur chun feidhme iomaíochas Condor trí thuilleadh laghduithe costais agus tríd an athnuachan flít is gá ina mbeidh aerárthaí nua-aimseartha atá éifeachtúil ó thaobh breosla de.
- (43) Bhí flít ag Condor a bhí ag dul in aois, lenar áirítear 61 eitleán i samhradh 2019, agus oibríodh 59 díobh go díreach. Go háirithe, bhí na 16 Boeing 767-300 a d'úsáid sé ar bhealaí cianaistir 26 bliana d'aois ar an meán, atá os cionn mheán an tionscail. Mar thoradh ar athstruchtúráiríocht an fhlí, atá beartaithe a dhéanamh idir 2022 agus 2025 i gcás aerárthaí cianaistir agus idir 2022 agus 2029 i gcás aerárthaí gearraistir agus meánaistir, laghdófar ídiú breosla agus astaíochtaí CO₂. Ar bhonn na dtairiscintí a bhí idir lámha tráth a deonaíodh an chabhair, bhí coinne ag Condor le coigilteas bliantúil thart ar EUR [...] milliún i gcostais bhreosla, coigilteas idir 15 % agus 25 % in astaíochtaí CO₂ agus laghdú ar an meánídiú breosla go dtí faoi bhun 2 lítear/100k km/paisinéir sa deighleog cianaistir amháin, ina bhfuil sé ag athsholáthar 16 Boeing 767-300.

Tábla 2

Bearta athstruchtúrúcháin Condor

Beart	Cur chun feidhme
Laghduithe foirne	Laghdú ar an bhfoireann talún: a baineadh amach faoi mhí an Mhárta 2020
Laghdú ar chostais foirne	— Oiriúnú comhaontuithe cómhargála: Mí na Nollaig 2019 – Mí an Mhárta 2020 — Conarthaí oibre gearr-ama agus fadú caibidlíochta reo pá i samhradh 2020 agus earrach 2021
Athchaibidlíocht ar chonarthaí soláthair	Athbhreithnithe buana ar na soláthróirí uile ar siúl ó mhí Mheán Fómhair 2020

Beart	Cur chun feidhme
Aistriú go ceanncheathrú nach bhfuil chomh costasach	— Caibidlíocht idir mí Aibreáin agus mí na Bealtaine 2020 — Aistriú críochnaithe i mí Iúil 2021
Athnuachan an fhliú	Athnuachan de réir a chéile ag tosú sa tríú ráithe de 2022, meastar go mbeidh 12 aerárthach cianaistir nua i bhfeidhm faoi 2023

Foinse: Fógra, Iarscríbhinn 13.

- (44) Thairis sin, chruthaigh iontráil an infheisteora straitéisigh creat corparáideach cobhsaí. Go háirithe, ba é díol cuid de scaireanna Condor le Attestor an chéad chéim i dtreo neamhspleáchas struchtúrach Condor, tar éis dó imeacht as imeachtaí dócmhainneachta. Ina theannta sin, sholáthair iontráil Attestor agus athstruchtúrú na n-iasachtaí ó KfW maoiniú leordhóthanach do Condor agus chuir sé ar a chumas don chuideachta a bonn cothromais a neartú.

2.5.2. Athstruchtúrú caipitil agus airgeadais agus plean athstruchtúrúcháin a mhaoiniú

- (45) Áiríodh leis na costais athstruchtúrúcháin na costais a bhain le hathnuachan flít Condor mar aon lena chostais oibriúcháin neamhchumhdaithe le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin. Dá réir sin, áiríodh leo aisiocaíocht na hiasachta tarrthála agus ionadú na hiasachta sin le hiasachtaí eile ó KfW, díscríobh an éilimh úis ar an róchúiteamh mar a leagtar amach in aithris (7), agus EUR 23.7 milliún de chostais dócmhainneachta (aithris (36)). Maoiníodh na costais athstruchtúrúcháin go páirteach ó acmhainní dílse, le haghaidh méid iomlán EUR [...] milliún, agus go páirteach ó mhaoiniú poiblí i bhfoirm athstruchtúrú fiachais, le haghaidh méid iomlán EUR 300.98 milliún. Soláthraíodh an maoiniú ó acmhainní neamhphoiblí trí chistí ó Attestor agus tacaíodh leis le coigilteas costais buan agus díscríobhanna fiachais a d'eascair as an bplean dócmhainneachta, mar a leagtar amach sna haithrisí seo a leanas.
- (46) Sholáthair Attestor cothromas EUR 200 milliún do Condor, i bhfoirm instealladh EUR 150 milliún i gcúlchiste caipitil na cuideachta, agus taise EUR 50 milliún ar chuntas eascró nótaire atá ar fáil do Condor más gá le haghaidh oibríochtaí.
- (47) Ina theannta sin, gheall Attestor EUR [...] milliún le haghaidh athnuachan flít Condor mar aon le líne chreidmheasa USD [...] milliún (thart ar EUR [...] milliún), ar féidir le Condor tarraingt uirthi i roinnt tráinsí, gan imrothlach, le haghaidh íocaíochtaí réamhsheachadta ar aerárthaí. Go háirithe, sholáthair [...] saoráid léasaithe do Condor agus dá fhochuideachtaí, agus gheall sé go díreach nó trí mheán sainchuspóireach amháin nó níos mó maoiniú léasaithe cothromais EUR [...] milliún chun aerárthaí atá le léasú le Condor a fháil. Chuirfí maoiniú na n-aerárthaí i gcrích le maoiniú seachtrach a mheastar a chumhdódh, i gcomhréir le cleachtas trádála, idir [...] % den chaiteachas iomlán chun aerárthaí a fháil. Dá bhrí sin, chuirfeadh an dréachtghealltanais léasaithe ar a chumas do Condor aerárthaí ar fiú suas le EUR [...] milliún iad a léasú ar feadh [...] bliana ar a laghad.
- (48) Thairis sin, ghlac creidiúnaithe Condor le héilimh dar luach EUR 630.8 milliún a dhíscríobh i gcomhthéacs an nós imeachta dócmhainneachta. Rialaíodh na himeachtaí le forálacha dlíthiúla éigeantacha dhlí dócmhainneachta caighdeánach na Gearmáine ina bhfuil forálacha maidir le grúpaí éagsúla creidiúnaithe a bhunú agus maidir leis an gcaoi a gcaitear leo. Laistigh de gach grúpa, caitheadh go cothrom le creidiúnaithe. Caitheadh leis na héilimh i 'Grúpa 7 – Scairshealbhóirí' mar éilimh fho-ordaithe maidir le héilimh eile ó ghrúpaí creidiúnaithe eile chun críocha an nós imeachta dócmhainneachta. I gcomhréir leis an bplean dócmhainneachta, laghdaíodh scairchaipiteal na cuideachta go nialas, rud a d'fhág gur chaill na scairshealbhóirí a scaireanna. An tráth céanna, eisíadh an ceart chun suibscríobh le haghaidh scaireanna nua mar chuid den mhéadú caipitil faoin bplean. Mar thoradh air sin, ní bhfuair scairshealbhóirí aon íocaíocht agus chaill siad a gcearta reatha, maidir lena scaireanna agus leis an bhfiachas a bhí dlite dóibh ó Condor araon. Míníonn an Ghearmáin maidir leis na héilimh eile, go bhféadfadh coiste creidiúnaithe Condor rogha a dhéanamh idir leachtú Condor nó glacadh le luachan dócmhainneachta 0,1 % ar éilimh de mhéid EUR 631.5 milliún san iomlán agus vótáil roinnt creidiúnaithe in aghaidh an phlean. Sainithníodh leis an bplean dócmhainneachta na seacht ngrúpa creidiúnaithe seo a leanas:

- Fostaithe (*Arbeitnehmer*),
- An Ghníomhaireacht Chónaidhme um Fhostaíocht (*Bundesagentur für Arbeit*),

- Comhlachas um árachas dócmhainneachta scéimeanna pinsin cuideachtaí (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit – PSVaG*),
- Creidiúnaithe dliteanais chomhpháirtigh (*Gläubiger aus Mithaftung*),
- Grúpchuideachtaí a raibh éilimh neamh-fho-ordaithe acu (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen*),
- Creidiúnaithe neamhurraithe agus neamh-fho-ordaithe eile (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*),
- Scairshealbhóirí (*Gesellschafter*).

(49) Tá roinnt de na grúpaí sin, amhail, mar shampla, foireann, grúpchuideachtaí, scairshealbhóirí, comhdhéanta go heisiach de chreidiúnaithe príobháideacha. Tá cearta vótála ag gach creidiúnaí a áirítear i gceann de na grúpaí. De réir dhlí dócmhainneachta na Gearmáine, vótálann gach grúpa creidiúnaithe ar leithligh, agus ceanglaítear tromlach na gcreidiúnaithe a bhfuil cearta vótála acu, ní hamháin ar na vótaí ach ar na suimeanna atá dlite freisin, chun cinneadh a dhéanamh i ngach grúpa ⁽³⁰⁾. Chinn tromlach na gcreidiúnaithe glacadh leis an luachan agus d'fhorghnó an coiste creidiúnaithe an plean an 22 Deireadh Fómhair 2020. D'fhorghnó an chúirt dócmhainneachta an plean.

(50) Ar deireadh, i gcomhthéacs a chlár cuíchóirithe, tá laghduithe costais buana EUR [...] milliún in aghaidh na bliana á mbaint amach ag Condor, a eascraíonn as oiriúnuithe ar chonarthaí léasaithe, athchaibidlíocht ar chonarthaí soláthróra agus coigeartú ar chomhaontuithe cómhargála mar a shonraítear in aithris (41). Déanann na coigiltis chostais sin difear do chuntas brabúis agus caillteanais Condor agus laghdaíonn siad an gá atá le cistiú seachtrach.

(51) Leis an gcomhaontú ceannaigh agus leis an gcistiú chun maoiniú ó Attestor a léasú, socraíodh mar réamhchoinníoll athstruchtúrú ar iasachtaí Condor atá ann cheana ó KfW dar luach EUR 550 milliún. Roimh an athstruchtúrú, bhí na coinníollacha seo a leanas ag na hiasachtaí ó KfW:

- (a) bhí iasacht 1, ina raibh méid iomlán EUR 529.8 milliún, comhdhéanta de thráinse A, ina raibh méid ainmniúil EUR 256 mhilliún, agus tráinse B, ina raibh méid ainmniúil EUR 273.8 milliún. Chun iasacht 1 a urrú, bhí pacáiste urrús comhdhéanta ag Condor, ina raibh, *inter alia*, gealltáin scaire, liain ar aerárthaí, aistrithe urrúis, sannacháin agus gealltáin chuntais.
 - (1) bhí aibíocht ag tráinse A d'iasacht 1 an 30 Meitheamh 2026; bhí sé le haisiú i dtráthchodanna ráithiúla EUR [...] milliún dar tús an 30 Meitheamh 2021, agus trí íocaíocht aonuaire de na méideanna uile gan íoc an 30 Meitheamh 2026; bhí an ráta úis comhdhéanta de bhonnráta atá coibhéiseach le EURIBOR 3 mhí + [...] bonnphointe in aghaidh na bliana + costais athmhaoiniúcháin KfW;
 - (2) saoráid chreidmheasa imrothlaigh a raibh aibíocht deiridh aici an 31 Nollaig 2031 ba ea tráinse B d'iasacht 1; bhí an ráta úis comhdhéanta de bhonnráta atá coibhéiseach le EURIBOR 1 mhí + [...] bonnphointe in aghaidh na bliana + costais athmhaoiniúcháin KfW; bhí méideanna arna dtarraingt ó thráinse B le haisiú ag deireadh gach tréimhse úis, móide aon ús a fabhraíodh suas leis an dáta sin ach nár íocadh fós; d'fhéadfaí méideanna a aisíocadh a tharraingt arís laistigh den tréimhse infhaighteachta ar choinníoll nár mhó é sin ná méid iomlán na hiasachta a bhí ar fáil do thráinse B; ón 30 Meitheamh 2026, dhéanfaí méid iomlán na hiasachta le haghaidh thráinse B a laghdú EUR [...] milliún go huathoibríoch ag deireadh gach ráithe féilire ina dhiaidh sin.
- (b) bhí ráta úis ag iasacht 2, ina raibh méid ainmniúil EUR 20,2 milliún agus aibíocht an 31 Nollaig 2031, a bhí comhdhéanta de bhonnráta atá coibhéiseach le EURIBOR 3 mhí + [...] bonnphointe + costais athmhaoiniúcháin KfW; urraíodh iasacht 2 le [...] i bhfabhar KfW.
- (c) dá ndíolfaí Condor trí mhargadh scaireanna, rinneadh foráil leis na socruithe conarthacha maidir le hordlathas aisíocaíochtaí na dtráinsí éagsúla. Ar an gcéad dul síos, d'aisíocfaí iasacht 2, tráinse A d'iasacht 1 ina dhiaidh sin, agus tráinse B den iasacht 1 sin ina dhiaidh sin. Ina theannta sin, i gcás díolacháin eile sócmhainní Condor, laghdófaí tráinse A freisin roimh thráinse B. I gcás dhiúscairt na gcomhthaobhachtaí, chuirfí ord tosaíochta comhchosúil i bhfeidhm maidir le haisíocaíocht tráinsí. I gcás fáltas ó chomhthaobhachtaí eile, bheadh tosaíocht ag tráinse A ar thráinse B, is é sin le rá go n-úsáidfí na fáltas ar dtús chun tráinse A a aisíoc agus ansin chun tráinse B a aisíoc.

⁽³⁰⁾ Cód Dócmhainneachta (*Insolvenzordnung*) de mhí Dheireadh Fómhair 1994 (BGBl. I S. 2866), míreanna 243 agus 244(1).

(52) De réir an fhógra agus na ndréacht-chomhaontuithe a chuir an Ghearmáin isteach, déanann an Ghearmáin ranníocaíocht le maoiniú an phlean athstruchtúrúcháin trí athstruchtúrú a dhéanamh ar an EUR 550 milliún d'iasachtaí ó KfW a bhí ann cheana mar a leanas:

- (a) dhéanfaí aisíocaíocht EUR 90 milliún de thráinse B d'iasacht 1 a tharscaoileadh.
- (b) dhéanfaí méideanna gan íoc d'iasacht 1 (tar éis díscríobh EUR 90 milliún a luaitear i bpointe (a) agus díscríobh EUR 60 milliún faoi chinneadh Condor II (féach aithris (6)) a athstruchtúrú mar a leanas:
 - tráinse sinsearach EUR 175 mhilliún ag a bhfuil na coinníollacha céanna le tráinse A d'iasacht 1, cé is moite den dá athrú seo a leanas: (i) shocrófaí an aibíocht deiridh go mí Mheán Fómhair 2026, ionas go mbeadh sí i gcomhthráth le bliain airgeadais Condor (mí an Mheithimh 2026 roimhe sin le haghaidh thráinse A d'iasacht 1 agus an 31 Nollaig 2031 le haghaidh thráinse B d'iasacht 1, agus iasacht 2); (ii) [...];
 - tráinse sóisearach EUR 204,8 milliún agus na coinníollacha seo a leanas ag gabháil leis: (i) ráta úis: [...] costais; (ii) an cineál fiachais: [...]; (iii) comhthaobhacht: mar a bhí roimhe seo; (iv) méideanna atá ar fáil le haghaidh aisíocaíochta ar choinníoll go mbeidh ioncam ann tar éis sásra tuillimh iardhíola (an dáta scoir foluiteach: 30 Meán Fómhair 2026);
- (c) leasófaí iasacht 2, a deonaíodh do SGL chun na scaireanna a fháil, chun na coinníollacha céanna leis an tráinse sóisearach nua a leanúint, ach amháin go ndéanfaí an chomhthaobhacht atá aici cheana a threisiú le [...]. Is é [...] an aisíocaíocht a dhéanfaí ar an tráinse sóisearach.

(53) Dheimhnigh an Ghearmáin gur cuireadh na dréacht-chomhaontuithe chun feidhme mar a shonraítear in aithris (52). De réir na faisnéise a chuir an Ghearmáin isteach, foráiltear leis an sásra tuillimh iardhíola nach féidir íocaíocht a dhéanamh faoin sásra tuillimh iardhíola go dtí go mbeidh glanfháltais EUR [...] milliún (teorainn tuillimh iardhíola) ar a laghad faighte ag an infheisteoir (e.g. trí dhíolachán) faoin 30 Meitheamh 2026 nó má tá luacháil chothromais na cuideachta amháin an 30 Meán Fómhair 2026 cothrom leis an méid sin ar a laghad. Os cionn teorainn tuillimh iardhíola EUR [...] milliún, íocfar méid EUR [...]. As méideanna idir EUR [...] milliún agus EUR [...] milliún, faigheann an t-iasachtóir sciar idir [...] % agus [...] %. Braitheann méid iarbhair an toraidh ar na glanfháltais. Áirithítear le téarmaí íocaíochta an tsásra tuillimh iardhíola, dá bhrí sin, go bhfaighidh Stát na Gearmáine íocaíochtaí idir EUR [...] agus EUR [...] milliún faoi mhí Mheán Fómhair 2026, de réir rath eacnamaíoch Condor. Ní mór íocaíochtaí ón sásra tuillimh iardhíola a úsáid chun an tráinse sóisearach agus iasacht 2 a aisíoc.

(54) Dheonaigh an Ghearmáin, trí KfW, na hiasachtaí ráthaithe do Condor chun cuid den damáiste a measadh a thabhaigh an chuideachta i gcomhthéacs phaindéim COVID-19 a shlánú. Tar éis ghlacadh an chinnidh maidir le cúiteamh i leith damáiste a neamhníodh, chinn an Coimisiún gur bhain damáiste EUR 175,355 milliún do Condor le linn na tréimhse ón 17 Márta go dtí an 31 Nollaig 2020 ⁽³¹⁾ agus damáiste EUR 73.66 milliún le linn na tréimhse ón 1 Eanáir go dtí an 31 Bealtaine 2021 ⁽³²⁾, is é sin, EUR 249,02 milliún san iomlán le linn na tréimhse ón 17 Márta 2020 go dtí an 31 Bealtaine 2021. Is é EUR 300.98 milliún an difríocht idir, ar thaobh amháin, méideanna na n-iasachtaí (EUR 550 milliún) sula gcuirfear na díscríobhanna i bhfeidhm (EUR 90 milliún agus EUR 60 milliún – aithrisí (6) agus (8)) agus, ar an taobh eile, an damáiste measta le linn na tréimhse ón 17 Márta 2020 go dtí an 31 Bealtaine 2021 (EUR 249,02 milliún). Is é sin méid na n-iasachtaí a deonaíodh le haghaidh an athstruchtúraithe.

(55) Cuireann an Ghearmáin dhá mheastóireacht isteach ar an gcomhchuid cabhrach atá in athstruchtúrú na n-iasachtaí.

(56) De réir an chéad chur chuige, áitíonn an Ghearmáin gurb é méid ainmniúil na n-iasachtaí EUR 400 milliún (is é sin, an méid bunaidh EUR 550 milliún arna laghdú le díscríobh EUR 150 milliún) lúide an méid ar thug an Ghearmáin fógra ina leith mar chabhair chúitimh i leith damáiste le haghaidh na tréimhse ón 17 Márta 2020 go dtí an 31 Bealtaine 2021, is é sin, EUR 144.1 milliún, a bheadh sa chomhchuid cabhrach d'athstruchtúrú na hiasachta, méid a mbeadh méid ainmniúil EUR 255.9 milliún de chabhair athstruchtúrúcháin mar thoradh air.

⁽³¹⁾ Féach cinneadh Condor I, aithris 203.

⁽³²⁾ Féach cinneadh Condor II, aithris 112.

- (57) Mar sin féin, measann an Ghearmáin go bhféadfaí luacháil nach bhfuil chomh coimeádach céanna a dhéanamh ar an gcomhchuid cabhrach. I gcás an tráinse shinsearaigh EUR 175 milliún, ba é an chomhchuid cabhrach an difríocht EUR 18.9 milliún idir an t-ús a d'íoc Condor iarbhair agus an t-ús a bheadh air a íoc as iasacht mhargaidh hipitéiseach. Chomhaontódh iasachtóir margaidh freisin le haisíocaíocht agus ús a chur siar, rud a bheadh saor ó chabhair dá bhrí sin. Ar deireadh, déanann an Ghearmáin measúnú ar an tarscaoileadh fiachais EUR 90 milliún mar dheontas ag a bhfuil comhchuid cabhrach EUR 90 milliún.

2.5.3. Conair oibriochtúil agus airgeadais an athstruchtúraithe agus filleadh ar inmharthanacht

- (58) Áitíonn an Ghearmáin go raibh margadh taistil amach na Gearmáine ag fás i gcónaí go dtí paindéim COVID-19 agus go raibh méaduithe bliantúla suas le 4.6 % ann. Mar sin féin, tháinig laghdú mór 58,1 % ar an margadh in 2020. Leis an bplean athstruchtúrúcháin, glactar leis go dtosódh an t-éileamh ar mhargadh foinseach na Gearmáine le haghaidh taisteal fóillíochta ag méadú i samhradh 2021. Áitíonn an Ghearmáin go bhfuil comhghaol láidir idir an taisteal agus an Oltáirgeacht Intíre, a raibh coinne leis go bhfillfeadh sí ar na leibhéil a bhí ann roimh an ngéarchéim faoi dheireadh 2021. Leis an méadú mór ar an nglanráta coigiltis teaghlach sa Ghearmáin ó 10.9 % in 2019 go 16.3 % in 2020, tugadh caiteachas láidir tomhaltóirí le tuiscint de réir mar a cuireadh deireadh de réir a chéile leis na srianta. Bhí coinne leis go dtiocfadh an taisteal fóillíochta ar ais níos tapúla ná an taisteal ginearálta agus go bhfillfí ar na leibhéil a bhí ann roimh an ngéarchéim thart ar bhliain níos luaithe ná an taisteal ginearálta ⁽³³⁾.
- (59) Tá na toimhdí sa phlean athstruchtúraithe bunaithe ar anailís ar threochtaí éagsúla mar aon lena dtionchar ar thaisteal fóillíochta. Áirítear freisin le tuarascáil KPMG ar an athstruchtúrú, a sholáthair an Ghearmáin, réamhaisnéisí maidir le forbairt an mhargaidh, ar bhonn measúnuithe tríú páirtí ⁽³⁴⁾. I roinnt staidéar saineolaithe lena gcumhdaítear réamhaisnéisí paisinéirí (PAX), an t-ioncam in aghaidh an chiliméadair paisinéirí ⁽³⁵⁾, gluaiseachtaí IFR (rialacha um eitilt de réir uirlisí) ⁽³⁶⁾ agus an líon paisinéirí, bhí coinne le téarnamh na hearnála aerthaistil go dtí leibhéal 2019 in 2023 mar chás is fearr ⁽³⁷⁾. Bhí coinne leis an gcéad mhéadú sa tríú agus sa cheathrú ráithe de 2021 dá gcuirfí deireadh le srianta taistil agus dá ndéanfaí dul chun cinn maidir le vacsaínithe. Úsáidtear na réamhaisnéisí sin chun measúnú a dhéanamh ar shochreidteacht thoimhdí foluiteacha phlean gnó Condor.
- (60) De réir na sonraí a soláthraíodh (sonraí Euromonitor maidir le taisteal fóillíochta amach de réir an líon turas agus an chaiteachais, sonraí Statista agus McKinsey maidir le hioncam), bhí an chuma ar an scéal go dtiocfadh an margadh turasóireachta domhanda ar ais chuig leibhéal 2019 in 2022 sa chás is fearr agus in 2024/2025 sa chás is measa. Mar a léirítear i bhFíor 3, bhí coinne go mbainfí leibhéal 2019 amach maidir le téarnamh na bpríomhtháscairí feidhmíochta ('PTFanna'), PAX, an t-ioncam in aghaidh an chiliméadair paisinéirí agus IFR thart ar 2023/2024. Mar sin féin, baineann na réamhaisnéisí sin leis an earnáil aerlínte ina hiomláine. Léirítear leis na réamhaisnéisí céanna freisin téarnamh níos tapúla le haghaidh eitiltí turasóireachta.

⁽³³⁾ Fógra, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Coincheap Athstruchtúrúcháin na Gearmáine de réir IDW S6 / BGH, 16 Meitheamh 2021, lch. 27.

⁽³⁴⁾ I measc na bhfoinsí tríú páirtí tá: BDL (Bericht zur Lage der Branche – mí Eanáir 2021), EESI (Effects of novel Coronavirus on civil aviation: Economic impact analysis – mí na Bealtaine 2021), Eurocontrol (Nuashonrú Réamh-Réamhaisnéise 2021-2024 – mí na Bealtaine 2020), ACI (Covid-19 & Airports: Traffic forecast & financial impact – mí Eanáir 2021), IATA (Airline industry financial forecast – mí Aibreán 2021), Jefferies (Iata cuts 2021 forecast – vaccinations, travel restrictions slow the recovery – mí Aibreán 2021).

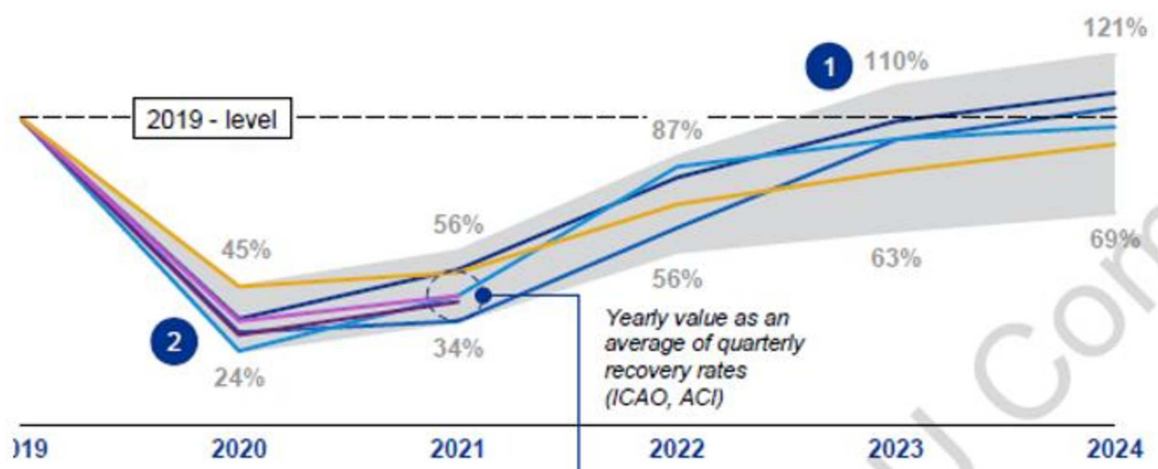
⁽³⁵⁾ Ciallaíonn 'an t-ioncam in aghaidh an chiliméadair paisinéirí' an líon paisinéirí ar thicéad íochta a iompraítear iolraithe faoin bhfad a eitlítear.

⁽³⁶⁾ Is éard atá in IFR nó 'rialacha um eitilt de réir uirlisí' sraith rialachán lena bhforordaítear an chaoi a n-oibreofar aerárthaí nuair nach féidir leis an bpíolóta loingsiú a dhéanamh trí úsáid a bhaint as amharcthaigairtí faoi rialacha amharceitilte.

⁽³⁷⁾ Foinse: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Coincheap Athstruchtúrúcháin na Gearmáine de réir IDW S6 / BGH, an 16 Meitheamh 2021, lch. 33.

Fíor 3

Réamhaisnéisí PTFanna aerlíne in % de 2019



Foinse: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Coincheap Athstruchtúrúcháin na Gearmáine de réir IDW S6 / BGH, an 16 Meitheamh 2021, leathanach 33.

- (61) Is le haghaidh cothabhála, breosla agus foirne na príomhchostais oibriúcháin a bhaineann le gnó Condor. Tá na toimhdí sa phlean athstruchtúrúcháin bunaithe ar eacnamaíocht aerárthaí de réir cineáil ar an mbealach sannta, ar réamh-mheastacháin ar phraghsanna ola agus ar fheidhmíocht. Cuirtear san áireamh leis an bplean athstruchtúrúcháin éifeachtaí na mbeart a chuirtear chun feidhme mar chuid den phlean dócmhainneachta, a eascraíonn as athnuachan flít, aistriú de réir a chéile ó [...] mar aon le lagduithe foirne, obair ghearrthéarmach a bhaineann le COVID-19, etc.
- (62) Réamh-mheastar go dtiocfaidh méadú de réir a chéile ar ioncam Condor ó oibríochtaí eitilte. Tar éis céim bhorrtha le linn 2020 go 2022, tá coinne leis go mbainfidh lódfhachtóirí aerárthaí na leibhéil a bhí ann roimh COVID amach in [...], i gcomhréir le téarnamh ionchasach an mhargaidh taistil fóillíochta. Sa chás bunlíne (Tábla 3), tá coinne leis go mbeidh Condor brabúsach agus go gcumhdóidh sé muirir úis agus dímhéas ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin i mí Mheán Fómhair 2023 agus glantordh EUR [...] milliún agus corrlach tuilleamh roimh úis agus cáin (EBIT) [...] % ann ⁽³⁸⁾. Leanfar den treocht in airde sin tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, agus glantordh EUR [...] milliún agus corrlach EBIT [...] % ann in 2024 agus ina dhiaidh sin bainfear amach glantordh EUR [...] milliún agus corrlach EBIT [...] % in 2026.

Tábla 3

Cuntas brabúis agus caillteanais le haghaidh Condor sa chás bunlíne

In EUR milliún	Réamh-athstruchtúrúcháin		Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúcháin		
	2017/18 IARBHÍR	2018/19 IARBHÍR	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Ioncam oibríochta	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Speansais oibriúcháin	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Costais cíosa flít			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁸⁾ Is éard atá in EBIT nó 'tuilleamh roimh ús agus cáin' ioncam cuideachta lúide costais gan cáin ná ús a áireamh. Is cóimheas airgeadais é corrlach EBIT atá ina tháscaire ar bhrabúsacht cuideachta agus is féidir é a ríomh trí EBIT a roinnt ar dhíolacháin.

In EUR milliún	Réamh-athstruchtúrúchán		Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2017/18 IARBHÍR	2018/19 IARBHÍR	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Dímheas agus amúchadh	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Dímheas flít			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Brabús oibriúcháin (EBIT) réamheisceachtúil	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costais airgeadais	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Nasctha le Flít			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glantoradh don bhliain	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Corrlach EBITDA (réamheisceachtúil)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Corrlach EBIT (réamheisceachtúil)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Táirgeacht	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iomlán an tsuíocháin chilim-éadair atá ar fáil (i milliúin)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iomlán an ioncaim in aghaidh an chiliméadair paisinéara (i milliúin)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iomlán an lódfhachtóra suíochán	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Líon iomlán paisinéirí (i milliúin)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Foinse: Fógra, sonraí airgeadais Condor (níl deighilt 2017/18 agus 2018/19 le haghaidh an Fhlít ar fáil).

- (63) Léirítear le Tábla 3 go gcuirfidh na bearta athstruchtúrúcháin oibríochtúla agus tráchtála agus na ranníocaíochtaí airgeadais ar a chumas do Condor éifeachtaí dhócmhainneacht TCG ar a chothromas a mhaolú de réir a chéile, a raibh cuid de fós ina chlár comhardaithe nuair a d'imigh sé as imeachtaí dócmhainneachta an 1 Nollaig 2020. I gcomhréir le dlí dócmhainneachta na Gearmáine, dhíscríobh Condor a scairchaipiteal iomlán, rud a d'fhág go raibh cothromas diúltach de réir na leabhar ag an gcuideachta. Cé go mbeadh cothromas beagán diúltach EUR [...] milliún

fós ag Condor faoi 2026 mar gheall ar an éifeacht eisginiúil sin, tiocfaidh feabhas mór leanúnach ar a bhonn cothromais le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin agus beidh sé dearfach in 2027. Ina theannta sin, tiocfaidh laghdú ar dhliteanais airgeadais fhadtéarmacha Condor, tar éis dó buaic EUR [...] milliún a bhaint amach in 2021, agus bainfidh sé EUR [...] milliún amach faoi 2026. Thairis sin, de réir an tacair sonraí sin, bheadh toradh Condor ar chaipiteal a úsáidtear⁽³⁹⁾ dearfach go mór ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin sa bhliain fhioscach 2023 agus sna blianta ina dhiaidh sin, agus toradh ar chaipiteal a úsáidtear idir [...] % agus [...] % ann (Tábla 4).

Tábla 4

Clár comhardaithe Condor sa chás bunlíne

In EUR milliún	Réamh-athstruchtúrúchán		Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2017/18 IARBHÍR	2018/19 IARBHÍR	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Sócmhainní	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sócmhainní neamhreacha > 1 bhliain	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Flít (sócmhainní)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sócmhainní reatha < 1 bhliain	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Airgead tirim agus coibhéisí airgid thirim	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cothromas	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais neamhreacha > 1 bhliain	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais airgeadais fhadtéarmacha > 1 bhliain	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Léasanna (dlíteanais)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais ghearrthéarma-acha < 1 bhliain	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais airgeadais ghearrthéarma-acha < 1 bhliain	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁹⁾ Sainmhínítear caipiteal a úsáidtear mar iomlán na sócmhainní lúide dlíteanais reatha.

In EUR milliún	Réamh-athstruchtúrúchán		Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2017/18 IARBHÍR	2018/19 IARBHÍR	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Den mhéid sin: Léasanna (dliteanais)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Toradh ar chaipiteal a úsáidtear	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Foinse: Fógra, sonraí airgeadais Condor (níl deighilt 2017/18 agus 2018/19 le haghaidh an Fhlít ar fáil)

- (64) Déanann luacháil fiontair Condor a rinne Rothschild i mí an Mheithimh 2021 i gcomhthéacs an phróisis infheisteora mar a léirítear i dTábla 5, ar bhonn toimhdí coimeádacha, cothromas Condor a mheas i raon idir EUR [...] milliún agus EUR [...] billiún faoi 2023, de réir an mhodha (sreabha airgid lascainithe nó tuilleamh roimh iolraithe úis, cánacha, dímhéasa agus amúchta (EBITDA)).

Tábla 5

Luacháil fiontair Condor

[...]

- (65) Áirítear leis an tuarascáil luachála ó Rothschild ríomh ar mheánchostas ualaithe caipitil Condor. Is éard atá i meánchostas ualaithe an chaipitil suim chostas an fhiachais agus chostas an chothromais a iolrú faoi na hualuithe ábhartha. Mar spriocstruchtúr caipitil, ag a bhfuil na spriocualaí fiachais agus cothromais, ag glacadh le [...] % cothromas, ríomhtar costas an fhiachais mar [...] %, agus costas an chothromais mar [...] %⁽⁴⁰⁾. Ríomhtar meánchostas ualaithe caipitil Condor mar [...] %. Ón 1 Eanáir 2019, tháinig an 16ú Caighdeán Idirnáisiúnta um Thuairisciú Airgeadais (IFRS 16) i bhfeidhm, rud a chuir deireadh leis an gcaoi éagsúil a gcaitear le léasanna airgeadais agus léasanna oibriúcháin. Soláthraíodh an ríomh céanna agus IFRS 16 agus an t-ualú fiachais níos airde a eascraíonn as sin mar gheall ar chuntasaíocht dliteanas léasa mar dhliteanais airgeadais á gcur san áireamh. Is é an toradh a bhíonn ar an méadú ar fhiachas struchtúr caipitil toimhdithe de [...] % cothromas agus [...] % fiachas. Sa chás sin, is é [...] % meánchostas ualaithe an chaipitil, mar thoradh ar ualú níos airde an fhiachais.
- (66) Sholáthair údarais na Gearmáine luacháil ar chothromas Condor freisin faoi na téarmaí a comhaontaíodh le Attestor, a ndeachaigh PWC ar a hiontaoibh, mar rud sainordaitheach don Ghearmáin chun measúnú a dhéanamh ar choinníollacha iasachta KfW, agus Rothschild, mar shaineolaí neamhspleách a shuigh luach na cuideachta sa phróiseas infheistíochta. Glacann PWC cur chuige coimeádach atá bunaithe ar an EBIT níos ísle EUR [...] milliún atá beartaithe agus fachtóir iolrúcháin [...]. Ar bhonn na dtoimhdí coimeádacha sin, is é conclúid PWC go mbeidh luach cothromais thart ar EUR [...] milliún ag Condor in 2025, a ndearna Condor féin measúnú air ag thart ar EUR [...] milliún roimh phaindéim COVID-19⁽⁴¹⁾. Ar bhonn luacháil PWC níos coimeádaí, in 2026, bhainfeadh Condor toradh [...] % amach ar chothromas. Tá an luach sin go hiomlán i gcomhréir leis an toradh airmheánach ar chothromas a sholáthair grúpa aerlínte eile, a bhí idir 23.4 % agus 25.3 % in 2017 go 2019, mar a léirítear i dTábla 6. Mar atá le feiceáil i dTábla 6, bhí aerlínte leagáide Eorpacha agus aerlínte SAM ag feidhmiú ar an gcaoi chéanna a bheadh nó a mhór, cé is moite de 2019.

⁽⁴⁰⁾ Is éard atá i gcostas [...] % an fhiachais ráta úis [...] % ar na hiasachtaí ó KfW a bhí ann cheana arna choigeartú le haghaidh inasbhainteacht chánach an úis. Ríomhtar an costas cothromais [...] % agus úsáid á baint as samhail phraghsála sócmhainní caipitil agus is éard atá ann (i) an ráta saor ó riosca [...] %, (ii) biseach cuideachta beagmhéide [...] %, agus (iii) an biseach riosca cuideachta-shonrach, a dhíorthaítear ón mbiseach riosca margaidh [...] % iolraithe faoi fhachtóir Béite (1,2 ar bhonn piaraí), arbh é [...] % a bheadh ann i gcás Condor.

⁽⁴¹⁾ Sainordú Cónaidhme PWC 18.5.2021.

Tábla 6

Toradh airmheánach ar chothromas aerlínte 2017 go 2019 ⁽⁴²⁾

	2019	2018	2017
Leagáid (Eoraip)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Ísealchostas (Eoraip)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
Stáit Aontaithe Mheiriceá	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Gach ceann	25,3 %	23,4 %	24,6 %

- (67) Thairis sin, de réir údaráis na Gearmáine, leis an tionchar comhcheangailte atá ag plean athstruchtúrúcháin Condor, lena n-áirítear roinnt beart cuíchóirithe agus athnuachan flít (féach Tábla 2), a mbeidh laghduithe móra ar chostais foirne agus soláthair mar aon le coigilteas ar chostais bhreosla agus chothabhála mar thoradh orthu, agus leis an gcistiú úr ó Attestor, beidh Condor in ann brabúsacht a bhaint amach i gcomhréir le meán an tionscail. Mar a léirítear in Tábla 3, tá corrlaigh EBIT Condor ⁽⁴³⁾ dearfach ón mbliain fhioscach 2023 ar aghaidh [...] % in 2023 suas le [...] % in 2026). Tá corrlaigh i bhfad níos airde iar-COVID-19 i gcomparáid leis na leibhéil a bhí ann roimh COVID-19 [...] % don bhliain fhioscach 2018 agus [...] % don bhliain fhioscach 2019).
- (68) Léirítear le Tábla 7 freisin an bhrabúsacht roimh COVID-19 d'aerlínte eile. De réir na sonraí a sholáthair an Ghearmáin, bhí corrlach EBIT na n-aerlínte eile sin, lena n-áirítear aerlínte leagáide agus ísealchostais amhail Lufthansa agus Ryanair, cothrom le 5,7 % ar an meán, nó 7,3 % mar airmheán. Bhí feidhmíocht an ghrúpa sin an-éagsúil, agus bhí leathadh 18,8 pointe céatadán idir an luach is airde de 13.3 % agus an luach is ísle de -5,5 %. Ar bhonn fhigiúirí 2019, ba é [...] toradh paisinéirí Condor (ioncam roinnte ar an líon paisinéirí) ⁽⁴⁴⁾, i gcomparáid le 141 ar an meán i gcás na n-aerlínte eile, agus d'oibrigh Condor le [...] den líon suíochánchiliméadar a bhí ar fáil, i gcomparáid le 135 773 den líon suíochán a bhí ar fáil in aghaidh an chiliméadair ar an meán i gcás aerlínte eile.

Tábla 7

Comparáid príomhtháscairí le haerlínte eile roimh COVID-19

	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin (%)	Toradh (EUR)		Lódfhachtóir suíochán (%)	Paisinéirí (milliún)	An líon suíochán atá ar fáil (milliún 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⁾ Cinneadh C(2020)9221 ón gCoimisiún an 11.12.2020 i gCás SA.58463 Athstruchtúrú Corsair, IO C 41, 5.2.2021, lch. 1, aithris 23. Áirítear leis an sampla 15 aerlíne atá grúpáilte i dtrí chatagóir: Áirítear le **leagáid** Air France KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean agus Finnair; Áirítear le **ísealchostas** Ryanair, EasyJet agus Air Europa agus **SAM** Delta Airlines, American Airlines, United Airlines agus Southwest Airlines.

⁽⁴³⁾ Corrlach EBIT ar bhonn ioncam ó dhíolacháin. Ní bheartaítear ioncam oibriúcháin eile leis an bplean athstruchtúrúcháin.

⁽⁴⁴⁾ Tá an toradh níos airde ná mar a léirítear in dTábla 3 mar gheall ar an inchomparáideacht is gá leis na píaraí. Ós rud é nach bhfuil sonraí atá ar fáil go poiblí d'iomaitheoirí chomh gráinneach le sonraí inmheánacha Condor, sainmhínítear an toradh i dTábla 7 mar ioncam ó dhíolacháin in aghaidh PAX, agus sainmhínítear an toradh i dTábla 3 mar (ioncam ó dhíolacháin – díolacháin lasta – díolacháin eile) in aghaidh PAX.

	Corrlach tuillimh roimh ús agus cáin (%)	Toradh (EUR)		Lódfhachtóir suíochán (%)	Paisinéirí (milliún)	An líon suíochán atá ar fáil (milliún 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
Meán (Condor san áireamh)	5,5	143,8		86,2	61,8	127 474
Meán (gan Condor san áireamh)	5,7	140,8		85,8	66,6	135 773
Airmheán (Condor san áireamh)	6,2	143,8		84,3	38,1	85 002
Airmheán (gan Condor san áireamh)	7,3	143,2		83,9	40,0	100 031

Foinse: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Coincheap Athstruchtúrúchán na Gearmáine de réir IDW S6 / BGH, an 16 Meitheamh 2021, leathanach 37; agus a ríomh féin.

- (69) Thairis sin, sholáthair an Ghearmáin sonraí maidir le sreabha airgid ionchasacha Condor don chás bunlíne, mar a léirítear i dTábla 8.

Tábla 8
sreabha airgid réamh-mheasta sa chás bunlíne

In EUR milliún	Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sreabhadh airgid ó ghníomhaíochtaí oibriúcháin (réamheisceachtúil)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Míreanna eisceachtúla	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sreabhadh airgid ó ghníomhaíochtaí infheistíochta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Athruithe ar chothromas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Athruithe ar dhliteanais airgeadais	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Dliteanais airgeadais KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sreabhadh airgid ó ghníomhaíochtaí maoiniúcháin	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glanlaghdú/glanmhéadú in airgead tirim agus i gcoibhéis airgid	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ag tús na tréimhse	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ag deireadh na tréimhse	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

In EUR milliún	Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúcháin		
	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Tráinse B atá ar fáil	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Airgead tirim gaistithe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Leachtacht atá ar fáil	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Foinse: Fógra, sonraí airgeadais Condor

- (70) Léirítear leis na sonraí a sholáthair an Ghearmáin eis-sreabha airgid ó oibríochtaí dar luach EUR [...] milliún sa bhliain fhioscach 2021. An tráth céanna, is míreanna eisceachtúla EUR [...] milliún iad mór-ranníocóirí an insreabhaidh airgid, a bhaineann le leachtú TCG, an leachtacht arna soláthar ag an infheistíocht ó Attestor agus athruithe ar na dliteanais airgeadais do KfW. Tar éis ranníocáíocht Attestor le cothromas Condor, ní thiteann an leachtacht atá ar fáil riamh faoi bhun EUR [...] milliún.
- (71) Léirítear leis an bhfaisnéis a soláthraíodh go raibh géarchéim leachtachta ghearrthéarmach roimh Condor, in éineacht leis an staid dhiúltach sócmhainneachta a fuarthas le hoidhreacht ó leachtú TCG (Fíor 4).

Fíor 4

Staid leachtachta ghearrthéarmach Condor

[...]

Foinse: Fógra, measúnú KPMG ar an athstruchtúrú.

- (72) Sholáthair an Ghearmáin anailís íogaireachta lena léirítear an chaoi a n-athróidh brabús agus cailteanas Condor agus a chlár comhardaithe ina dhiaidh sin ón gcás bunlíne a léirítear i dTábla 3 agus Tábla 4, dá dtiocfadh méadú níos mó ar chostais bhreosla ná mar a thiocfadh faoin gcás bunlíne mar gheall ar mhéadú ar phraghsanna lamháltas astaíochtaí agus creidmheasanna fritháirithe agus dá ndéanfaí difear diúltach ag forbairtí díobhálacha féideartha sa mhargadh don fhás táirgeachta in aghaidh an phaisinéara⁽⁴⁵⁾ freisin, is é sin, méadú ar an iomaíocht, rud a laghdódh an fás táirgeachta ionchasach, go háirithe mar gheall ar na haerárthaí cianaistir nua. Léirítear toradh na hanailíse sin i dTábla 9 agus Tábla 10.

Tábla 9

Cuntas brabúis agus cailteanais réamh-mheasta sa chás díobhálach

In EUR milliún	Réamh-athstruchtúrúcháin		Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúcháin		
	2017/18 IARBHÍR	2018/19 IARBHÍR	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Ioncam oibríochta	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Speansais oibriúcháin	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Den mhéid sin: Costais cíosa flít</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dímheas agus amúchadh	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁵⁾ Ioncam ó dhíolacháin roinnte ar mhéid iomlán na bpaisinéirí.

In EUR milliún	Réamh-athstruchtúrúchán		Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2017/18 IARBHÍR	2018/19 IARBHÍR	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Den mhéid sin: Dímheas flít			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Brabús oibriúcháin (EBIT) réamh-eisceachtúil	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costais airgeadais	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Nasccha le Flít			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glantordadh don bhliain	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Corrlach EBITDA (réamheisceachtúil)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Corrlach EBIT (réamheisceachtúil)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Táirgeacht	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iomlán an tsuíocháin chilim-éadair atá ar fáil (i milliúin)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iomlán an ioncain in aghaidh an chiliméadair paisinéara (i milliúin)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iomlán an lódfhachtóra suíocháin	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Líon iomlán paisinéirí (i milliúin)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Foinse: Fógra, sonraí airgeadais Condor (níl deighilt 2017/18 agus 2018/19 le haghaidh an Fhlít ar fáil).

Tábla 10

Clár comhardaithe sa chás díobhálach

In EUR milliún	Réamh-athstruchtúrúchán		Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2017/18 IARBHÍR	2018/19 IARBHÍR	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Sócmhainní	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sócmhainní neamhreacha > 1 bhliain	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

In EUR milliún	Réamh-athstruchtúrúchán		Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2017/18 IARBHÍR	2018/19 IARBHÍR	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
<i>Den mhéid sin: Flít (sócmhainní)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sócmhainní reatha < 1 bhliain	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Den mhéid sin: Airgead tirim agus coibhéisí airgid thirim</i>	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cothromas	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais neamhreatha > 1 bhliain	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais airgeadais fhadtéarmacha > 1 bhliain	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Den mhéid sin: Léasanna (dlíteanais)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais ghearrthéarma-acha < 1 bhliain	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais airgeadais ghearrthéarma-acha < 1 bhliain	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Den mhéid sin: Léasanna (dlíteanais)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cóimheas idir glanfhiachas agus EBITDA	1,7	1,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Toradh ar chaipiteal a úsáidtear	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Foinse: Fógra, sonraí airgeadais Condor (níl deighilt 2017/18 agus 2018/19 le haghaidh an Fhlít ar fáil).

- (73) Faoi thiomhdí an cháis dhíobhálaigh, thiocfadh laghdú beag ar fheidhmíocht oibríochtúil Condor, agus EBIT ann atá EUR [...] milliún níos ísle ar an meán ná mar atá sa chás bunlíne. Mar sin féin, bheadh Condor fós brabúsach agus corrlach EBIT [...] % aige ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, suas le [...] % ag deireadh na tréimhse a chumhdaítear leis na réamhaisnéisí, i.e. 2019/2020 go dtí 2025/2026 ('an tréimhse phleanála').

- (74) Ar thaobh an chláir chomhardaithe, is ar staid airgid agus cothromas Condor den chuid is mó a bhíonn tionchar an cháis dhíobhálaigh. Sa chás díobhálach, tá níos lú sócmhainní airgid ag Condor agus níl laghdú chomh tapa céanna ar an gcothromas diúltach agus atá sa chás bunlíne. Sa chás díobhálach, beidh cothromas diúltach EUR [...] milliún fós ag Condor ag deireadh na tréimhse pleanála. Mar sin féin, fiú sa chás sin, d'fhéadfaí filleadh ar chothromas dearfach sa bhliain tar éis na tréimhse pleanála. Mar a mhínítear in aithris (64), agus mar atá le feiceáil ó Thábla 5 agus Tábla 9, tá luach fiontair agus cothromais Condor a mheas Rothschild agus PWC bunaithe cheana féin ar thoisimh diúltacha an cháis dhíobhálaigh agus, dá bhrí sin, tá siad fós bailí.
- (75) Déanann na coigeartuithe ar na hioncaim agus ar na costais difear do shreabha airgid. Léirítear le Tábla 11 go bhfuil an leachtacht atá ar fáil do Condor EUR [...] milliún níos ísle ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin sa bhliain fhioscach 2023 ná mar atá sa chás bunlíne. In 2026, tá an leachtacht atá ar fáil EUR [...] milliún níos ísle, mar gheall ar éifeacht charntha na sreabh airgid níos ísle ó oibríochtaí. Ar an meán, tá an sreabhadh airgid dearfach ó oibríochtaí thart ar EUR [...] milliún níos ísle. Déanann sreabhadh airgid dearfach breise isteach sa chothromas an éifeacht in 2023 a fhritháireamh go páirteach.

Tábla 11

sreabha airgid réamh-mheasta sa chás díobhálach

In EUR milliún	Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH- AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sreabhadh airgid ó ghníomhaíochtaí oibríúcháin (réamheisceachtúil)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Míreanna eisceachtúla	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sreabhadh airgid ó ghníomhaíochtaí infheistíochta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Athruithe ar chothromas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Athruithe ar dhliteanais airgeadais	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Dliteanais airgeadais KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sreabhadh airgid ó ghníomhaíochtaí maoiniúcháin	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glanlaghdú/glanmhéadú in airgead tirim agus i gcoibhéis airgid	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ag tús na tréimhse	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ag deireadh na tréimhse	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tráinse B atá ar fáil	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Airgead tirim gaistithe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Leachtacht atá ar fáil	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Foinse: Fógra, sonraí airgeadais Condor.

- (76) Mar a mhínítear in aithris (63), ar bhonn na sonraí a sholáthair an Ghearmáin, bheadh toradh Condor ar chaipiteal a úsáidtear thar a bheith ard agus torthaí idir [...] % agus [...] % ann. Is é is cúis leis an staid sin den chuid is mó clár athnuachana flít Condor agus an fíoras go dtáirgtear cuntais iniúchta Condor faoi Chód Tráchtála na Gearmáine ('Handelsgesetzbuch' nó HGB). Áirítear freisin le hathnuachan flít Condor aistriú ó bheith ina úinéir ar aerárthaí nó ó aerárthaí a léasú faoi chomhaontuithe léasa airgeadais i dtreo aerárthaí a léasú faoi chomhaontuithe léasa oibriúcháin. I gcodarsnacht le comhaontuithe léasa airgeadais, ní thugann léasanna oibriúcháin cearta úinéireachta don léasaí. Ó tháinig IFRS 16 i bhfeidhm, tugtar cuntas ar gach léas laistigh den chlár comhardaithe. Mar sin féin, níl feidhm ag an athrú sin maidir le gach caighdeán cuntasaióchta náisiúnta. Ós rud é go dtáirgeann Condor a ráitis airgeadais iniúchta faoi HGB, ní dhéanann léasanna oibriúcháin difear do chlár comhardaithe an léasaí, toisc go dtugtar cuntas orthu lasmuigh den chlár comhardaithe agus nach ndéantar iad a chaipitliú ⁽⁴⁶⁾.
- (77) Is cuid mhór de chaipiteal agus de shócmhainní aerlínte é flít aerárthaí Condor. Dá bhrí sin, mura dtugtar cuntas ar léasanna aerárthaí laistigh den chlár comhardaithe, féadfaidh sé sin méid an chlár comhardaithe a íslú go mór. Mura ndéantar amhlaidh, déantar difear do phríomhtháscairí amhail toradh ar chaipiteal a úsáidtear, toisc nach gcuirtear sócmhainní a úsáidtear le haghaidh oibriúcháin, i.e. aerárthaí, san áireamh agus an caipiteal a úsáidtear á ríomh agus, dá bhrí sin, déantar áibhéil faoin mbrabúsacht bunaithe ar an gcaipiteal. Nuair nach dtugtar cuntas ar léasanna aerárthaí, déantar comparáidí fóinteacha ar fud na n-aerlínte níos casta freisin, ós rud é go mbraitheann feidhmíocht airgeadais na haerlíne breathnaithe ar rogha úinéireachta na n-aerárthaí.
- (78) Ar na cúiseanna sin, sholáthair an Ghearmáin tuarascálacha airgeadais Condor, lena n-áirítear léasanna ar a dtugtar cuntas laistigh den chlár comhardaithe de réir IFRS 16. Mhínigh an Ghearmáin, cé go dtáirgtear ráitis airgeadais fhoilsithe agus iniúchta Condor faoi HGB, gur tháirg Condor tacair mhalartacha den sórt sin lena léirítear léasanna faoi IFRS 16 go tráthrialta freisin nuair a bhí sé ina fhochuideachta de TCG. Déantar an trasuí le haghaidh gach conartha léasa ceann ar cheann. Cé nach ndéantar iniúchadh ar na ráitis sin, déanann iniúcháirí (Ernst and Young) athbhreithniú tráthrialta orthu agus déantar iad a tháirgeadh i gcomhar le hiniúcháirí (KPMG).
- (79) Léirítear le Tábla 12 agus Tábla 13 an ráiteas ioncaim coigeartaithe agus an clár comhardaithe coigeartaithe sa chás bunlíne. Tá an tionchar sa dá chás díreach mar an gcéanna, ós rud é nach mbaineann an coigeartú ach le cuntasaiócht an fhlíit agus, dá bhrí sin, go bhfuil sé neamhspleách ar thiomhdí níos díobhálaí an cháis dhíobhálaigh. Léirítear leis na figiúirí a chomhlíonann IFRS 16 EBIT beagán níos airde ach glanbhrabús níos ísle. Dá bhrí sin, méadaíonn corrlach EBIT freisin i gcomparáid leis an gcorrlach EBIT bunaithe ar Thábla 3. Ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, is é [...] % a bheidh i sa chorrach EBIT, agus beidh sé suas le [...] % ag deireadh na tréimhse pleanála. Tá an príomhthionchar le feiceáil sa chlár comhardaithe. Tá na sócmhainní iomlána thart ar 2.5 uair níos airde ná mar atá faoi rialacha cuntasaióchta na Gearmáine. Is é an toradh atá ar an athrú sin go bhfuil toradh ar chaipiteal a úsáidtear i bhfad níos ísle, idir [...] % agus [...] % sa chás bunlíne agus [...] % go [...] % sa chás díobhálach, faoi seach.

Tábla 12

Cuntas brabúis agus cailteanais réamh-mheasta ina bhfuil léasanna caipitlithe sa chás bunlíne

In EUR milliún	Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Ioncam oibriúcháin	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Speansais oibriúcháin	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Den mhéid sin: Costais cíosa flít</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dímheas agus amúchadh	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Maidir leis an bpróiseas cumaisc agus fála agus maidir le tuairisciú do KfW, úsáideann Condor figiúirí pleanála IFRS. Maidir le measúnú KPMG ar an athstruchtúrú, rinneadh figiúirí IFRS a réiteach le figiúirí HGB. Dá bhrí sin, cé go bhfuil na figiúirí réamh-mheasta sa mheasúnú ar an athstruchtúrú i gcomhréir le IFRS freisin, níor úsáideadh IFRS 16 le haghaidh an phlean gnó.

In EUR milliún	Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
<i>Den mhéid sin: Dímhéas flít</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Brabús oibriúcháin (EBIT) réamheisceachtúil	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costais airgeadais	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Den mhéid sin: Nasctha le Flít</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glantóradh don bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Corrlach EBITDA (réamheisceachtúil)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Corrlach EBIT (réamheisceachtúil)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Táirgeacht</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iomlán an tsuíocháinchiliméadair atá ar fáil (i milliúin)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iomlán an ioncaim in aghaidh an chiliméadair paisinéara (i milliúin)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iomlán an lódfhachtóra suíochán</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Líon iomlán paisinéirí (i milliúin)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Foinse: Fógra, sonraí airgeadais Condor.

Tábla 13

Clár comhardaithe ina bhfuil léasanna caipitlithe sa chás bunlíne

In EUR milliún	Tréimhse -athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Sócmhainní	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sócmhainní neamhreacha > 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Den mhéid sin: Flít (sócmhainní)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sócmhainní reatha < 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Den mhéid sin: Airgead tirim agus coibhéisí airgid thirim</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cothromas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais neamhreacha > 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais airgeadais fhadtéarmacha > 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Den mhéid sin: Léasanna (dlíteanais)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

In EUR milliún	Tréimhse -athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Dlíteanais ghearrthéarmacha < 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais airgeadais ghearrthéarmacha < 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Léasanna (dlíteanais)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Toradh ar chaipiteal a úsáidtear	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Foinse: Fógra, sonraí airgeadais Condor.

Tábla 14

Cuntas brabúis agus cailteanais réamh-mheasta ina bhfuil léasanna caipitlithe sa chás díobhálach

In EUR milliún	Tréimhse -athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Ioncam oibríochta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Speansais oibriúcháin	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Costais cíosa flít	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dímheas agus amúchadh	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Dímheas flít	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Brabús oibriúcháin (EBIT) réamheisceachtúil	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costais airgeadais	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Nasctha le Flít	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glantóradh don bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Corrlach EBITDA (réamheisceachtúil)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Corrlach EBIT (réamheisceachtúil)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Táirgeacht	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iomlán an tsuíocháin chiliméadair atá ar fáil (i milliúin)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iomlán an ioncaim in aghaidh an chiliméadair paisinéara (i milliúin)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iomlán an lódhachtóra suíochán	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Líon iomlán paisinéirí (i milliúin)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Foinse: Fógra, sonraí airgeadais Condor.

Tábla 15

Clár comhardaithe ina bhfuil léasanna caipitithe sa chás díobhálach

In EUR milliún	Tréimhse athstruchtúrúcháin				Iar-athstruchtúrúchán		
	2019/20 IARBHÍR	2020/21 RÉAMH-AISNÉIS	2021/22 PLEAN	2022/23 PLEAN	2023/24 PLEAN	2024/25 PLEAN	2025/26 PLEAN
Sócmhainní	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sócmhainní neamhreacha > 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Flít (sócmhainní)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sócmhainní reatha < 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Airgead tirim agus coibhéisí airgid thirim	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cothromas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais neamhreacha > 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais airgeadais fhadtéarmacha > 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Léasanna (dlíteanais)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais ghearrthéarmacha < 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlíteanais airgeadais ghearrthéarmacha < 1 bhliain	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Den mhéid sin: Léasanna (dlíteanais)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Toradh ar chaipiteal a úsáidtear	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Foinse: Fógra, sonraí airgeadais Condor.

- (80) Sholáthair an Ghearmáin ráitis leasaithe sreabhaidh airgid freisin arna gcoigeartú do IFRS 16. Mar sin féin, ní bhaineann an trasuí ach le haistriú sreabh airgid idir gníomhaíochtaí oibriúcháin, gníomhaíochtaí infheistíochta agus gníomhaíochtaí maoiniúcháin gan aon tionchar ar an leachtacht atá ar fáil.
- (81) Thairis sin, sholáthair an Ghearmáin tagarmharcanna toraidh ar chaipiteal a úsáidtear do ghrúpa iomaitheoirí Eorpacha freisin. Léirítear leis na tagarmharcanna gurbh é 6.9 % an meántoradh ar chaipiteal a úsáidtear don ghrúpa roimh COVID, nó 11.8 % nuair a ríomhtar mar airmheán é. Bhí an toradh ar chaipiteal a úsáidtear scaipthe go forleathan idir -20.3 % agus + 14.6 %, mar a léirítear i dTábla 16.

Tábla 16

Toradh aerlínte eile ar chaipiteal a úsáidtear roimh COVID

	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear (%) an 31 Nollaig 2019
Lufthansa	8,9
Norwegian	2,3
Eurowings	14,6
Ryanair	11,0

	Toradh ar chaipiteal a úsáidtear (%) an 31 Nollaig 2019
IAG	12,6
EasyJet	13,6
Wizz Air	12,7
Brussels Airlines	- 20,3
Neodrach	6,9
Airmheán	11,8

Foinse: Faisnéis a chuir an Ghearmáin isteach an 25 Meitheamh 2021; foinse sonraí: Bunachar sonraí ORBIS.

2.6. Bearta chun saofaí iomaíochta a theorannú

(82) Gheall údarais na Gearmáine na trí bheart seo a leanas a dhéanamh chun saobhadh iomaíochta a theorannú ar feadh na tréimhse athstruchtúrúcháin go dtí an 30 Meán Fómhair 2023:

- (a) Ní shárodh cabhlach Condor féin [...] aerárthach agus ní tháirgfeadh Condor níos mó ná [...] milliún suíochán in aghaidh na bliana fiosaí; bheadh an teorannú sin gan dochar do chumas Condor [...], ar choinníoll go gcomhlíonfaí na coinníollacha seo a leanas:
 - (1) [...]
 - (2) [...]
 - (3) [...]
 - (4) [...]
 - (5) Thabharfadh an Ghearmáin fógra ⁽⁴⁷⁾ don Choimisiún lena húdarú maidir le haon iarraidh réasúnaithe [...]. Dhéanfaidh an Coimisiún an iarraidh a údarú laistigh de thréimhse nach faide ná 15 lá oibre ó sholáthar na faisnéise riachtanaí nó dhiúltóidh sé an iarraidh, agus cúiseanna leis sin.
- (b) Staonfaidh Condor ó scaireanna a fháil in aon chuideachta le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, ach amháin i gcás ina mbeadh sé fíor-riachtanach chun inmharthanacht fhadéarmach Condor a áirithiú;
- (c) Staonfaidh Condor ó thacaíocht Stáit a phoiblíú mar bhuntáiste iomaíoch agus a tháirgí agus a sheirbhísí á margú aige.

2.7. An staid in éagmais cabhair athstruchtúrúcháin

(83) D'áitigh an Ghearmáin, in éagmais cabhair athstruchtúrúcháin, nach bhféadfadh Condor imeacht as imeachtaí dócmhainneachta. Go deimhin, bhí iontráil infheisteora phríobháidigh ina gné lárnach de phlean dócmhainneachta Condor agus ba é tarraingt siar PGL ba chúis le fadú na dócmhainneachta. Thairis sin, bhí an comhaontú infheistíochta leis an infheisteoir nua Attestor coinníollach ar athstruchtúrú na n-iasachtaí ó KfW agus ní shíneofaí é in éagmais na cabhrach. Mar iarmhairt air sin, bheadh Condor ag rith as leachtacht go luath. Thruicfeadh sé sin fionraí agus tarraingt siar a cheadúnais oibríochta ina dhiaidh sin, rud a bhainfeadh a phríomhfhoinsí ioncaim de Condor agus a mbeadh leachtú Condor mar thoradh air. D'fhágfaidh sé freisin nach n-aisíocfaí na hiasachtaí ó KfW, go gcaillfí os cionn 4 000 post i staid a bhí anásta go heacnamaíoch cheana féin agus go laghdófaí an iomaíocht ar mhargadh taistil fóillíochta na Gearmáine.

⁽⁴⁷⁾ Níor thug an Ghearmáin fógra don Choimisiún faoi aon iarraidh den sórt sin le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin.

- (84) D'áitigh an Ghearmáin go raibh ról ríthábhachtach ag Condor i margadh fóillíochta na Gearmáine, nach bhféadfadh aon iomaitheoir a líonadh go héasca i gcás imeacht Condor ón margadh. Go háirithe, bhí suíomh uathúil ag Condor ar an margadh sin. Ba í an t-aon aerlíne sa Ghearmáin a sholáthair seirbhísí eitilte do thart ar 2 500 tionscnóir turas neamhspleách agus 11 000 gníomhaireacht taistil, ar FBMania iad go leor acu. D'áitigh an Ghearmáin go raibh Condor ar cheann de na haerlínte deireanacha ar mhargadh na Gearmáine a bhí in ann agus toilteanach pleananna agus seirbhísí eitilte a oiriúnú ar ghearrfhógra do riachtanais shonracha tionscnóirí turas amhail REWE, Alltours, Schauinsland agus FTL. Shonraigh an Ghearmáin gur scríobh tionscnóirí turas chuig údarais na Gearmáine chun béim a leagan ar thábhacht Condor dá ngnó agus gur thug siad le fios go raibh siad ag brath ar Condor chun a n-eitiltí a dhéanamh ⁽⁴⁸⁾. De réir na Gearmáine, bheadh tábhacht ar leith ag baint le ról Condor sa chéim bhorrtha tar éis COVID-19, nuair a bheadh tionscnóirí turas beaga agus gníomhaireachtaí taistil ag brath ar chomhpháirtí eitilte a raibh taithí mhargaidh agus na scileanna teicniúla aige a thairgeann Condor chun a ngnó a chur ar ais ar an mbóthar ceart tar éis na paindéime.
- (85) Thairis sin, is príomhthosca iad taithí, bonneagar teicniúil, líonra bealaí agus teagmhálacha Condor i margaí cinn scríbe, mar aon leis an muinín atá ag páirtithe leasmhara ann, a spreag le chéile cumas Condor cinn scríbe turasoíreachta a fhorbairt agus a dhíol go rathúil. D'áitigh an Ghearmáin nach raibh an comhcheangal eilimintí sin i láthair in aerlínte eile atá gníomhach ar mhargadh taistil fóillíochta na Gearmáine ach gur thóg agus gur fhorbair Condor é le blianta fada, lena n-áirítear réitigh TF dílseánaigh a d'fhorbair Condor. Dá bhrí sin, d'áitigh an Ghearmáin go bhféadfadh imeacht Condor ón margadh go gcaillfí eolas agus saineolas teicniúil luachmhar a d'fhorbair Condor i gcomhthéacs a shamhail ghnó uathúil, nach bhfuil ar fáil go héasca ar an margadh.
- (86) Ina theannta sin, bhí líonra de thart ar 5 800 soláthróir ag Condor, a ndéanadh imeacht na cuideachta ón margadh dífeall mór dóibh uile, go háirithe sa staid eacnamaíoch anásta a bhí ann tráth a deonaíodh an chabhair mar thoradh ar phaindéim COVID-19. D'fhostaigh Condor níos mó ná 4 000 duine freisin agus dhéanadh a imeacht ón margadh dochar d'fhoireann theicniúil speisialaithe, go háirithe sna himthosca a bhí ann an tráth sin, ina raibh go leor aerlínte Eorpacha ag laghdú toillte mar iarmhairt ar éifeachtaí phaindéim COVID-19 ar aerthaisteal domhanda.
- (87) Ina theannta sin, d'áitigh an Ghearmáin go ndéanadh imeacht Condor ón margadh dochar don iomaíocht i margadh aerthaistil na Gearmáine. Bhí an margadh an-chomhdhlúite cheana féin agus bhí grúpa Lufthansa, a raibh ceannasacht aige, ag leathnú isteach sa mhargadh taistil fóillíochta freisin. Mheas an Ghearmáin go mbeadh comhchruinniú breise ar an margadh mar thoradh ar imeacht Condor ón margadh, rud a dhéanadh dochar don iomaíocht in aerthaisteal fóillíochta, toisc go laghdódh sé an nuálaíocht agus go mbeadh praghsanna níos airde mar thoradh air.

2.8. Forais chun an nós imeachta a thionscnamh

- (88) Mar thoradh ar neamhniú chinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin le breithiúnas Condor 2024, chuir an Coimisiún amhras in iúl maidir le comhlíontacht an bhirt cabhrach athstruchtúrúcháin i bhfoirm díscríobh fiachais le pointe 67 de Threoirlínte R&R.
- (89) Ar an gcéad dul síos, chuir an Coimisiún amhras in iúl maidir le cé acu, tar éis dhíscríobh an fhiachais, a bhí nó nach raibh gá fós le toradh dearfach don Stát nó maidir le cé acu a thagann nó nach dtagann na rioscaí chun cinn a bhaineann le tógáil rioscaí iomarcacha nó baol morálta i measc scairshealbhóirí agus creidiúnaithe fo-ordaithe atá ann cheana nuair nach bhfuil aon chothromas de chuid na cuideachta atá fágtha tar éis cailleanais a bheith curtha san áireamh. Maidir leis sin, chuir an Coimisiún in iúl go raibh amhras air, ag féachaint do mhéid an chothromais (dhiúltaigh) a bhí fágtha roimh idirghabháil an Stáit agus do dhíluacháil iomlán scaireanna ag an iar-scairshealbhóir TGC, an mbeadh sé iomchuí a mheas gur dámhadh leis an méid ionchasach, nó fiú méid nialasach, sciar réasúnta gnóthachan don Stát mar focaíocht ar mhéid iomlán an díscríofa fiachais a dheonaigh sé, de réir bhrí phointe 67 de Threoirlínte R&R (féach an cinneadh tosaigh, aithris 172). Ar an dara dul síos, i gcás ina raibh gá fós le toradh réasúnta don Stát, chuir an Coimisiún amhras in iúl an ndéanadh an sásra tuillimh iardhíola, a bunaíodh chun go n-aisíocfadh Condor an tráinse sóisearach d'iasacht 1 a chuir údarais na Gearmáine ar aghaidh, an ceanglas a leagtar amach i bpointe 67 de Threoirlínte R&R a chomhlíonadh (féach an cinneadh tosaigh, aithris 173).

⁽⁴⁸⁾ Chuir an Ghearmáin samplaí de litreacha ó tionscnóirí turas isteach mar Iarscríbhinn 13 a ghabhann leis an bhfógra.

- (90) Thairis sin, i bhfianaise an tionchair a d'fhéadfadh a bheith ag neamhchomhlíontacht hipitéiseach na híocaíochta i dtaca le díscríobh an fhiachais le pointe 67 de Threoirlínte R&R, chuir an Coimisiún amhras in iúl freisin maidir le calabhrú na mbeart chun saobhadh iomaíochta a ghintear leis an gcabhair a theorannú, mar a thairg an Ghearmáin (cinneadh tosaigh, aithris 189). Mar thoradh air sin, bhí amhras ar an gCoimisiún an bhféadfaí a dhearbhu go bhfuil an chabhair athstruchtúrúcháin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de bhun Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE.

3. BARÚLACHA Ó PHÁIRTITHE LEASMHARA

3.1. Barúlacha ó Condor

- (91) Ina bharúlacha a cuireadh isteach an 15 Deireadh Fómhair 2024, a cláraíodh an 16 Deireadh Fómhair 2024, measann Condor go gcomhlíonann an chabhair athstruchtúrúcháin atá i gceist pointe 67 de Threoirlínte R&R go hiomlán agus go bhfuil sí comhoiriúnach go hiomlán leis an margadh inmheánach. Is é sin, de réir Condor, in imthosca amhail iad siúd atá i gceist, (i) ní cheanglaítear le pointe 67 de Threoirlínte R&R sciar de ghnóthachain luacha an tairbhí amach anseo a thabhairt don Stát, (ii) in aon chás, sa chás seo, tugann an pacáiste athstruchtúrúcháin a caibidlíodh le Attestor agus an sásra tuillimh iardhiola a chuimsítear ann sciar de ghnóthachain luacha Condor amach anseo don Stát agus tá an sciar sin réasúnta, agus (iii) níl aon chúis ann na bearta lena dteorannaítear saobhadh iomaíochta a thairgeann an Ghearmáin a athchalabhrú.
- (92) A mhéid a bhaineann leis an argóint dá dtagraítear in aithris (91)(i), de réir Condor, sa chás seo, comhlíontar pointe 67 de Threoirlínte R&R má tá an sciar de ghnóthachain luacha an tairbhí amach anseo a thugtar don Stát cothrom le nialas agus má tá sciar de mhéid nialasach réasúnta faoi imthosca an cháis.
- (93) Ar an gcéad dul síos, leanann sé sin ó chuspóir phointe 67 de Threoirlínte R&R, nach féidir, in imthosca an cháis seo, údar a thabhairt lena cheangal go dtabharfaí do Stát na Gearmáine aon sciar de ghnóthachain luacha Condor amach anseo. Measann Condor nach bhfuil aon fhadhb ann maidir le 'baol morálta' sa chás seo agus aontaíonn sé leis an gCoimisiún nach bhfuil riosca baoil mhorálta ann ach amháin i ndáil le scairshealbhóirí agus creidiúnaithe fo-ordaithe *atá ann cheana*. Rinne na scairshealbhóirí agus na creidiúnaithe eile, nár shealbhóirí fofhiachais aon cheann acu, ón tráth sular deonaíodh an chabhair, a scaireanna nó a n-éilimh a dhíscríobh ina n-íomláine, nó ina ngar-íomláine, mar chuid de na himeachtaí dócmhainneachta ⁽⁴⁹⁾, i gcomhréir le pointe 66 de Threoirlínte R&R, agus i dtuairim Condor, níl aon scóip ann a thuilleadh chun baol morálta ná tógáil rioscaí iomarcacha a chosc níos fearr ná a thuilleadh. Dá bhrí sin, ní théann an díscríobh fiachais atá i gceist chun tairbhe do scairshealbhóirí ná do chreidiúnaithe atá ann cheana, ach do scairshealbhóirí amach anseo amháin.
- (94) Freisin, measann Condor nach bhfuil aon fhadhb bhaoil mhorálta ann maidir le Attestor, ós rud é nach gcumhdaítear Attestor – mar scairshealbhóir nua Condor – leis an gcuspóir chun baol morálta a chosc faoi Threoirlínte R&R. Ar an gcaoi chéanna, ní eascraíonn aon fhadhb bhaoil mhorálta as rannpháirtíocht SGL ós rud é go raibh ról muiníneach amháin aige, a bhí dírithe ar iontráil an infheisteora nua.
- (95) Áitíonn Condor go bhfuil an pacáiste beart a comhaontaíodh idir an Rialtas Cónaidhme agus Attestor mar chuid de réiteach caibidlithe agus cothromaithe, agus i socrú den sórt sin, má dhámhtar íocaíocht bhreise don Stát, tugtar le tuiscint go mbainfear an íocaíocht sin de Attestor agus, dá bhrí sin, go mbeidh ar infheisteoir nua an t-ualach a bhaineann le tógáil rioscaí iomarcacha roimhe sin ag iarshealbhóirí scaireanna nó fiachais a chomhroinnt. Dhíspreagfadh réiteach den sórt sin infheisteoirí príobháideacha, toisc go mbeadh sé bunoscíonn leis na cuspóirí maidir le státhabhair agus iomaíocht neamhshaofa a íoslaghdú, agus bheadh sé bunoscíonn freisin leis an gcuid dheireanach de phointe 66 de Threoirlínte R&R, as a leanann sé nár cheart difear díreireach a dhéanamh dóibh siúd a chuir cothromas úr isteach.

⁽⁴⁹⁾ Go háirithe, rinneadh scaireanna TCG in Condor a dhíluacháil go nialas sna himeachtaí dócmhainneachta. Tá TCG faoi leachtú. Ní thairbhíodh sé ar aon bhealach d'aon taobh fabhrach d'athstruchtúrú rathúil Condor. Freisin, ghlac creidiúnaithe eile Condor le luachan 0.1 % dá n-éilimh sa phlean dócmhainneachta a d'fhorghuinigh cúirt dócmhainneachta na Gearmáine agus, dá bhrí sin, dhíscríobh siad a n-éilimh beagnach go hiomlán freisin.

- (96) Ar an dara dul síos, de réir Condor, leanann sé freisin ón dara cuid de phointe 67 de Threoirlínte R&R ⁽⁵⁰⁾, sa chás seo, go bhfuil sciar Stáit de ghnóthachain luacha Condor amach anseo de mhéid nialasach réasúnta. Is amhlaidh atá ós rud é nach bhfuil aon instealladh caipitil ann (i.e. is é nialas an méid 'cothromais Stáit a instealltar') agus ós rud é nach bhfuil aon 'chothromas de chuid na cuideachta fágtha tar éis cuntas a thabhairt ar chaillteanais' – nó nach bhfuil ann ach cothromas diúltach – a bhféadfaí instealladh caipitil toimhdithe ag an Stát a shocrú ina leith i ndáil le réasúntacht sciar an Stáit de ghnóthachain luacha an tairbhí amach anseo a chinneadh. Is é sin, meastar go mbeidh cothromas Condor fós diúltach go dtí 2026, go dtí go n-aisíocfar na hiasachtaí a deonaíodh mar chabhair i mí Mheán Fómhair 2026; ní fhéadfadh sé a bheith dearfach go dtí tar éis 2026. Dar le Condor, d'ainneoin gur 'feabhsú cothromais' iad, ní mór idirdhealú a dhéanamh idir díscríobhanna fiachais agus 'instealltaí caipitil'.
- (97) A mhéid a bhaineann leis an argóint dá dtagraítear in aithris (91)(ii), áitíonn Condor, in aon chás, sa chás seo, go gcomhlíontar pointe 67 de Threoirlínte R&R, toisc go dtugtar sciar de ghnóthachain luacha Condor amach anseo don Stát agus go bhfuil an sciar sin réasúnta (a) mar gheall ar roghnú iomaíoch infheisteoirí agus (b) mar gheall ar an sásra tuillimh iardhíola agus imthosca eile an cháis.
- (98) Áitíonn Condor nach féidir réasúntacht sciar an Stáit de ghnóthachain luacha Condor amach anseo a mheasúnú ar bhonn na gcritéar a leagtar amach sa dara cuid de phointe 67 de Threoirlínte R&R. Má mheastar d'ainneoin sin, áfach, gur gá sciar de ghnóthachain luacha an tairbhí amach anseo a thabhairt don Stát, ní mór réasúntacht an sciar sin a mheasúnú ar bhonn na n-imthosca uile, amhail, sa chás seo, an sásra tuillimh iardhíola, an pacáiste athstruchtúrúcháin iomlán, lena n-áirítear an nós imeachta chun an t-infheisteoir a roghnú, na hualaí atá ar na scairshealbhóirí agus na creidiúnaithe atá ann cheana agus na ranníocaíochtaí dílse a dhéanann Attestor.
- (99) De réir Condor, eascraíonn an réasúntacht mar gheall ar phróiseas tairisceana iomaíoch as an bhfioras gur roghnaíodh Attestor ó thrí thairgeoir i nós imeachta iomaíoch agus gur soláthraíodh le tairiscint Attestor na coinníollacha is fearr do Condor agus d'aisíocaíocht na n-iasachtaí Stáit (i dtéarmaí cion ard de mhéid na hiasachta gan íoc a aisíoc, ach le haghaidh sásra tuillimh iardhíola freisin). Áirítear le nós imeachta tairisceana iomaíoch den sórt sin – de bhreis ar chineál caibidlíthe na dtéarmaí a comhaontaíodh idir Rialtas Cónaidhme na Gearmáine agus Attestor – go gcomhfhreagraíonn sciar comhaontaithe an Stáit de ghnóthachain luacha Condor amach anseo do na coinníollacha is fearr is féidir a bhaint amach ó infheisteoirí ar an margadh.
- (100) De réir Condor, tá an réasúntacht mar gheall ar an sásra tuillimh iardhíola ⁽⁵¹⁾ freisin a bhfuil feidhm aige maidir leis an [...]. De réir Condor, sa chás is fearr, aisíocfar an méid iomlán EUR [...] milliún; dá bhrí sin, ba mheastachán sa chinneadh tosaigh é [...] milliún mar sciar an Stáit de ghnóthachain amach anseo sa chás is fearr agus an raon idir EUR [...] milliún agus EUR [...] milliún a luaigh an Ghearmáin san fhógra nár úsáideadh ach chun an chomhchuid cabhrach a chainníochtú.
- (101) Ar deireadh, tarraingíonn Condor aird ar na himthosca eile seo a leanas den chás ar eilimintí breise iad i bhfabhar réasúntacht sciar an Stáit de ghnóthachain luacha Condor amach anseo:
- (a) faigheann an Stát an [...] gan beann ar ghnóthachain luacha Condor amach anseo. Tá an t-ús sin iníoctha fiú mura bhfuil aon aisíocaíocht dlite faoin sásra tuillimh iardhíola;
 - (b) rinne an pacáiste a caibidlíodh le Attestor fad na n-iasachtaí a bhí ann cheana a ghiorrú go mór. Aisíocfar an méid iomlán atá fágtha faoi mhí Mheán Fómhair 2026 cheana féin, seachas faoi mhí na Nollag 2031 le haghaidh thráinse bunaidh B d'iasacht 1 agus d'iasacht 2;
 - (c) gan iontráil Attestor, bheadh Condor dócmhainneach. Ní bheadh sé in ann a oibleagáidí aisíocaíochta a chomhlíonadh, ná an t-ús ar na hiasachtaí a íoc.

⁽⁵⁰⁾ De bhun an dara cuid de phointe 67 de Threoirlínte R&R, ní mór réasúntacht sciar ghnóthachain luacha Condor amach anseo a thugtar don Stát a chinneadh 'i bhfianaise mhéid an cothromais Stáit a instealltar i gcomparáid le cothromas na cuideachta atá fágtha tar éis caillteanais a bheith curtha san áireamh'.

⁽⁵¹⁾ An sásra tuillimh iardhíola mar a shonraigh an Ghearmáin (féach aithris (53)).

- (d) Meastar go mbeidh cothromas Condor fós diúltach go dtí go n-aisíocfar na hiasachtaí i mí Mheán Fómhair 2026. De bhun phointe 67 de Threoirlínte R&R, ní mór réasúntacht sciar an Stáit de ghnóthachain luacha an tairbhí amach anseo a chinneadh trí 'chothromas na cuideachta atá fágtha tar éis caillteanais a bheith curtha san áireamh' a mheas. Má mheastar, d'ainneoin sin, gur gá sciar de ghnóthachain luacha Condor amach anseo a thabhairt don Stát freisin i gcás cothromas diúltach, ní mór dó a leanúint ón tagairt do 'chothromas na cuideachta atá fágtha', dá ísle an cothromas sin atá fágtha, is é is ísle sciar an Stáit de ghnóthachain luacha an tairbhí amach anseo.

- (102) A mhéid a bhaineann leis an argóint dá dtagraítear in aithris (91)(iii), de réir Condor níl aon chúis ann na bearta a thairg an Ghearmáin a athchalabhrú chun saobhadh iomaíochta arna ghiniúint ag an gcabhair a theorannú, atá iomchuí ós rud é go gcomhlíonann an chabhair athstruchtúrúcháin atá i gceist pointe 67 de Threoirlínte R&R go hiomlán agus go bhfuil sí comhoiriúnach go hiomlán leis an margadh inmheánach.

3.2. Barúlacha ó Ryanair

- (103) Ina bharúlacha dar dáta an 16 Deireadh Fómhair 2024, tacaíonn Ryanair le hamhras an Choimisiúin maidir le cé acu a deonaíodh nó nár deonaíodh don Stát leis an díscríobh fiachais a údaraíodh le cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin sciar réasúnta de ghnóthachain luacha an tairbhí amach anseo agus calabhrú na mbeart chun saobhadh iomaíochta a theorannú, mar a mhaígh an Ghearmáin. Mar sin féin, cuireann Ryanair roinnt ábhar inní breise in iúl.
- (104) Measann Ryanair, ar an gcéad dul síos, nach beart ginearálta iad na díscríobhanna ar ghlac creidiúnaithe Condor leo, mar a mheasann an Coimisiún go mícheart, ach go n-eascaíonn siad as comhchinneadh na gcreidiúnaithe.
- (105) Maíonn Ryanair freisin go mbeadh dífheidhmiú phointe 67 de Threoirlínte R&R, mar a mhol an Coimisiún, contrártha do phrionsabail an chaiteachais phoiblí éifeachtúil agus don ghá le cur amú acmhainní poiblí a sheachaint. De réir Ryanair, ní bhaineann na fórais gur chaill scairshealbhóir bunaidh Condor a scaireanna uile agus nach raibh Attestor ina scairshealbhóir roimhe sin le hábhar, toisc gurb iad na scairshealbhóirí amach anseo atá i dteideal gnóthachain luacha a fháil agus ba cheart dóibh an t-ualach a chomhroinnt leis an Stát. Thairis sin, ní chiallaíonn an fóras go bhfuil cothromas diúltach ag Condor nach féidir coinne a bheith le haon ghnóthachan amach anseo; trí chothromas a instealladh, léirigh Attestor go bhféadfadh gnóthachain a bheith ann amach anseo. Dá bhrí sin, ní féidir le haon cheann de na pointí sin údar a thabhairt le cinneadh go dtabharfadh íocaíocht nialasach sciar réasúnta fós don Stát i ghnóthachain luacha amach anseo.
- (106) Thairis sin, tá aisíocaíocht an tráinse shóisearaigh d'iasacht 1 coinníollach ar ioncain amach anseo, rud a d'fhéadfadh a bheith ina chúis le Condor gan an tráinse sin a aisíoc, toisc gur dócha nach mbeidh a ioncain leordhóthanach mar gheall ar easnaimh a phlean athstruchtúrúcháin. Dá bhrí sin, maíonn Ryanair gur buntáiste eile é an sásra tuillimh iardhíola i bhfabhar Condor agus Attestor agus nach bhfuil sé in ann toradh dearfach a dheonú don Stát, gan beann ar íocaíochtaí hipitéiseacha amach anseo. Maíonn Ryanair freisin gur neamhleor iad critéir an Choimisiúin chun measúnú a dhéanamh ar réasúntacht na híocaíochta. Is amhlaidh atá toisc gur cheart an mheastóireacht ar thorthaí ón tuilleamh iardhíola a bheith bunaithe ar phróifíl riosca Condor, seachas ar phróifíl riosca KfW, mar shampla, torthaí bannaí aerlínte ag a bhfuil rátáil chreidmheasa faoi bhun an ghráid infheistíochta. Tugann Ryanair dá aire gur cheart go léireodh an ráta lascaire atá le cur i bhfeidhm ar shreabha airgid, nach sonraítear, leibhéal riosca bunaithe ar ionstraimí cothromais seachas ar ionstraimí fiachais.
- (107) Measann Ryanair go bhfuil seasamh an Choimisiúin maidir le heaspa cothromais nua arna instealladh ag an Stát agus cothromas atá fágtha tar éis cuntas a thabhairt ar chaillteanais mar a leagtar amach in aithris 166 den chinneadh tosaigh ag teacht salach ar mhír 217 de bheithiúnas Condor 2024 ⁽⁵²⁾. Measann Ryanair gur cheart don Ghearmáin clásal a áireamh trína ndéanfaí na méideanna díscríofa a fhorchúiteamh de réir fheidhmíocht Condor amach anseo nó trína ndéanfaí na méideanna a chomhshó ina gcothromas.

⁽⁵²⁾ Sonraítear le Ryanair v an Coimisiún, Cás T-28/22, mír 217: 'I ndáil leis sin, ba cheart a thabhairt faoi deara d'ainneoin sin go dtagann an chuid dheireanach den abairt díreach tar éis an cheanglais gur cheart 'sciar réasúnta' de ghnóthachain luacha an tairbhí amach anseo a thabhairt don Stát. Dá réir sin, féadfar é a thuiscint mar léiriú ar a bhfuil i gceist le 'sciar réasúnta', go cainníochtúil, atá le cinneadh ar bhonn an chion a bhfuil an méid a d'íoc an Stát cothrom leis agus i gcomparáid le méid chothromas an tairbhí atá fágtha tar éis caillteanais a bheith curtha san áireamh. Dá bhrí sin, d'fhágfadh an léiriú sin go bhféadfaí na codanna tosaigh agus críochnaitheacha de phointe 67 de Threoirlínte R&R a réiteach.'

- (108) Maidir le héifeachtaí diúltacha na cabhrach ar iomaíocht agus trádáil, measann Ryanair, trí gan sciar leordhóthanach de ghnóthachain amach anseo a thabhairt don Stát d'ainneoin chineál feabhsaithe cothromais na tacaíochta, nach maolaíonn an chabhair an baol morálta, rud a sholáthródh dreasacht do scairshealbhóirí Condor dul i mbun iomaíocht ionsaitheach agus a d'fhágfadh nach leor na bearta ar tugadh fógra ina leith chun saobhadh iomaíochta a theorannú. Ina theannta sin, thabharfadh an íocaíocht nár íocadh leis an Stát airgead breise do Condor a d'fhéadfadh sé a úsáid chun a leathnú agus chun praghsanna a ísliú. Ar deireadh, tugann Ryanair dá aire nach bhfuil aon rud sa chinneadh maidir lena mhéid a bhaineann an uasteorainn ar mhéid an fhlíit, a gheall an Ghearmáin mar chuid de na bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú, le haerárthaí a gcuirfí deireadh leo de réir a chéile in aon chás chun innmharthanacht Condor a athbhunú toisc go raibh siad róshean.
- (109) Ina theannta sin, cáineann Ryanair an cinneadh tosaigh as (i) gan faisnéis a líomhnaítear a bheith ríthábhachtach a bheith ann, agus (ii) a raon feidhme a theorannú don dá phointe ar ar a mbonn a neamhnigh an Chúirt Ghinearálta cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin.
- (110) Maidir leis an easpa faisnéise sa chinneadh tosaigh, maíonn Ryanair gur sáraíodh a chearta nós imeachta tríd an téacs a fholú go hiomarcach, go háirithe maidir le sonraí airgeadais Condor (corrlach EBIT, toradh ar chaipiteal a úsáidtear), luachálacha fiontair Rothschild agus PWC, leibhéal íocaíochta na cabhrach le sásra tuillimh iardhíola agus dá uireasa, mar aon leis an uasteorainn ar an bhflíit tar éis deireadh a chur le haerárthaí de réir a chéile agus eisceachtaí ar an uasteorainn. Bhainfeadh sé sin an fhéidearthacht de Ryanair barúlacha fóinteacha a chur isteach maidir leis na paraiméadair ríthábhachtacha sin de phlean athstruchtúrúcháin Condor.
- (111) Maidir le raon feidhme an chinnidh tosaigh, measann Ryanair, trína mheasúnú a theorannú don dá phointe ar neamhníodh cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin ina leith, go bhfuil an riosca ann go ligfeadh an Coimisiún ar lár cásanna féideartha eile de neamh-chomhoiriúnacht na cabhrach le Treoirlínte R&R nó cásanna nach raibh Ryanair in ann barúil a thabhairt ina leith go dtí anois. Maidir leis sin, tarraingíonn Ryanair sé shaincheist anuas a bhaineann le (i) buntáistí indíreacha a d'fhéadfadh Attestor tairbhiú díobh; (ii) incháilitheacht Condor don chabhair mar chuideachta atá á glacadh ar láimh ag grúpa mór; (iii) comhlíontacht na cabhrach le Roinn 3.1 de Threoirlínte R&R; (iv) an gá atá le hidirghabháil Stáit; (v) oiriúnacht na cabhrach; agus (vi) comhréireacht na cabhrach. Comhfhreagraíonn na hargóintí sin go bunúsach do na pléadálacha agus na míreanna fianaise a tharraing Ryanair anuas ina chaingean le haghaidh neamhniú i gCás T-28/22, ar dhiúltaigh an Chúirt Ghinearálta dóibh i mbreithiúnas Condor 2024.
- (112) Ar an gcéad phointe, tathantaíonn Ryanair ar an gCoimisiún raon feidhme an imscrúdaithe a leathnú agus scrúdú a dhéanamh ar cé acu, tríd an gcreat a bhaineann le deonú na cabhrach athstruchtúrúcháin do Condor agus na gealltanais a rinne an Ghearmáin, a d'fhéadfadh nó nach bhféadfadh Attestor tairbhiú den chabhair sin cé nach raibh sé incháilithe do chabhair athstruchtúrúcháin. Measann Ryanair go bhféadfadh sé gur chuir an chabhair ar a chumas do Attestor an aerlíne Marabu a fháil in 2022.
- (113) Maidir leis an dara saincheist, measann Ryanair, i bhfianaise dheacrachtaí airgeadais Condor agus mhian na Gearmáine an chuideachta a dhíol, mar aon leis an easpa dhóchúil nós imeachta tairisceana i gcomhréir le pointe 84 den Fhógra maidir le coincheap na státchabhrach⁽⁵³⁾, go bhféadfadh sé go bhfuair Attestor Condor ar phraghas faoi bhun an mhargadhluacha, rud a cheanglódh ar an gCoimisiún, de réir Ryanair, imscrúdú a dhéanamh ar incháilitheacht Condor le haghaidh cabhair athstruchtúrúcháin mar chuideachta atá á glacadh ar láimh ag grúpa gnó níos mó.
- (114) Maidir leis an tríú saincheist, áitíonn Ryanair, contrártha do thorthaí an Choimisiúin, nach ndéanadh Condor éileamh ar chinn scríbe nideoige a chuachadh do thionscnóirí turas beaga ná solúbthacht maidir le plean eiltile gearrthéarmach a thairiscint dóibh, toisc go n-oibríonn go leor aerlínte eile na cinn scríbe is mó atá fógartha ag Condor agus go bhfuil eitiltí áirithe ar shuíomh gréasáin Condor ar díol go dtí mí na Samhna 2025. Thairis sin, maíonn Ryanair nach bhfuil an plean athstruchtúrúcháin iomchuí agus nach n-athbhunaíonn sé innmharthanacht fhadtéarmach Condor toisc, ar an gcéad dul síos, go mbraitheann sé ar thiomhde neamhréalaíoch go bhforbróidh

⁽⁵³⁾ Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na státchabhrach dá dtagraítear in Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, C/2016/2946 (IO C 262, 19.7.2016, lch. 1).

Condor chun a phiaraí a sháru faoi 2026 ó bheith tearcfheidhmiúil roimh COVID (agus corrlaigh EBIT 1 % agus 3 % aige i gcomparáid le meán agus airmheán 5,7 % agus 7,3 % faoi seach na bpiaraí) agus, ar an dara dul síos, toirmeasctar go sainráite le pointe 51 de Threoirlínte R&R go sáróidh an tairbhí an margadh mar thoradh ar an gcabhair. Cáineann Ryanair freisin rogha an Choimisiúin maidir le piarghrúpa chun tagarmharcáil a dhéanamh ar fheidhmíocht Condor, toisc go bhfuil sé comhdhéanta d'iompróirí ísealchostais agus lánseirbhíse agus nach bhfuil aon aerlíne ann atá gníomhach sna deighleoga fóillíochta cianaistir nó cairtfhostaithe. Thairis sin, measann Ryanair gur bhunaigh an Coimisiún a thagarmharcáil ar phiarghrúpaí éagsúla le haghaidh chorrlach EBIT, toradh ar chaipiteal a úsáidtear agus toradh ar chothromas, rud a bheadh ina bhreith agus dhá rogha maidir leis na haerlínte is gá chun pointe a chruthú.

- (115) Maidir leis an ngá le hidirghabháil Stáit, maíonn Ryanair go bhféadfadh Condor maoiniú a chruinniú ón margadh, mar a rinne aerlínte eile amhail American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul agus GOL an tráth sin, agus a bhí, de réir a rátála creidmheasa, i riocht comhchosúil le Condor, ar bhonn chatagóir CCC an Choimisiúin ⁽³⁴⁾, rud a chiallaíonn 'go dona/deacrachtaí airgeadais'. De réir Ryanair, níl aon tionchar ag an bhfóras go raibh Condor in imeachtaí dócmhainneachta an tráth sin ar an ábhar, toisc go rangódh dlí dócmhainneachta na Gearmáine iasachtóirí a sholáthraíonn maoiniú do chuideachtaí atá i nósanna imeachta dócmhainneachta os cionn gnáthiasachtóirí i ndócmhainneacht ina dhiaidh sin agus toisc gur éirigh le roinnt aerlínte dócmhainneacha (Norwegian Air, Delta Airlines, LATAM Airlines) maoiniú margaidh a fháil. Thairis sin, ní bheadh easpa rátála creidmheasa Condor, a eascraíonn as a rannpháirtíocht i gcomhthiomsú airgid a iar-mháthairchuideachta, ina bhacainn ar mhaoiniú a fháil ar an margadh príobháideach, áit nach bhfuil rátáil ag go leor cuideachtaí.
- (116) Maidir le hoiriúnacht na cabhrach, cáineann Ryanair an cinneadh tosaigh as gan an réiteach cabhrach a chur i gcomparáid le roghanna eile agus as mainneachtain íocaíocht na cabhrach a sheiceáil, agus maíonn sé nach sonraítear sa chinneadh ach go dtugann an chabhair aghaidh ar shaincheistanna sócmhainneachta agus leachtachta Condor. Measann Ryanair gur cheart measúnú a bheith déanta an bhféadfadh babhtáil fiachais ar chothromas a dhéanamh, rud a chuirfeadh feabhas ar shuíomh sócmhainneachta Condor freisin. De réir Ryanair, ní hamháin nach mbeadh sé sin chomh saobhach céanna le díscríobh fiachais, ach bheadh an Ghearmáin i dteideal sciar de ghnóthachain Condor amach anseo freisin, rud a thabharfadh an chabhair níos mó i gcomhréir le pointe 67 de Threoirlínte R&R. Ar deireadh, áitíonn Ryanair go bhfuil sé dodhéanta barúil a thabhairt ar cé acu a íocadh nó nár íocadh an chabhair i gceart toisc nach bhfuil aon rud sa chinneadh maidir le leibhéal na híocaíochta mura dtrúiceartar an sásra tuillimh iardhíola.
- (117) Maidir le comhréireacht na cabhrach, maíonn Ryanair, ar an gcéad dul síos, go raibh an Coimisiún mícheart an chabhair athstruchtúrúcháin a ríomh mar an difríocht idir an iasacht EUR 550 milliún ó KfW agus damáiste COVID-19 EUR 249.02 milliún móide an t-ús EUR 20,2 milliún a bhí le díscríobh, a d'fhág EUR 321.18 milliún san iomlán. Measann Ryanair nár cheart don Choimisiún ach an méid cabhrach cúitimh i leith damáiste a d'fhormheas an Coimisiún i gcinntí Condor I agus Condor II a asbhaint, is é sin, EUR 204.1 milliún, a d'fhágfadh EUR 345.9 milliún de chabhair athstruchtúrúcháin. Thairis sin, de réir Ryanair, tá réasúnaíocht na Gearmáine maidir le méid na cabhrach athstruchtúrúcháin lochtach toisc go n-asbhaineann sí an díscríobh arb é an chabhair athstruchtúrúcháin é agus go n-asbhaineann sí dhá oiread an mhéid a díscríobhadh faoi chinneadh Condor II. Dá bhrí sin, ní fhéadfadh an Coimisiún an méid áiféiseach sin a úsáid chun a mheastachán féin a léiriú mar mheastachán coimeádach sa chinneadh tosaigh. Ar an dara dul síos, maíonn Ryanair go gcúiteofaí costais áirithe arna dtabhuí ag Condor le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin cheana féin leis an gcabhair chúitimh i leith damáiste, lena gcumhdaítear tréimhsí a fhorluíonn ar an tréimhse athstruchtúrúcháin. De réir Ryanair, rannchuidíonn cúiteamh i leith damáiste le cumhdach costais, toisc gurb é sin go díreach cuspóir na cabhrach sin. Ós rud é go léirítear leis an gcinneadh tosaigh go n-áirítear costais oibriúcháin neamhchumhdaithe leis na costais athstruchtúrúcháin, measann Ryanair go bhfuil sé inchreidte go gcumhdaítear leis an gcabhair athstruchtúrúcháin roinnt costas ar a laghad a cúitíodh cheana féin tríd an gcabhair chúitimh i leith damáiste, mar shampla, aisíocaíocht na hiasachta tarrthála, a liostaítear leis an gcinneadh tosaigh mar cheann de na costais athstruchtúrúcháin agus mar cheann de na críocha ar úsáideadh an cúiteamh as damáiste ina leith.
- (118) Is é conclúid Ryanair, a bhuí leis an gcabhair athstruchtúrúcháin, go raibh Condor in ann bealaí nua a oscailt, aerárthaí nua a fháil agus a sciar den mhargadh ag aerfoirt a threisiú agus dá n-údaróidh an Coimisiún an chabhair, go ndéanfaí difear do staid iomaíoch Ryanair ar roinnt bealaí. Dá bhrí sin, iarrann Ryanair ar an gCoimisiún an chabhair a thoirmeasc agus ceangal a chur ar an nGearmáin í a aisghabháil ó Condor.

⁽³⁴⁾ De réir na Teachtairachta ón gCoimisiún maidir le hathbhreithniú an mhodha chun na rátaí tagartha agus lascaine a shocrú (IO C 14, 19.1.2008, lch. 6).

4. BARÚLACHA ÓN nGEARMÁIN

4.1. Barúlacha maidir leis an gcinneadh tús a chur leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil

- (119) Ina barúlacha dar dáta an 27 Meán Fómhair 2024, measann an Ghearmáin go bhfuil an chabhair athstruchtúrúcháin comhoiriúnach go hiomlán leis an margadh inmheánach agus go raibh sí amhlaidh tráth chinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin. D'áitigh údarais na Gearmáine go dtacaíonn an Ghearmáin leis an achomharc a rinne Condor in aghaidh an bhreithiúnais ón gCúirt Ghinearálta lena neamhnítear cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin⁽⁵⁵⁾ agus go bhfuil na barúlacha a chuirtear i láthair sa nós imeachta seo gan dochar do na himeachtaí achomhairc sin.
- (120) Tar éis chlabhsúr imeachtaí dócmhainneachta Condor an 30 Samhain 2020, le linn chuardach an infheisteora agus nuair a deonaíodh an chabhair athstruchtúrúcháin, ní raibh aon scairshealbhóir ná creidiúnaí fo-ordaithe de chuid Condor ann cheana. Rinneadh roghnú an infheisteora i bpróiseas tairisceana iomaíoch, trédhearcach, neamhidirdhealaitheach agus neamhchoinníollach agus roghnaíodh tairiscint Attestor as measc trí thairiscint mar an tairiscint is buntáistí le haghaidh leanúnachas Condor agus le haghaidh aisíocaíocht na n-iasachtaí ó KfW, rud a d'íoslaghdaigh ranníocaíocht Stát na Gearmáine agus Land Hessen, ráthóirí na n-iasachtaí. I gcomhthéacs an phacáiste beart a comhaontaíodh leis an infheisteoir nua Attestor, nach gcumhdaítear le cuspóir an cheanglais maidir le baol morálta a mhaolú a leagtar amach i dTreoir R&R, dhéanfaí aon ranníocaíocht bhreise ó Condor le brabúis an Stáit a tharraingt siar ón infheisteoir nua, rud a d'fhágfadh go dteipfeadh ar an réiteach a choinnigh Condor ar bun in oibríocht (athstruchtúraíthe). Tá an sásra tuillimh iardhíola mar chuid den phacáiste caibidlíthe sin agus, mar sin, contrártha don mhéid a áitíonn Ryanair (féach aithris (106)), ní 'buntáiste breise' é i bhfabhar Condor.
- (121) Thairis sin, tugann an Ghearmáin faoi deara, i gcás Condor, nuair a deonaíodh na bearta, nach raibh aon chothromas (dearfach) fágtha, a mheastar go mbeidh sé fós diúltach go dtí go n-aisíofar na hiasachtaí a deonaíodh mar chabhair, rud a bhfuil coinne leis i mí Mheán Fómhair 2026. Dar leis an nGearmáin, ní bheadh aon íocaíocht i bhfoirm sciar de ghnóthachain luacha Condor amach anseo réasúnta i gcur i bhfeidhm phointe 67 de Threoir R&R.
- (122) Fiú dá mba ghá aon íocaíocht den sórt sin a bheith dearfach, measann an Ghearmáin go ligfeadh an sásra tuillimh iardhíola don Ghearmáin páirt leordhóthanach a ghlacadh i ngnóthachain luacha Condor amach anseo. Foráiltear leis an sásra sin, dá mbeadh luacháil chothromais Condor – [...] – níos mó ná EUR [...] milliún, go n-íocfaí méid airgid EUR [...] milliún leis an nGearmáin. Bheadh sé sin níos mó ná dhá oiread an EUR [...] milliún [...]. Le méideanna luachála idir EUR [...] milliún agus EUR [...] milliún, bheadh an íocaíocht leis an nGearmáin idir [...] phríomhshuim na hiasachta, ionas go dtairbheodh an Stát de mhéaduithe ar luach (cothromais) Condor fiú dá mbeadh luacháil i bhfad faoi bhun an EUR [...] milliún a d'infheistigh Attestor.
- (123) Maidir leis an ionchas go mbeidh íocaíocht dhearfach ann le haghaidh an Stáit, sholáthair an Ghearmáin ríomh lena gcuirtear an íocaíocht le haghaidh an Stáit a eascraíonn as an sásra tuillimh iardhíola i gcomparáid le méid 'feabhsaithe cothromais' na cabhrach. Ríomhann an Ghearmáin an chuid 'feabhsaithe cothromais' den chabhair mar EUR [...] milliún nó EUR [...] milliún. Tá an méid bunaithe ar (i) [...] ⁽⁵⁶⁾, (ii) [...], (iii) [...]. Dá bhrí sin, ar a mhéad (EUR [...] milliún), bheadh an tuilleamh iardhíola ina [...] % de mhéid 'feabhsaithe cothromais' na cabhrach sa chás is fearr. Faoi thiomhdí coimeádacha, i.e. an íocaíocht mheasta idir EUR [...] agus [...] milliún ar a dtugtar tuairisc in aithris (50) den chinneadh tosaigh, bheadh an íocaíocht faoin sásra tuillimh iardhíola idir [...] % agus [...] % de mhéid 'feabhsaithe cothromais' na cabhrach.
- (124) Thairis sin, maidir leis an gcoigilteas úis, i.e. an EUR [...] milliún, áitíonn an Ghearmáin nach mbeadh Condor in ann an t-ús a íoc ar chor ar bith in éagmais rannpháirtíocht Attestor. Thairis sin, ní eascraíonn cuid mhór den 'bhuntáiste úis' ach as aibíocht i bhfad níos faide an mhaoinithe bunaidh i gcomparáid leis an maoiniú athstruchtúraíthe. Bhí na coinníollacha úis mar an gcéanna. Ina theannta sin, b'iasacht imrothlach é tráinse B d'iasacht 1 den mhaoiniú tosaigh nach gá go dtarraingeofaí anuas é suas leis an uasmhéid incheadaithe go dtí 2031, rud a d'fhágfadh go bhféadfaí rátaí úis i bhfad níos ísle a shamhlú freisin. Measann an Ghearmáin, dá bhrí sin, nach bhfuil ach tábhacht theoranta ag baint le comparáid eacnamaíoch. Thairis sin, shábháil KfW thart ar EUR [...] milliún i gcostais athmhaoiniúcháin a bhfuil leis an infheistíocht a rinne Attestor.

⁽⁵⁵⁾ Cás C-505/24 P *Condor Flugdienst GmbH v Ryanair DAC*.

⁽⁵⁶⁾ Tá an ríomh bunaithe ar na rátaí úis seo a leanas:
[...]

- (125) Ar deireadh, ós rud é go dtugtar íocaíocht iomchuí do Stát na Gearmáine a bhaineann le gnóthachain luacha an tairbhí amach anseo, fiú i gcás ina mbeadh an íocaíocht is gá nialasach, measann an Ghearmáin gurb íomchuí calabrú na mbeart chun saobhadh iomaíochta a mhaolú.

4.2. Barúlacha maidir le barúlacha tríú páirtithe

- (126) An 18 Samhain 2024, chuir údaráis na Gearmáine an Coimisiún ar an eolas nach gcuirfidís aon bharúil isteach maidir leis na barúlacha tríú páirtí a chuir Condor agus Ryanair isteach.

5. MEASÚNÚ AR AN gCABHAIR

5.1. Státchabhair a bheith ann

- (127) De réir Airteagal 107(1) CFAE, '[a]ch amháin mar a bhforáiltear a mhalairt sna Conarthaí, aon chabhair a thabharfaidh Ballstát nó a thabharfar trí bhíthin acmhainní Stáit i bhfoirm ar bith, agus a bhéarfaidh nó is baolach a bhéarfadh saobhadh ar iomaíocht trí thaobhú le gnóthais áirithe nó le táirgeadh earraí áirithe, níl sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach sa mhéid go dtéann sí i gcion ar an trádáil idir Ballstáit'.

- (128) Dá bhrí sin, chun go gcaileoidh beart mar chabhair de réir bhrí na forála sin, ní mór na coinníollacha carnacha seo a leanas a chomhlíonadh: (i) ní mór an beart a bheith inleagtha ar an Stát agus a bheith maoinithe trí acmhainní Stáit; (ii) ní mór dó buntáiste a thabhairt dá fhaighteoir; (iii) ní mór an buntáiste sin a bheith roghnaíoch; agus (iv) leis an mbeart ní mór iomaíocht a shaobhadh nó saobhadh a bhagairt agus difear a dhéanamh do thrádáil idir na Ballstáit.

5.1.1. *Acmhainní Stáit agus a mhéid atá siad inchurtha i leith an Stáit*

- (129) Mar a leagtar amach in aithrisí (137) go (139) de chinneadh Condor I ón gCoimisiún, rinne Rialtas Cónaidhme na Gearmáine an cinneadh na hiasachtaí tosaigh EUR 550 milliún a dheonú. Leathnaíodh na hiasachtaí ag rátaí úis fóirdheonaithe tríd an mbanc forbartha poiblí KfW. D'fhorchuir Rialtas na Gearmáine deonú na hiasachta ar KfW, nach bhfuil ann ach meán an Rialtais chun na hiasachtaí a threorú. Ní thuillfidh KfW aon ús ná ní iompróidh sé aon riosca. Cuirtear na híocaíochtaí úis ar aghaidh chuig an Rialtas agus cuireann an Rialtas ráthaíocht ar fáil do KfW le haghaidh aisíocaíocht na hiasachta. Is é an Rialtas Cónaidhme a d'eisigh na ráthaíochtaí. Tá na hiasachtaí agus na ráthaíochtaí doscartha, i.e. ní bheadh ceann ann gan an ceann eile. Dá bhrí sin, bhí an cinneadh an beart a dheonú inleagtha ar an Stát agus maoiníodh an beart trí acmhainní Stáit, ós rud é gur maoiníodh é ó bhuiséad ginearálta an Stáit. Rinne Rialtas Cónaidhme na Gearmáine an cinneadh freisin na hiasachtaí ó KfW a athstruchtúrú (féach aithris (52)) agus an t-ús ar an róchúiteamh a dhíscríobh, agus bhí éifeachtaí aige sin ar acmhainní an Stáit atá ligthe thar ceal, curtha siar le haghaidh aisíocaíochta agus, in aon chás, bainteach.

- (130) Roghnaigh Bord Maoirseachta Condor an tairiscint ar dhíol Condor, ar ionadaithe de chuid an Stáit a chomhaltai scairshealbhoirí (aithris (37)). Bhí gá leis an gcomhaontú ceannaigh a chur chun feidhme chun a áirithiú go n-aisíocfaí na hiasachtaí ó KfW. Bhí cur chun feidhme an chomhaontaithe ceannaigh coinníollach ar athstruchtúrú na hiasachta agus ar dhíscríobh an úis. Cuireadh athstruchtúrú na hiasachta chun feidhme trí chreachonradh, a tugadh i gcrích arna iarraidh sin don Rialtas Cónaidhme, idir KfW agus Condor.

- (131) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin go mbaineann acmhainní Stáit le hathstruchtúrú na n-iasachtaí ó KfW agus leis an díscríobh úis ar an róchúiteamh agus go bhfuil an cinneadh na bearta a dheonú inleagtha ar an Stát.

5.1.2. *Buntáiste*

- (132) Chuidigh na bearta ar tugadh fógra ina leith le Condor leanúint dá oibríochtaí a mhaoiniú le linn na céime borrrtha tar éis phaindéim COVID-19 agus a phlean athstruchtúrúcháin a chur chun feidhme trí rochtain a thabhairt dó ar mhaoiniú nach raibh Condor in ann a fháil ar an margadh, i bhfianaise a cháis shonraigh agus na n-imthosca a bhí ann tráth a deonaíodh an chabhair. I ndáil leis sin, ní fhéadfadh Condor an comhaontú ceannaigh le Attestor a chur chun feidhme gan athstruchtúrú a dhéanamh ar na hiasachtaí ó KfW ná aisíocaíocht an úis ar an róchúiteamh a tharscaoileadh. Ní bheadh na hiasachtaí ann agus ní bheadh siad socraithe mar a bheidís murar rud é gur dheonaigh an Ghearmáin an cúnamh tarrthála agus an chabhair chúitimh i leith damáiste do Condor (aithrisí (2) agus (3)). Bhí infheistíocht chaipitil agus cur chun feidhme na saoráide léasaithe ag Attestor coinníollach ar shíniú an chomhaontaithe ceannaigh, rud atá coinníollach ar athstruchtúrú na n-iasachtaí a chur chun feidhme.
- (133) Ar an iomlán, tá comhpháirteanna neamh-inscartha agus idirspéacha éagsúla d'iarchuir, díscríobhanna agus coinníollacht aisíocaíochta tráinsí ag athstruchtúrú na n-iasachtaí ó KfW atá ráthaithe ag an Stát lena laghdaítear nó lena n-éascaítear an íocaíocht foriomlán atá dlite don iasachtóir. Tá na comhpháirteanna nasctha le chéile chun tacú le leanúint d'oibríochtaí Condor ar chúiseanna a bhaineann leis an mbeartas poiblí atá á shaothrú ag an nGearmáin. Thairis sin, tharscaoil an Ghearmáin a ceart chun aisíocaíocht an úis a fháil ar an róchúiteamh a eascraíonn as deonú cabhrach níos luaithe. Bhí sé de chuspóir agus d'éifeacht choiteann ag na comhpháirteanna cabhrach sin acmhainní airgeadais a shaoradh lena dtacaítear le plan athstruchtúrúcháin Condor agus nach bhféadfadh Condor iad uile a fháil ar iasacht ná a fháil le chéile ar an margadh.
- (134) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin go dtugann na bearta ar tugadh fógra ina leith buntáiste eacnamaíoch do Condor de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

5.1.3. *Roghnaíocht*

- (135) Deonaítear na bearta ar tugadh fógra ina leith chun tairbhe Condor amháin. Mar atá ráite ag an gCúirt Bhreithiúnais⁽⁷⁷⁾, nuair atá cabhair aonair i gceist, is leor, i bprionsabal, an buntáiste eacnamaíoch a shainaithint chun tacú leis an toimhde go bhfuil beart roghnaitheach. Is amhlaidh atá gan beann ar cibé acu atá nó nach bhfuil oibreoirí ar na margáí ábhartha atá i staid inchomparáide. Cé gur sholáthair an Ghearmáin stáitchabhair nó go bhféadfadh sí stáitchabhair a sholáthar fós d'aerlínte eile atá in iomaíocht le Condor, in aon chás, níl athstruchtúrú na hiasachta ná an tarscaoileadh úis mar chuid de bheart níos leithne den bheartas eacnamaíoch ginearálta chun an cineál céanna tacaíochta *ad hoc* a sholáthar do ghnóthais, atá i staid dhlíthiúil agus fhíorasach inchomparáide i bhfianaise chuspóir an bhirt beartais ghinearálta sin, atá gníomhach san earnáil eitlíochta nó in earnálacha eacnamaíochta eile, ach nach gcuirtear ar fáil ach do Condor amháin.
- (136) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin go bhfuil na bearta ar tugadh fógra ina leith roghnaíoch de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

5.1.4. *Saobhadh iomaíochta agus éifeacht ar thrádáil*

- (137) I gcás ina dtugann Ballstát cabhair do ghnóthas a láidiríonn a sheasamh i gcomparáid le gnóthais eile atá i mbun iomaíochta i dtrádáil laistigh den Aontas, ní mór a mheas go bhfuil difear á dhéanamh do na gnóthais sa chás deireanach sin. Is leordhóthanach go dtéann faighteoir na cabhrach sin in iomaíocht le gnóthais eile ar mhargáí atá oscailte don iomaíocht. Maidir leis sin, ós rud é go ndearnadh earnáil eacnamaíoch a léirscaoileadh ar leibhéal an Aontais, is eilimint é sin a fhéadfar a úsáid chun a chinneadh go bhfuil éifeacht fhíor nó ionchasach ag an gcabhair ar iomaíocht agus ar thrádáil idir na Ballstáit. Soláthraíonn Condor seirbhísí aeriompair ar bhealaí ón nGearmáin go Ballstáit eile. Tá an earnáil eitlíochta oscailte d'iomaíocht san Aontas agus déantar seirbhísí a sholáthar ó Bhallstát amháin go Ballstát eile.
- (138) Dá bhrí sin, d'fhéadfadh na bearta ar tugadh fógra ina leith an iomaíochta a shaobhadh nó an saobhadh sin a bhagairt agus difear a dhéanamh don trádáil idir na Ballstáit.
- (139) I bhfianaise an mhéid thuas, is é conclúid an Choimisiúin gur stáitchabhair do Condor iad na bearta ar tugadh fógra ina leith de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

⁽⁷⁷⁾ Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 4 Meitheamh 2015, *an Coimisiún v MOL*, Cás C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, mír 60.

5.2. Dleathacht na mbeart

- (140) Trí fhógra a thabhairt faoin gcabhair i bhfoirm athstruchtúrú agus díscríobh fiachais agus úis sular cuireadh chun feidhme í, chomhlíon údaráis na Gearmáine a n-oibleagáidí faoi Airteagal 108(3) CFAE ar dtús.
- (141) Mar sin féin, d'ainneoin réamhfhógra agus formheas ón gCoimisiún sular deonaíodh iad, tar éis don Chúirt Ghinearálta cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin a neamhniú, a mhéid is státhabhair iad na bearta ar tugadh fógra ina leith, tá siad tagtha chun bheith ina gcabhair neamhdhleathach go cúlghabhálach ón tráth a deonaíodh iad, a mhéid nach gcumhdaítear iad a thuilleadh le formheas an Choimisiúin.

5.3. Comhoiriúnacht

- (142) Ós rud é gur tháinig an Coimisiún ar an gconclúid go mbaineann na bearta le cabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, is gá breithniú a dhéanamh an bhfuil na bearta sin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach. Ós rud é gur cabhair neamhdhleathach iad na bearta, ní mór measúnú a dhéanamh ar a gcomhoiriúnacht i gcomhréir leis na forálacha dlíthiúla a bhí i bhfeidhm tráth a deonaíodh an chabhair ag deireadh mhí Iúil 2021.
- (143) Foráiltear le hAirteagal 107(3), pointe (c), CFAE go bhféadfar a mheas go bhfuil cabhair chun forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe a éascú comhoiriúnach leis an margadh inmheánach i gcás nach ndéanann an chabhair sin difear díobhálach do choinníollacha trádála an oiread go mbeadh siad contrártha don leas coiteann.
- (144) Dá bhrí sin, chun go ndearbhófar go bhfuil an chabhair comhoiriúnach, ar thaobh amháin, ní mór í a bheith dírithe ar fhorbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó limistéar eacnamaíoch áirithe a éascú agus, ar an taobh eile, níor cheart di difear díobhálach a dhéanamh do choinníollacha trádála a mhéid a bheadh contrártha don leas coiteann.
- (145) Maidir leis an gcéad choinníoll, déanann an Coimisiún scrúdú ar an gcabhair le feiceáil cé acu atá sé beartaithe nó nach bhfuil sé beartaithe chun forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe a éascú. Faoin dara coinníoll, cothromaíonn an Coimisiún éifeachtaí dearfacha na cabhrach atá beartaithe le haghaidh fhorbairt na ngníomhaíochtaí a bhfuil an chabhair beartaithe chun tacú leo in aghaidh na n-éifeachtaí diúltacha a d'fhéadfadh a bheith ag an gcabhair ar an margadh inmheánach ⁽⁵⁸⁾.
- (146) I dTreoirilínte R&R, leag an Coimisiún amach na critéir a scrúdaíonn sé nuair a bheidh measúnú á dhéanamh ar chomhoiriúnacht cabhrach athstruchtúrúcháin de chuid cuideachta leis an margadh inmheánach de bhun Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE ⁽⁵⁹⁾. De réir phointe 137 de na Treoirilínte sin, scrúdóidh an Coimisiún an chomhoiriúnacht leis an margadh inmheánach d'aon chúnamh tarrthála nó cabhair athstruchtúrúcháin arna dheonú gan a údarú agus, dá bhrí sin, de shárú ar Airteagal 108(3) den Chonradh ar bhonn na dTreoirilínte sin má dheonaítear cuid den chabhair nó an chabhair ar fad tar éis a bhfoilsithe in Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh. Is amhlaidh atá sa chás atá idir lámha.
- (147) Ní eascraíonn sé as an bhfógra go bhféadfadh sárú ar fhoráil ábhartha de dhlí an Aontais a bheith i gceist leis an gcabhair athstruchtúrúcháin nó leis na coinníollacha a ghabhann léi, nó leis na gníomhaíochtaí eacnamaíocha a éascaítear leis an gcabhair. Go háirithe, níor chuir an Coimisiún tuairim réasúnaithe chuig an nGearmáin maidir le sárú féideartha ar dhlí an Aontais Eorpaigh a mbeadh baint aici leis an gcás seo, agus níl aon ghearán ná aon fhaisnéis faighte ag an gCoimisiún a d'fhéadfadh a thabhairt le tuiscint go bhféadfadh an Státhabhair, na coinníollacha a ghabhann léi nó na gníomhaíochtaí eacnamaíocha arna n-éascú leis an gcabhair a bheith contrártha d'fhorálacha ábhartha dhlí an Aontais Eorpaigh.
- (148) Measann an Ghearmáin gur féidir a dhearbhu go bhfuil an chabhair athstruchtúrúcháin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de bhun Threoirilínte R&R.
- (149) I bhfianaise chineál agus aidhm na státhabhrach atá i gceist agus mhaímh údaráis na Gearmáine, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar cé acu a chomhlíonann nó nach gcomhlíonann an cistiú atá beartaithe lena dtacaítear leis an athstruchtúrú na forálacha ábhartha a leagtar síos i dTreoirilínte R&R.

⁽⁵⁸⁾ Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 22 Meán Fómhair 2020, *an Ostair v an Coimisiún (Hinkley Point C)*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, mír 19.

⁽⁵⁹⁾ Treoirilínte R&R, pointe 38.

5.3.1. Éascaíonn an chabhair forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche

- (150) Faoi Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE, chun go bhféadfá a mheas go bhfuil Státchabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, ní mór forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó réimsí eacnamaíocha áirithe a éascú léi.
- (151) I ndáil leis sin, chun a thaispeáint go bhfuil cabhair athstruchtúrúcháin ceaptha forbairt gníomhaíochtaí nó limistéar den sórt sin a éascú, ní mór don Bhallstát a dheonaíonn an chabhair sin a thaispeáint go bhfuil sé d'aidhm ag an gcabhair cruatan sóisialta a chosc nó aghaidh a thabhairt ar theip mhargaidh. I gcomhthéacs sonracha na cabhrach athstruchtúrúcháin, tugann an Coimisiún dá aire, mar a aithníodh i bpointe 43 de Threoirlínte T&R, go bhfuil sé tábhachtach go n-imeodh an margadh ó phróiseas fáis níos leithne na táirgiúlachta, rud a fhágann nach bhfuil údar leordhóthanach leis an Státchabhair a thabhairt do ghnóthas as an margadh. Os a choinne sin, tá cúnamh tarrthála agus cabhair athstruchtúrúcháin i measc na gcineálacha státchabhrach is saobhaí, toisc go gcuirtear isteach ar an bpróiseas imeachta ón margadh leo. Mar sin féin, i gcásanna áirithe, d'fhéadfadh athstruchtúrú gnóthais atá i gcruachás rannchuidiú le forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha nó limistéar eacnamaíoch, lastall de na gníomhaíochtaí féin a dhéanann an tairbhí freisin. Is amhlaidh atá i gcás, in éagmais na cabhrach sin, inarb é a thiocfadh as mainneachtain an tairbhí staideanna teipe margaidh nó cruatain shóisialta, lena gcuirfí bac ar fhorbairt na ngníomhaíochtaí eacnamaíocha agus/nó na limistéar dá ndéanfaí difear leis na staideanna sin. Soláthraítear liosta neamhchuimsitheach de na staideanna sin i bpointe 44 de Threoirlínte R&R.
- (152) Tarlaíonn cásanna den sórt sin, *inter alia*, i gcás ina seachnaítear leis an gcabhair an riosca go gcuirfí isteach ar sheirbhís thábhachtach atá deacair a mhacasamhlú agus i gcás ina mbeadh sé deacair d'aon iomaitheoir seasamh isteach, nó i gcás ina bhfuil ról sistéamach tábhachtach ag an tairbhí i réigiún nó in earnáil a mbeadh iarmhairtí diúltacha féideartha ag a imeacht uathu ⁽⁶⁰⁾. Trína chumasú don tairbhí leanúint dá oibriochtaí, leis an gcabhair cuirtear cosc dá réir sin leis an teip mhargaidh nó leis an gcruatan sóisialta sin. I gcás na cabhrach athstruchtúrúcháin, áfach, níl sé sin fíor ach amháin i gcás ina gcuireann an chabhair ar chumas an tairbhí dul san iomaíocht sa mhargadh ar a fhiúntas féin, rud nach féidir a áirithiú ach amháin má tá an chabhair bunaithe ar chur chun feidhme plean athstruchtúrúcháin lena n-athbhunaítear inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí.
- (153) Dá bhrí sin, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar dtús ar cé acu atá nó nach bhfuil Condor incháilithe do chabhair athstruchtúrúcháin (roinn 5.3.1.1), cé acu atá nó nach bhfuil an chabhair beartaithe chun cás cliste margaidh nó cruatain shóisialta a chosc (roinn 5.3.1.2) agus cé acu atá nó nach bhfuil plean athstruchtúrúcháin ag gabháil léi lena n-athbhunaítear inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí (roinn 5.3.1.3).

5.3.1.1. Incháilitheacht: cuideachta i gcruachás

- (154) Chun a bheith incháilithe do chabhair athstruchtúrúcháin, ní mór don tairbhí a bheith ina ghnóthas atá i gcruachás. Meastar go bhfuil gnóthas i gcruachás nuair atá sé beagnach cinnte, in éagmais idirghabháil Stáit, go mbeidh air a ghníomhaíocht a thréigean sa ghearrthéarma nó sa mheántéarma. Go háirithe, meastar go bhfuil cuideachta faoi dhliteanas teoranta i gcruachás i gcás ina bhfuil níos mó ná leath dá scairchaipiteal suibscríofa imithe mar thoradh ar chaillteanas charntha. Is amhlaidh atá i gcás ina mbíonn méid carnach diúltach is mó ná leath an scairchaipiteil shuibscríofa mar thoradh ar chaillteanas charntha a asbhaint as cúlchistí (agus as gach gné eile a mheastar a bheith mar chuid de chistí dílse na cuideachta) ⁽⁶¹⁾.
- (155) Ina theannta sin, ní fhéadfaidh cuideachta gnóthais ar cuid de ghrúpa í tairbhiú de chabhair athstruchtúrúcháin ach amháin más féidir a léiriú go mbaineann a deacrachtaí go sonracha léi agus nach toradh iad ar leithdháileadh treallach costas laistigh den ghrúpa, agus go bhfuil na deacrachtaí sin róthromchúiseach le réiteach ag an ngrúpa féin ⁽⁶²⁾.
- (156) Mar a leagtar amach i dTábla 4, tá cothromas diúltach ag Condor faoi láthair agus bhí cothromas diúltach aige tráth a deonaíodh an chabhair agus, dá réir sin, tá méid carnach na gcaillteanas de mhéid is mó ná a scairchaipiteal suibscríofa uile. Tugtar le tuiscint leis sin go bhfuil a scairchaipiteal suibscríofa uile imithe.

⁽⁶⁰⁾ Pointe 44 (b) agus, (c) de na Treoirlínte R&R.

⁽⁶¹⁾ Pointe 20(a) de Threoirlínte R&R.

⁽⁶²⁾ Pointe 22 de Threoirlínte R&R.

- (157) Léirítear leis an tuairisc ar úinéireacht Condor tráth a deonaíodh an chabhair freisin nach raibh Condor mar chuid de ghrúpa níos leithne. Ní raibh sealúchais eile i ngnóthais eile ag scairshealbhóir aonair Condor an tráth sin, SGL. Ní raibh in SGL ach cuideachta iontaobhais, nár cruthaíodh ach chun na scaireanna a shealbhú agus chun na críche sin amháin ó d'imigh Condor as imeachtaí dócmhainneachta i mí na Nollag 2020 agus go dtí go ndíolfáil le hinfeisteoir iad. Leis an gcomhaontú ceannaigh, baineadh an chuid is mó de chearta scairshealbhóra de SGL. Dá bhrí sin, ní fhéadfadh Noerr & Stiefenhofer, máthairchuideachta deiridh Condor, cearta úinéireachta fóinteacha a fheidhmiú ar Condor trí SGL, agus ní fhéadfaí a mheas gur cuid de ghrúpa Noerr é ach oiread mar sin (féach aithris (26)). Bhí tairiscint cheannaigh Attestor coinníollach ar athstruchtúrú na hiasachta agus níor cuireadh chun feidhme í go dtí an 28 Iúil 2021, tar éis don Choimisiún an chabhair athstruchtúrúcháin a fhormheas ar dtús. Dá réir sin, ní féidir a mheas gur toradh iad deacrachtaí Condor ar leithdháileadh treallach costas laistigh de ghrúpa hipitéiseach níos leithne.
- (158) Thairis sin, roghnaigh bord Condor tairiscint Attestor ar Condor le linn próiseas tairisceana iomaíoch, trédhearcach, neamhchoinníollach agus neamh-idirdheallaitheach mar an ceann is fearr as measc na dtí tairiscint a fuarthas (féach aithrisí (37) agus (120)). Mheas Rialtas Cónaidhme na Gearmáine freisin gur thairg tairiscint Attestor na coinníollacha is fearr chun na hiasachtaí ó KfW a aisíoc, ionas go bhféadfaí an chabhair athstruchtúrúcháin a choimeád chomh híseal agus is féidir. Contrártha don mhéid a mhaíonn Ryanair (féach aithris (113)), níl aon léiriú ann go ndearna mian líomhnaithe Rialtas na Gearmáine Condor a dhíol le 'díolachán práinne' difear don phraghas a d'íoc Attestor. Go deimhin, bhí níos mó ná bliain caite idir an t-am a tharraing PGL siar óna thairiscint ar Condor i mí Aibreáin 2020 (féach aithris (35)) agus an t-am a síníodh an comhaontú díola le Attestor i mí Iúil 2021, tar éis próiseas tairisceana a thrúicear tairiscintí ó thrí fhaighteoir leasmhara (féach aithris (37)). Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gur íoc Attestor praghas margaidh as Condor agus, mar thoradh air sin, nár thairbhígh Attestor d'aon chuid den chabhair athstruchtúrúcháin a deonaíodh do Condor.
- (159) Ar mhaithe le hiomláine, cuireann an Coimisiún leis sin go ndeachaigh iar-mháthairchuideachta Condor, TCG, faoi leachtú éigeantach in 2019, i bhfad sular deonaíodh cabhair athstruchtúrúcháin, agus go raibh sé á fhoirceannadh, ionas nach bhféadfadh sé deacrachtaí Condor a réiteach ach oiread mar sin. Sa chinneadh maidir le cúnamh tarrthála, mheas an Coimisiún nár eascair deacrachtaí Condor as leithdháileadh treallach costas laistigh d'iar-ghrúpa TCG agus nach bhféadfadh an grúpa sin, a bhí faoi leachtú, iad a iompar. D'fhormhuinigh an Chúirt Ghinearálta an measúnú sin ina breithiúnas i gCás T-577/20. Ní dhearnadh achomharc ar an mbreithiúnas sin.
- (160) Rinne an Chúirt Ghinearálta measúnú ar chomhlíonadh an choinníll sin i mbreithiúnas Condor 2024 agus tháinig sí ar an gconclúid go raibh an Coimisiún i dteideal a chinneadh nár tháinig staid Condor faoi raon feidhme an toirmisc faoi phointe 22 de Threoirlínte R&R (tairbhí ar le grúpa gnó níos mó é nó atá á ghlacadh ar láimh ag grúpa gnó níos mó) ⁽⁶³⁾.
- (161) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin go bhfuil Condor incháilithe do chabhair athstruchtúrúcháin.

5.3.1.2. Gníomhaíocht eacnamaíoch a fhorbairt

- (162) Ós rud é, chun bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, nach mór gurb é is aidhm don idirghabháil Stáit forbairt gníomhaíochta eacnamaíche a éascú, maidir le cabhair athstruchtúrúcháin, ní mór don Bhallstát a léiriú, *inter alia*, go seachnaítear leis an gcabhair an riosca go gcuirfí isteach ar sheirbhís thábhachtach atá deacair a mhacasamhlú agus nach bhféadfadh iomaitheoir a sholáthar go héasca in ionad an tairbhí.
- (163) Ar na cúiseanna a leagtar amach in aithrisí (84) agus (85), measann an Coimisiún go bhfuil ról tábhachtach ag Condor i margadh taistil fóillíochta na Gearmáine, toisc go soláthraíonn sé seirbhísí eitilte uathúla, go gcomhdhlúthaíonn sé éileamh, agus go soláthraíonn sé sceidil sholúbtha agus córais áirithinte TF shaincheaptha, do na mílte gníomhaireacht taistil neamhspleách agus tionscnóir turas, ar FBManna iad go leor acu.
- (164) Go háirithe, tugann an Coimisiún dá aire go ndéanann Condor an t-éileamh ar chinn scríbe nideoige a chuachadh do thionscnóirí turas beaga agus go dtairgeann sé solúbthacht maidir le plan eitilte gearrthéarmach dóibh. Tá sceidil na n-aerlínte leagáide agus na n-aerlínte ísealchostais glasáilte isteach ar feadh tréimhsí níos faide agus, dá bhrí sin, níl siad in ann an tsolúbthacht sin a thairiscint. Le córas áirithinte dílseánaigh Condor, ligtear do thionscnóirí turas eitiltí a chur le haghaidh taisteal láneagraithe agus tairgtear an tsolúbthacht is gá chun oiriúnú d'athruithe ar an éileamh (féach aithris (84)). Contrártha don mhéid a áitíonn Ryanair (féach aithris (114)), ní chuirtear é sin in amhras toisc gur féidir eitiltí Condor a chur in áirithe roimh ré ná toisc go n-eitlíonn Condor (freisin) chuig cinn

⁽⁶³⁾ Cás T-28/22, *Ryanair v an Coimisiún*, míreanna 44 go 54.

scribe áirithe a bhfreastalaíonn aerlínte eile orthu. Ní fhéadfadh aon aerlíne a gnó a dhéanamh go héifeachtúil agus go brabúsach gan sceideal eilte a bheith aici agus suíocháin a thairiscint lena gcur in áirithe beagán roimh ré do chustaiméirí. D'ainneoin an tseirbhís sin a thairiscint, tá Condor fós níos solúbtha ná aerlínte sceidealaithe, agus cuireadh i dtábhacht a fheidhm fhíor-riachtanach mar chomhdhlúiteoir agus mar éascaitheoir do ghníomhaireachtaí taistil agus do thionscnóirí turas le teistiméireachtaí ón tionscal taistil. Go háirithe, le linn an mheasúnaithe ar an gcúnamh tarrthála do Condor, de réir na faisnéise a sholáthair an Ghearmáin san fhógra, scríobh tionscnóirí turas chuig údaráis na Gearmáine chun a chur i dtábhacht go láidir go mbraitheann siad ar na seirbhísí sin le haghaidh cuid dá ngnó agus go mbainfeadh caillteanais mhóra láimhdeachais dóibh in éagmais seirbhísí den sórt sin (féach aithris (84)). Chun na córais sin a mhacasamhlú, bheadh ar iomaitheoirí an saineolas, an líonra ceann scribe agus na pointí teagmhála is gá a fhorbairt, mar aon le córais agus próisis TF, a thógadh méid mór ama agus acmhainní agus nach bhféadfaí a bhaint amach sa ghearrthéarma ná sa mheántéarma.

- (165) Thairis sin, cumasaítear le tírdhreach TF Condor idir áirithintí cairtfhostaithe agus áirithintí córais dáileacháin dhomhanda ⁽⁶⁴⁾ ar bhealaí turasóireachta agus cumasaítear lena chórais tráchtála úsáid sonraí fíor-ama ó sheirbhísí éagsúla agus rochtain trí chainéil éagsúla. Dá bhrí sin, soláthraíonn Condor rochtain ar eitiltí fóillíochta do níos mó ná [...] gníomhaireacht taistil nach bhfuil ceadúnas IATA ina seilbh acu, trí chomhéadain éagsúla nach dtairgeann iompróirí leagáide ná ísealchostais. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún, in éagmais chomhéadain Condor, go mbeadh oibreoirí nach bhfuil ceadúnas IATA acu ag brath go hiomlán ar chomhdhlúiteoirí chun eitiltí turasóireachta a rochtain agus go mbeadh orthu táillí seirbhíse comhdhlúiteora breise a íoc. D'fhorbair Condor an teicneolaíocht is gá chun na comhéadain sin a oibriú den chuid is mó, agus toisc nach bhfuil sí ar fáil ar an margadh TF ní fhéadfaí í a mhacasamhlú sa ghearrthéarma ná sa mheántéarma.
- (166) Dá bhrí sin, is fíorbheag seans go mbeadh iompróir leagáide nó ísealchostais atá ann cheana toilteanach agus in ann, laistigh de thréimhse ama réasúnta, an saineolas, na líonraí agus an teicneolaíocht is gá a thógáil chun ról Condor mar éascaitheoir agus mar chomhdhlúiteoir a ghlacadh chuige féin do thart ar 11 000 gníomhaireacht taistil neamhspleách agus tionscnóirí turas ar mhargadh taistil fóillíochta na Gearmáine. Is lú seans fós go bhféadfadh roinnt iompróirí ról Condor a mhacasamhlú, gach ceann acu ag ceapadh agus ag cur chun feidhme seirbhísí áirithe ina n-aonar, gan aon chomhordú ná idir-inoibritheacht idir seirbhísí.
- (167) Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil saineolas mór gnóthaithe ag Condor maidir le cinn scribe turasóireachta a oscailt agus a fhorbairt agus go bhfuil acmhainneachtaí teicniúla forbartha aige maidir le héileamha chomhdhlúthú, áirithintí solúbtha agus sceidil eilte trí chlár agus próisis TF dhílseánaigh shaincheaptha a d'fhorbair sé go himmheánach. Dá n-imeodh sé ón margadh, chaillfí an t-eolas agus an saineolas teicniúil sin, rud a thógadh am agus infheistíochtaí i bhforbairt TF agus i líonra chun é a atógáil.
- (168) Ina theannta sin, tá samhail ghnó dhea-fheidhmiúil ag Condor, nár baineadh dó ach de dheasca éifeachtaí diúltacha teagmhas nach raibh neart aige orthu amháil dócmhainneacht TCG agus paindéim COVID-19. D'ainneoin na staide eacnamaíche anásta a bhí i réim tráth a deonaíodh an chabhair, bhí Condor in ann infheisteoirí príobháideacha a mhealladh a bhí toilteanach an chuideachta a chistiú, ar bhonn a réamhaisnéisí gnó. Is gníomhaí seanbhunaithe é sa Ghearmáin agus tá sé tábhachtach chun iomaíocht a choinneáil ar bun ar mhargadh taistil fóillíochta na Gearmáine atá an-chomhchruinnithe cheana féin agus faoi cheannas Ghrúpa Lufthansa. Chuir tionscnóirí turas inní in iúl d'údaráis na Gearmáine maidir le caillteanas féideartha seirbhísí Condor. Thairis sin, chuir údarás iomaíochta na Gearmáine tús le himscrúdú de bhun Airteagal 102 CFAE ar an mí-úsáid fhéideartha a bhain Lufthansa as a cheannasacht sa mhargadh ar chostas Condor. Le linn an imscrúdaithe sin, chuir an t-údarás iomaíochta toirmeasc ar Lufthansa comhaontuithe friothálacha fadtéarmacha áirithe le Condor a fhoirceannadh ⁽⁶⁵⁾ chun stop a chur le Lufthansa mí-úsáid a bhaint as a shuíomh ar an margadh chun dochar Condor agus chun comhchruinniú díobhálach breise an mhargaidh a chosc. Go deimhin, tugann an Coimisiún dá aire gurb é Condor an t-aon iomaitheoir atá fágtha ag Lufthansa ar chinn scribe cianaistir a oibrítear as an nGearmáin. Dá réir sin, measann an Coimisiún go bhfuil Condor tábhachtach chun iomaíocht éifeachtach a chaomhnú i margadh aerthaistil cianaistir fóillíochta na Gearmáine.

⁽⁶⁴⁾ Is éard is córas dáileacháin domhanda ann líonra ríomhairithe lena gcumasaítear idirbhearta idir soláthraithe seirbhíse an tionscail taistil, go príomha aerlínte, óstáin, cuideachtaí gluaistean ar cíos, agus gníomhaireachtaí taistil, agus úsáid á baint as sonraí fíor-ama (e.g. an líon seomraí óstáin nó suíochán eilte atá ar fáil). Téann gníomhaireachtaí taistil i muinín córas dáileacháin domhanda le haghaidh seirbhísí, táirgí agus rátaí chun seirbhísí a bhaineann le teasteal a sholáthar do thomhaltóirí deiridh.

⁽⁶⁵⁾ B9-21/212 an 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) Ar deireadh, bheadh éifeachtaí diúltacha ag imeacht Condor ón margadh ar a líonra gar do [...] soláthróir agus ar a fhoireann de bhreis agus 4 000, a ndéanfaí difear mór dóibh (aithris (86)). Bheadh na héifeachtaí féideartha dian, go háirithe sa staid eacnamaíoch anásta tráth a deonaíodh an chabhair, nuair a bhí go leor aerlínte ag laghdú acmhainneachtaí agus ag dífhóstu fostaithe, agus ní dócha, mar sin, go soláthródís gnó leordhóthanach do sholáthróirí Condor ná go n-ionsúfaidís cuid mhór d'fhoireann Condor. Is amhlaidh atá go háirithe ós rud é go bhfuil cion os cionn an mheáin de chinn scríbe fóillíochta cianaistir ag Condor, a gcuachann sé éileamh ina leith ó thart ar 11 000 tionscnóir turas agus gníomhaireacht taistil. Is fíorbheag seans go bhféadfadh iomaitheoirí seirbhísí Condor a mhacasamhlú ar na cinn scríbe sin agus, dá bhrí sin, go mbeadh lódfhachtóir eitleáin leordhóthanach bainte amach acu chun iad a oibriú go brabúsach. Ina theannta sin, ní raibh aon léiriú ann go mbeadh aon iomaitheoir toilteanach córas comhair den sórt sin a fhorbairt le tionscnóirí turas agus le gníomhaireachtaí taistil. Go deimhin, dheimhnigh tionscnóirí turas go raibh siad ag brath ar Condor le haghaidh na seirbhísí sin agus go mbeadh caillteanais thromchúiseacha orthu dá n-imeodh Condor ón margadh (féach aithris (84)).

(170) Dá bhrí sin, cé go bhféadfadh cuid de bhealaí Condor a bheith tarraingteach d'iomaitheoir ar bhonn neamhspleách, ní raibh aon léiriú ann go bhféadfadh aon iomaitheoir nó dornán iompróirí iomaíocha seilbh a ghlacadh ar sheirbhísí Condor ina n-iomláine a mhéid a bheadh ról Condor mar idirghabhálaí agus mar chomhdhlúiteoir líonta aige an tráth céanna le haghaidh 11 000 gníomhaireacht taistil neamhspleách agus tionscnóirí turas, go mbeadh eolas teicniúil, saineolas, líonra teagmhála agus córais TF shaincheaptha Condor aige agus go mbeadh fostaithe, eitleáin agus sliotáin Condor glactha ar láimh aige, a bhfuil go leor acu le haghaidh cinn scríbe nideoige cianaistir speisialaithe arna n-oibriú ag iompróirí fóillíochta amháin. Dá bhrí sin, is dócha go mbeadh imeacht Condor ón margadh ina thruicear do chruatan sóisialta tromchúiseach dá chliant, dá fhoireann agus dá sholáthróirí. Gan an chabhair, ní bheadh Condor in ann leanúint den tseirbhís thábhachtach sin a sholáthar.

(171) Rinne an Chúirt Ghinearálta measúnú ar cheanglas phointe 44 de Threoirlínte R&R i mbreithiúnas Condor 2024 agus tháinig sí ar an gconclúid nár léirigh an t-iarratasóir gur cheart go mbeadh amhras ar an gCoimisiún faoi cé acu a sholáthair nó nár sholáthair Condor seirbhís thábhachtach a bhí deacair a mhacasamhlú nó cé acu a bheadh nó nach mbeadh sé deacair d'aon iomaitheoir seasamh isteach, de réir bhrí phointe 44(b) de Threoirlínte R&R ⁽⁶⁶⁾.

(172) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin go rannchuidíonn an chabhair le forbairt ghníomhaíocht eacnamaíoch an aeriompair fóillíochta a mhéid a chuidíonn sí le seirbhís thábhachtach a choinneáil ar bun nach bhféadfaí a mhacasamhlú go héasca ina hiomláine agus gan cruatan sóisialta ag iomaitheoirí sa ghearrthéarma agus sa mheántéarma.

5.3.1.3. Plean athstruchtúrúcháin agus filladh ar inmharthanacht fhadtéarmach

(173) De réir Threoirlínte R&R, níor cheart cabhair athstruchtúrúcháin a dheonú ach amháin chun tacú le plan athstruchtúrúcháin réalaíoch, comhleanúnach agus forleathan, nach mór a bhearta a cheapadh chun inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú laistigh d'amscála réasúnta, gan aon chabhair bhreise a áireamh thar an gcabhair a thacaíonn le plan athstruchtúrúcháin Condor. Leis an bplean athstruchtúrúcháin ní mór na cúiseanna atá le deacrachtaí an tairbhí agus laigí an tairbhí féin a shainaithint, agus an bealach a dhéanfar fadhbanna foluiteacha an tairbhí a leigheas leis na bearta athstruchtúrúcháin beartaithe a leagan amach ⁽⁶⁷⁾.

(174) Ní mór torthaí an athstruchtúraithe a léiriú i gcásanna éagsúla, go háirithe trí pharaiméadair feidhmíochta agus na príomhthosca riosca intuartha a shainaithint. Ní mór toradh iomchuí ar an gcaipiteal a infheistíodh teacht as filladh an tairbhí ar an inmharthanacht tar éis costais a chumhdach, gan bheith ag brath ar thoimhdí dóchasacha maidir le tosca amhail athruithe praghaís nó éilimh. Baintear amach inmharthanacht fhadtéarmach nuair atá gnóthas in ann toradh iomchuí réamh-mheasta ar chaipiteal a sholáthar tar éis a chostais uile a chumhdach lena n-áirítear dímhéas agus muirir airgeadais agus nuair atá sé in ann dul san iomaíocht ar an margadh ar a fhiúntais féin freisin ⁽⁶⁸⁾.

(175) I ndáil leis sin, áirítear leis an bplean athstruchtúrúcháin sraith beart atá tromchúiseach, comhsheasmhach agus a threíonn a chéile (aithrisí (40) go (43)) lena bhfeabhsaítear éifeachtúlacht an tsoláthair seirbhíse agus lena ndéantar bonn costais Condor a chuíchóiriú. Go háirithe, le hathnuachan iomlán na n-aerárthaí is sine de chuid Condor, is é sin, a fhliú cianaistir, a dhéanfaí a dhéanamh le hinfeistíocht EUR 250 milliún Attestor i saoráid léasaithe (féach aithris (47)), mar aon leis an gclár uailmhianach um athstruchtúrú foirne, conartha agus próisis a bhí á chur chun feidhme ag Condor tráth a deonaíodh an chabhair (féach aithris (41)), chuirfí tuilleadh feabhais ar a iomaíochas.

⁽⁶⁶⁾ Cás T-28/22, *Ryanair v an Coimisiún*, míreanna 61 go 93.

⁽⁶⁷⁾ Pointí 45, 47 agus 48 de Threoirlínte R&R.

⁽⁶⁸⁾ Pointí 50 go 52 de Threoirlínte R&R.

- (176) Tharla na teagmhais as ar eascair dócmhainneacht Condor in éineacht agus i gcomhthráth le tarlú eisceachtúil phaindéim COVID-19 agus suaitheadh tromchúiseach i ngeilleagar na Gearmáine ina soláthraíonn Condor a sheirbhísí agus i mBallstáit eile. Áirítear leis na himthosca sin go háirithe na himeachtaí dócmhainneachta fada a ndeachaigh Condor faoi, lena n-áirítear infheisteoir nua a chuardach tar éis do PGL tarraingt siar, naisc chorparáideacha leis an iar-mháthairchuideachta a scaradh, agus paindéim choimhdeachtach COVID-19 a raibh tionchar tromchúiseach aici ar aerlínte agus ar infheisteoirí féideartha. Chuir na himthosca urghnácha sin srian tromchúiseach ar leachtacht Condor agus ar a chumas maoiniú margaidh a rochtain, agus an tráth céanna rinne siad difear tromchúiseach dá chlár comhardaithe agus dá staid chothromais ag a raibh éifeachtaí eiseiniúla marthanacha. Sna himthosca sin, ní raibh cúiseanna dheacrachtaí Condor ina ndlúthchuid dá shamhail ghnó agus dá straitéis ghnó agus níor cheart an plean athstruchtúrúcháin a dhíriú ar iad a mhodhnú go mór, ach ar a bhunchlocha eacnamaíocha agus airgeadais a neartú.
- (177) Mhair tréimhse athstruchtúrúcháin Condor ar feadh 4 bliana san iomlán ó deonáíodh cúnamh tarrthála i mí Dheireadh Fómhair 2019. Comhfhreagraíonn fad na tréimhse athstruchtúrúcháin do cheann íochtair na bhfad i gcleachtas an Choimisiúin maidir le cinntí, go háirithe maidir le hathstruchtúruithe aerlínte a rinneadh i gcomhthéacs phaindéim COVID-19. Bhí Condor an-fhrithghníomhach agus níor chuir sé bearta athstruchtúrúcháin riachtanacha siar, agus bhí gach ceann acu curtha i gcrích faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin i mí Mheán Fómhair 2023. Tá fad an phlean athstruchtúrúcháin réasúnta sna himthosca ar a dtugtar tuairisc in aithris (176).
- (178) Tugann an Coimisiún dá aire go raibh réamhaisnéisí Condor sa chás bunlíne maidir le téarnamh oibríochtaí, i.e. téarnamh fheidhmíocht Condor ar ais go leibhéal 2019, laistigh de réamhaisnéisí tionscail ó thríú páirtithe. Mar a mhínítear in aithris (58) agus mar a léirítear i bhFíor 3, tuaradh, mar shampla ag IATA i mí Aibreáin 2021 maidir le hioncam in aghaidh an chiliméadair paisinéirí, go mbeadh an tionscal ar ais ar leibhéal 2019 idir 2023 agus 2024. Mar atá le feiceáil i bhFíor 3, bhí coinne leis go mbainfeadh Condor a leibhéal 2019 amach maidir le hioncam in aghaidh an chiliméadair paisinéirí sa bhliain fhioscach [...]. Tugann an Coimisiún dá aire freisin go bhféadfaí coinne a bheith le téarnamh níos tapúla fós i gcás eitiltí turasóireachta agus, dá bhrí sin, measann an Coimisiún go bhfuil an fás ar ioncam atá tuartha ag Condor inchreidte. Dá réir sin, tá inchreidteacht na dtoimhdí i bplean athstruchtúrúcháin Condor bunaithe ar réamhaisnéisí tionscail ó thríú páirtithe agus ní théann siad i muinín táscairí a chur i gcomparáid le grúpa aerlínte eile, mar a mhaíonn Ryanair ⁽⁶⁹⁾.
- (179) Léiríodh leis na réamh-mheastacháin atá mar bhonn taca leis an bplean athstruchtúrúcháin sa chás bunlíne cumas Condor filleadh ar inmhharthanacht fhadtéarmach chun toradh réamh-mheasta iomchuí ar chaipiteal a sholáthar tar éis dó a chostais uile a chumhdach. Ó thaobh an ioncaim de, is féidir a mheas go bhfuil lódfhachtóir Condor de [...] % ó 2022/2023 ar aghaidh inchreidte i bhfianaise théarnamh réamh-mheasta an tionscail agus lódfhachtóir stairiúil Condor roimh phaindéim COVID-19. Bhí an táirgeacht réamh-mheasta in aghaidh an phaisinéara de thart ar EUR [...] in 2022/2023 beagán níos airde i gcomparáid le EUR [...] in 2018/2019. Mar sin féin, bhí an leibhéal níos airde sin inmhínte le hollchóiriú Condor ar a fhílít, lena n-áirítear aerárthaí cianaistir nua. Tugadh aird chuí leis na costais réamh-mheasta ar thionchar na mbeart athstruchtúrúcháin (amhail an laghdú ar an bhfoireann agus athnuachan an fhílít, féach aithrisí (41) agus (43)), toisc go mbeadh costais bhreosla níos ísle in aghaidh an lín suíocháinchiliméadar a bheadh ar fáil mar thoradh ar an gclár athnuachana flít, mar shampla, ach an tráth céanna mhéadófaí costais úinéireachta mar gheall ar na rátaí léasa oibriúcháin níos airde.
- (180) Léiríodh le plean gnó Condor go dtiocfadh feabhas ar a tháscairí toraidh feadh na tréimhse athstruchtúrúcháin agus go mbainfeadh sé amach [...] % toradh ar chaipiteal a úsáidtear in 2023, suas le [...] % in 2025, agus [...] % in 2026, de réir Tábla 16 ⁽⁷⁰⁾. Tugann an Coimisiún dá aire go ríomhtar toradh ar chaipiteal a úsáidtear mar EBIT/(sócmhainní iomlána – dlíteanais reatha). Mar mhalairt air sin, ós rud é gurb é an cuspóir toradh ar chaipiteal a úsáidtear a chur i gcomparáid le meánchostas ualaithe an chaipitil agus ós rud é gur coincheap iarchánach é

⁽⁶⁹⁾ Maidir le hargóint Ryanair in aithris (111), tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil na sonraí a fholáitear sa leagan neamhrúnda den chinneadh tosaigh de chineál atá íogair ó thaobh na tráchtála, an airgeadais nó na straitéise de agus go bhféadfadh a bhfoilsíú díobháil thromchúiseach a dhéanamh don tairbhí agus go ndearnadh iad a fhólú ar bhonn na Teachtairachta maidir le rúndacht ghairmiúil i gcinntí státhabhrach (IO C 297, 9.12.2003, lch. 6). Mar sin féin, tá an cinneadh tosaigh soiléir maidir leis an tuairisc ar na bearta agus go háirithe maidir le réasúnaíocht an Choimisiúin agus cheadaigh sé do Ryanair a bharúlacha a chur i láthair.

⁽⁷⁰⁾ Mar gheall ar an dearcadh níos iomláine ar airgeadais na cuideachta a sholáthraíonn an clár comhardaithe lena n-áirítear tuairiscí na léasanna oibriúcháin aerárthaí lena gcomhlíontar IFRS 16, i bhfianaise luach an fhílít aerárthaí agus gur cuid mhór den chaipiteal é, bhunaigh an Coimisiún a mheasúnú ar na figiúirí sin seachas ar an gclár comhardaithe de réir chaighdeán chuntasaíochta na Gearmáine.

meánchostas ualaithe an chaipitil, ríomh an Coimisiún toradh ar chaipiteal a úsáidtear mar Ghlanbhrabús Oibriúcháin Iarchánach/Meánchaipiteal a Úsáidtear ⁽⁷¹⁾. Agus úsáid á baint as cur chuige coimeádach den sórt sin, bheadh toradh ar chaipiteal a úsáidtear le haghaidh Condor [...] % in 2023, [...] % in 2024, [...] % in 2025 agus [...] % in 2026. Mar a shonraítear in aithris (65), sholáthair an Ghearmáin ríomh le haghaidh mheánchostas ualaithe caipitil Condor de [...] %. De réir ríomh na Gearmáine, bheadh toradh Condor ar chaipiteal, arna thomhas trí thoradh ar chaipiteal a úsáidtear, i gcónaí os cionn mheánchostas ualaithe caipitil Condor ó dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2023 ar aghaidh. Dá bhrí sin, d'oibreodh Condor ar biseach agus chruthódh sé luach atá ina chomhartha de chuideachta inmharthana.

(181) Ina theannta sin, faoi ríomh an Choimisiúin, bheadh toradh Condor ar chaipiteal a úsáidtear os cionn a mheánchostas ualaithe caipitil ó 2023. Bheadh glantuilleamh fós ag Condor tar éis dímheasa agus muirear airgeadais agus bheadh sé in ann dul san iomaíocht ar an margadh fiú sa chás díobhálach. Ar mhaithe le hiomláine, bheadh toradh Condor ar chaipiteal a úsáidtear i gcomhréir le toradh aerlínte eile ar chaipiteal a úsáidtear roimh COVID-19, nó fiú os a chionn, mar a léirítear in aithris (81). Arna ríomh mar airmheán, ba é 11,8 % toradh na n-aerlínte eile sa ghrúpa ar chaipiteal a úsáidtear roimh phaindéim COVID-19 agus, dá bhrí sin, ar leibhéal inchomparáide le toradh Condor ar chaipiteal ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin sa bhliain fhioscach 2023 ⁽⁷²⁾.

(182) Maidir le meánchostas ualaithe an chaipitil, mar a shonraítear in aithris (65), ba é [...] % fiachas agus [...] % cothromas ualú toimhdithe fiachais agus cothromais Condor. Comhfhreagraíonn sé sin do chóimheas fiachais/cothromais thart ar [...], a mheasann an Coimisiún a bheith ina chóimheas láidir ag a bhfuil leibhéal réasúnta gearála, atá ailínithe le caighdeán tionscail. Ina theannta sin, mar chros-seiceáil, rinne an Coimisiún measúnú ar an gcóimheas fiachais/cothromais stairiúil atá ag grúpa aerlínte eile ⁽⁷³⁾. Bhí meánchóimheas fiachais/cothromais an ghrúpa aerlínte sin, arna ríomh mar airmheán, thart ar 3, agus thart ar 4,3 mar mheán uimhríochtúil, in 2019 ⁽⁷⁴⁾. Agus an t-airmheán á úsáid, comhfhreagraíonn sé sin d'ualú fiachais 75 % agus cothromas 25 %. Dá bhrí sin, bhí bonn cirt intreach le struchtúr caipitil toimhdithe Condor ag a bhfuil sciar cothromais [...] % agus bhí sé láidir ann féin agus i gcomhréir freisin le barúlacha don tionscal.

(183) Ar an gcaoi chéanna, léirítear leis an athbhreithniú ar chinneadh mheánchostas ualaithe an chaipitil go leanann costas measta cothromais cur chuige réasúnta caighdeánach de shamhail phraghsála sócmhainní caipitil ag a bhfuil préimheanna agus luachanna paraiméadair a dhíorthaítear ó fhaisnéis mhargaidh, arna n-oiriúint do shaintréithe Condor, ach go bhfuil costas an fhiachais bunaithe ar rátaí úis iarbhrí a ghearrtar ar Condor freisin (aithris (65) agus fonóta (39)). Ar an mbonn réasúnta oibiachtúil sin, bhí meánchostas ualaithe caipitil Condor agus IFRS 16 á chur san áireamh aige [...] % (féach freisin aithris (65)) agus, dá bhrí sin, bhí sé i bhfad níos ísle ná a thoradh ar chaipiteal a úsáidtear. Fiú i gcás meánchostas ualaithe caipitil i bhfad níos airde de 12 %, bheadh toradh Condor ar chaipiteal a úsáidtear fós níos airde ná an meánchostas ualaithe caipitil sin agus, dá bhrí sin, sholáthródh Condor toradh réasúnta ar chaipiteal.

(184) Ar an gcaoi chéanna, léirítear le Tábla 3 go raibh coinne leis go dtiocfadh méadú ar bhrabúsacht Condor, arna tomhas mar chorrach EBIT, os cionn a luacha stairiúil réamh-ghéarchéime de thart ar [...] % den ioncam iomlán agus go mbeadh sí idir [...] % agus [...] % ó 2023, deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, go dtí 2026. Mar a léirítear i dTábla 7, ba é 5,7 % (nó 7,3 % mar airmheán) brabúsacht na n-aerlínte sa ghrúpa roimh COVID-19 ⁽⁷⁵⁾. Dá bhrí sin, ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2023, agus sula raibh coinne leis go dtiocfadh téarnamh iomlán ar an

⁽⁷¹⁾ Arna ríomh mar $EBIT \times (1-T) / \text{Meán (Caipiteal in Úsáid}(t); \text{Caipiteal in Úsáid (t-1)})$, inarb é EBIT an Tuilleamh Roimh Ús agus Cáin; Is é T ráta Cánach Corparáide Condor; Is iad Caipiteal in Úsáid(t) agus Caipiteal in Úsáid(t-1) an Caipiteal in Úsáid sa bhliain atá ann faoi láthair agus sa bhliain roimh an mbliain atá ann faoi láthair, faoi seach. Sainmhínítear an Caipiteal in Úsáid mar Chothromas móide Dlíteanaís Neamhreacha (nó Sócmhainní Iomlána lúide Dlíteanaís Reatha).

⁽⁷²⁾ Rinne an Coimisiún toradh ar chaipiteal a úsáidtear a athríomh freisin de réir an mhodha a leagtar amach i bhfonóta 70 le haghaidh grúpa aerlínte. Ar bhonn sonraí atá ar fáil in Capital IQ, tá an grúpa sin comhdhéanta de: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair, agus Aegean. Ba é 7 % meántoradh an ghrúpa aerlínte sin ar chaipiteal a úsáidtear in 2019, arna ríomh mar airmheán, nó 8 %, arna ríomh mar mheán.

⁽⁷³⁾ I gcás an ghrúpa chéanna leis an ngrúpa ar a dtugtar tuairisc i bhfonóta 71.

⁽⁷⁴⁾ I sraith ama níos faide, ní athraíonn an cóimheas go mór, mar airmheán ba é an meán: 2,98 in 2016, 2,34 in 2017, agus 2,38 in 2018; mar mheán uimhríochtúil: 4,87 in 2016, 3,64 in 2017, agus 4,36 in 2018.

⁽⁷⁵⁾ I bhfianaise éagsúlacht ard na bhfigiúirí aonair EBIT sa ghrúpa sin, d'úsáid an Coimisiún an t-airmheán mar thomhas don mheánluach, toisc go bhfuil sé níos láidre in aghaidh aslúitigh staidrimh i gcomparáid leis an meán uimhríochtúil.

margadh, ní dhéanadh Condor tearcfheidhmiú i gcomparáid le haerlínte eile roimh COVID-19⁽⁷⁶⁾. A luaithe a théarnódh an margadh go hiomlán, a raibh coinne leis le haghaidh 2026, 3 bliana tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, d'fheidhmeodh Condor i gcomhréir leis an tagarmharc. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire freisin, agus IFRS 16 á chur i bhfeidhm aige, go dtiocfadh méadú ar chorrach EBIT Condor go [...] % sa bhliain fhioscach 2023 suas le [...] % sa bhliain fhioscach 2026. Is é is cúis leis an EBIT méadaithe sin den chuid is mó gur costas níos mó (sa chuntasaíocht faoi chaighdeán chuntasaíochta na Gearmáine) iad costais cíosa flít ná dímhéas an fhlíit nuair a dhéantar an flít a chaipitliú. Thairis sin, sa bhliain fhioscach 2023, ghineadh Condor glantoradh dearfach a chuirfeadh leis an gcothromas diúltach leagáide a laghdú. Thiocfadh méadú breise ar an bhforbairt dhearfach réamh-mheasta ar ghlantuilleamh in 2024, a bhuí le téarnamh an taistil fóillíochta, i.e. tar éis na tréimhse athstruchtúrúcháin, agus bheadh brabúis ag iompú an chothromais dearfach de réir na leabhar tar éis 2026.

(185) A mhéid a bhaineann lena tháscairí sócmhainneachta, mar thoradh ar dhíscríobhanna i leabhair Condor i ndiaidh dhócmhainneacht TCG agus a eascraíonn aisti, choinneodh Condor staid chothromais lag ar bun, cé go mbeadh sé ag feabhsú, i dtéarmaí cuntasaíochta i gcaitheamh thréimhse a phlean athstruchtúrúcháin. Mar sin féin, tá cumas an phlean athstruchtúrúcháin Condor a thabhairt ar ais ar chonair na hinmharthanachta fadtéarmaí cothaithe agus comhthacaithe ag táscá fóinteacha eile, is iad sin:

- (a) Brabúis mharthanacha agus chomhsheasmhacha a léirigh Condor ar bhonn neamhspleách roimh dhócmhainneacht a mháthairchuideachta TCG. Idir 2008 agus 2019, thuill Condor brabúis idir EUR 43 mhilliún agus EUR 76 mhilliún i gcónaí, ach amháin i gcás 2 bhliain. EUR 530 milliún agus EUR 44.1 milliún faoi seach a bhí i méid carntha iomlán na mbrabúis agus sa mheán bliantúil (féach aithris (32)), gan saorshreabhadh airgid eile a gineadh a áireamh;
- (b) roimh phaindéim COVID-19, bhí sócmhainní agus samhail ghnó Condor tarraingteach d'infheisteoir tionscail a gheall EUR [...] milliún don fháil bheartaithe in earrach 2020. Faoin am sin, bhí luach cothromais measta Condor idir EUR [...] agus EUR [...] milliún (aithris (35));
- (c) Tá infheisteoirí margaidh éagsúla meallta anois ag plean gnó agus ionchais Condor, agus gheall tairgeoir buaiteach EUR 200 milliún i gcaipiteal úr le haghaidh scairsheilbh 51 %, mar aon le cothromas geallta le haghaidh athnuachan flít de EUR 250 milliún breise (aithrisí (46) agus (47)). Ar bhonn an mheasúnaithe ar an luach cothromais amach anseo (aithris (65)), ó thaobh scairshealbhóra de, leis an méadú ionchasach ar luach scaire Condor – cibé acu a dhéantar é a threorú ar ais trí dhíbhinní nó nach ndéantar – soláthraítear toradh ionchasach bliantúil ar chothromas [...] % ar a laghad le haghaidh na hinfheistíochta cothromais phríobháidigh atá geallta go daingean⁽⁷⁷⁾. Tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil an toradh ionchasach ar chothromas i gcomhréir le toradh airmheánach 25.3 % ar chothromas de shampla d'aeríompróirí idir 2017 agus 2019 (aithris (66)).

(186) Mar mhalairt ar chás bunlíne na réamh-mheastachán airgeadais, bhí an cás díobhálach a shainítear sa phlean athstruchtúrúcháin leormhaith agus inchreidte freisin. Bhí an cás díobhálach inchreidte toisc go gcoinneofaí ar bun na hiarrachtaí leanúnacha is gá chun bonn costais oibriúcháin Condor a laghdú agus a chobhsú i gcaitheamh na tréimhse athstruchtúrúcháin (aithris (41)). D'fhéadfadh tosca eisginiúla difear a dhéanamh don inmharthanacht den chuid is mó agus, dá bhrí sin, cuireadh san áireamh sa chás díobhálach éagsúlachtaí inchreidte in ioncam agus i spreagthaí costais amhail ioncain thráchtála níos ísle mar aon le méaduithe móra, ach féideartha, ar chostais bhreosla mar gheall ar phraghas lamháltas astaíochtaí CO₂ agus creidmheasanna fritháirithe (aithris (72)).

⁽⁷⁶⁾ Tugann an Coimisiún dá aire go n-áirítear Wizz Air leis an ngrúpa aerlínte, ar cosúil nár ullmhaigh sé ráitis airgeadais trí úsáid a bhaint as IFRS 16 in 2019. Trí IFRS 16 a úsáid, méadaítear EBIT cuideachta, más léasaí i gcomhaontuithe léasa oibriúcháin í, toisc nach cuid de chostais oibriúcháin iad na híocaíochtaí léasa ach de chostais airgeadais. Dá bhrí sin, déanfaidh grúpa ina n-áirítear cuideachtaí a úsáideann IFRS 16 agus cuideachtaí nach n-úsáideann IFRS 16 gannmheastachán ar mheánchorrlach EBIT an ghrúpa i gcomparáid le cuideachta a úsáideann IFRS 16, nó déanfaidh sé rómheastachán air i gcomparáid le cuideachta nach n-úsáideann IFRS 16. Mar sin féin, dá n-eisiafaí Wizz Air, bheadh meánchorrlach EBIT níos ísle ann, ós rud é go bhfuil EBIT Wizz Air os cionn airmheán an ghrúpa.

⁽⁷⁷⁾ Rinne Rothschild measúnú ar luach chothromas Condor faoi 2026 faoi théarmaí an athstruchtúraithe fiachais agus na hinfheistíochta a phléigh údarais na Gearmáine agus Attestor agus EUR 200 milliún á ghealladh go daingean aige le haghaidh scairsheilbh 51 %. Tá an measúnú ar an luach cothromais amach anseo bunaithe ar thoirimhdí stuama agus ar mhodhanna a nglactar go forleathan leo agus tá sé cothrom le EUR [...] milliún (aithris (65)). Leis an méid a gealladh le haghaidh na húnéireachta 51 % in 2021, déantar únéireacht iomlán Condor a luacháil go hintuigthe, i.e. an ceart chun seilbh a ghlacadh ar an luach fiontair ionchasach – agus é a dhíol. Is é an toradh [...] % ar chothromas incrimint bhliantúil luach na scairsheilbhe iomláine idir 2021 (EUR [...] milliún) agus 2026 (EUR [...] milliún).

- (187) I gcás díobhálach den sórt sin, dhéanfaí difear do thorthaí Condor ach bheadh siad fós láidir agus inbhuanaithe agus, dá bhrí sin, ní chuirfidís an filleadh ar inmharthanacht i mbaol. Leanfadh an glantuilleamh ionchasach tar éis chumhdach an úis agus na gcostas dímhéasa de bheith dearfach faoi 2022 go 2023 agus ina dhiaidh sin mar atá sa chás bunlíne, agus sheasfadh an corrlach EBIT ag [...] % sa bhliain fhioscach 2023 agus thiofadh méadú air go [...] % in 2025 go 2026 (ba é [...] % an corrlach sin agus thiofadh méadú air go [...] % agus cuntasaiócht faoi IFRS 16 á húsáid). Ar an gcaoi chéanna, d'fhanfadh an toradh ar chaipiteal a úsáidtear os cionn meánchostas ualaithe caipitil Condor, ó [...] % in 2023 go [...] % in 2026. Ina theannta sin, ní thitfeadh an leachtacht atá ar fáil i réamh-mheastacháin ar shreabhadh airgid faoi bhun EUR [...] milliún ag an bpointe is ísle den tréimhse athstruchtúrúcháin in 2020 go 2021 (aithris (75)), rud a chaomhnódh leanúnachas oibríochtaí agus leibhéil leordhóthanacha maolán airgid agus leachtachta a cheanglaítear leis an gceadúnas oibríochta.
- (188) Thairis sin, trí fhéachaint ar tháscairí feidhmíochta eile, mar shampla, táirgeacht paisinéirí Condor, léirítear go raibh figiúirí 2019 Condor i ndáil leis sin, ag [...], i bhfad níos fearr ná meán aerlínte eile de 144, agus go raibh lódfhachtóir Condor, ag [...] %, thar barr, sa dara háit i ndiaidh Ryanair amháin ag 95 % (féach aithris (68)). Dá bhrí sin, is féidir a mheas go bhfuil feidhmíocht Condor i gcomhréir le feidhmíocht aerlínte eile, agus ní fhágann an fíoras go bhfuil táscaire amháin nó táscaire eile os cionn nó faoi bhun mheán an tagarmhairc go bhfuil sé sárfeidhmiúil ná tearcfheidhmiúil. Mar a léirítear i dTábla 7, ba é 5.7 % (nó 7.3 % mar airmheán) brabúsacht na n-aerlínte sa ghrúpa roimh COVID-19. Dá bhrí sin, ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2023, agus sula raibh coinne leis go dtiofadh téarnamh iomlán ar an margadh, ní dhéanfaidh Condor tearcfheidhmiú i gcomparáid le haerlínte eile roimh COVID-19. A luaithe a théarnódh an margadh go hiomlán, a raibh coinne leis le haghaidh 2026, 3 bliana tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, d'fheidhmeodh Condor i gcomhréir leis an tagarmharc.
- (189) Contrártha don mhéid a mhaíonn Ryanair (féach aithris (114)), níor léim Condor ó fheidhmíocht faoi bhun leibhéal na n-iomaitheoirí in 2019 go feidhmíocht os cionn an leibhéil sin tar éis an athstruchtúraithe. Ar an gcéad dul síos, níor thagair an maíomh ach do dhá tháscaire, an corrlach EBIT agus an toradh ar chothromas, ina mbainfeadh Condor suíomh níos fearr amach ná meán grúpa aerlínte eile in 2026. Leis sin, suitear an fheidhmíocht ag 3 bliana tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, mar sin, ag tráth nach bhfuil ábhartha a thuilleadh don mheasúnú comhoiriúnachta faoi Threoirlínte R&R. Thairis sin, in 2019, ba é [...] % corrlach EBIT Condor i gcomparáid le 5,7 % ar an meán i gcás na n-aerlínte eile, agus bhain sé [...] % amach i gcás Condor ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2023 agus, dá bhrí sin, níor bhain sé amach meán 2019 na n-aerlínte eile go hiomlán.
- (190) Tacaítear leis an bhfeidhmíocht sin, lena dtugtar Condor níos gaire do mheán an ghrúpa aerlínte eile, le téarnamh níos tapúla ná mar a bhí coinne leis ar an margadh taistil fóillíochta i gcomparáid le taisteal ginearálta (féach aithris (58), mar aon leis an gclár cuíchóirithe a rinne Condor i gcomhthéacs a athstruchtúraithe (féach aithris (41)). Meastar go bhféasfaidh toradh Condor ar chothromas beagán níos tapúla agus go mbainfidh sé luach beagán níos airde amach in 2026 ná airmheán grúpa aerlínte eile idir 2017 agus 2019 (féach Tábla 6 agus aithris (65)). I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire go raibh cothromas diúltach mór ag Condor ag tús a phlean athstruchtúrúcháin ar an gcúis a mhínítear in aithris (63), ionas go raibh staid chothromais Condor i bhfad níos ísle ón tús ná staid chothromais aerlínte eile. Mar iarmhairt air sin, bhí ar Condor a thoradh ar chothromas a fhás níos tapúla ná aerlínte eile chun staideanna cothromais inchomparáide a bhaint amach.
- (191) Maidir le rogha na n-aerlínte a úsáidtear le haghaidh tagarmharcála, mheas an Coimisiún go raibh sé ábhartha feidhmíocht Condor a chur i gcomparáid le feidhmíocht a iomaitheoirí iarbhrí, bíodh lipéad iompróirí ísealchostais, aerlínte leagáide, aerlínte cairtfhostaithe nó eile orthu, seachas an chomparáid a theorannú d'aerlínte cairtfhostaithe amháin. Tá an chuid is mó de na haerlínte cairtfhostaithe atá gníomhach san Eoraip – agus sa Ghearmáin go cinnte – níos lú agus níl siad inchomparáide le Condor, ar aerlíne cairtfhostaithe mheánmhéide é. Thairis sin, níl ach fíorbheagán aerlínte cairtfhostaithe gníomhach ar mhargadh na Gearmáine. Dá bhrí sin, ní bheadh sé chomh hionadaíoch céanna gan ach aerlínte cairtfhostaithe a úsáid mar thagarmharc. Mar is léir ó Thábla 7 agus Tábla 16, bhí feidhmíocht na n-aerlínte éagsúla a scrúdaíodh ag cumhdach raon leathan staideanna, go neamhspleách ar a bpróifil, rud a léiríonn nach bhfuil ach tábhacht íseal ag baint le catagóirí amhail leagáid, cairtfhostaithe, etc. chun feidhmíocht airgeadais agus oibríochtúil a chur i gcomparáid.

- (192) Bhí líon leordhóthanach de na príomhaerlínte atá gníomhach san Eoraip sna haerlínte a roghnaigh PWC/KPMG agus a chuir an Ghearmáin isteach chun bheith ina dtagarmharc iomchuí chun comparáid a dhéanamh le feidhmíocht ionchasach airgeadais agus oibríochtúil Condor. Seachas difríochtaí sa tsamhail ghnó, ní sholáthraíonn Ryanair aon léiriú go raibh próifíl na n-aerlínte sin ró-éagsúil le próifíl Condor chun aon chomparáid den sórt sin a dhiúscairt chun measúnú a dhéanamh ar inmharthanacht fhadtéarmach. Is iomchuí, dá bhrí sin, comparáid a dhéanamh le haerlínte atá inmharthana agus nach bhfuil plean athstruchtúrúcháin á dhéanamh acu nó nach bhfuair cúnamh tarrthála ná cabhair athstruchtúrúcháin. Contrártha don mhéid a mhaíonn Ryanair, tá cuideachta ghrúpa Lufthansa Eurowings gníomhach san earnáil fóillíochta cianaistir, rud a léirítear sa chomparáid dá bhrí sin. Thairis sin, déanann go leor de na haerlínte a úsáidtear le haghaidh tagarmharcála gníomhaíochtaí cairtfhostaithe freisin, cuid díobh ar scála neamhdhiomaibhseach (mar shampla, fógraíonn IAG a ardoilleadh cairtfhostaithe, soláthraíonn Norwegian Airlines agus EasyJet eitiltí cairtfhostaithe do ghrúpa TUI, etc.).
- (193) Maidir le maíomh Ryanair, go raibh an tagarmharcáil le haerlínte eile bunaithe ar bhreith agus dhá rogha ag an gCoimisiún chun pointe a chruthú (féach aithris (114)), cuireann an Coimisiún i dtábhacht, ar an gcéad dul síos, go bhfuil feidhmíocht airgeadais ionchasach Condor ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin sásúil ar bhonn neamhspleách agus oiriúnach chun tacú leis an gcinneadh go bhfuil an plean athstruchtúrúcháin oiriúnach chun inmharthanacht fhadtéarmach Condor a athbhunú. Ar an dara dul síos, ní raibh aon chúis ag an gCoimisiún a bheith in amhras faoi oiriúnacht na sonraí a chuir an Ghearmáin isteach a d'ullmhaigh KPMG chun táscairí feidhmíochta airgeadais éagsúla aerlínte a chros-seiceáil in aghaidh tháscairí ionchasacha Condor. Tá na samplaí uile ionadaíoch do mhargadh aerthaistil an Aontais, agus áirítear iomaitheoirí Condor ar mhargadh na Gearmáine, Lufthansa, Eurowings agus Ryanair i ngach ceann díobh.
- (194) Léiríodh leis na réamh-mheastacháin atá mar bhonn taca leis an bplean athstruchtúrúcháin sa chás bunlíne cumas Condor filleadh ar inmharthanacht fhadtéarmach chun toradh réamh-mheasta iomchuí ar chaipiteal a sholáthar tar éis dó a chostais uile a chumhdach. Ó thaobh a ioncaim de, is féidir a mheas go bhfuil lódfhachtóir Condor de [...] % ó 2022/2023 ar aghaidh inchreidte i bhfianaise théarnamh réamh-mheasta an tionscail agus lódfhachtóir stairiúil Condor roimh phaindéim COVID-19. Bhí an táirgeacht réamh-mheasta in aghaidh an phaisinéara de thart ar EUR [...] in 2022/2023 beagán níos airde i gcomparáid le EUR [...] in 2018/2019. Mar sin féin, bhí an leibhéal níos airde sin inmhinithe le hollchóiriú Condor ar a fhíl, lena n-áirítear aerárthaí cianaistir nua. Tugadh aird chuí leis na costais réamh-mheasta ar thionchar na mbeart athstruchtúrúcháin (amhail an laghdú ar an bhfoireann agus athnuachan an fhlí, féach aithrisí (41) agus (43)), toisc go mbeadh costais bhreosla níos ísle in aghaidh an lín suíocháinliliméadar a bheadh ar fáil mar thoradh ar an gclár athnuachana flít, mar shampla, ach an tráth céanna mhéadófaí costais úinéireachta mar gheall ar na rátaí léasa oibríocháin níos airde.
- (195) Léirítear leis na figiúirí i dTábla 3 go raibh coinne leis go dtiocfadh méadú ar bhrabúsacht Condor, arna tomhas mar chorrach EBIT, os cionn a luacha stairiúil, réamh-ghéarchéime, de thart ar [...] % den ioncam iomlán agus go mbeadh sí idir [...] % agus [...] % ó 2023, deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, go dtí 2026. Mar a léirítear i dTábla 7, ba é 5.7 % (nó 7.3 % mar airmheán) brabúsacht na n-aerlínte sa ghrúpa roimh COVID-19. Dá bhrí sin, ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2023, agus sula raibh coinne leis go dtiocfadh téarnamh iomlán ar an margadh, ní dhéanadh Condor tearcfheidhmiú i gcomparáid le haerlínte eile roimh COVID-19. A luaithe a théarnódh an margadh go hiomlán, a raibh coinne leis le haghaidh 2026, 3 bliana tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, d'fheidhmeodh Condor i gcomhréir leis an tagarmharc. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire freisin, agus IFRS 16 á chur i bhfeidhm aige, go dtiocfadh méadú ar chorrach EBIT Condor go [...] % sa bhliain fhioscach 2023 suas le [...] % sa bhliain fhioscach 2026. Is é is cúis leis an EBIT méadaithe sin den chuid is mó gur costas níos mó (sa chuntasaíocht faoi chaighdeán chuntasaíochta na Gearmáine) iad costais cíosa flít ná dímheas an fhlí nuair a dhéantar an flít a chaipitliú. Thairis sin, sa bhliain fhioscach 2023, ghineadh Condor glantoradh dearfach a chuirfeadh leis an gcothromas diúltach leagáide a laghdú. Thiocfadh méadú breise ar an bhforbairt dhearfach réamh-mheasta ar ghlantuilleamh in 2024, a bhuí le téarnamh an taistil fóillíochta, i.e. tar éis na tréimhse athstruchtúrúcháin, agus bheadh brabús ag iompú an chothromais dearfach de réir na leabhar tar éis 2026.
- (196) I mbreithiúnas Condor 2024, rinne an Chúirt Ghinearálta measúnú ar na ceanglais sin agus tháinig sí ar an gconclúid nár léirigh an t-iarratasóir gur cheart go mbeadh amhras ar an gCoimisiún go raibh plean athstruchtúrúcháin Condor réalaíoch, comhleanúnach, forleathan agus gur dócha go n-athbhunódh sé a inmharthanacht fhadtéarmach.

- (197) Mar thoradh air sin, is é conclúid an Choimisiúin go bhfuil an plean athstruchtúrúcháin a mhaoineítear go páirteach leis an gcabhair réalaíoch, comhleanúnach agus forleathan agus, dá bhrí sin, go raibh sé oiriúnach chun inmharthanacht fhadtéarmach Condor a athbhunú laistigh de thréimhse réasúnta ama agus gan dul i muinín stáitchabhrach breise.

Is mó éifeachtaí dearfacha na cabhrach ná na héifeachtaí diúltacha, i dtéarmaí saobhadh iomaíochta agus éifeachtaí díobhálacha ar thrádáil

5.3.1.4. Riachtanas na cabhrach agus an éifeacht dreasachta

- (198) Faoi phointe 53 de Threoirlínte R&R, ní mór do na Ballstáit a bheartaíonn cabhair athstruchtúrúcháin a dheonú comparáid a sholáthar le cás malartach inchreidte nach mbaineann stáitchabhair leis, lena léirítear nach mbainfeadh amach forbairt na gníomhaíochtaí eacnamaíocha ná na réimsí eacnamaíocha atá á lorg leis an gcabhair, dá dtagraítear i roinn 3.1.1 de Threoirlínte R&R, gan an chabhair, nó go mbainfí amach í ar leibhéal níos lú. Freisin, chun a léiriú go bhfuil éifeacht dreasachta ag cabhair athstruchtúrúcháin, ní mór do na Ballstáit a thaispeáint, in éagmais na cabhrach, go ndéanfaí an tairbhí a athstruchtúrú, a dhíol nó a fhoirceannadh ar bhealach nach mbeadh an cuspóir beartaithe bainte amach aige maidir le cliseadh margaidh nó cruatan sóisialta a sheachaint (pointe 59 de Threoirlínte R&R).
- (199) Mar a leagtar amach in aithrisí (34) go (36), bhí iontráil infheisteora phríobháidigh ar cheann de na gnéithe lárnacha de phlean dócmhainneachta Condor. Dá bhrí sin, bhí imeacht Condor as imeachtaí dócmhainneachta ag brath ar chomhaontú infheistíochta. Go deimhin, le tarraingt siar PGL, a thug comhaontú i gcrích le Condor i mí Eanáir 2020, cuireadh fad 7 mí le dócmhainneacht na cuideachta agus ba ghá próiseas tairisceana eile a eagrú.
- (200) Mar a leagtar amach in aithrisí (51) agus (83), bhí an comhaontú infheistíochta le Attestor, arbh é an tairiscint ab fhearr a fuarthas sa phróiseas tairisceana é, coinníollach ar dheonú na cabhrach athstruchtúrúcháin i bhfoirm athstruchtúru na n-iasachtaí ó KfW, rud a bhí ina réamhchoinníoll chun an comhaontú a thabhairt i gcrích.
- (201) Dá bhrí sin, in éagmais na mbeart stáitchabhrach ar thug an Ghearmáin fógra ina leith, ní thabharfaí an comhaontú infheistíochta i gcrích agus d'fhanfadh Condor i ndócmhainneacht, agus bheadh leachtú Condor mar thoradh ar shraith iarmhairtí diúltacha ar deireadh (féach freisin aithrisí (83) go (87)). Cuireadh an riosca sin i dtábhacht freisin i bplean dócmhainneachta Condor.
- (202) Gan maoiniú ó infheisteoir nua, ní bheadh Condor in ann a fhlít atá ag dul in aois a athsholáthar, rud a chuirfeadh a chuid oibríochtaí faoi mhíbhuntáiste mór. Thairis sin, bheadh na himeachtaí dócmhainneachta leanúnacha ina gcúis le costais bhreise (mar a léirítear leis an gcéad fhadú, rud a thruicear costais mhóra bhreise a raibh Condor faoi dhliteanas EUR 23.7 milliún ina leith, féach aithris (36)).
- (203) Measann an Coimisiún, in éagmais na cabhrach, nach mbeadh Condor in ann maoiniú a chruinniú ón margadh príobháideach, fiú faoi fhorálacha sonracha dhlí dócmhainneachta na Gearmáine maidir le fiachas faoi phribhléid dá dtagraíonn Ryanair (féach aithris (115)). Cé gur fíor go n-éiríonn le gnóthais áirithe nach bhfuil rátáil chreidmheasa acu nó le gnóthais áirithe a bhfuil deacrachtaí airgeadais acu nó le gnóthais áirithe in imeachtaí dócmhainneachta maoiniú a fháil, níl sé sin fíor i gcás gach gnóthais sna himthosca sin. A fortiori, ní hamhlaidh atá i gcás gnóthas amháil Condor a mbaineann gach ceann de na trí mhíbhuntáiste sin dó an tráth céanna. Is fíorbheag seans go mbeadh airgead tugtha ar iasacht ag aon chreidiúnai príobháideach do ghnóthas a bhí, an tráth céanna, in imeachtaí dócmhainneachta leanúnacha ó tháinig a mháthairchuideachta faoi leachtú in 2019, nach raibh aon stair chreidmheasa ná rátáil chreidmheasa roimhe sin aige, a raibh a shócmhainní uile d'aon luach geallta aige mar chomhthaobhacht le haghaidh na n-iasachtaí ó KfW agus a raibh cothromas diúltach mór aige, agus dliteanas a bhí i bhfad níos mó ná a shócmhainní (féach Tábla 4). Léiríodh é sin freisin leis an bhfíoras go raibh tairiscint Attestor coinníollach ar athstruchtúru an fhiachais.

- (204) I gcás den sórt sin, rithfeadh Condor as leachtacht go tapa agus fiú sular tharla sé sin, ní bheadh sé in ann a léiriú go bhféadfadh sé a oibleagáidí uile a chomhlíonadh i gcaitheamh na bliana dár gcionn, mar a cheanglaítear le Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ⁽⁷⁸⁾. Is é is dóichí gurb é an toradh a bheadh air sin go gcuirfí a cheadúnas oibríochta ar fionraí agus go dtarraingeofaí siar é ina dhiaidh sin, rud a bhainfeadh a phríomhfhoinsí ioncaim de Condor agus a d'fhágfadh go ndéanfaí an chuideachta a leachtú ar deireadh.
- (205) Bheadh imeacht Condor ón margadh ina chúis le laghdú breise ar an iomaíocht i margadh aerthaistil na Gearmáine atá thar a bheith comhchruinnithe cheana féin faoi cheannas Grúpa Lufthansa, chun dochar na gcliant, agus bheadh mar thoradh air nach n-aisíocfaí na hiasachtaí ó KfW ar chor ar bith, rud a dhéanfadh dochar do cháiniocóirí na Gearmáine. Thairis sin, thruicearfadh sé caillteanas breis agus 4 000 post i staid a bhí anásta go heacnamaíoch cheana féin agus bheadh tionchar diúltach mór aige ar bhreis agus 11 000 gníomhaireacht taistil neamhspleách agus tionscnóir turas a chuaigh ar iontaoibh sheirbhísí uathúla Condor, gan ionchas inchreidte a bheith ann go nglacfaidh iompróirí eile seilbh ar an gcaidreamh leis na fostaithe agus na comhpháirtithe gnó sin gan suaitheadh, go háirithe i gcomhthéacs phaindéim COVID-19 a bhí ar siúl an tráth sin (féach Roinn 2.7).
- (206) Is é cuspóir na cabhrach athstruchtúrúcháin a sheachaint go rachadh Condor as gnó, agus ar an gcaoi sin cás cliste margaidh agus cruatain shóisialta a sheachaint a chuirfeadh bac ar fhorbairt seirbhísí aeriompair sa Ghearmáin agus a chuirfeadh marthanais na mílte gníomhaireacht taistil agus tionscnóir turas, FBManna den chuid is mó, i mbaol. Baintear an cuspóir sin amach trí chur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin, arna mhaoiniú i bpáirt ag an gcabhair athstruchtúrúcháin agus i bpáirt ag infheistoirí príobháideacha. Léirítear leis an bplan athstruchtúrúcháin gur gá aghaidh a thabhairt ar shaincheistanna sócmhainneachta an tairbhí chun a fhadhbanna airgeadais a réiteach. I bhfianaise staid Condor in 2021, go háirithe na himeachtaí dócmhainneachta leanúnacha, ní raibh an chuideachta in ann a áirithiú go leanfaí de sheirbhísí fíor-riachtanacha éascaitheora agus nascóra a sholáthar do thionscnóirí turas agus do ghníomhaireachtaí taistil, oibleagáidí airgeadais a chomhlíonadh nó rochtain a bheith aici ar mhargaí airgeadais, mura gcuirtear chun feidhme go hiomlán an plan athstruchtúrúcháin, a dtacaíonn an chabhair leis agus ar coinníoll é go n-éireodh le Condor imeacht as na himeachtaí dócmhainneachta. San fhadtéarma, i bhfianaise a staide cothromais dhiúltaigh mhóir, ar gá aghaidh a thabhairt uirthi leis an bplan athstruchtúrúcháin, ní bheadh Condor, gan an chabhair ar cuid den chomhaontú infheistíochta í, in ann a oibleagáidí airgeadais a chomhlíonadh ach oiread.
- (207) Sna himthosca sin, measann an Coimisiún go raibh gá leis an gcabhair athstruchtúrúcháin chun plan athstruchtúrúcháin Condor a chur chun feidhme agus, ar an gcaoi sin, chun cosc a chur ar chás cliste margaidh nó cruatain shóisialta mar gheall ar imeacht gnóthais a sholáthraíonn ról tábhachtach do thaisteal fóillíochta d'aer na Gearmáine ón margadh, ról atá deacair a mhacasamhlú agus a mbeadh sé deacair d'aon iomaitheoir seasamh isteach, mar a shonraítear i Roinn 5.3.1.2. Dá bhrí sin, comhlíontar an ceanglas maidir le riachtanas na cabhrach a leagtar síos i bpointí 38(b) agus 53 de Threoirlínte R&R.
- (208) Ar bhonn an mheasúnaithe thuas, is é conclúid an Choimisiúin freisin go bhfuil éifeacht dreasachta ag an gcabhair. Gan an chabhair athstruchtúrúcháin, d'imeodh Condor ón margadh ar bhealach a bheadh ina chúis le cruatan sóisialta, a dhéanfadh dochar do na mílte FBM atá gníomhach i margadh taistil fóillíochta na Gearmáine agus a chuirfeadh bac, mar sin, ar fhorbairt eacnamaíoch agus shóisialta, agus as a dtiocfadh meath breise ar an iomaíocht sa mhargadh aeriompair sa Ghearmáin atá thar a bheith comhchruinnithe cheana féin chun dochar na gcliant, mar a shonraítear i Roinn 2.7. Dá bhrí sin, comhlíontar an ceanglas go bhfuil éifeacht dreasachta ag an idirghabháil Stáit, a leagtar amach i bpointí 38(d) agus 59 de Threoirlínte R&R.

⁽⁷⁸⁾ Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 24 Meán Fómhair 2008 maidir le rialacha comhchoiteanna le haghaidh oibriú aersheirbhísí sa Chomhphobal, IO L 293, 31.10.2008, lch. 3. De réir Airteagal 3 den Rialachán sin, ní fhéadfaidh aon ghnóthas atá bunaithe san Aontas paisinéirí a iompar d'aer in iompar tráchtála gan cheadúnas oibríochta. De bhun Airteagal 9, déanfaidh an t-údarás ceadúnúcháin cheadúnas aeriompróra a chur ar fionraí nó a tharraingt siar mura deimhin leis a thuilleadh gur féidir leis a oibleagáidí iarbhrí agus a oibleagáidí ionchasacha a chomhlíonadh ar feadh tréimhse 12 mhí. D'ainneoin sin, féadfaidh an t-údarás cheadúnas sealadach a dheonú, nach faide ná 12 mhí go dtí go ndéanfar atheagrú airgeadais ar an gcuideachta ar choinníoll nach bhfuil an tsábháilteacht faoi riosca, agus go bhfuil ionchas réalaíoch ann go ndéanfar atógáil shásúil airgeadais laistigh den tréimhse ama sin. Aon uair a thionscnaítear imeachtaí dócmhainneachta in aghaidh aeriompróra de chuid an Aontais, ní mór don údarás measúnú a dhéanamh ar staid airgeadais cuideachta laistigh de 3 mhí tar éis imeachtaí dócmhainneachta a thionscnamh agus, ar bhonn na dtorthaí, athbhreithniú a dhéanamh ar stádas an cheadúnais oibríochta, i gcomhréir le hAirteagal 9.

5.3.1.5. Oiriúnacht na cabhrach

- (209) Ní mheasfar cabhair athstruchtúrúcháin a bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach má bhaineann bearta eile nach bhfuil chomh saobhach céanna an cuspóir céanna amach; ní mór an chabhair a oiriúntú do staid leachtachta nó sócmhainneachta an tairbhí ⁽⁷⁹⁾.
- (210) Tá an chabhair athstruchtúrúcháin i bhfoirm atheagrú agus díscríobh páirteach cuid de na hiasachtaí EUR 550 milliún ó KfW a bhí ann cheana agus a deonaíodh do Condor in 2020 agus i bhfoirm díscríobh úis ar róchúiteamh. Dhéanfaidh sé sin an chuideachta a mhaolú ó dhliteanais ghearrthéarmacha áirithe agus leachtacht a shaoradh chun costais oibriúcháin a íoc le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin. Mar a léirítear in aithris (52)), shaothródh tráinse sinsearach EUR 175 mhilliún an t-ús céanna agus a shaothródh tráinse bunaidh A d'iasacht 1 (EURIBOR 3 mhí méadaithe faoi [...] bonnphointe agus na costais athmhaoiniúcháin), agus shaothródh tráinse sóisearach EUR 225 mhilliún [...] as seo amach ⁽⁸⁰⁾. Rinneadh coinníollacha athstruchtúrú na hiasachta a chaibidlíú idir KPMG, mar rud sainordaitheach don Ghearmáin, Condor agus infheisteoir straitéiseach Condor, Attestor. Roghnaíodh Attestor toisc gur thairg a thairiscint na coinníollacha is fearr chun an iasacht ó KfW a aisíoc a mhéid a bheadh sé mar thoradh air ní hamháin go n-aisíocfaí cuid ard de mhéid na hiasachta gan íoc, ach go n-áireofaí leis freisin sásra tuillimh iardhíola lena modhnófaí an méid críochnaitheach a bheadh le haisíoc de réir ioncaim Condor amach anseo, ionas dá mhéad a thuillfeadh an chuideachta, is ea is airde an aisíocaíocht a dhéanfaidh sí (féach aithrisí (37) agus (53)). Dá bhrí sin, is éard atá i gcoinníollacha an chomhaontaithe ceannaigh agus athstruchtúrú na hiasachta pacáiste atá dírithe ar na tairbhí do Attestor a uasmhéadú mar aon le haisíocaíocht na hiasachta le KfW a bharrfheabhsú, agus braitheann siad ar a chéile. Thairis sin, giorraíodh fad na n-iasachtaí atá ann cheana go mór, ós rud é go n-aisíocfar an méid iomlán atá fágtha faoi mhí Mheán Fómhair 2026, seachas mí na Nollag 2031 le haghaidh thráinse bunaidh B d'iasacht 1 agus d'iasacht 2. Dá bhrí sin, cé go bhfuil méid foriomlán an úis atá dlite ar an iasacht athstruchtúraithe níos ísle ná méid foriomlán na hiasachta bunaidh, is cuid de phacáiste caibidlithe é arb é is aidhm dó an toradh do Attestor agus do rialtas na Gearmáine a uasmhéadú, lena n-áirítear sásra tuillimh iardhíola, agus, dá bhrí sin, is féidir a mheas gur íocaíocht iomchuí ar an gcabhair é.
- (211) Thairis sin, ó deonaíodh an iasacht tarrthála i mí Dheireadh Fómhair 2019, bhí Condor imithe as imeachtaí dócmhainneachta agus bhí infheisteoir príobháideach meallta aige a bhí toilteanach EUR 450 milliún ar a laghad a infheistiú sa chuideachta. Ina theannta sin, agus líon méadaitheach vacsaínithe á ndáileadh ar fud na hEorpa, thosaigh margaí aeríompair ag téarnamh agus bhí aerlínte Eorpacha ag cur dlús lena ngnó, agus bhí coinne le téarnamh níos tapúla ná an meán don mhargadh fóillíochta, ina bhfuil Condor gníomhach. Ba tháscairí iad sin a léirigh timpeallacht mhargaidh fheabhsaithe agus oibríochtaí Condor feabhsaithe ó deonaíodh na hiasachtaí bunaidh ó KfW. Ar deireadh, meastar go n-aisíocfar an iasacht athstruchtúraithe go hiomlán in 2026. Aisíocfar an iasacht laistigh de thréimhse ama sách gearr, rud a laghdóidh a tionchar diúltach ar an iomaíocht a thuilleadh. Dá bhrí sin, íoctar an chabhair athstruchtúrúcháin atá beartaithe go hiomchuí.
- (212) Mar a léirítear i dTábla 4 agus Tábla 8, bhí géarchéim leachtachta roimh Condor mar aon le staid sócmhainneachta neamh-inbhuanaithe. Leis na bearta cabhrach athstruchtúrúcháin in éineacht leis an infheistíocht ó Attestor, tugadh aghaidh ar an dá shaincheist. Le hathstruchtúrú na n-iasachtaí poiblí, mar a shonraítear in aithrisí (51) agus (52), dhéanfaí leachtacht a shaoradh sa tréimhse ghearrthéarmach, a bhuí le hús agus aisíocaíocht a chur siar, mar aon le suíomh fiachais Condor a laghdú, a bhuí le díscríobh na hiasachta ó KfW. Dá bhrí sin, comhlánaíonn sé an caipiteal úr EUR 200 milliún lenar leigheasadh géarchéim leachtachta Condor a bhí ar tí tarlú agus lenar feabhsaíodh staid chothromais Condor. Dá bhrí sin, cuireadh an chabhair athstruchtúrúcháin in oiriúint do staid leachtachta agus sócmhainneachta Condor.
- (213) Ina breithiúnas Condor 2024, rinne an Chúirt Ghinearálta measúnú ar oiriúnacht na cabhrach agus chinn sí nár léirigh an t-iarratasóir gur cheart go mbeadh amhras ar an gCoimisiún faoi oiriúnacht na cabhrach ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁹⁾ Pointí 38(c) agus 58 de Threoirlínte R&R.

⁽⁸⁰⁾ Chun tuairisc iomlán a fháil ar choinníollacha na hiasachta bunaidh, féach aithris (51).

⁽⁸¹⁾ Cás T-28/22, *Ryanair v an Coimisiún*, míreanna 191 go 195.

(214) Sna himthosca sin, is é conclúid an Choimisiúin go bhfuil an chabhair athstruchtúrúcháin iomchuí.

5.3.1.6. Comhréireacht, ranníocaíocht dhílis agus comhroinnt dualgas

(215) Foráiltear le Treoirlínte R&R go ndéanann acmhainní dílse thairbhí na cabhrach, a scairshealbhóirí nó a chreidiúnaithe, an ghrúpa lena mbaineann sé nó infheisteoirí nua ranníocaíocht leis na costais athstruchtúrúcháin ar bhealach atá inchomparáide leis an gcabhair a dheonaítear i dtéarmaí éifeachtaí ar shuíomh sócmhainneachta nó leachtachta an tairbhí. Ní mór na ranníocaíochtaí a bheith fíor, i.e. éifeachtach, lena n-eisiatar brabúis fhéideartha, nach bhfuil aon chabhair i gceist leo agus ba cheart gur 50 % ar a laghad iad de na costais athstruchtúrúcháin ⁽⁸²⁾.

(216) Mar a shonraítear in aithris (219) (a) agus (b), tugtar aghaidh leis an ranníocaíocht dhílis ar fhadhbanna sócmhainneachta agus leachtachta Condor agus tá sí inchomparáide, dá réir sin, leis an gcabhair a deonaíodh (féach freisin aithris (212)). Thairis sin, mar atá le feiceáil ó aithrisí (46) go (48), (219) agus (220), ní bhaineann ach méid an-bheag den ranníocaíocht dhílis le hiasachtaí nua (EUR [...] milliún as ranníocaíocht dhílis iomlán EUR [...] milliún) agus, dá bhrí sin, is mó i bhfad na hionstraimí feabhsaithe cothromais a áirítear sa ranníocaíocht dhílis ná an chabhair arna deonú ag Stát na Gearmáine (bheadh sé sin amhlaidh fós fiú dá ndéanfaí neamhaird ar an EUR [...] milliún de mhaoiniú léasaithe cothromais). Ina theannta sin, is é Attestor seachas Stát na Gearmáine atá ag soláthar cistiú in airgead tirim don phlean, atá i bhfad níos mó ná an ranníocaíocht cabhrach ón nGearmáin. Dá bhrí sin, tá an ranníocaíocht dhílis i gcomhréir le pointe 62 de Threoirlínte R&R.

(217) Mar a tugadh faoi deara in aithris (54), d'íoc cuid de na hiasachtaí ó KfW as costais eisceachtúla suas le EUR 249,02 milliún a bhí ag Condor i gcomhthéacs phaindéim COVID-19 agus, dá bhrí sin, ní costais athstruchtúrúcháin a áirítear sa phlean athstruchtúrúcháin iad. Mar a leagtar amach in aithris (117), mheas Ryanair ina chaingean le haghaidh neamhniú chinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin nár cheart ach an méid cabhrach a formheasadh faoi chinntí Condor I agus Condor II, is é sin, EUR 204,1 milliún, a asbhaint ó mhéid iomlán na n-iasachtaí. Tá an réasúnaíocht sin gan bhunús, ós rud é gurb é EUR 249.02 milliún damáiste iomlán COVID-19 a bhí ag Condor agus gur úsáideadh an chuid chomhfhreagrach den iasacht chun an damáiste sin a ionsú, rud a chiallaíonn nach raibh ach an méid a bhí fágtha, EUR 300.98 milliún, ar fáil chun an t-athstruchtúrú a mhaoiniú. Faoi Airteagal 107(2), pointe (b), CFAE, bhí Condor i dteideal cúiteamh a fháil as an damáiste iomlán ar baineadh dó. Ní fhágann an fíoras go raibh an Coimisiún den tuairim nach raibh ach EUR 204.1 milliún de na hiasachtaí a deonaíodh ina státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE go n-athraítear na fíorais sin. Thabhaigh Condor an damáiste sin mar gheall ar imthosca urghnácha phaindéim COVID-19 agus d'eascair cúiteamh as, cúiteamh a chomhfhreagraíonn don damáiste a rinne an phaindéim. Ní bhaineann sé sin le riachtanais chistiúcháin an phlean athstruchtúrúcháin, a bheadh ann in éagmais an damáiste sin freisin.

(218) Dá bhrí sin, cistíodh an t-athstruchtúrú ón gcuid a bhí fágtha, EUR 300.98 milliún de na hiasachtaí a d'athstruchtúrofaí, ar cuireadh EUR 20,2 milliún d'ús díscríofa leis. Dá bhrí sin, is é EUR 321,18 milliún méid na cabhrach athstruchtúrúcháin, a ndéantar measúnú ar a chomhréireacht leis an gCinneadh seo, d'ainneoin an dá mheastachán mhalartacha ar mhéideanna cabhrach a chuir an Ghearmáin i láthair a mbeadh méideanna níos ísle cabhrach athstruchtúrúcháin mar thoradh orthu araon (aithrisí (55) go (57)).

⁽⁸²⁾ Pointí 61 go 64 de Threoirlínte R&R.

(219) Ní mór don Choimisiún a fhíorú an raibh, tráth a deonaíodh an chabhair, na foinsí éagsúla cistiúcháin don phlean a chuir an Ghearmáin i láthair, a chomhcheanglaíodh leis an gcabhair athstruchtúrúcháin, saor ó chabhair agus fíor, is é sin, cinnte go leor go dtiocfadh siad chun cinn, gan brabúis ionchasacha amach anseo a áireamh. Sholáthrófaí an maoiniú trí choigilteas costais buan a bhainfí amach le linn chlár athstruchtúraithe Condor, díscríobhanna fiachais a d'eascródh as an bplean dócmhainneachta agus maoiniú a sholáthródh Attestor, arna mhiondealú mar a leanas:

- (a) tá gealltanais infheisteora phríobháidigh nua, Attestor, le haghaidh na méideanna EUR 200 milliún lena soláthraítear scairchaipiteal do Condor agus maoiniú EUR 250 milliún atá geallta d'athnuachan fhlít Condor daingean agus ceangailteach mar a leagtar amach i ngníomhartha nótaire (aithrisí (46) agus (47)); díobh sin, gheall an léasóir aerárthaí [...] saoráid chreidmheasa USD [...] milliún (thart ar EUR [...] milliún tráth a deonaíodh an chabhair) a sholáthar do Condor le haghaidh íocaíochtaí réamhsheachadta ar aerárthaí (féach aithris (47)); Tá gealltanais Attestor leagtha amach i gcomhaontú ceannaigh atá daingean agus ceangailteach ionas go mbeidh leibhéal ard dóchúlachta ag baint leis an gcistiú a ghabhann lena scaoileadh. Cé go raibh an gealltanais ó Attestor maoiniú a sholáthar le haghaidh athnuachan an fhlít daingean agus ceangailteach, ní raibh an rud céanna fíor maidir le maoiniú breise léasanna aerárthaí amach anseo suas le méid breise EUR [...] milliún nach raibh geallta go daingean agus, dá bhrí sin, nach raibh fíor ná iarbhrí (aithris (47)). Dá bhrí sin, tráth a deonaíodh an chabhair, ní raibh ach an maoiniú EUR 250 milliún a gealladh d'athnuachan fhlít Condor ina ranníocaíocht dhílis fhíor agus iarbhrí ó Attestor.
- (b) Ghlac creidiúnaithe Condor le héilimh dar luach EUR 630.8 milliún a dhíscríobh i gcomhthéacs phlean dócmhainneachta Condor. Formhuiníonn an chúirt dócmhainneachta na díscríobhanna (féach aithris (35)) agus, dá bhrí sin, tá siad críochnaitheach agus ceangailteach; tá na díscríobhanna saor ó chabhair ós rud é go n-eascaíonn siad as dlí dócmhainneachta na Gearmáine, lena leagtar síos coinníollacha ginearálta agus teibí is infheidhme maidir le himeachtaí dócmhainneachta; mar a leagtar amach in aithris (48), leagtar amach le plean dócmhainneachta Condor seacht ngrúpa creidiúnaithe, roinnt grúpaí ina measc nach bhfuil iontu ach creidiúnaithe príobháideacha; de réir dlí dócmhainneachta na Gearmáine, chun an plean dócmhainneachta a fhormheas, ceanglaítear tromlach creidiúnaithe a bhfuil cearta vótála acu i ngach grúpa. Sa chás atá idir lámha, is féidir a eisiámh go bhféadfadh creidiúnaithe poiblí Condor an ceann is fearr a fháil ar vóta creidiúnaithe príobháideacha agus, mar sin, státhabhair a threorú chuig Condor i bhfoirm luachan an-íseal sa phlean dócmhainneachta, toisc nach bhféadfadh tionchar a bheith acu ar an vóta sna grúpaí atá comhdhéanta de chreidiúnaithe príobháideacha amháin (go háirithe sna grúpaí d'fhostaithe, iarchuideachtaí grúpa); dá bhrí sin, tá an díscríobh infheidhme maidir le gach catagóir creidiúnaithe araon, formheasadh é leis an tromlach creidiúnaithe a cheanglaítear agus cuirtear chun feidhme é i gcur i bhfeidhm fhorálacha ceangailteacha an dlí dócmhainneachta ghinearálta is infheidhme maidir le gach gnóthas sa staid fhíorasach agus dhlíthiúl chéanna sa Ghearmáin (féach aithrisí (34), (35) agus (48)).
- (c) i gcomhthéacs a chlár cuíchóirithe, bhain Condor laghduithe buana EUR [...] milliún in aghaidh na bliana amach le linn chur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin, a eascaíonn as oiriúnú conarthaí léasaithe, athchaibidlíocht conarthaí soláthróirí agus coigeartú comhaontuithe cómhargála (aithris (41)); eascaíonn an coigilteas sin as comhaontuithe ceangailteacha atá i bhfeidhm cheana féin agus, dá bhrí sin, tá siad cinnte go leor go measfar iad a bheith iarbhrí; tá an éifeacht airgeadais chéanna acu agus atá ag díscríobh fiachais sna himeachtaí dócmhainneachta ach amháin go bhfuil an éifeacht leata thar blianta agus nach éifeacht aonuaire í.

(220) Is é EUR [...] milliún méid comhcheangailte an mhaoinithe atá geallta go daingean, lena n-áirítear an méadú ar an scairchaipiteal, an tsaoiréid chreidmheasa agus díscríobh éilimh na gcreidiúnaithe, agus is foinsí fíora agus iarbhrí ranníocaíochta dílse é ó infheisteoirí agus ó chreidiúnaithe don athstruchtúrú. Áirítear leis an ranníocaíocht dhílis ón dá fhoinsé sin cuid an-substantiúil de chistiú úr suas le EUR 450 milliún agus, maidir le EUR 321.18 milliún de chabhair athstruchtúrúcháin, is thart ar 77 % é de chistiú na gcostas athstruchtúrúcháin iomlán, EUR [...] milliún, den phlean. Fiú gan díscríobh fiachais na gcreidiúnaithe a mheas agus gan ach an maoiniú úr a sholáthair Attestor a chur san áireamh, tá an maoiniú sin níos airde ná méid iomlán na cabhrach athstruchtúrúcháin a deonaíodh do Condor. Fágann sé sin gur mó an ranníocaíocht dhílis ná an t-íosmhéid 50 % de na costais athstruchtúrúcháin a leagtar amach i dTreoirlínte R&R.

- (221) Sa socrú sin, is féidir an cheist an ranníocaíocht fhíor agus iarbhir iad lagduithe buana costais EUR [...] milliún in aghaidh na bliana a bhain Condor amach tar éis athchaibidlíocht a dhéanamh le soláthróirí, léasóirí nó foireann le cumhdach na gcostas athstruchtúrúcháin a tabhaíodh nó a bheartaítear i gcur chun feidhme an phlean a fhágáil ar oscailt ós rud é, fiú gan an méid sin, go bhfuil méid na ranníocaíochta dílse fós substaintiúil agus go gcomhlíonann sé ceanglas Threoirlínte R&R cheana féin.
- (222) Maidir leis sin, chinn an Chúirt Ghinearálta i mbreithiúnas Condor 2024 gur comhlíonadh an ceanglas a leagtar síos i bpointe 64 de Threoirlínte R&R maidir le ranníocaíocht dhílis an tairbhí ⁽⁸³⁾.
- (223) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin gur mó ná 50 % de na costais athstruchtúrúcháin ranníocaíocht dhílis Condor leis na costais athstruchtúrúcháin agus, dá bhrí sin, go bhfuil sí i gcomhréir le ceanglas phointe 64 de Threoirlínte R&R.
- (224) A mhéid a bhaineann le dualgas an athstruchtúraithe a chomhroinnt idir an Stát agus iar-scairshealbhóirí agus creidiúnaithe fo-ordaithe Condor, is léir go bhfuil iar-scairshealbhóir aonair Condor, TCG, foirceanta agus á leachtú, agus go ndearnadh scaireanna Condor a dhíluacháil go nialas agus gur eisíodh scaireanna nua chuig iontaobhas (aithrisí (26) agus (34)). Chaill TCG luach iomlán a scairsheilbhe agus a ionstraimí fiachais agus ní thairbheoidh sé ar aon bhealach d'aon taobh fabhrach d'athstruchtúrú rathúil Condor. Ar an gcaoi chéanna, dhíscríobh creidiúnaithe Condor (nach raibh aon chreidiúnaí fo-ordaithe ina measc) beagnach a n-éilimh uile sa nós imeachta dócmhainneachta (aithris (48)) agus, dá bhrí sin, ranníocann siad go substaintiúil le maoiniú an phlean athstruchtúrúcháin. Tá ranníocaíocht díscríofa na gcreidiúnaithe de mhéid is mó ná méid na cabhrach athstruchtúrúcháin i dtéarmaí díscríobh páirteach agus leanúint d'iasachtaí athstruchtúraithe ó KfW a chuir an Stát ar fáil do Condor.
- (225) Fágann sé sin go ranníocann iar-scairshealbhóirí agus iarchreidiúnaithe Condor go héifeachtach leis an athstruchtúrú, rud a lagdaíonn méid na stáitchabhrach a d'fhéadfadh a bheith ag teastáil murach sin, mar shampla, chun fiachas a aisíoc nó chun an scairsheilbh a íoc. Leis an seicheamh agus na téarmaí ag a dtacaíonn an Ghearmáin le hathstruchtúrú Condor trí fhiachas a dhíscríobh go páirteach, seachnaítear freisin an riosca baoil mhorálta maidir leis an scairshealbhóir agus na creidiúnaithe atá i gceist sa chás seo, nach n-aithnítear aon straitéis rioscúil ná neamh-inbhuanaithe Condor ann, ach na hiarmhairtí a bhaineann lena bhaint le TCG agus imthosca an aeríompair in 2020 agus 2021. Chaill an scairshealbhóir agus na creidiúnaithe a bhí ann cheana luach iomlán a n-infheistíochta in Condor go praiticiúil agus ní thairbhíonn siad ar aon bhealach d'fheabhsú a shócmhainneachta mar thoradh ar dhíscríobh páirteach an fhiachais a chinn an Ghearmáin. Ar bhonn níos ginearálta, agus lastall den chás atá idir lámha, maidir le scairshealbhóirí ná creidiúnaithe fo-ordaithe eile sa mhargadh inmheánach a chothaigh straitéisí ar theip orthu de chuid aerlínte eile, ní féidir leo a thuiscint ón gcabhair athstruchtúrúcháin a dheonaítear sa chás seo ach oiread go maolódh an Ghearmáin nó Ballstáit eile iarmhairtí a roghanna infheistíochta le cabhair athstruchtúrúcháin.
- (226) Dá bhrí sin, tháinig an Coimisiún ar an gconclúid i gcinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin go raibh comhroinnt dualgas iomchuí i gceist leis an gcabhair athstruchtúrúcháin.
- (227) Neamhnigh an Chúirt Ghinearálta cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin, áfach, toisc gur mheas sí gur cheart go mbeadh amhras ar an gCoimisiún maidir le díscríobh an fhiachais ag an Stát (i) ar tháinig sé faoi raon feidhme phointe 67 de Threoirlínte R&R; agus (ii) ar chomhlíon sé na ceanglais a leagtar amach i bpointe 67 de na treoirlínte sin.
- (228) Foráiltear le pointe 67 de Threoirlínte R&R gur cheart aon stáitchabhair lena bhfeabhsaítear staid chothromais an tairbhí a dheonú ar théarmaí lena dtugtar sciar réasúnta don Stát i ngnóthachain luacha an tairbhí amach anseo, i bhfianaise mhéid an chothromais Stáit a instealltar i gcomparáid le cothromas na cuideachta atá fágtha tar éis caillteanais a bheith curtha san áireamh.

⁽⁸³⁾ Cás T-28/22, *Ryanair v an Coimisiún*, mír 201.

(229) Chinn an Chúirt Ghinearálta go bhfuil pointe 67 de Threoirlínte R&R mar chuid de roinn 3.5.2.2 de na Treoirlínte sin a bhaineann le comhroinnt dualgas, ina bhfuil, de réir na Cúirte Ginearálta, ceanglais phointe 67 sa bhreis ar cheanglais phointí 65 agus 66. Mheas an Chúirt Ghinearálta, cé go mbaineann pointe 66 le hionsú caillteanas ag scairshealbhóirí agus ag creidiúnaithe fo-ordaithe atá ann cheana agus go dtarlaíonn sé roimh idirghabháil an Stáit, go dtagraíonn pointe 67 do chás amach anseo, is é sin, cás na ngnóthachan luacha a bheidh ag an tairbhí amach anseo. Dá bhrí sin, de réir na Cúirte Ginearálta, leagtar síos le pointí 66 agus 67 de Threoirlínte R&R ceanglais neamhspleácha, a bhaineann le pointí éagsúla ama. Thairis sin, is é is aidhm do na forálacha maidir le comhroinnt dualgas baol morálta a chosc, mar a leagtar amach i bpointe 65, lena bhforáiltear freisin, i gcás ina dtugtar tacaíocht Stáit i bhfoirm lena bhfeabhsaítear staid chothromais an tairbhí, amhail deontais, instealltaí caipitil nó díscríobh fiachais, go bhféadfadh sé sin a bheith d'éifeacht aige scairshealbhóirí agus creidiúnaithe fo-ordaithe a chosaint ar iarmhairtí a roghanna infheistíocht a dhéanamh sa tairbhí. Chuir an Chúirt Ghinearálta in iúl, mar is léir ó phointe 9 de Threoirlínte R&R, gurb é atá sa riosca baol mhorálta ná go bhféadfadh gnóthais, agus iad ag súil lena dtarrtháil nó lena n-athstruchtúrú, tabhairt faoi straitéisí gnó atá ró-rioscúil agus neamh-inbhuanaithe. Sa chomhthéacs sin, rannchuidíonn na ceanglais i bpointe 66 de Threoirlínte R&R, a bhaineann le hionsú caillteanas ag scairshealbhóirí agus creidiúnaithe fo-ordaithe atá ann cheana, agus na ceanglais i bpointe 67 de Threoirlínte R&R, lena mbronntar sciar de bhrabúis amach anseo ar an Stát, le dreasachtaí a laghdú chun rioscaí iomarcacha a thógáil chun níos mó brabúis a ghiniúint. Agus measúnú á dhéanamh aici ar na hargóintí a rinne an Coimisiún, chinn an Chúirt Ghinearálta go háirithe nár thagair an Coimisiún d'aon ghné a d'fhéadfadh a léiriú nach dtagann an riosca baol mhorálta chun cinn ach amháin i gcás ina n-isteachann Ballstát caipiteal isteach sa tairbhí, ach ní i gcás ina ndíscríobhann sé a fhiachas ná ina dtugann sé deontas dó agus nach gceadaítear le haon chuid de Threoirlínte R&R teacht ar chonclúid den sórt sin. Os a choinne sin, de réir phointe 65 de Threoirlínte R&R, tagann riosca den sórt sin chun cinn maidir le haon tacaíocht Stáit a thugtar i bhfoirm lena bhfeabhsaítear staid chothromais an tairbhí, amhail deontais, instealltaí caipitil agus díscríobh fiachais. De réir na Cúirte Ginearálta, fágann sé sin gur cheart feidhm a bheith ag na ceanglais maidir le sciar réasúnta de ghnóthachain amach anseo a dhámhachtain i bpointe 67 ní hamháin maidir le hinstealltaí caipitil ag an Stát ach freisin maidir le haon chineál eile cabhrach lena bhfeabhsaítear staid chothromais an tairbhí, amhail díscríobh fiachais nó deontais. Is é conclúid na Cúirte Ginearálta, mar thoradh air sin, 'nach raibh an Coimisiún i dteideal, gan aon amhras a bheith air, a chinneadh nár tháinig an beart atá i gceist' (díscríobh an fhiachais) 'faoi raon feidhme an phointe sin' (pointe 67 de Threoirlínte R&R) 'ná gan scrúdú a dhéanamh ar cé acu a chomhlíon nó nár chomhlíon an beart sin na ceanglais a leagtar amach sa phointe sin' ⁽⁸⁴⁾.

(230) Tar éis thionscnamh an imscrúdaithe fhoirmiúil agus na mbarúlacha a fuarthas ón nGearmáin agus ó thríú páirtithe, déanfaidh an Coimisiún athscrúdú maidir le díscríobh fiachais na Gearmáine (i) ar cé acu a tháinig nó nár tháinig sé faoi raon feidhme phointe 67 de Threoirlínte R&R; agus (ii) ar cé acu a chomhlíon nó nár chomhlíon sé na ceanglais a leagtar amach sa phointe sin i bhfianaise threoraíocht na Cúirte.

(231) Tugann an Coimisiún dá aire gurb é is aidhm do phointe 67 de Threoirlínte R&R, amhail forálacha eile Roinn 3.5.2.2 de na Treoirlínte sin, aghaidh a thabhairt ar na saincheisteanna a bhaineann le rioscaí iomarcacha a thógáil agus baol morálta i measc scairshealbhóirí agus creidiúnaithe fo-ordaithe an tairbhí atá ann cheana. Ní thagann an riosca sin chun cinn nuair nach ann d'aon scairshealbhóir ná sealbhóir creidmheasa fo-ordaithe atá ann cheana a d'fhéadfadh tairbhiú de bhearta feabhsaithe cothromais. Dá réir sin, contrártha don mhéid a mhaíonn Ryanair (féach aithris (105)), níl feidhm ag pointe 67 de Threoirlínte R&R maidir le scairshealbhóirí amach anseo. Thairis sin, mar a chinn an Chúirt Ghinearálta, ní cheadaítear le haon ní i dTreoirlínte R&R teacht ar an gconclúid nach dtagann riosca den sórt sin chun cinn ach amháin nuair a insteallann an Stát caipiteal agus ní nuair a dheonaíonn an Stát cabhair eile lena bhfeabhsaítear cothromas. Dá bhrí sin, féadfar bearta díscríofa fiachais a bheith cumhdaithe le pointe 67 i dTreoirlínte R&R. Mar thoradh air sin, léiríonn an Coimisiún coincheap íocaíocht na státchabhrach i bpointe 67 de Threoirlínte R&R mar bhealach chun an riosca baol mhorálta a laghdú trí chuid de bhrabúis an ghnóthais athstruchtúraithe amach anseo a bhaint de scairshealbhóirí atá ann cheana nó de shealbhóirí fofhiachais trí iad a shannadh go páirteach don Stát i gcomaoin an chistithe nó an díscríofa lena bhfeabhsaítear a chothromas. Agus pointe 67 de Threoirlínte R&R á léiriú go teileolaíoch, is é an toradh atá air nach raibh sé i gceist ioncam dearfach a sholáthar don Stát i ngach imthoisc, mar a léirítear sa dara cuid de phointe 67, ina dtagraítear don mhéid cothromais Stáit a instealltar 'i gcomparáid le cothromas na cuideachta atá fágtha tar éis caillteanais a bheith curtha san áireamh'. Ciallaíonn sé sin, ó thaobh comhroinnt dualgas de, nach mór bearta cabhrach lena bhfeabhsaítear cothromas agus an gá atá le híocaíocht sa chás seo a mheas in aghaidh cothromas a bheith ann agus méid an chothromais atá i seilbh scairshealbhóirí atá ann anois nó a bhí ann roimhe seo – ach ní scairshealbhóirí amach anseo – nó atá inchurtha ina leith. Tá cásanna ann amhail an ceann atá i gceist, d'ainneoin státchabhair a bheith ann lena bhfeabhsaítear staid chothromais an tairbhí, inar féidir leis an sciar réasúnta de ghnóthachain amach anseo don Stát a bheith an-iseal nó fiú coibhéiseach le nialas. Dá bhrí sin, braitheann réasúntacht aon toraidh ar mheasúnú cás ar chás. I bhfianaise an mhéid sin, chun amhras a sheachaint, cuirfidh an Coimisiún an léiriú sin i bhfeidhm maidir leis an gcás seo agus maidir le cásanna comhchosúla amach anseo. Déanfaidh an Coimisiún measúnú thíos ar cé acu a bhí nó nach raibh gá le toradh dearfach don Stát tar éis fiachas a dhíscríobh sa chás seo.

⁽⁸⁴⁾ Cás T-28/22, *Ryanair v an Coimisiún*, mír 233.

- (232) Chun measúnú a dhéanamh ar cé acu atá nó nach bhfuil an toradh don Stát réasúnta sa chás seo, cuireann an Coimisiún na himthosca a leagtar amach sna haithrisí seo a leanas san áireamh.
- (233) Tugann an Coimisiún dá aire, ar an gcead dul síos, gur chaill an scairshealbhóir a bhí ann cheana (TCG) luach iomlán a scairsheilbhe sa chás seo, a díluacháladh go hiomlán le linn imeachtaí dócmhainneachta Condor, agus atá á leachtú faoi láthair (féach aithrisí (33), (34) agus (63)).
- (234) Ar an dara dul síos, ní raibh aon fhofhiachas ag Condor, agus rinneadh an fiachas scairshealbhóra a bhí cáilithe mar fhofhiachas i gcás dócmhainneachta a dhíluacháil go hiomlán (aithris (48)). In aon chás, ghlac a chreidiúnaithe (neamh-fho-ordaithe) a bhí ann cheana le luachan 0,1 % dá n-éilimh sa phlean dócmhainneachta a d'fhormhuinigh Cúirt dócmhainneachta na Gearmáine agus, dá bhrí sin, chaill siad beagnach gach éileamh dá gcuid (féach aithris (48)). Ní raibh na bearta ar a dtugtar tuairisc in aithris (21) mar chuid den laghdú éilimh sin ag creidiúnaithe, ach bhí siad sa bhreis ar an laghdú éilimh sin agus cuireadh chun feidhme iad tar éis an laghdaithe éilimh sin.
- (235) Ar an tríú dul síos, bhí an líon teoranta scaireanna nua de chuid Condor a bhí ann tráth a deonaíodh an chabhair i seilbh SGL, iontaobhaí gan gníomhaíochtaí oibríochtúla, gan acmhainneacht chinnteoireachta maidir le hoibríochtaí Condor agus arbh é an t-aon fheidhm a bhí aige na scaireanna a shealbhú go dtí go n-aistreofaí iad chuig scairshealbhóir príobháideach nua (féach freisin aithris (25)).
- (236) Ar an gceathrú dul síos, ní raibh baint ag scairshealbhóir nua Condor, Attestor, le haon idirbheart gnó roimhe sin de chuid an tairbhí (féach aithris (38)) agus – contrártha don mhéid a áitíonn Ryanair (féach aithris (105)) – dá bhrí sin, ní dhírítear air le forálacha Roinn 3.5.2.2 de Threoirlínte R&R maidir le tógáil rioscaí iomarcacha agus baol morálta i measc scairshealbhóirí agus sealbhóirí fofhiachais atá ann cheana a chosc. Thairis sin, bhí an pacáiste beart a comhaontaíodh idir Stát na Gearmáine agus Attestor mar thoradh ar chaibidlíocht lena n-áiríthítear toradh cothrom, ina raibh gach páirtí ag saothrú a leasa. I socrú den sórt sin, dá mbronnfaí íocaíocht bhreise ar an Stát, bheadh sé coibhéiseach leis an íocaíocht sin a bhaint de Attestor agus, ar an gcaoi sin, a cheangal ar infheisteoir nua an t-ualach a bhaineann le rioscaí iomarcacha a thóg iarshealbhóirí scaireanna nó iarshealbhóirí fiachais roimhe sin a chomhroinnt.
- (237) Ar an gcúigiú dul síos, a mhéid a bhaineann leis an dara cuid de phointe 67 de Threoirlínte R&R ('mhéid an chothromais Stáit a instealltar i gcomparáid le cothromas na cuideachta atá fágtha tar éis caillteanais a bheith curtha san áireamh'), tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil an cothromas fós diúltach sa chás seo mar a shonraítear in aithris (63); cuireann sé leis sin nach raibh aon chreidiúnáí fo-ordaithe ag Condor ach oiread (féach aithris (120)).
- (238) Ar an séú dul síos, tugann an Coimisiún dá aire, tar éis pointe 66 de Threoirlínte R&R a chur i bhfeidhm, go bhfuil an aidhm maidir le baol morálta agus tógáil rioscaí iomarcacha a theorannú bainte amach go hiomlán maidir le scairshealbhóirí agus creidiúnaithe atá ann cheana. Cé gur chaill scairshealbhóirí a bhí ann cheana a gcearta uile ar chothromas (diúltach) Condor agus gur chaill creidiúnaithe a bhí ann cheana gach rud seachas 0,1 % dá n-éilimh cheana féin le linn an nós imeachta dócmhainneachta, ní fhágann sé sin aon raon chun baol morálta ná tógáil rioscaí iomarcacha a chosc níos mó nó a thuilleadh.
- (239) Léirítear leis na sé thoisc a leagtar amach in aithrisí (233) go (238) sa chás atá i gceist, nach bhfuil aon chothromas fágtha ann tar éis ionsú an chaillteanais faoi phointe 66 de Threoirlínte R&R dá bhféadfadh infheisteoirí in Condor a bhí ann cheana tairbhiú, gur féidir leis an sciar réasúnta de ghnóthachain amach anseo don Stát a bheith coibhéiseach le nialas, chun críocha phointe 67 de Threoirlínte R&R. Is amhlaidh atá toisc, faoi phointe 67 de Threoirlínte R&R, go ndéantar 'sciar réasúnta de ghnóthachain luacha an tairbhí amach anseo' ba cheart don chabhair lena bhfeabhsaítear cothromas a thabhairt don Stát a chalabhrú i ndáil le 'cothromas na cuideachta atá fágtha tar éis caillteanais a bheith curtha san áireamh' agus nach mór an dá théarma sin de phointe 67 a chur i bhfeidhm le chéile. A mhéid a bhaineann go sonrach leis an bhfiachas EUR 90 milliún a dhíscríobh agus an t-ús EUR 20.2 milliún ar an róchúiteamh a tharscaoileadh, tugann an Coimisiún dá aire nach bhfuil aon chomaoín shonrach ag gabháil leis na heilimintí sin, d'ainneoin gur cuid de phacáiste beart caibidlíthe iad. Mar sin féin, in imthosca an cháis seo, measann an Coimisiún go bhfuil pointe 67 de Threoirlínte R&R le cur i bhfeidhm ar bhealach a meastar an díscríobh gan comaoín shonrach nó íocaíocht sonrach a bheith déanta ar théarmaí lena dtugtar sciar réasúnta de ghnóthachain luacha an tairbhí amach anseo don Stát, toisc nach bhfuil aon chothromas de chuid na cuideachta fágtha tar éis caillteanais a bheith curtha san áireamh nó, de réir mar a bheidh, tar éis na scaireanna uile a chealú agus in éagmais ionstraimí fofhiachais a d'fhéadfadh tairbhiú d'ionstraimí cabhrach lena bhfeabhsaítear cothromas amhail díscríobh fiachais.

- (240) Tugann an Coimisiún dá aire argóintí na Gearmáine agus Condor go soláthródh an sásra tuillimh iardhíola sciar réasúnta don Ghearmáin de ghnóthachain luacha Condor amach anseo (féach aithrisí (100), (122), agus (123)). Mar sin féin, ós rud é go measann an Coimisiún, sa chás seo, go gcomhlíontar pointe 67 de Threoirlínte R&R fiú in éagmais comaoin shonrach nó íocaíocht ar na díscríobhanna fiachais, ní gá a thuilleadh measúnú a dhéanamh ar bhailíocht na n-argóintí a rinneadh maidir leis an sásra tuillimh iardhíola.

5.3.1.7. Prionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' agus teorainn le saofaí iomaíochta

- (241) Chun a áirithiú go mbeidh éifeachtaí diúltacha na cabhrach teoranta chun éifeachtaí míchuí ar iomaíocht agus trádáil a sheachaint agus chun a áirithiú go mbeidh an chothromaíocht fhoriomlán dearfach⁽⁸⁵⁾, ní mór cabhair a dheonú do ghnóthais atá i gcrúachas i gcomhréir leis an bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' lena dteorannaítear an chabhair sin ar feadh tréimhse 10 mbliana. Ina theannta sin, ní mór bearta a dhéanamh chun saobhadh iomaíochta a theorannú⁽⁸⁶⁾.
- (242) Ceadáíonn an Coimisiún cabhair athstruchtúrúcháin chun tacú le haon oibríocht athstruchtúrúcháin amháin agus ar choinníoll, más iomchuí, go bhfuil níos mó ná 10 mbliana caite tar éis deonú cabhrach athstruchtúrúcháin níos luaithe nó tar éis deireadh a bheith tagtha leis an bplean athstruchtúrúcháin nó tar éis stad a bheith curtha leis⁽⁸⁷⁾. Ceadáíonn an Coimisiún eisceachtaí ar an riail sin i gcás ina leanfaidh cabhair athstruchtúrúcháin as cúnamh tarrthála mar chuid d'oibríocht athstruchtúrúcháin aonair⁽⁸⁸⁾.
- (243) Níor thacaigh an chabhair athstruchtúrúcháin do Condor ach le haon oibríocht athstruchtúrúcháin amháin a thosaigh in 2019. Mar a d'áitigh an Ghearmáin (aithris (25)) agus mar a deimhníodh le fíorú an Choimisiúin ar a thaifid féin, ní bhfuair Condor (lena n-áirítear a scairshealbhóirí rialaithe san am a chuaigh thart agus san am i láthair agus aon cheann de na heintitis a rialaíonn sé) cabhair athstruchtúrúcháin le 10 mbliana anuas. Tá contanam ann freisin maidir leis an gcúnamh tarrthála arna fhormheas agus arna dheonú ar feadh 6 mhí go dtí mí Aibreáin 2020 in aon oibríocht athstruchtúrúcháin amháin de réir bhrí phointe 72(a) de Threoirlínte R&R. Rinne Condor iarracht ar dtús infheisteoir leasmhar a mhealladh agus a chaibidliú a bheadh in ann tacú le leanúint dá oibríochtaí agus iad a athstruchtú (aithris (34)). Níor staon Condor óna oibríochtaí a athstruchtú sular theip ar an gcaibidliocht ar deireadh ná ina dhiaidh sin (aithrisí (41) go (43) agus Tábla 2).
- (244) I ndáil leis sin, ní cúnamh tarrthála ná cabhair athstruchtúrúcháin í an chabhair chúitimh a dheonaítear do Condor faoi Airteagal 107(2), pointe (b), CFAE sna himthosca inar tharla paindéim COVID-19 go heisceachtúil⁽⁸⁹⁾. Leis an gcabhair atá i gceist, cúitítear an damáiste a rinne paindéim COVID-19 go díreach mar thoradh ar na srianta taistil a spreag an tarlú eisceachtúil sin. Go háirithe, eisiadh ó chúiteamh na costais a thabhaigh Condor ón 17 Márta 2020 mar thoradh ar shrianta rialtais nár toirmisc taistil ná srianta aerthaistil iad mar aon le héileamh laghdaithe a d'eascair as suaitheadh eacnamaíoch tromchúiseach gheilleagar na Gearmáine in 2020. Na costais dheireanacha sin, na costais a eascraíonn as cinneadh Condor I mar aisghlámadh agus ús, mar aon le costais athstruchtúrúcháin eile a eascraíonn as cur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin, cumhdaítear iad leis angcabhair athstruchtúrúcháin, le hioncaim oibríúcháin Condor agus le maoiniú breise a sholáthraíonn infheisteoirí, léasóirí nó creidiúnaithe.
- (245) Mar a leagtar amach go mionsonraithe in aithris (82), gheall an Ghearmáin go ndéanfaidh Condor na bearta seo a leanas lena dteorannófaí saobhadh iomaíochta a mbeadh feidhm acu go dtí deireadh an phlean athstruchtúrúcháin ón 30 Meán Fómhair 2023: (i) uasteorainn ar fhliú na n-aerárthaí nach mó ná uasmhéid [...] aerárthach; (ii) toirmeasc fógraíochta ar státchabhair a fuarthas agus (iii) toirmeasc ar fháil.

⁽⁸⁵⁾ Pointe 38(f) de Threoirlínte R&R.

⁽⁸⁶⁾ Pointí 76 go 93 de Threoirlínte R&R.

⁽⁸⁷⁾ Pointí 70 agus 71 de Threoirlínte R&R.

⁽⁸⁸⁾ Pointe 72(a) de Threoirlínte R&R.

⁽⁸⁹⁾ Pointe 15 den Teachtaireacht ón gCoimisiún – Creat Sealadach maidir le bearta státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar le linn ráig reatha COVID-19 (IO C 91I, 20.3.2020, lch. 1), arna leasú le Teachtaireachtaí C(2020) 2215 ón gCoimisiún (IO C 112I, 4.4.2020, lch. 1), C(2020) 3156 (IO C 164, 13.5.2020, lch. 3), C(2020) 4509 (IO C 218, 2.7.2020, lch. 3), C(2020) 7127 (IO C 340I, 13.10.2020, lch. 1), C(2021) 564 (IO C 34, 1.2.2021, lch. 6), C(2021) 8442 (IO C 473, 24.11.2021, lch. 1) agus C(2022) 7902 (IO C 423, 7.11.2022, lch. 9).

- (246) De réir Threoirlínte R&R, braitheann an measúnú ar bhearta lena dteorannaítear saobhadh iomaíochta ar mhéid agus ar chineál na cabhrach a sholáthraítear do Condor, ar na coinníollacha agus na himthosca faoinar deonaíodh í, ar mhéid agus ar thábhacht choibhneasta Condor sa mhargadh agus ar shaintréithe an mhargaidh lena mbaineann. Ar an gcaoi chéanna, d'fhéadfadh leibhéal níos airde ranníocaíochta dílse agus comhroinnte dualgas ná na leibhéil is gá, tríd an méid cabhrach agus baoil mhorálta a theorannú, an méid beart is gá a laghdú chun saobhadh iomaíochta a theorannú. Níor cheart go gcuirfeadh bearta iomaíochta isteach ar na hionchais go bhfillfí ar an inmharthanacht, ná níor cheart go mbeadh sé ar chostas tomhaltóirí ná iomaíochta ⁽⁹⁰⁾.
- (247) Deonaíodh an chabhair athstruchtúrúcháin do Condor faoi Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE in imthosca ina raibh suaithreadh eacnamaíoch tromchúiseach i ngeilleagar na mBallstát dá dtagraítear in Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE. Bhí éifeachtaí eacnamaíocha phaindéim COVID-19 ó bhí mhí an Mhárta 2020 ann an-ghéar go háirithe ar sholáthar aeriompar agus éileamh ar aeriompar, ar thaisteal fóillíochta agus ar ghníomhaíochtaí gaolmhara ⁽⁹¹⁾.
- (248) Leis na himthosca urghnácha sin, lagaíodh oibriú Condor, a raibh coinne leis, i gcodarsnacht le brabúis athfhillteacha roimh phaindéim COVID-19, go mbreacfaí tuilleamh diúltach EUR [...] milliún roimh cháin idir mí Mheán Fómhair 2019 agus mí Mheán Fómhair 2021. Ba ghá na glanchailleanais a ionsú a bhain le héileamh laghdaithe ar thaisteal fóillíochta a sháraigh méid comhcheangailte na n-iasachtaí EUR 550 milliún ó KfW a deonaíodh do Condor cibé acu mar chúiteamh ar dhamáiste nó mar chabhair athstruchtúrúcháin agus chuir siad teorainn le cumas Condor dífheistithe nó aistarraingtí breise toillte a sheasamh.
- (249) Agus a phlean athstruchtúrúcháin á chur chun feidhme aige, bhí laghdú mór déanta ag Condor ar mhéid a fhlíit agus a thoillte arna thomhas in aerárthaí agus i suíocháin a bhí ar fáil i gcomparáid leis an staid in 2019, roimh an bplean. Ó [...] aerárthach agus [...] milliún suíochán in 2019, d'oibrigh Condor [...] aerárthach a thairg [...] milliún suíochán tráth a deonaíodh an chabhair. Bheadh an laghdú ar thoilleadh i dtéarmaí choibhneasta fós suntasach faoi mhí Mheán Fómhair 2023 de réir an phlean athstruchtúrúcháin: faoin am sin, d'oibreodh Condor flít de mhéid níos lú ([...] aerárthach) i gcomparáid leis an tréimhse roimh athstruchtúrú, [...]. Ní bhfuair an Coimisiún aon fhógra den sórt sin ón nGearmáin. Dá bhrí sin, d'fhan flít Condor ag [...] aerárthach le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin iomláine, ar tháinig deireadh léi i mí Mheán Fómhair 2023. Contrártha don mhéid a mhaíonn Ryanair, ní bhaineann deireadh a chur de réir a chéile le sean-aerárthaí le teorannú deonach an lín aerárthaí a d'oibrigh Condor le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin. Sa ghnáthchúrsa gnó, dhéanfaidh aerlínte a chuireann deireadh le sean-aerárthaí de réir a chéile aerárthaí is féidir leo a oibriú a chur in n-ionad, murach sin bheadh orthu oibriúochtaí a laghdú agus deireadh a chur leo ar deireadh. Thairis sin, tríd an gcomhaontú infheistíochta le Attestor, tá na hacmhainní airgeadais ag Condor chun a fhlíit a athnuachan de réir mar is gá. Dá bhrí sin, ní mór an uasteorainn ar mhéid an fhlíit a mheas mar theorainn shuntasach ar acmhainn oibriúcháin Condor le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin.
- (250) Thairis sin, faoi chinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin, b'éigean do Condor freisin staonadh ó scaireanna a fháil in aon chuideachta le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, ach amháin i gcás inar gá chun inmharthanacht fhadtéarmach Condor a áirithiú. D'fhorchuir sé sin teorainn bhreise ar fhás Condor trí fhálacha seachtracha iomaitheoirí nó soláthróirí táirgí nó seirbhísí atá comhlántach lena chuid féin go dtí deireadh an phlean athstruchtúrúcháin, mura rud é go raibh sé fíor-riachtanach chun a inmharthanacht fhadtéarmach a áirithiú. Sa chás deireanach sin, bheadh ar an nGearmáin fógra a thabhairt don Choimisiún faoin bhfáil bheartaithe, bunús a thabhairt lena fíor-riachtanas agus staonadh ón gcur chun feidhme go dtí gur dheimhnigh an Coimisiún go raibh gá leis an bhfáil chun tacú le hinmharthanacht fhadtéarmach Condor. Ní bhfuair an Coimisiún aon fhógra den sórt sin ón nGearmáin agus, dá bhrí sin, comhlíonadh an toirmeasc ar fháil le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin iomláine, ar tháinig deireadh léi i mí Mheán Fómhair 2023. Dá bhrí sin, níor leathnaigh Condor trí fhálacha a bhí indéanta go hindíreach leis an gcabhair athstruchtúrúcháin. Ar deireadh, bhí ar Condor staonadh ó thacaíocht Stáit a phoibliú mar bhuntáiste iomaíoch agus táirgí agus seirbhísí á margú aige ar feadh na tréimhse athstruchtúrúcháin. Urraíodh an gealltanais sin ón nGearmáin faoi chinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin chomh maith céanna.

⁽⁹⁰⁾ Pointí 87 go 90 agus 92 de Threoirlínte R&R.

⁽⁹¹⁾ Pointí 1 go 4 den Teachtairacht ón gCoimisiún – Creat Sealadach maidir le bearta stáitchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar le linn ráig reatha COVID-19, arna leasú.

- (251) Lena fhliú aerárthaí measartha beag, bhí sciar teoranta [...] % ag Condor ar mhargadh aeriompair foriomlán na Gearmáine; Bhí Condor i bhfad taobh thiar den soláthraí seirbhíse is mó, arbh é grúpa Lufthansa é, agus bhí sé cothrom, a bheag nó a mhór, le Ryanair, a raibh sciar 5 % aige. I bhfianaise dheighleog fóillíochta mhargadh aeriompair foriomlán na Gearmáine amháin, bhí sciar Condor agus Ryanair [...] % an ceann, agus sciar 9 % ag TUIfly ina dhiaidh sin, agus d'fhan sé i bhfad níos ísle ná an sciar 31 % ag bhí ag Grúpa Lufthansa, a bhí beagnach a dhá oiread sciar Condor. Ar deireadh, i dtéarmaí láithreach sa mhargadh, tráth a deonaíodh an chabhair, ní raibh aon suíomh tábhachtach ná suntasach ag Condor a bhí níos mó ná [...] % in aon cheann de na haerfoirt Ghearmánacha óna n-oibríonn sé, ach amháin in aerfoirt sách beag (aithrisí (30) agus (31)).
- (252) Chuaigh Condor faoi laghdú ar acmhainneacht flít chun an soláthar iomarcach féideartha ar mhargadh aerthaistil na Gearmáine a mhaolú, áit a mbeidh sé gníomhach den chuid is mó, a mhéid is iomchuí i bhfianaise a shuímh measartha teoranta ann. Go bunúsach, le flít aerárthaí laghdaithe agus uasteorainn i bhfeidhm air, ní bheadh Condor in ann freastal ar chustaiméirí agus teorainn a chur leis an laghdú ar a sciar den mhargadh aerthaistil fóillíochta agus iomaíocht a sheasamh ó aerlínte nach bhfuil faoi réir teorainneacha comhchosúla, amhail Eurowings agus TUIfly, ach amháin dá bhféadfadh sé na haerárthaí a úsáid ar bhealach níos éifeachtúla, agus lódfhachtóirí níos airde agus minicíocht níos airde acu. Leis an mbeart, cuirtear teorainn go héifeachtach leis an saobhadh iomaíochta arb í an chabhair athstruchtúrúcháin is cúis leis ar mhargadh ina ndéantar an iomaíocht a shaothadh leis an státchabhair a fhaigheann aerlínte iomaíocha, amhail Lufthansa agus TUI a fuair athchaipitliú poiblí measartha mór sa dá chás sin (féach fonótaí 22 agus 23).
- (253) I gcás den sórt sin, ba cheart go mbeadh Condor in ann freagairt d'éileamh an mhargaidh go pointe áirithe, [...]. Leis an sásra sin, cé gur soláthraíodh solúbthacht theoranta do Condor leis chun oiriúnú do staideanna athraitheacha margaidh in imthosca a sainíodh go soiléir, choinneofaí flít Condor ar bun fós le linn na tréimhe athstruchtúrúcháin faoi bhun an leibhéil a bhí ann roimh COVID-19 de [...] eitleán. I margadh comhchruinnithe, mar is amhlaidh sa Ghearmáin, atá saofa thairis sin ag méideanna substaintiúla cabhrach a dheonaítear d'iomaítheoirí, ba ghá an beart a chalabrú ar bhealach nach mbeadh ar chostas iomaíochta.
- (254) Thairis sin, is féidir méid na mbeart chun saobhadh iomaíochta a theorannú a bheith níos ísle i gcás Condor ná i gcásanna ina ndreasaíonn an chabhair baol morálta (féach aithris (246)). Chuige sin, cuireann méid na ranníocaíochta dílse agus na comhroinnte dualgas ó scairshealbhóirí, san am a chuaigh thart agus amach anseo, agus ó chreidiúnaithe teorainn le méid na cabhrach athstruchtúrúcháin. Tá an ranníocaíocht dhílis os cionn 70 % de na costais athstruchtúrúcháin agus sáraíonn díscríobh fiachais na gcreidiúnaithe an méid cabhrach i bhfoirm iasachtaí athstruchtúrúcháin ó KfW agus an díscríobh a sholáthraíonn an Ghearmáin. Thairis sin, mar a leagtar amach in aithris (216), tugann an ranníocaíocht dhílis aghaidh ar shaincheisteanna ganntanais leachtachta agus sócmhainneachta Condor agus, dá bhrí sin, rannchuidíonn an chabhair agus an ranníocaíocht dhílis araon leis na laigí ba chúis le fadhb Condor a réiteach. Ina theannta sin, tagann an chuid is mó de chistiú an phlean ó ranníocaíocht dhílis lena n-áirítear, murab ionann agus an chabhair, airgead úr in airgead tirim freisin. Tá a infheistíocht uile caillte ag iar-scairshealbhóirí Condor. Ba bheag nár chaill creidiúnaithe Condor – bídis urraithe nó neamhurraithe agus nach raibh aon chreidiúnaí fo-ordaithe ina measc – a n-infheistíocht iomlán nó a n-éilimh iomlána agus, dá bhrí sin, ní thairbhíodh siad de thaobh fabhrach ionchasach an athstruchtúrúcháin ná, go deimhin, ní aisíocfar iad dliteanais Condor os cionn aisghabháil 0,1 % na n-éileamh. Dá bhrí sin, ní spreagann an chabhair an tuairim go dtacóidh Stát na Gearmáine le hathstruchtúrú aerlínte a raibh iompraíocht rioscúil tráchtála nó airgeadais acu dá dtairbhíodh a scairshealbhóirí nó a gcreidiúnaithe. Agus gach ní eile mar a chéile, d'fhéadfaí méid na mbeart chun saobhadh iomaíochta a theorannú is infheidhme maidir le Condor, dá bhrí sin, a bheith teoranta freisin toisc nár dhreasaigh an chabhair baol morálta ná dul i riosca neamhaireach, agus íocaíocht leordhóthanach á fháil an tráth céanna.
- (255) Fágann sé sin gur iomchuí na bearta a mhol an Ghearmáin chun an saobhadh iomaíochta a chruthaítear leis an gcabhair athstruchtúrúcháin a mhaolú.

5.3.1.8. Trédhearcacht

- (256) I gcomhréir le pointe 96 de Threoirlínte R&R, geallann údarais na Gearmáine ceanglais trédhearcachta a chomhlíonadh ar an suíomh gréasáin www.bmw.de (aithris (23)).

6. CONCLUÍD

- (257) Cinneann an Coimisiún, i bhfianaise neamhniú chinneadh 2021 ón gCúirt Ghinearálta maidir le cabhair athstruchtúrúcháin i gCás T-28/22, go raibh an chabhair athstruchtúrúcháin a chuir an Ghearmáin chun feidhme go cúlghabhálach i bhfabhar Condor neamhdhleathach agus nach mór a mheas gur deonaíodh í de shárú ar Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh. Mar sin féin, comhlíonann an chabhair athstruchtúrúcháin na coinníollacha a leagtar síos i dTreoirínte R&R agus, dá bhrí sin, rannchuidíonn sí le forbairt ghníomhaíocht eacnamaíoch an aeriompair fóillíochta gan dochar a dhéanamh do choinníollacha trádála sa mhargadh inmheánach a mhéid a bheadh contrártha do leas coiteann an Aontais. Dá bhrí sin, tá an chabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de bhun Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE.
- (258) Bhí an Coimisiún tagtha ar an gconclúid chéanna agus ní dhearna sé aon agóid i gcoinne na cabhrach athstruchtúrúcháin ina chinneadh maidir le cabhair athstruchtúrúcháin 2021 a neamhníodh i gCás T-28/22. Glactar an Cinneadh seo chun an breithiúnas i gCás T-28/22 a chomhlíonadh. Meabhraíonn an Coimisiún, áfach, go bhfuil an breithiúnas sin faoi achomharc i gCás C-505/24 P. Dá bhrí sin, chun críocha na deimhneachta dlíthiúla, is gá na héifeachtaí dlíthiúla a eascraíonn as an gCinneadh seo a shoiléiriú i gcás ina mbeadh éifeachtaí dlíthiúla ag cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin, tar éis an achomhairc os comhair na Cúirte Breithiúnais. Sa chás sin, d'fhágfaí nach mbeadh feidhm ag an anailís ar an gcabhair athstruchtúrúcháin atá i gceist sa Chinneadh seo. Dá bhrí sin, is iomchuí nach mbeidh éifeachtaí dlíthiúla ag an gCinneadh seo ach amháin a mhéid nach mbeidh éifeachtaí dlíthiúla ag cinneadh 2021 maidir le cabhair athstruchtúrúcháin.

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

An státchabhair atá curtha chun feidhme ag an nGearmáin do Condor Flugdienst GmbH agus a fhochuideachtaí rialaithe, dar luach EUR 321,18 milliún, tá sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de bhun Airteagal 107(3), pointe (c), den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

Airteagal 2

Ní bheidh éifeachtaí dlíthiúla ag an gCinneadh seo ach amháin a mhéid nach mbeidh éifeachtaí dlíthiúla ag Cinneadh C(2021)5729 final ón gCoimisiún an 26 Iúil 2021 i gCás SA.63203 (2021/N) – An Ghearmáin – Athstruchtúrú Condor.

Airteagal 3

Is chuig Poblacht Chónaidhme na Gearmáine a dhírítear an Cinneadh seo.

Má tá faisnéis rúnda sa chinneadh nár cheart a fhoilsiú, cuir an Coimisiún ar an eolas faoi sin laistigh de 15 lá oibre ón dáta a fhaightear an Cinneadh seo. Mura bhfaigheann an Coimisiún iarraidh réasúnaithe faoin sprioc-am sin, meastar go gcomhaontaíonn tú le foilsiú théacs iomlán an chinnidh. Ba cheart d'iarraidh ina sonraítear an fhaisnéis ábhartha a sheoladh go leictreonach chuig an seoladh seo a leanas:

an Coimisiún Eorpach
Ard-Stiúrthóireacht um Iomaíocht
Greffé na Státchabhrach
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateidgreffe@ec.europa.eu

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an 28 Aibreán 2025.

Thar ceann an Choimisiúin
Teresa RIBERA
Leas-Uachtarán Feidhmiúcháin