



2025/2178

30.10.2025.

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2025/2178

od 28. travnja 2025.

**o državnoj potpori SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N) koju je provela Njemačka u korist društva
Condor Flugdienst GmbH**

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2025) 2294)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ⁽¹⁾ i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Nakon pretprijavnih kontakata ⁽²⁾ Njemačka je elektroničkom prijavom od 23. srpnja 2021., dovršenom 25. srpnja 2021., obavijestila Komisiju u skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) o svojoj namjeri da dodijeli potporu za restrukturiranje društvu Condor Flugdienst GmbH („Condor”).
- (2) Odlukom od 14. listopada 2019. ⁽³⁾ („odluka o potpori za sanaciju”) Komisija je na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a odobrila potporu za sanaciju društva Condor u smislu Smjernica o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama („Smjernice o potporama za sanaciju i restrukturiranje”) ⁽⁴⁾. Potpora za sanaciju bila je u obliku zajma za sanaciju u iznosu od 380 milijuna EUR („zajam za sanaciju”) njemačke javne razvojne banke Kreditanstalt für Wiederaufbau („KfW”) s državnim jamstvom i rokom dospijanja od šest mjeseci nakon datuma isplate prvog obroka.
- (3) Odlukom od 26. travnja 2020. ⁽⁵⁾ Komisija je na temelju članka 107. stavka 2. točke (b) UFEU-a odobrila buduću naknadu štete za koju se očekivalo da će je društvo Condor pretrpjeti u razdoblju od 17. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020. („poništena odluka o naknadi štete”). Instrumenti potpore bili su dva zajma KfW-a u ukupnom iznosu od 550 milijuna EUR s državnim jamstvom. Društvo Condor iskoristilo je dio tih zajmova za povrat zajma za sanaciju u roku od šest mjeseci nakon datuma isplate prvog obroka. U presudi od 9. lipnja 2021. u predmetu Ryanair/Komisija Opći sud poništio je odluku o naknadi štete od 26. travnja 2020. i odgodio učinke poništenja na dva mjeseca dok Komisija ne donese novu odluku ⁽⁶⁾.

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

⁽²⁾ Ta je razmjena započela 25. svibnja 2021. i do prijave je uključivala razmjene e-poruka, tehničke rasprave tijekom videokonferencija i telekonferencija te preliminarne povratne informacije o nacrtima obrazaca za prijavu i planu restrukturiranja.

⁽³⁾ Odluka Komisije C(2019) 7429 final od 14. listopada 2019. u predmetu SA.55394 (2019/N) – Njemačka – Potpora za sanaciju društva Condor, SL C 294, 4.9.2020., str. 1.

⁽⁴⁾ SL C 249, 31.7.2014., str. 1.

⁽⁵⁾ Odluka Komisije C(2020) 2795 final od 26. travnja 2020. u predmetu SA.56867 (2020/N) – Njemačka – Naknada štete koju je društvu Condor Flugdienst GmbH uzrokovala pandemija bolesti COVID-19, SL C 310, 18.9.2020., str. 1.

⁽⁶⁾ Presuda Općeg suda od 9. lipnja 2021., Ryanair/Komisija, predmet T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

- (4) Komisija je ponovno procijenila naknadu štete s obzirom na presudu od 9. lipnja 2021. te je 26. srpnja 2021. donijela novu odluku o naknadi štete društvu Condor za razdoblje od 17. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020. („odluka Condor I”) ⁽⁷⁾. Istog je dana Komisija donijela još jednu odluku o naknadi štete društvu Condor za razdoblje od 1. siječnja 2021. do 31. svibnja 2021. („odluka Condor II”) ⁽⁸⁾ i odluku kojom se odobrava potpora za restrukturiranje koju je Njemačka prijavila u korist društva Condor („odluka o potpori za restrukturiranje iz 2021.”) ⁽⁹⁾. Njemačka je društvu Condor dodijelila potporu za restrukturiranje krajem srpnja 2021.
- (5) Ryanair DAC („Ryanair”) podnio je tužbu za poništenje odluke o potpori za restrukturiranje iz 2021. Opći sud u svojoj je presudi od 8. svibnja 2024. („presuda Condor iz 2024.”) utvrdio da je Komisija trebala imati sumnje koje opravdavaju pokretanje formalnog ispitnog postupka na temelju članka 108. stavka 2. UFEU-a te je stoga poništio odluku o potpori za restrukturiranje iz 2021. ⁽¹⁰⁾
- (6) Komisija je u odluci Condor I na temelju *ex post* podataka o stvarnoj šteti ocijenila štetu koju je društvo Condor pretrpjelo u razdoblju od 17. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020. te je zaključila da je društvo Condor u tom razdoblju pretrpjelo štetu u iznosu od 175,35 milijuna EUR. U odluci Condor II Komisija je utvrdila da je u razdoblju od 1. siječnja 2021. do 31. svibnja 2021. društvo Condor pretrpjelo štetu od 73,66 milijuna EUR te je odobrila potporu za djelomičnu naknadu te štete u obliku otpisa 60 milijuna EUR od zajmova u iznosu od 550 milijuna EUR. Izračun za razdoblje od 17. ožujka 2020. do 31. svibnja 2021., opisan u odlukama Condor I i Condor II, doveo je do ukupnog iznosa stvarne štete od 249,02 milijuna EUR.
- (7) U poništenoj odluci o naknadi štete Komisija je odobrila potporu koja je zatim društvu Condor dodijeljena za naknadu buduće štete u iznosu od 276,7 milijuna EUR. U uvodnoj izjavi 44. te odluke podsjeća se da se Njemačka obvezala da će od društva Condor vratiti svaku prekomjernu naknadu na temelju *ex post* izračuna stvarno pretrpljene štete, uključujući kamate. U skladu s uvodnom izjavom 24. odluke Condor I prekomjerna naknada iznosila je 91,74 milijuna EUR. Osim toga, društvo Condor moralo je platiti kamate za prednost koju je dobilo zahvaljujući prekomjernoj naknadi u iznosu od [...] milijuna EUR i još nepodmirene kamate u iznosu od [...] milijuna EUR. U uvodnim izjavama 24. i 25. Odluke Condor I opisuje se način na koji bi se mehanizam povrata sredstava predviđen u poništenoj odluci o naknadi štete proveo na temelju *ex post* izračuna štete.
- (8) Odlukom o potpori za restrukturiranje iz 2021. Komisija je odobrila planove Njemačke za potporu planu restrukturiranja društva Condor sljedećim mjerama: i. izmjenom uvjeta i daljnjim djelomičnim otpisom 90 milijuna EUR od zajmova KfW-a u iznosu od 550 milijuna EUR; i ii. otpisom kamata u iznosu od 20,2 milijuna EUR za prednost ostvarenu prekomjernom naknadom i još nepodmirenih kamata, na temelju početnog ugovora o zajmu, koje bi društvo Condor moralo vratiti (vidjeti uvodnu izjavu 7.). U toj je odluci utvrđeno da su mjere i. i ii. uključivale potporu za restrukturiranje u iznosu od 321,18 milijuna EUR, koja se sastojala od dijela zajmova u iznosu od 550 milijuna EUR koji ne čine štetu uzrokovanu bolešću COVID-19, točnije 300,98 milijuna EUR, uvećano za otpisane kamate u iznosu od 20,2 milijuna EUR. Ocjena spojivosti mjera restrukturiranja s unutarnjim tržištem bila je odvojena od ocjene mjera za naknadu štete na temelju različitih pravnih osnova i prihvatljivih troškova.
- (9) Nakon poništenja odluke o potpori za restrukturiranje iz 2021. Komisija je dopisom od 29. srpnja 2024. obavijestila Njemačku da je odlučila pokrenuti postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. UFEU-a u pogledu potpore („odluka o pokretanju postupka”).

⁽⁷⁾ Odluka Komisije od 26. srpnja 2021. u predmetu SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) – Njemačka – Naknada štete koju je društvu Condor Flugdienst GmbH uzrokovala pandemija bolesti COVID-19, SL C 177, 29.4.2022., str. 1.

⁽⁸⁾ Odluka Komisije od 26. srpnja 2021. u predmetu SA.63617 (2021/N) – Njemačka – COVID 19 – Naknada štete Condor II, SL C 169, 22.4.2022., str. 1.

⁽⁹⁾ Odluka Komisije C(2021) 5729 final od 26. srpnja 2021. u predmetu SA.63203 (2021/N) – Njemačka – Potpora za restrukturiranje društva Condor., SL C 429, 22.10.2021., str. 1.

⁽¹⁰⁾ Presuda Općeg suda od 8. svibnja 2024., Ryanair/Komisija, predmet T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

- (10) Odluka o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ⁽¹¹⁾. Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe. Njemačka je dostavila primjedbe 27. rujna 2024.
- (11) Komisija je zaprimila primjedbe dviju zainteresiranih strana. Prosljedila ih je Njemačkoj, koja je imala priliku dostaviti svoj odgovor. Njemačka je 18. studenog 2024. obavijestila Komisiju da neće podnijeti očitovanja na primjedbe trećih strana.
- (12) Njemačka se iznimno dopisom od 19. srpnja 2021. pristala odreći svojih prava koja proizlaze iz članka 342. UFEU-a u vezi s člankom 3. Uredbe Vijeća br. 1/1958 ⁽¹²⁾ te je pristala da se ova Odluka donese i priopći na engleskom jeziku.

2. DETALJAN OPIS POTPORE

- (13) Ovom se Odlukom ocjenjuje spojivost državne potpore uključene u dvije mjere u korist društva Condor koje je prijavila Njemačka i na koje Komisija nije uložila prigovor u odluci o potpori za restrukturiranje iz 2021., koju je Opći sud poslije poništio. Presuda Condor iz 2024. predmet je postupka pred Sudom koji je u tijeku nakon što je društvo Condor podnijelo žalbu ⁽¹³⁾. Komisijina ocjena potpore za restrukturiranje u ovoj Odluci ne dovodi u pitanje te žalbene postupke koji su u tijeku. To je neovisno o odredbi iz članka 2. i objašnjenju u uvodnoj izjavi 258. ove Odluke.

2.1 Poništenje odluke o potpori za restrukturiranje iz 2021.

- (14) U tužbi društva Ryanair za poništenje odluke o potpori za restrukturiranje iz 2021. istaknuto je deset tužbenih razloga koji se u biti temelje: i. na tome da predmetna mjera nije bila obuhvaćena područjem primjene Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, ii. na očito pogrešnoj procjeni kad je riječ o dokazivanju tržišnog nedostatka i socijalnih problema, iii., iv., v. i vi. na tome da Komisija nije dokazala potrebu za državnom intervencijom i njezin učinak poticaja, da je plan restrukturiranja bio realističan, dosljedan i dalekosežan te da je bio prikladan za ponovnu uspostavu dugoročne održivosti društva Condor, kao i da je predmetna potpora bila prikladna i proporcionalna, vii. na tome da je Komisija pogriješila u ispitivanju negativnih učinaka predmetne mjere, viii. na povredi načela nediskriminacije, slobodnog pružanja usluga i slobode poslovnog nastana, ix. na povredi postupovnih prava društva Ryanair i x. na povredi obveze obrazlaganja.
- (15) Opći sud odbacio je tužbene razloge od i. do viii. kao nedopuštene te je utvrdio da društvo Ryanair nije dokazalo da se odluka o potpori za restrukturiranje iz 2021. osobno odnosi na njega u smislu članka 263. UFEU-a i da stoga nije imalo aktivnu procesnu legitimaciju za osporavanje osnovanosti te odluke. Opći sud prihvatio je deveti tužbeni razlog društva Ryanair te je utvrdio da je društvo Ryanair zainteresirana strana u smislu članka 108. stavka 2. UFEU-a i zainteresirana strana u smislu članka 1. točke (h) Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ⁽¹⁴⁾ te da stoga ima aktivnu procesnu legitimaciju za zaštitu svojih postupovnih prava. U okviru tog tužbenog razloga društvo Ryanair podnijelo je osam dokaza, koji odgovaraju njegovim tužbenim razlozima od i. do viii., kako bi potkrijepilo svoju tvrdnju prema kojoj je Komisijino ispitivanje predmetne mjere bilo nedostavno i nepotpuno, koji navodno pokazuju da i dalje postoje ozbiljne sumnje u spojivost mjere na temelju članka 107. UFEU-a i trebali su potaknuti Komisiju na pokretanje formalnog ispitnog postupka na temelju članka 108. stavka 2. UFEU-a.

⁽¹¹⁾ Vidjeti bilješku 1.

⁽¹²⁾ Uredba Vijeća br. 1. o određivanju jezika koji se koriste u Europskoj ekonomskoj zajednici (SL 17, 6.10.1958., str. 385./58).

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

⁽¹⁴⁾ Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, SL L 248, 24.9.2015., str. 9.

- (16) Opći sud podsjetio je na to da, prema ustaljenoj sudskoj praksi, ako prethodno ispitivanje mjere potpore nije omogućilo Komisiji da razriješi ozbiljne poteškoće u ocjeni spojivosti te mjere s unutarnjim tržištem, ona je bila dužna pokrenuti postupak predviđen člankom 108. stavkom 2. UFEU-a i u tom pogledu nije imala nikakvu diskrecijsku ovlast. Opći sud zatim je ispitao dokaze društva Ryanair te je odbio kao neosnovane njegove tužbene razloge od i. do v. Među ostalim, Opći sud potvrdio je stajalište Komisije da je ocjena spojivosti mjera potpore za restrukturiranje s unutarnjim tržištem bila odvojena od ocjene mjera za naknadu štete na temelju različitih pravnih osnova i prihvatljivih troškova. Opći sud osobito je smatrao da iz uvodne izjave 131. Odluke o potpori za restrukturiranje iz 2021. proizlazi da je „dio zajmova povezanih s pandemijom bolesti COVID-19 iz 2020. služio pokrivanju izvanrednih troškova društva Condor nastalih tijekom pandemije bolesti COVID-19 i stoga oni nisu troškovi restrukturiranja uključeni u plan restrukturiranja, dok je iz preostalog dijela tih zajmova financirano restrukturiranje, uz dodatak iznosa koji odgovara drugom dijelu predmetne mjere” ⁽¹⁵⁾.
- (17) Opći sud zatim je ispitao tužbene razloge vi. i vii., kojima je tužitelj osporavao Komisijinu ocjenu proporcionalnosti mjere i njezina negativnog utjecaja na tržišno natjecanje i trgovinu. U tom je pogledu Opći sud utvrdio da je Komisija trebala sumnjati, s jedne strane, ispunjava li predmetna mjera zahtjev odgovarajuće raspodjele tereta utvrđen u točki 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje i, s druge strane, je li područje primjene mjera za ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja u skladu sa zahtjevima utvrđenima osobito u odjeljku 3.6.2.2. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Prema mišljenju Općeg suda, zbog tih se sumnji Komisijino prethodno ispitivanje nepotpuno i nedostavno, što je pak dokaz o postojanju ozbiljnih poteškoća.
- (18) Zbog toga je Opći sud zaključio da je Komisija trebala imati sumnje koje opravdavaju pokretanje formalnog ispitnog postupka na temelju članka 108. stavka 2. UFEU-a i poništenje odluke o potpori za restrukturiranje iz 2021. ⁽¹⁶⁾ Naposljetku, Opći sud smatrao je da nije potrebno ispitati osmi dokaz koji je podnijelo društvo Ryanair ni njegov deseti tužbeni razlog koji se temelji na nepostojanju obrazloženja.
- (19) Komisija donosi ovu Odluku kako bi postupila u skladu s presudom Općeg suda u skladu s člankom 266. UFEU-a, neovisno o žalbenom postupku koji je u tijeku protiv te presude (vidjeti uvodnu izjavu 13.).

2.2 Mjere

- (20) U odjeljku 2. opisane su mjere i njihov kontekst u trenutku kad su dodijeljene (u srpnju 2021.). Ocjena mjera nakon poništenja odluke o potpori za restrukturiranje iz 2021. mora se temeljiti na činjenicama i elementima koji su prevladavali u trenutku dodjele tih mjera. Naime, pri ocjenjivanju spojivosti već odobrenih mjera potpore s unutarnjim tržištem Komisija može uzeti u obzir samo elemente koji su postojali u trenutku dodjele. Stoga se financijski i komercijalni podaci odnose na razdoblje do financijskih rezultata iz 2019. kao posljednje godine redovnog poslovanja prije pokretanja postupka u slučaju nesolventnosti društva Condor i prije dodjele potpore za restrukturiranje jer je na 2020. uvelike utjecala pandemija bolesti COVID-19, zbog čega se ta godina nije smatrala reprezentativnom.
- (21) Prva mjera sastoji se od izmjene uvjeta, opisanih u uvodnim izjavama 51. i 52., zajmova KfW-a u iznosu od 550 milijuna EUR, koji su dodijeljeni društvu Condor u skladu s poništenom odlukom o naknadi štete, u mjeri u kojoj je izmijenjenim zajmovima i otpisom 90 milijuna EUR pružena potpora planu restrukturiranja društva Condor i nije mu nadoknađena šteta povezana s bolešću COVID-19. Druga mjera sastoji se od odustajanja i otpisa kamata u iznosu od 20,2 milijuna EUR, koje bi Condor morao vratiti zbog odluke Condor I.

⁽¹⁵⁾ Predmet T-28/22, Ryanair/Komisija, točka 133.

⁽¹⁶⁾ Predmet T-28/22, Ryanair/Komisija, točke 243. i 244.

- (22) Te dvije mjere dio su financijskog paketa koji su dogovorili Njemačka, novi privatni dioničar društva Condor društvo Attestor Limited („Attestor”) i KfW radi pružanja potpore restrukturiranju i nastavku poslovanja društva Condor.
- (23) Njemačka se obvezala da će na internetskim stranicama www.bmw.de objaviti sljedeće informacije o mjerama:
- cijeli tekst odluke o dodjeli pojedinačne potpore i njezinih provedbenih odredaba odnosno poveznicu na taj tekst,
 - ime davatelja potpore,
 - ime pojedinog korisnika, oblik i iznos potpora dodijeljenih korisniku, datum dodjele, vrstu poduzetnika (MSP / veliko poduzeće), regiju u kojoj je korisnik smješten (na razini NUTS II) i glavni ekonomski sektor u kojem korisnik djeluje (na razini skupine NACE).

2.3 Korisnik

2.3.1 Korporativna struktura, vlasništvo i djelatnosti

- (24) Korisnik mjera su društvo Condor i društva kćeri pod njegovom kontrolom (vidjeti uvodnu izjavu 38.). Društvo Condor je njemački zračni prijevoznik za čarter-letove sa sjedištem u Kelsterbachu (Hessen). Pruža usluge zračnog prijevoza pojedinačnim klijentima i organizatorima putovanja iz svojih zračnih luka u Njemačkoj, prije svega na tržištu turističkih putovanja, prema odredištima u cijelom svijetu. U 2019. ostvarilo je prihod od 1,7 milijardi EUR, njegova ukupna bilanca iznosila je 7,2 milijarde EUR i imalo je 4 022 zaposlenika ⁽¹⁷⁾.
- (25) Njemačka je potvrdila da ni društvo Condor ni njegovi prošli ili sadašnji dioničari ni bilo koji subjekt pod njegovom kontrolom nisu primili potporu za sanaciju ili restrukturiranje u posljednjih 10 godina, osim potpore za sanaciju odobrene 14. listopada 2019. u odluci o potpori za sanaciju (vidjeti uvodnu izjavu 2.).
- (26) U trenutku prijave društvo SG Luftfahrt GmbH („SGL”) bilo je jedini dioničar društva Condor. Društvo SGL bilo je holdinško društvo bez operativnih aktivnosti. Držalo je dionice društva Condor kao fiducijar jer je društvo Condor u prosincu 2020. izašlo iz postupka u slučaju nesolventnosti (vidjeti uvodnu izjavu 33.) do njegove prodaje strateškom ulagaču ⁽¹⁸⁾. Društvo SGL bilo je u stopostotnom vlasništvu društva Team Treuhand GmbH, koje je pak bilo u stopostotnom vlasništvu društva Noerr & Stiefenhofer. Društvo SGL osnovano je isključivo kako bi držalo dionice društva Condor do njegove prodaje društvu Attestor te bi bilo likvidirano nakon prodaje svih dionica (vidjeti uvodnu izjavu 38.). U skladu s nacrtom kupoprodajnog ugovora koji je Njemačka dostavila u trenutku prijave ⁽¹⁹⁾, društvu SGL je do dana izvršenja ugovora bilo zabranjeno da djeluje kao što bi većinski dioničar obično mogao djelovati pri ostvarivanju svojih prava. Zabrana uključuje radnje kao što su raspuštanje društva Condor, sklapanje, raskid ili otkazivanje sporazuma između trgovačkih društava u smislu točke 291. i dalje njemačkog Zakona o dioničkim društvima (*Aktiengesetz*) ⁽²⁰⁾, povećanje ili smanjenje kapitala, izmjene statuta društava kćeri društva Condor, raspodjela dividendi, prijenos dobiti, predujmovi na dobit, prikupljanje ili otkup dionica, prodaja ili opterećivanje materijalne imovine (uz iznimke), značajna ulaganja veća od 2 milijuna EUR mjesečno (ukupno), sklapanje, izmjena ili raskid (među ostalim novih) sporazuma o financiranju, uključujući ugovore o leasingu zrakoplova, ili imenovanje direktora ili člana nadzornog odbora. Na slici 1 prikazana je struktura grupe Condor prije izvršenja sporazuma dogovorenog s društvom Attestor (vidjeti uvodne izjave 37. i 39.).

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

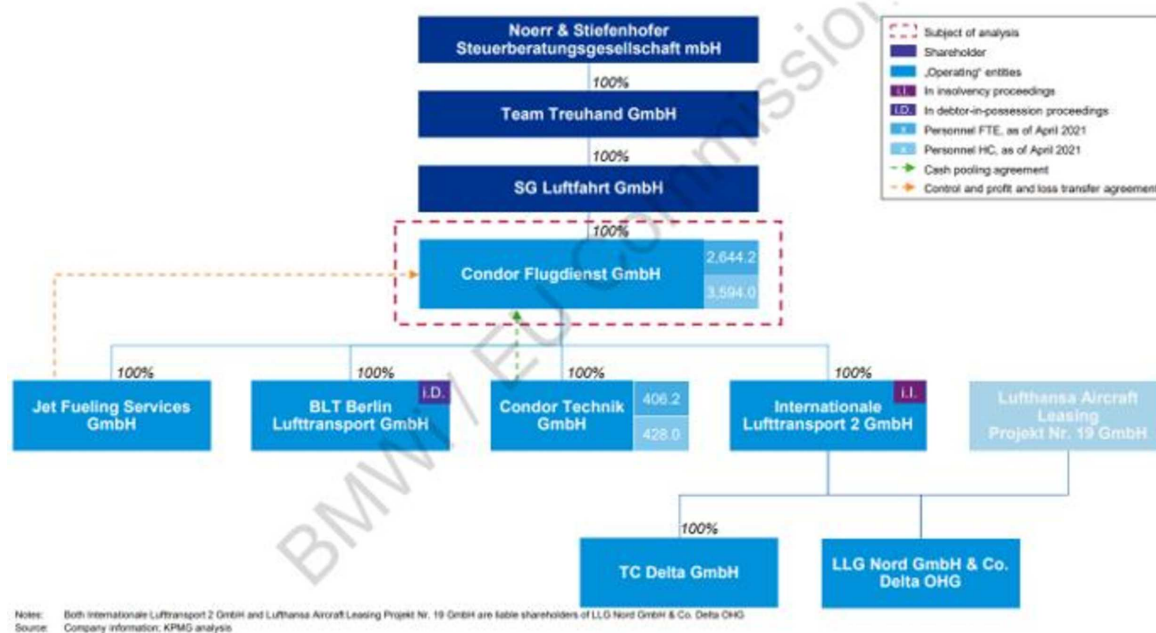
⁽¹⁸⁾ Od 28. srpnja 2021. 51 % dionica koje drži društvo SGL kontrolira privatni investicijski fond Attestor u skladu s uvjetima sporazuma dogovorenog s njemačkom državom kako je navedeno u uvodnim izjavama 37. i 39.

⁽¹⁹⁾ Konačni kupoprodajni ugovor tad još nije bio potpisan.

⁽²⁰⁾ Takvi sporazumi između trgovačkih društava uključuju sporazume o kontroli i sporazume o prijenosu dobiti.

Slika 1

Struktura grupe Condor



Izvor: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16. lipnja 2021., str. 22.

- (27) Kao zračni prijevoznik za čarter-letove društvo Condor pruža usluge organizatorima putovanja i putničkim agencijama. Uz to, društvo Condor izravno prodaje zrakoplovna sjedala krajnjim kupcima, primjerice putem interneta (takozvana „suha sjedala“). Društvo Condor nudi kratke, srednje duge i duge letove te leti prema zračnim lukama koje ne opslužuju zračni prijevoznici s redovnim linijama ⁽²¹⁾.

2.3.2 Tržišno natjecanje na tržištima na kojima posluje društvo Condor i njegov položaj na njima

- (28) Kad je riječ o društvima za čarter-letove, društvo Condor uglavnom se suočava s konkurencijom društva TUIfly, zračnog prijevoznika iz grupe TUI, na linijama iz Njemačke prema turističkim odredištima, kao što su Španjolska, Grčka, Italija, Portugal, Karibi ili Meksiko ⁽²²⁾. Na nekim linijama na kojima prometuje društvo Condor prometuje i Eurowings, niskotarifni prijevoznik iz grupe Lufthansa ⁽²³⁾, ili Ryanair. Međutim, društvo Condor potencijalno se natječe s takvim zračnim prijevoznicima samo kad je riječ o prodaji suhih sjedala na čarter-letovima prema određenim odredištima koja opslužuju i ti zračni prijevoznici.

⁽²¹⁾ Zračni prijevoznici s redovnim linijama sastoje se od tradicionalnih zračnih prijevoznika (ili mrežnih prijevoznika koji nude cjelovitu uslugu), kao što je Lufthansa, i niskotarifnih prijevoznika, kao što je Ryanair.

⁽²²⁾ Grupa TUI uključuje zračnog prijevoznika i organizatore putovanja. Za razliku od društva Condor, koje opslužuje i neovisne organizatore putovanja, TUIfly opslužuje samo organizatore putovanja iz grupe TUI. Njemačka je 27. ožujka 2020. odlučila društvu TUI odobriti zajam u iznosu od 1,8 milijardi EUR (preko KfW-a), a 4. siječnja 2021. mjeru dokapitalizacije u ukupnom iznosu od 1,25 milijardi EUR kako bi se nadoknadili učinci pandemije bolesti COVID-19 (Odluka Komisije C(2021) 49 final od 4. siječnja 2021. u predmetu SA.59812 – Dokapitalizacija društva TUI, SL C 169, 22.4.2022., str. 1.).

⁽²³⁾ Komisija 25. lipnja 2020. nije uložila prigovor na planove Njemačke da društvu Lufthansa dodijeli dokapitalizaciju u iznosu od 6 milijardi EUR (Odluka Komisije C(2020) 4353 final od 25. lipnja 2020. u predmetu SA.57153 – Potpora Lufthansi, SL C 397, 20.11.2020., str. 1.). Opći sud poništio je 10. svibnja 2023. Odluku Komisije (presuda Općeg suda, Ryanair i Condor/Komisija, predmeti T-34/21 i T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). Komisija je 8. srpnja 2024. pokrenula formalni ispitni postupak (vidjeti Odluku Komisije C(2024) 4481 final od 8. srpnja 2024. u predmetu SA.57153 – Potpora Lufthansi, SL C, C/2024/5957, 4.10.2024.).

- (29) Njemačka tijela tvrde da je društvo Condor, uz društvo Eurowings, jedini pružatelj izravnih turističkih letova na velike udaljenosti s polaskom iz Njemačke. U ljeto 2019. društvo Condor opsluživalo je ukupno 126 odredišta, od kojih su 35 bila daleka odredišta. Društvo Condor bilo je jedini dobavljač na 63 % linija do dalekih odredišta, dok su na 29 % linija prometovali društvo Condor i još jedan zračni prijevoznik, a na 8 % bilo je prisutno više od dva zračna prijevoznika. U segmentu kratkih i srednjih letova društvo Condor bilo je jedini dobavljač na 25 % linija na kojima je prometovao u ljeto 2019., na 32 % linija bila su prisutna dva zračna prijevoznika, a na 43 % prometovalo je više od dva zračna prijevoznika.
- (30) Ukupna flota društva Condor 2019. obuhvaćala je 61 zrakoplov, od kojih je dvama upravljalo društvo Brussels Airlines. Društvo Condor obavilo je približno 45 400 letova s približno 9,4 milijuna putnika, ukupnim brojem raspoloživih sjedala po kilometru (engl. *available seats per kilometre*, ASK) od 10,4 milijuna i faktorom popunjenosti od 90 % zrakoplova kojima je upravljalo. U ljeto 2019. društvo Condor imalo je tržišni udio zračnog prijevoza putnika u Njemačkoj od 6,4 %, što ga je pozicioniralo na treće mjesto iza društava Lufthansa (37 %) i Eurowings (8 %), koja su u vlasništvu grupe Lufthansa. Društvo Ryanair imalo je udio od 5 %, a društvo TUIfly od 3 %. Grupa Lufthansa vodeći je prijevoznik i u segmentu turističkih putovanja zrakoplovom s udjelom od 31 % (društva Lufthansa i Eurowings), dok društva Condor i Ryanair imaju po 16 %, nakon čega slijede TUIfly s 9 %, SunExpress sa 7 % i EasyJet s 4 %.
- (31) Društvo Condor je 2019. obavljalo čarter-letove u devet njemačkih zračnih luka s četiri osnovne bazne zračne luke u Hamburgu, Düsseldorfu, Münchenu i Frankfurtu⁽²⁴⁾. Uzimajući u obzir cjelokupnu djelatnost putničkog zračnog prijevoza u Njemačkoj, Condor je držao 3 % u smislu učestalosti, 4 % u smislu kapaciteta i 6 % u smislu ASK-a. Kad je riječ o učestalosti, od pojedinačnih zračnih luka koje opslužuje, Condor je premašio 10 % samo u zračnoj luci Leipzig. Drugi najveći udio zabilježen je u Hannoveru, s 8 % učestalosti, 11 % kapaciteta i 18 % ASK-a. Veći udio ukupnog kapaciteta i ASK-a društva Condor u nekim zračnim lukama posljedica je toga što je to društvo upotrebljavalo veće zrakoplove i prometovalo na duljim linijama od domaćih ili kontinentalnih zračnih prijevoznika koji su prevozili poslovne putnike na kratkim udaljenostima. Leipzig i Hannover također su uglavnom regionalne zračne luke koje nisu bile zagušene i u kojima nije bilo manjka dostupnih slotova za zračne prijevoznike koji ih koriste. U svim drugim zračnim lukama koje je opsluživalo društvo Condor često je imalo manje od 5 % udjela u ukupnoj frekvenciji, kapacitetu i ASK-u⁽²⁵⁾.

2.4 Financijske poteškoće društva Condor i traženje strateškog ulagača

- (32) Financijski rezultati samoga društva Condor bili su pozitivni prije pandemije bolesti COVID-19. Društvo Condor uglavnom je ostvarivalo redovitu godišnju dobit od 2009., u iznosu od ukupno 530 milijuna EUR i uz godišnji prosjek od 44,1 milijun EUR u razdoblju od 2008. do 2019., kako je prikazano u tablici 1. Condor je stoga *prima facie* imao funkcionalan i profitabilan poslovni model.

Tablica 1

Dobit/gubici društva Condor od 2008. do 2019.

Financijska godina	Dobit u 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⁾ Ostalih pet zračnih luka su Hannover, Nürnberg, Stuttgart, Leipzig i Sylt, vidjeti prijavu, Prilog 26.

⁽²⁵⁾ Ni u jednoj od preostalih zračnih luka (Hamburg, München, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg i Sylt) društvo Condor nije imalo više od [...] % udjela u učestalosti, a samo u jednoj od njih u kapacitetu ([...] % u Syltu). U pet preostalih zračnih luka, odnosno Hamburgu, Düsseldorfu, Frankfurtu, Stuttgartu i Syltu, društvo Condor imalo je udio veći od [...] % u ASK-u ([...] %, [...] %, [...] %, [...] % i [...] %), vidjeti Prilog 26. prijavi.

Financijska godina	Dobit u 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
UKUPNO	529 957 743

- (33) Međutim, na financijsku situaciju društva Condor u trenutku dodjele potpore negativno je utjecala nesolventnost njegova bivšeg dioničara s kontrolnim udjelom, društva Thomas Cook Group („TCG“). Društvo Condor imalo je objedinjeno vođene račune s društvom TCG, imalo je potraživanja od društva TCG u iznosu od otprilike [...] milijuna EUR i nije primalo financiranje od banaka ⁽²⁶⁾. Društvo Condor zbog nesolventnosti svojeg matičnog društva nije moglo financirati svoje potrebe za likvidnošću na tržištu te je u rujnu 2019. moralo pokrenuti postupak u slučaju nesolventnosti u okviru samouprave ⁽²⁷⁾.
- (34) Nesolvencijski sud u Frankfurtu na Majni („nesolvencijski sud“) pokrenuo je 1. prosinca 2019. nesolvencijski postupak i odobrio društvu Condor da nastavi s poslovanjem uz izradu nesolvencijskog plana. Nesolvencijski sud smatrao je da je društvo Condor u osnovi operativno profitabilno društvo čija potreba za restrukturiranjem nije uzrokovana nedostacima u njegovu poslovnom modelu i profitabilnosti, nego nesolventnošću društva TCG. U nesolvencijskom planu utvrđene su mjere za nastavak poslovnog modela kao pružatelja turističkih letova, sporazum s vjerovnicima, mjere restrukturiranja i ulazak novog ulagača. Glavni element plana bilo je operativno i financijsko razdvajanje društva Condor od društva TCG, kao i preuzimanje koje provodi novi ulagač. Vrijednost svih dionica društva Condor koje je držalo društvo TCG svedena je na nulu, a nove dionice u vrijednosti od 20,2 milijuna EUR izdane su fiducijaru (društvo SGL, vidjeti uvodnu izjavu 26.), koji je trebao upravljati njima dok se ne pronađe novi ulagač.
- (35) U siječnju 2020. podnesene su tri ponude za kupnju društva Condor. Vrijednost društva Condor u tim ponudama iznosila je između [...] i [...] milijuna EUR. PGL, matično društvo društva LOT Polish Airlines, bio je uspješni ponuditelj, a ponudio je kupovnu cijenu od [...] milijuna EUR. Kupoprodajni ugovor s društvom PGL, uključujući zahtjeve za javnobilježničku ovjeru, potpisan je 24. siječnja 2020. Njemački Savezni ured za zaštitu tržišnog natjecanja (*Bundeskartellamt*) odobrio je spajanje 24. veljače 2020. U ožujku 2020. odbor vjerovnika društva Condor donio je nesolvencijski plan potrebnom većinom, a nesolvencijski sud ga je odobrio. Međutim, društvo PGL se 13. travnja 2020. povuklo iz sporazuma jer se suočilo s financijskim i gospodarskim poteškoćama povezanim s pandemijom bolesti COVID-19, zbog čega je društvu LOT Polish Airlines bilo potrebno otprilike 650 milijuna EUR potpore od poljske vlade ⁽²⁸⁾.
- (36) Zbog povlačenja društva PGL postupak u slučaju nesolventnosti društva Condor produljen je za sedam mjeseci. Produljenje je uzrokovalo dodatne troškove za društvo Condor u ukupnom iznosu od približno 23,7 milijuna EUR ⁽²⁹⁾. Odbor vjerovnika društva Condor odobrio je 22. listopada 2020. izmijenjeni plan, koji je nesolvencijski sud potvrdio 24. studenog 2020. Nesolvencijski sud proglasio je 30. studenog 2020. izlazak društva Condor iz nesolventnosti.

⁽²⁶⁾ Budući da je društvo Condor imalo redovne objedinjeno vođene račune s društvom TCG, od čega je posljednji takav sporazum stupio na snagu u veljači 2018., potraživanja koja proizlaze iz sporazuma o prijenosu dobiti između njih prebijana su i društvo Condor je prema potrebi primalo likvidnost unutar grupe. Ta mogućnost financiranja više nije bila dostupna nakon prisilne likvidacije društva TCG. Budući da nije imalo neovisan vlastiti profil rizičnosti i da je bio dio prisilno likvidiranog društva TCG, društvo Condor nije moglo dobiti financijska sredstva na tržištima kapitala. Osim toga, u trenutku pokretanja likvidacije društva TCG društvo Condor imalo je potraživanja u iznosu od otprilike [...] milijuna EUR prema svojem matičnom društvu, koja više nije moglo naplatiti i moralo ih je opisati. Naposljetku, društvo Condor bilo je solidarno odgovorno za određeni dug društva TCG.

⁽²⁷⁾ Vidjeti i odluku o potpori za sanaciju, uvodne izjave od 14. do 20.

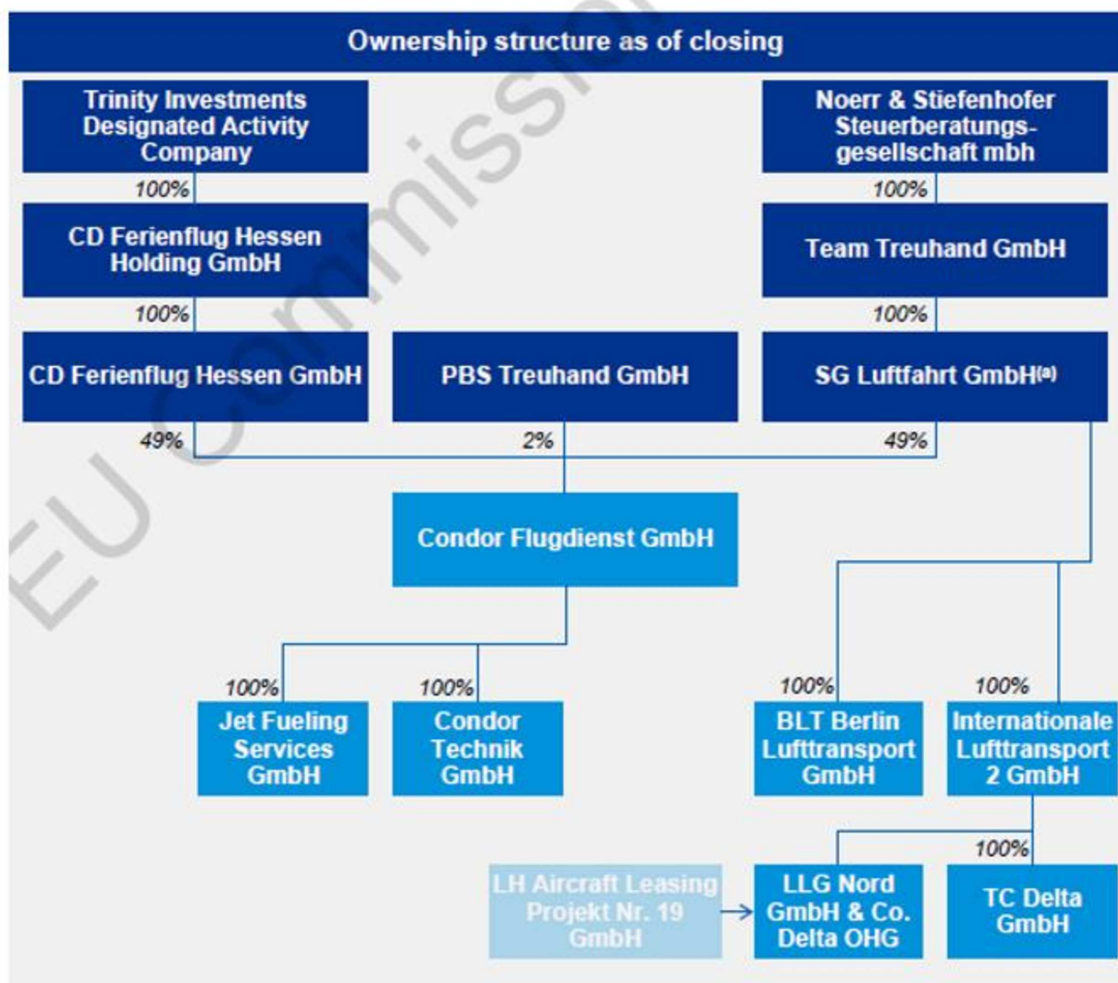
⁽²⁸⁾ Kako je odobreno Odlukom Komisije C(2020) 9606 final od 22.12.2020. u predmetu SA.59158 COVID-19 – Potpora društvu LOT Polish Airlines, SL C 260, 2.7.2021., str. 1.

⁽²⁹⁾ Opći sud poništio je odluku o naknadi štete iz travnja 2020. jer je utvrdio da Komisija nije u dovoljnoj mjeri dokazala postojanje izravne veze između gubitaka koje je društvo Condor pretrpjelo zbog ograničenja nametnutih radi sprečavanja širenja pandemije bolesti COVID-19 i povećanih troškova nesolventnosti u iznosu od 17 milijuna EUR koji su posljedica produljenja postupka u slučaju nesolventnosti nakon povlačenja društva PGL iz kupoprodajnog ugovora sklopljenog s društvom Condor (vidjeti poništenu odluku o naknadi štete, uvodna izjava 21.). Budući da se postupak morao produljiti s prvotno predviđenih dva do tri mjeseca, od travnja 2020. do studenog 2020. umjesto do lipnja/srpnja, konačni iznos tih troškova povećao se na 23,7 milijuna EUR.

- (37) Društvo Condor nastavilo je tražiti ulagača i prošlo je bezuvjetan, konkurentan, transparentan i nediskriminirajući natječajni postupak. Nadzorni odbor društva Condor, čiji su članovi dioničari predstavnici njemačke savezne vlade i savezne zemlje Hessen (jamci za zajmove KfW-a), među tri ponude zaprimljene tijekom tog postupka odabrao je privatni investicijski fond Attestor. Društvo Attestor ponudilo je najbolje uvjete za društvo Condor i za otplatu javnih zajmova KfW-a osiguranih državnim jamstvima. Planirana kupnja zabilježena je u javnobilježničkom aktu od 20. svibnja 2021.
- (38) Njemačka je potvrdila da prije te ponude društvo Attestor, koje je investicijski fond, nije bilo povezano s društvom Condor niti je s njime poslovalo.
- (39) U skladu s nacrtom kupoprodajnog ugovora udjeli društva Condor u njegovim društvima kćerima Berlin Lufttransport i Internationale Lufttransport prodali bi se holdinškom društvu SGL, društvo Attestor preuzelo bi od društva SGL 49 % dionica društva Condor, dok bi 2 % bilo u vlasništvu fiducijarnog društva u ime društva Attestor. Attestor bi imao mogućnost stjecanja preostalih 49 % dionica. U skladu s ugovorom društvo Attestor od 28. srpnja 2021. kontrolira 51 % dionica društva Condor (49 % preko investicijskog fonda kojim upravlja društvo Attestor i 2 % preko fiducijara) i osiguralo je vlasnički kapital kako je dogovoreno (vidjeti uvodnu izjavu 46.). Financijski uvjeti transakcije uključuju financiranje poslovnog plana društva Condor i restrukturiranje postojećih javnih zajmova odobrenih društvu Condor pod uvjetima opisanim u uvodnim izjavama 51. i 52. Vlasnička struktura društva Condor nakon transakcije prikazana je na slici 2.

Slika 2

Vlasnička struktura društva Condor nakon njegove prodaje društvu Attestor



Izvor: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German restructuring concept according to IDW S 6/BGH, 16. lipnja 2021., str. 51.

2.5 Plan restrukturiranja društva Condor

- (40) Društvo Condor započelo je s provedbom plana restrukturiranja u listopadu 2019., kad je pokrenulo program racionalizacije i restrukturiranja koji se provodio do rujna 2023. Plan se temelji na tri glavne komponente: i. smanjenju troškova i povećanju učinkovitosti putem racionalizacije i obnove flote; ii. financijskom restrukturiranju i restrukturiranju kapitala pomoću privatnog financiranja društva Attestor i ponovnih pregovora o zajmovima KfW-a te iii. organizacijskoj stabilizaciji zahvaljujući ulasku strateškog partnera.

2.5.1 Operativno i organizacijsko restrukturiranje

- (41) Društvo Condor pokrenulo je program racionalizacije, optimizacije poslovanja i poboljšanja produktivnosti kako bi smanjilo operativne troškove te održalo i dodatno povećalo svoju profitabilnost. U skladu s planom restrukturiranja koji je dostavila Njemačka očekivalo se da će taj program omogućiti smanjenje troškova i povećanje produktivnosti kako slijedi: i. smanjenje broja osoblja za 23 % do svibnja 2021., koje se posebno odnosi na smanjenje broja zemaljskog osoblja za 17 % unatoč preuzimanju niza zadaća koje je prethodno obavljalo društvo TCG, kao i smanjenje broja članova kabinske posade od 2022. prethodno dogovorenim mjerama socijalnog plana, ii. smanjenje troškova plaća usklađivanjem kolektivnih ugovora, bonusa članovima uprave i plaća, kao i rezovima određenih dodatnih isplata kao što su naknada za obrok u kantini i naknada za godišnji odmor, iii. preseljenje u sjedište s manjim troškovima, iv. ponovni pregovori o ugovorima s dobavljačima (tijekom postupka u slučaju nesolventnosti nisu se primjenjivali otkazni rokovi i razdoblja valjanosti ugovora, što je omogućilo raskid nepovoljnih ugovora) i prilagodba ugovora o zakupu zrakoplova i v. obnova flote. Očekivalo se da će program racionalizacije dovesti do trajnog smanjenja troškova u iznosu većem od [...] milijuna EUR godišnje.
- (42) Operativnim mjerama restrukturiranja, kako je prikazano u tablici 2, nastoji se održati i pojednostavniti poslovanje društva Condor dok ono ne bude moglo ostvariti dobit nakon postupnog ukidanja ograničenja letova uvedenih radi sprečavanja širenja pandemije bolesti COVID-19. Njihova provedba osigurat će konkurentnost društva Condor daljnjim smanjenjem troškova i potrebnom obnovom flote modernim zrakoplovima s učinkovitom potrošnjom goriva.
- (43) Društvo Condor imalo je zastarjelu flotu, koja je u ljeto 2019. uključivala 61 zrakoplov, od čega je s 59 zrakoplova to društvo upravljalo izravno. Od toga je 16 zrakoplova Boeing 767-300 koje je upotrebljavalo na dugim linijama bilo u prosjeku staro 26 godina, odnosno više od prosjeka industrije. Restrukturiranje flote, koje se planira provesti u razdoblju od 2022. do 2025. za zrakoplove koji prometuju na velikim udaljenostima i od 2022. do 2029. za zrakoplove koji prometuju na kratkim i srednjim udaljenostima, dovest će do smanjenja potrošnje goriva i emisija CO₂. Na temelju ponuda koje su mu bile na raspolaganju u trenutku dodjele potpore društvo Condor očekivalo je godišnje uštede troškova goriva od otprilike [...] milijuna EUR, uštede emisija CO₂ od 15 % do 25 % i smanjenje prosječne potrošnje goriva na manje od 2 litre/100 km po putniku samo u segmentu prijevoza na velike udaljenosti, u kojem zamjenjuje 16 zrakoplova Boeing 767-300.

Tablica 2

Mjere restrukturiranja društva Condor

Mjera	Provedba
Smanjenje broja osoblja	Smanjenje broja zemaljskog osoblja: postignuto do ožujka 2020.
Smanjenje troškova osoblja	— Prilagodba kolektivnih ugovora: od prosinca 2019. do ožujka 2020. — Ugovori o radu na skraćeno radno vrijeme i produljenje pregovora o zamrzavanju plaća u ljeto 2020. i proljeće 2021.
Ponovni pregovori o ugovorima o nabavi robe	Stalne revizije sa svim dobavljačima u tijeku su od rujna 2020.

Mjera	Provedba
Preseljenje u sjedište s manjim troškovima	— Pregovori u travnju i svibnju 2020. — Preseljenje dovršeno u srpnju 2021.
Obnova flote	Postupna obnova počevši od trećeg tromjesečja 2022.; očekuje se da će do 2023. biti uvedeno 12 novih zrakoplova koji prometuju na velikim udaljenostima

Izvor: Prijava, Prilog 13.

- (44) Osim toga, ulazak strateškog ulagača na tržište stvorio je stabilan korporativni okvir. Prije svega, prodaja dijela dionica društva Condor društvu Attestor bila je prvi korak prema njegovoj strukturnoj neovisnosti nakon izlaska iz postupka u slučaju nesolventnosti. Osim toga, ulazak društva Attestor i restrukturiranje zajmova KfW-a omogućili su društvu Condor dostatna financijska sredstva i da ojača svoju osnovicu vlasničkog kapitala.

2.5.2 Restrukturiranje kapitala i financijsko restrukturiranje te financiranje plana restrukturiranja

- (45) Troškovi restrukturiranja uključivali su troškove obnove flote društva Condor i njegove nepokrivene operativne troškove u razdoblju restrukturiranja. Stoga su uključivali otplatu zajma za sanaciju i njegovu zamjenu drugim zajmovima KfW-a, otpis potraživanja kamata na prekomjernu naknadu kako je utvrđeno u uvodnoj izjavi 7. i 23,7 milijuna EUR troškova nastalih tijekom postupka u slučaju nesolventnosti (uvodna izjava 36.). Troškovi restrukturiranja djelomično su financirani vlastitim sredstvima u ukupnom iznosu od [...] milijuna EUR, a dijelom javnim financiranjem u obliku restrukturiranja duga, u ukupnom iznosu od 300,98 milijuna EUR. Financiranje iz nejavni sredstava osigurano je sredstvima društva Attestor i potpomognuto trajnim uštedama troškova i otpisima dugova koji proizlaze iz nesolventnog plana, kako je navedeno u uvodnim izjavama u nastavku.
- (46) Društvo Attestor osiguralo je društvu Condor 200 milijuna EUR vlasničkog kapitala u obliku ulaganja u kapitalne rezerve društva u iznosu od 150 milijuna EUR i depozita od 50 milijuna EUR na založni račun javnog bilježnika koji je prema potrebi dostupan društvu Condor za njegovo poslovanje.
- (47) Osim toga, društvo Attestor osiguralo je [...] milijuna EUR za obnovu flote društva Condor, kao i kreditnu liniju od [...] milijuna USD (približno [...] milijuna EUR), koju društvo Condor može iskoristiti u nekoliko tranši, bez obnavljanja, za plaćanja zrakoplova prije isporuke. Točnije, [...] je društvu Condor i njegovim društvima kćerima osigurao leasing instrument, pri čemu je izravno ili preko jednog ili više subjekata posebne namjene osigurao financiranje leasingom slično vlasničkom kapitalu u iznosu od [...] milijuna EUR za nabavu zrakoplova koji će se dati u zakup društvu Condor. Financiranje zrakoplova bilo bi dovršeno vanjskim financiranjem za koje se očekuje da će, u skladu s trgovinskom praksom, pokriti od [...] % ukupnih rashoda za nabavu zrakoplova. Stoga bi preliminarno preuzimanje obveze za leasing omogućilo društvu Condor da zakupi zrakoplove u vrijednosti do [...] milijuna EUR na razdoblje od najmanje [...] godina.
- (48) Nadalje, vjerovnici društva Condor prihvatili su otpis potraživanja u iznosu od 630,8 milijuna EUR u kontekstu postupka u slučaju nesolventnosti. Postupak je bio uređen obveznim pravnim odredbama standardnog njemačkog prava o nesolventnosti koje sadržava odredbe o uspostavi i postupanju prema različitim skupinama vjerovnika. Unutar svake skupine prema vjerovnicima se postupalo jednako. Potraživanja u kategoriji „Skupina 7 – Dionici” smatrana su podređenima drugim potraživanjima drugih skupina vjerovnika za potrebe postupka u slučaju nesolventnosti. U skladu s planom u slučaju nesolventnosti vrijednost dioničkog kapitala društva svedena je na nulu, zbog čega su dioničari izgubili svoje dionice. Uz to, nisu imali pravo na upisivanje novih dionica u okviru povećanja kapitala predviđenog planom. Zbog toga nisu izvršena nikakva plaćanja prema dioničarima te su oni izgubili svoja postojeća prava, i kad je riječ o njihovim dionicama i kad je riječ o dugu koji im je društvo Condor dugovalo. Njemačka objašnjava da je u pogledu preostalih potraživanja odbor vjerovnika društva Condor mogao birati između likvidacije društva Condor ili prihvaćanja nesolventne kvote od 0,1 % za potraživanja u ukupnom iznosu od 631,5 milijuna EUR, pri čemu je nekoliko vjerovnika glasovalo protiv plana. U nesolventnom planu utvrđeno je sljedećih sedam skupina vjerovnika:
- zaposlenici (*Arbeitnehmer*),
 - Savezna agencija za zapošljavanje (*Bundesagentur für Arbeit*),

- Udruga za osiguranje u slučaju insolventnosti mirovinskih sustava poduzeća (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit – PSVaG*),
 - vjerovnici za čija su potraživanja dužnici solidarno odgovorni (*Gläubiger aus Mithaftung*),
 - društva grupe s nepodređenim potraživanjima (*Gruppengesellschaften mit nicht nachoyen Forderungen*),
 - ostali neosigurani i nepodređeni vjerovnici (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*),
 - dioničari (*Gesellschafter*).
- (49) Nekoliko tih skupina, kao što su osoblje, društva grupe i dioničari, čine isključivo privatni vjerovnici. Svaki vjerovnik uključen u pojedinu skupinu ima glasačka prava. U skladu s njemačkim pravom o nesolventnosti svaka skupina vjerovnika glasuje zasebno, a za donošenje odluke u svakoj skupini potrebna je većina vjerovnika s glasačkim pravima, ne samo prema broju glasova nego i prema dugovanim iznosima⁽³⁰⁾. Većina vjerovnika odlučila je prihvatiti kvotu, a odbor vjerovnika odobrio je plan 22. listopada 2020. Nesolvencijski sud podržao je plan.
- (50) Naposljetku, društvo Condor u kontekstu svojeg programa racionalizacije ostvaruje trajno smanjenje troškova od [...] milijuna EUR godišnje, što proizlazi iz prilagodbi ugovora o leasingu, ponovnih pregovora o ugovorima s dobavljačima i prilagodbe kolektivnih ugovora kako je opisano u uvodnoj izjavi 41. Te uštede troškova utječu na račun dobiti i gubitka društva Condor i smanjuju potrebu za vanjskim financiranjem.
- (51) Preduvjet kupoprodajnog ugovora i pružanja sredstava za financiranje u obliku leasinga društva Attestor bilo je restrukturiranje postojećih zajmova društva Condor od KfW-a u iznosu od 550 milijuna EUR. Prije restrukturiranja na zajmove KfW-a primjenjivali su se sljedeći uvjeti:
- (a) zajam 1 u ukupnom iznosu od 529,8 milijuna EUR sastojao se od tranše A u nominalnom iznosu od 256 milijuna EUR i tranše B u nominalnom iznosu od 273,8 milijuna EUR. Kako bi osiguralo zajam 1, društvo Condor uspostavilo je paket kolaterala koji se, među ostalim, sastojao od zaloga dionica, založnih prava na zrakoplovima, prijenosa osiguranja, ustupanja i zaloga računa;
 - (1) tranša A zajma 1 imala je dospeljeće 30. lipnja 2026.; trebala je biti vraćena u tromjesečnim obrocima od [...] milijuna EUR počevši od 30. lipnja 2021. i jednokratnim plaćanjem svih nepodmirenih iznosa 30. lipnja 2026.; kamatna stopa sastojala se od osnovne stope jednake tromjesečnom EURIBOR-u + [...] baznih bodova godišnje + troškovi refinanciranja KfW-a;
 - (2) tranša B zajma 1 bila je obnovljiv kreditni instrument s krajnjim dospeljećem 31. prosinca 2031.; kamatna stopa sastojala se od osnovne stope jednake tromjesečnom EURIBOR-u + [...] baznih bodova godišnje + troškovi refinanciranja KfW-a; iznosi povučeni iz tranše B trebali su biti oplaćeni na kraju svakog kamatnog razdoblja, uvećani za kamate koje su obračunane do tog datuma, ali još nisu plaćene; vraćeni iznosi mogli su se ponovno povući u razdoblju raspoloživosti pod uvjetom da se ne premaši ukupni iznos zajma raspoloživ za tranšu B; od 30. lipnja 2026. ukupni iznos zajma za tranšu B automatski bi se smanjio za [...] milijuna EUR na kraju svakog sljedećeg kalendarskog tromjesečja;
 - (b) zajam 2, u nominalnom iznosu od 20,2 milijuna EUR i s dospeljećem 31. prosinca 2031., imao je kamatnu stopu koja se sastojala od osnovne kamatne stope jednake tromjesečnom EURIBOR-u + [...] baznih bodova + troškovi refinanciranja KfW-a; zajam 2 osigurao je [...] u korist KfW-a;
 - (c) ako bi društvo Condor bilo prodano u okviru prodaje dionica, ugovornim aranžmanima predviđena je hijerarhija otplate različitih tranši. Najprije bi se otplatio zajam 2, a zatim tranša A pa tranša B zajma 1. I u slučaju druge prodaje imovine društva Condor tranša A otplatila bi se prije tranše B. U slučaju prodaje kolaterala na otplatu tranši primjenjivao bi se sličan redoslijed prioriteta. U slučaju prihoda od drugih kolaterala tranša A imala bi prednost pred tranšom B, odnosno prihodi bi se prvo upotrijebili za otplatu tranše A, a zatim za otplatu tranše B.

⁽³⁰⁾ Zakon o nesolventnosti (*Insolvenzordnung*) iz listopada 1994. (BGBl. I S. 2866), stavak 243. i stavak 244. točka 1.

(52) Prema prijavi i nacrtima sporazuma koje je dostavila, Njemačka pridonosi financiranju plana restrukturiranja restrukturiranjem postojećih zajmova KfW-a u iznosu od 550 milijuna EUR kako slijedi:

- (a) odustalo bi se od povrata 90 milijuna EUR tranše B zajma 1;
- (b) nepodmireni iznosi zajma 1 (nakon otpisa 90 milijuna EUR iz točke (a) i otpisa 60 milijuna EUR u skladu s Odlukom Condor II (vidjeti uvodnu izjavu 6.) restrukturirali bi se na sljedeći način:
 - nadređena tranša od 175 milijuna EUR s istim uvjetima kao i tranša A zajma 1, osim sljedećih dviju promjena: i. krajnji rok dospijeca bio bi rujna 2026. tako da se podudara s financijskom godinom društva Condor (prethodno je krajnji rok dospijeca bio lipanj 2026. za tranšu A zajma 1 odnosno 31. prosinca 2031. za tranšu B zajma 1 i zajam 2); ii. [...];
 - podređena tranša od 204,8 milijuna EUR sa sljedećim uvjetima: i. kamatna stopa: [...] troškovi; ii. vrsta duga: [...]; iii. kolateral: kao i prije; iv. iznosi raspoloživi za otplatu ovise o prihodima prema mehanizmu plaćanja na temelju rezultata (osnovni datum izlaska: 30. rujna 2026.);
- (c) zajam 2, koji je dodijeljen društvu SGL za stjecanje dionica, izmijenio bi se tako da ispunjava iste uvjete kao i nova podređena tranša, osim što bi se njegov postojeći kolateral pojačao [...]. Povrat podređene tranše bio bi [...].

(53) Njemačka je potvrdila da su nacrti sporazuma provedeni kako je opisano u uvodnoj izjavi 52. Prema informacijama koje je Njemačka dostavila, mehanizmom plaćanja na temelju rezultata predviđa se da se isplata u okviru tog mehanizma može izvršiti tek nakon što ulagač do 30. lipnja 2026. primi neto prihode (npr. prodajom) u iznosu od najmanje [...] milijuna EUR (granična vrijednost plaćanja na temelju rezultata) ili ako je procjena vlasničkog kapitala društva na dan 30. rujna 2026. barem jednaka tom iznosu. Iznad granične vrijednosti plaćanja na temelju rezultata od [...] milijuna EUR isplatit će se iznos od [...] EUR. U slučaju iznosa od [...] milijuna EUR do [...] milijuna EUR zajmodavac dobiva udio od [...] % do [...] %. Stvarni iznos povrata ovisi o neto prihodima. Stoga se uvjetima plaćanja u okviru mehanizma plaćanja na temelju rezultata osigurava da njemačka država do rujna 2026. primi plaćanja u iznosu od [...] do [...] milijuna EUR, ovisno o gospodarskom uspjehu društva Condor. Plaćanja u okviru mehanizma plaćanja na temelju rezultata moraju se upotrijebiti za otplatu podređene tranše i zajma 2.

(54) Njemačka je preko KfW-a društvu Condor odobrila zajmove pokrivene jamstvom kako bi se nadoknadio dio procijenjene štete tog društva u kontekstu pandemije bolesti COVID-19. Nakon donošenja poništene odluke o naknadi štete Komisija je utvrdila da je društvo Condor pretrpjelo štetu u iznosu od 175,35 milijuna EUR u razdoblju od 17. ožujka do 31. prosinca 2020.⁽³¹⁾ i štetu od 73,66 milijuna EUR u razdoblju od 1. siječnja do 31. svibnja 2021.⁽³²⁾ odnosno ukupno 249,02 milijuna EUR u razdoblju od 17. ožujka 2020. do 31. svibnja 2021. Razlika između, s jedne strane, iznosa zajmova (550 milijuna EUR) prije primjene otpisa (90 milijuna EUR i 60 milijuna EUR – uvodne izjave 6. i 8.) i, s druge strane, procijenjene štete u razdoblju od 17. ožujka 2020. do 31. svibnja 2021. (249,02 milijuna EUR) iznosi 300,98 milijuna EUR. To je iznos zajmova odobrenih za restrukturiranje.

(55) Njemačka dostavlja dvije ocjene elementa potpore sadržanog u restrukturiranju zajmova.

(56) U skladu s prvim pristupom Njemačka tvrdi da bi element potpore restrukturiranja zajmova bio nominalni iznos zajmova od 400 milijuna EUR (odnosno izvorni iznos od 550 milijuna EUR umanjen za otpis od 150 milijuna EUR) umanjen za iznos koji je Njemačka prijavila kao potporu za naknadu štete za razdoblje od 17. ožujka 2020. do 31. svibnja 2021. u iznosu od 144,1 milijun EUR, što bi dovelo do nominalnog iznosa potpore za restrukturiranje od 255,9 milijuna EUR.

⁽³¹⁾ Vidjeti odluku Condor I, uvodna izjava 203.

⁽³²⁾ Vidjeti odluku Condor II, uvodna izjava 112.

- (57) Međutim, Njemačka smatra da bi bilo moguće manje konzervativno vrednovanje elementa potpore. Za nadređenu tranšu u iznosu od 175 milijuna EUR element potpore iznosio bi 18,9 milijuna EUR razlike između kamata koje je društvo Condor stvarno platilo i koje bi trebalo platiti za hipotetski tržišni zajam. I tržišni zajmodavac pristao bi na odgodu otplate glavnice i kamata, koja stoga ne bi bila obuhvaćena potporom. Naposljetku, Njemačka ocjenjuje otpis duga u iznosu od 90 milijuna EUR kao bespovratna sredstva s elementom potpore od 90 milijuna EUR.

2.5.3 Operativna i financijska putanja restrukturiranja i ponovne uspostave održivosti

- (58) Njemačka tvrdi da je do pandemije bolesti COVID-19 njemačko tržište odlaznih turističkih putovanja stalno raslo te da je godišnje povećanje iznosilo do 4,6 %. Međutim, 2020. je tržište naglo palo za 58,1 %. U planu restrukturiranja pretpostavlja se da će se potražnja na njemačkom tržištu odlaznih turističkih putovanja početi povećavati u ljeto 2021. Njemačka tvrdi da su putovanja čvrsto povezana s bruto domaćim proizvodom, za koji se očekivalo da će se vratiti na razine prije krize do kraja 2021. Veliko povećanje stope neto štednje kućanstava u Njemačkoj s 10,9 % u 2019. na 16,3 % u 2020. upućivalo je na veliku potrošnju potrošača jer su se ograničenja postupno ukidala. Očekivalo se da će se turistička putovanja oporaviti brže od općih putovanja te da će se vratiti na razine prije krize otprilike godinu dana ranije od općih putovanja ⁽³³⁾.
- (59) Pretpostavke iz plana restrukturiranja temelje se na analizi različitih trendova i njihova utjecaja na turistička putovanja. Izvješće društva KPMG o restrukturiranju, koje je dostavila Njemačka, sadržava i prognoze razvoja tržišta na temelju procjena trećih strana ⁽³⁴⁾. U nekoliko stručnih studija kojima su obuhvaćene prognoze putnika (PAX), RPK (ostvareni putnički kilometri) ⁽³⁵⁾, kretanja prema IFR-u (pravila instrumentalnog letenja) ⁽³⁶⁾ i broj putnika očekivalo se da će se sektor zračnog prijevoza vratiti na razinu iz 2019. u najboljem slučaju 2023. ⁽³⁷⁾ Prvo povećanje očekivalo se u trećem i četvrtom tromjesečju 2021. ako se ukinu ograničenja putovanja i ako se nastavi s cijepljenjem. Te se prognoze upotrebljavaju za procjenu vjerodostojnosti pretpostavki na kojima se temelji poslovni plan društva Condor.
- (60) Prema dostavljenim podacima (podaci društva Euromonitor o odlaznim turističkim putovanjima mjerenima brojem putovanja i rashodima, podaci društava Statista i McKinsey o prihodima) svjetsko turističko tržište trebalo se oporaviti na razine iz 2019. u najboljem slučaju 2022., a u najgorem slučaju 2024./2025. Kako je prikazano na slici 3, očekivalo se da će oporavak ključnih pokazatelja uspješnosti PAX, RPK i IFR dosegnuti razine iz 2019. otprilike 2023./2024. Međutim, te se prognoze odnose na cijeli sektor zračnog prijevoza. Iste prognoze ujedno upućuju na brži oporavak turističkih letova.

⁽³³⁾ Prijava, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16. lipnja 2021., str. 27.

⁽³⁴⁾ Te treće strane uključuju: BDL (Bericht zur Lage der Branche – siječanj 2021.), ICAO (Effects of novel Coronavirus on civil aviation: Economic impact analysis – svibanj 2021.), Eurocontrol (Forecast Update 2021-2024 – svibanj 2020.), ACI (Covid-19 & Airports: Traffic forecast & financial impact – siječanj 2021), IATA-u (Airline industry financial forecast – travanj 2021) i društvo Jefferies (lata cuts 2021 forecast – vaccinations, travel restrictions slow the recovery – travanj 2021).

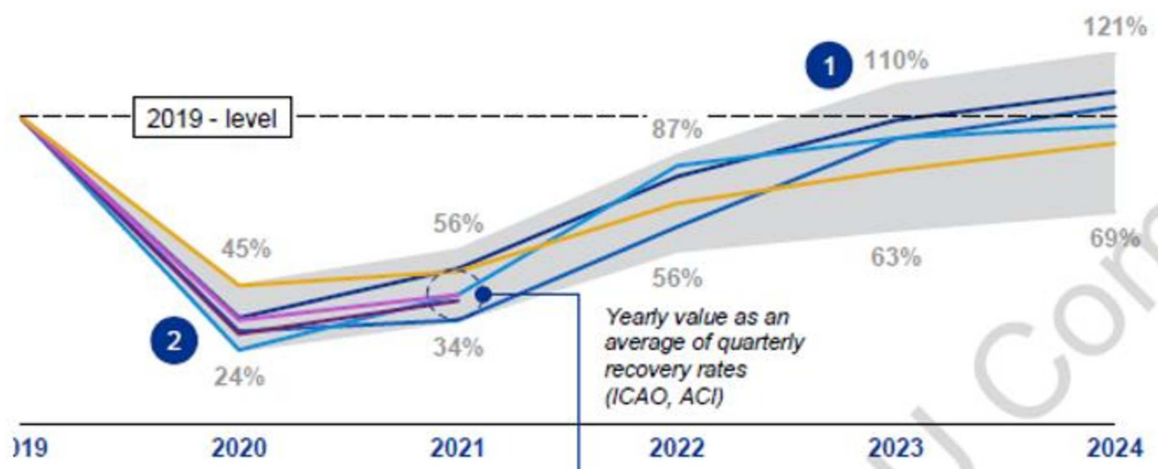
⁽³⁵⁾ RPK ili „ostvareni putnički kilometri” znači broj putnika koji su platili kartu pomnožen s prijedjenom udaljenošću.

⁽³⁶⁾ IFR ili „pravila instrumentalnog letenja” skup su propisa kojima se propisuje način upravljanja zrakoplovom kad se pilot ne može snaći pomoću vizualnih referenci u skladu s pravilima vizualnog letenja.

⁽³⁷⁾ Izvor: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16. lipnja 2021., str. 33.

Slika 3

Prognoze ključnih pokazatelja uspješnosti zračnih prijevoznika u % u odnosu na 2019.



Izvor: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16. lipnja 2021., str. 33.

- (61) Glavni operativni troškovi poslovanja društva Condor odnose se na održavanje, gorivo i osoblje. Pretpostavke u planu restrukturiranja temelje se na ekonomičnosti zrakoplova po vrsti na dodijeljenoj ruti, projekcijama cijena nafte i učinkovitosti. U planu restrukturiranja uzimaju se u obzir učinci mjera provedenih u okviru nesolventijskog plana koji proizlaze iz obnove flote, postupnog prelaska s [...] i smanjenja broja osoblja, skraćenog radnog vremena povezanog s bolešću COVID-19 itd.
- (62) Predviđa se da će se prihodi društva Condor od letačkih operacija postupno povećavati. Nakon faze postupnog oporavka u razdoblju 2020. – 2022. očekuje se da će faktori popunjenosti zrakoplova dosegnuti razine prije pandemije bolesti COVID-19 [...], u skladu s očekivanim oporavkom tržišta turističkih putovanja. U osnovnom scenariju (tablica 3) očekuje se da će društvo Condor postati profitabilno te pokriti kamate i amortizaciju na kraju razdoblja restrukturiranja u rujnu 2023. s neto rezultatom od [...] milijuna EUR i maržom dobiti prije kamata i poreza (EBIT) od [...] % ⁽³⁸⁾. Taj trend rasta nastaviti će se nakon završetka razdoblja restrukturiranja, s neto rezultatom od [...] milijuna EUR i maržom EBIT-a od [...] % u 2024., a 2026. će se dosegnuti neto rezultat od [...] milijuna EUR i marža EBIT-a od [...] %.

Tablica 3

Račun dobiti i gubitka društva Condor u osnovnom scenariju

u milijunima EUR	Razdoblje prije restrukturiranja		Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2017./18. stvarno	2018./19. stvarno	2019./20. stvarno	2020./21. predviđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
Operativni prihodi	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Operativni troškovi	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
od čega: troškovi unajmljivanja flote			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁸⁾ EBIT ili „dobit prije kamata i poreza” su prihodi društva umanjeni za rashode bez poreza i kamata. Marža EBIT-a je financijski omjer koji je pokazatelj profitabilnosti društva i može se izračunati dijeljenjem EBIT-a s prodajom.

u milijunima EUR	Razdoblje prije restrukturiranja		Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2017./18. stvarno	2018./19. stvarno	2019./20. stvarno	2020./21. predviđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
Amortizacija	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
od čega: amortizacija flote			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Operativna dobit (EBIT) prije izvanrednih stavki	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Financijski troškovi	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
od čega: povezani s flotom			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neto rezultat za godinu	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marža EBITDA-e (prije izvanrednih stavki)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marža EBIT-e (prije izvanrednih stavki)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prinos	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan broj raspoloživih sjedala po kilometru [ASK] (u mil.)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan broj ostvarenih putničkih kilometara [RPK] (u mil.)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan faktor popunjenosti sjedala	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan broj putnika (u mil.)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Izvor: Prijava, financijski podaci društva Condor (nije dostupna raščlamba za flotu za 2017./18. i 2018./2019.).

- (63) Tablica 3 pokazuje da će operativne i komercijalne mjere restrukturiranja i financijski doprinosi omogućiti društvu Condor da postupno ublaži učinke nesolventnosti društva TCG na njegov vlasnički kapital, koji su se još djelomično odražavali u njegovoj bilanci pri izlasku iz postupka u slučaju nesolventnosti 1. prosinca 2020. U skladu s njemačkim pravom o nesolventnosti društvo Condor otpisalo je sav svoj dionički kapital, zbog čega je imalo negativnu

knjigovodstvenu vrijednost kapitala. Iako bi društvo Condor do 2026. i dalje imalo blago negativni kapital od [...] milijuna EUR zbog tog egzogenog učinka, njegova će se osnovica kapitala stalno i znatno poboljšavati u razdoblju restrukturiranja te će 2027. postati pozitivna. Osim toga, dugoročne financijske obveze društva Condor, koje su 2021. dosegnule vrhunac od [...] milijuna EUR, smanjit će se na [...] milijuna EUR do 2026. Nadalje, prema tom skupu podataka, povrat na uloženi kapital (ROCE) ⁽³⁹⁾ društva Condor bio bi iznimno pozitivan na kraju razdoblja restrukturiranja u fiskalnoj godini 2023. i u narednim godinama, te bi iznosio od [...] % do [...] % (tablica 4).

Tablica 4

Bilanca društva Condor u osnovnom scenariju

u milijunima EUR	Razdoblje prije restrukturiranja		Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2017./18. stvarno	2018./19. stvarno	2019./20. stvarno	2020./21. predviđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
Imovina	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugotrajna imovina > 1 godine	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
od čega: flota (imovina)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kratkotrajna imovina < 1 godine	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
od čega: novac i novčani ekvivalenti	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obveze	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vlasnički kapital	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugoročne obveze > 1 godine	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugoročne financijske obveze > 1 godine	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
od čega: obveze po najmu			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kratkoročne obveze < 1 godine	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kratkoročne financijske obveze < 1 godine	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁹⁾ Uloženi kapital definira se kao ukupna imovina umanjena za kratkoročne obveze.

u milijunima EUR	Razdoblje prije restrukturiranja		Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2017./18. stvarno	2018./19. stvarno	2019./20. stvarno	2020./21. predviđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
od čega: obveze po najmu			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ROCE	2 %	– 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Izvor: Prijava, financijski podaci društva Condor (nije dostupna raščlamba za flotu za 2017./18. i 2018./2019.).

- (64) U procjeni vrijednosti društva Condor koju je u lipnju 2021. provela grupacija za financijsko savjetovanje Rothschild u kontekstu privlačenja ulagača, kako je prikazano u procjenama u tablici 5, na temelju konzervativnih pretpostavki procjenjuje se da će do 2023. vlasnički kapital društva Condor iznositi od [...] milijuna EUR do [...] milijardi EUR, ovisno o metodi (metoda diskontiranih novčanih tokova ili metoda višekratnika dobiti prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA)).

Tablica 5

Procjena vrijednosti društva Condor

[...]

- (65) Izvješće o procjeni vrijednosti koje je izradila grupacija Rothschild uključuje izračun ponderiranog prosječnog troška kapitala (engl. *weighted average cost of capital*, WACC) društva Condor. WACC je zbroj troška duga i troška vlasničkog kapitala pomnoženih s relevantnim ponderima. Kao ciljna struktura kapitala, s ciljnim ponderima za dug i vlasnički kapital, uz pretpostavku [...] % vlasničkog kapitala, izračunani trošak duga iznosi [...] %, a trošak vlasničkog kapitala [...] %⁽⁴⁰⁾. Izračunani WACC društva Condor iznosi [...] %. Od 1. siječnja 2019. na snazi je šesnaesti međunarodni standard financijskog izvještavanja („MSFI 16”), kojim je ukinut različit tretman financijskih i poslovnih najмова. Isti je izračun dostavljen uzimajući u obzir MSFI 16 i posljedični veći ponder duga zbog iskazivanja obveza po najmu kao financijskih obveza. Povećanje duga dovodi do pretpostavljene strukture kapitala od [...] % vlasničkog kapitala i [...] % duga. U tom scenariju WACC iznosi [...] % zbog većeg pondera duga.
- (66) Njemačka tijela također su dostavila procjenu vrijednosti vlasničkog kapitala društva Condor na temelju uvjeta dogovorenih s društvom Attestor, na koju se oslonilo savjetodavno društvo PWC, u skladu s obvezom Njemačke da provede procjenu uvjeta zajmova KfW-a, i društva Rothschild kao neovisnog stručnjaka koji je utvrdio vrijednost društva u procesu ulaganja. Društvo PwC primjenjuje konzervativan pristup koji se temelji na planiranoj nižoj vrijednosti EBIT-a od [...] milijuna EUR i multiplikacijskom faktoru od [...]. Na temelju tih konzervativnih pretpostavki društvo PWC zaključuje da će vrijednost vlasničkog kapitala društva Condor 2025. iznositi približno [...] milijuna EUR, dok je samo društvo Condor procijenilo tu vrijednost na približno [...] milijuna EUR prije pandemije bolesti COVID-19⁽⁴¹⁾. Na temelju konzervativnije procjene vrijednosti društva PwC društvo Condor bi 2026. ostvarilo povrat na kapital (ROE) od [...] %. Ta je vrijednost u potpunosti u skladu s medijanom povrata na kapital koji je dostavila skupina drugih zračnih prijevoznika, a koji je u razdoblju 2017. – 2019. iznosio od 23,4 % do 25,3 %, kako je prikazano u tablici 6. Kako se može vidjeti u tablici 6, tradicionalni zračni prijevoznici iz Europe i zračni prijevoznici iz SAD-a ostvarili su više ili manje slične rezultate, osim 2019.

⁽⁴⁰⁾ Trošak duga od [...] % sastoji se od kamatne stope od [...] % postojećih zajmova KfW-a prilagođene za odbitak poreza na kamate. Trošak vlasničkog kapitala od [...] % izračunava se primjenom modela vrednovanja kapitalne imovine i sastoji se od i. nerizične stope od [...] %, ii. premije za malo poduzeće od [...] % i iii. premije rizika specifične za društvo, koja se dobiva tako da se premija tržišnog rizika od [...] % pomnoži s beta-faktorom (1,2 na temelju sličnih društava) i koja bi za društvo Condor iznosila [...] %.

⁽⁴¹⁾ Ovlašt koju je savezna vlada dodijelila društvu PWC 18. svibnja 2021.

Tablica 6

Medijan povrata na kapital zračnih prijevoznika u razdoblju 2017. – 2019. ⁽⁴²⁾

	2019.	2018.	2017.
Tradicionalni prijevoznici (Europa)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Niskotarifni prijevoznici (Europa)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
Prijevoznici iz SAD-a	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Ukupno	25,3 %	23,4 %	24,6 %

- (67) Nadalje, njemačka tijela tvrde da će kombinirani učinak plana restrukturiranja društva Condor, uključujući više mjera racionalizacije i obnovu flote (vidjeti tablicu 2), koje će dovesti do znatnog smanjenja troškova osoblja i opskrbe, kao i uštede goriva i troškova održavanja, te nova financijska sredstva društva Attestor omogućiti društvu Condor da ostvari profitabilnost u skladu s prosjekom industrije. Kako je prikazano u tablici 3, marže EBIT-a ⁽⁴³⁾ društva Condor pozitivne su od fiskalne godine 2023. nadalje ([...] % u 2023. do [...] % u 2026.). Marže su znatno veće nakon pandemije bolesti COVID-19 u usporedbi s razinama prije pandemije bolesti COVID-19 ([...] % za fiskalnu godinu 2018. i [...] % za fiskalnu godinu 2019.).
- (68) Tablica 7 pokazuje i profitabilnost drugih zračnih prijevoznika prije pandemije bolesti COVID-19. Prema podacima koje je dostavila Njemačka marža EBIT-a tih drugih zračnih prijevoznika, koji uključuju tradicionalne i niskotarifne zračne prijevoznike kao što su Lufthansa i Ryanair, iznosila je 5,7 % izraženo kao prosjek odnosno 7,3 % izraženo kao medijan. Rezultati te skupine bili su vrlo različiti, s razlikom od 18,8 postotnih bodova između najviše vrijednosti, koja je iznosila 13,3 %, i najniže vrijednosti, koja je iznosila –5,5 %. Na temelju podataka iz 2019. prinos od putnika društva Condor (prihodi podijeljeni s brojem putnika) iznosio je [...] ⁽⁴⁴⁾, u usporedbi s prosjekom od 141 kad je riječ o drugim zračnim prijevoznicima, te je društvo Condor poslovalo s [...] ASK-a, u usporedbi s prosjekom od 135 773 ASK-a kad je riječ o drugim zračnim prijevoznicima.

Tablica 7

Usporedba ključnih pokazatelja s drugim zračnim prijevoznicima u razdoblju prije pandemije bolesti COVID-19

	Marža EBIT-a (%)	Prinos (EUR)		Faktor popunjenosti sjedala (%)	Putnici (u milijunima)	Raspoloživi kapacitet sjedala (u milijunima 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⁾ Odluka Komisije C(2020) 9221 od 11. prosinca 2020. u predmetu SA.58463 *Aide à la restructuration de Corsair*, SL C 41, 5.2.2021., str. 1., uvodna izjava 23. Uzorak uključuje 15 zračnih prijevoznika razvrstanih u tri kategorije: **tradicionalni** zračni prijevoznici uključuju društva Air France KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean i Finnair; **niskotarifni** prijevoznici uključuju društva Ryanair, Easy Jet i Air Europa, a prijevoznici iz **SAD-a** uključuju društva Delta Airlines, American Airlines, United Airlines i Southwest Airlines.

⁽⁴³⁾ Marža EBIT-a na temelju prihoda od prodaje. Planom restrukturiranja nisu predviđeni drugi operativni prihodi.

⁽⁴⁴⁾ Prinos je veći nego što je prikazano u tablici 3 zbog potrebne usporedivosti sa sličnim društvima. Budući da javno dostupni podaci za konkurente nisu toliko detaljni kao interni podaci društva Condor, prinos u tablici 7 definira se kao prihod od prodaje po PAX-u, dok se prinos u tablici 3 definira kao (prihodi od prodaje – prodaja tereta – ostala prodaja) po PAX-u.

	Marža EBIT-a (%)	Prinos (EUR)		Faktor popunje- nosti sjedala (%)	Putnici (u milijunima)	Raspoloživi kapacitet sjedala (u milijunima 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
Prosjek (s društvom Condor)	5,5	143,8		86,2	61,8	127 474
Prosjek (bez društva Condor)	5,7	140,8		85,8	66,6	135 773
Medijan (s društvom Condor)	6,2	143,8		84,3	38,1	85 002
Medijan (bez društva Condor)	7,3	143,2		83,9	40,0	100 031

Izvor: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 16. lipnja 2021., str. 37.; i vlastiti izračun.

- (69) Nadalje, Njemačka je dostavila podatke o budućim novčanim tokovima društva Condor za osnovni scenarij, kako je prikazano u tablici 8.

Tablica 8

Predviđeni novčani tokovi u osnovnom scenariju

u milijunima EUR	Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2019./20. stvarno	2020./21. pred- viđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Novčani tokovi od poslovnih aktivnosti (prije izvanrednih stavki)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Izvanredne stavke	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Novčani tokovi od investicijskih aktivnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Promjene vlasničkog kapitala	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Promjene financijskih obveza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
od čega: financijske obveze prema KfW-u	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Novčani tokovi od financijskih aktivnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neto smanjenje/povećanje novca i novčanih ekvivalenata	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na početku razdoblja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na kraju razdoblja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

u milijunima EUR	Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2019./20. stvarno	2020./21. pred- viđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
Dostupna tranša B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zadržana gotovina	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostupna likvidnost	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Izvor: Prijava, financijski podaci društva Condor.

- (70) Podaci koje je dostavila Njemačka pokazuju odljeve novca iz poslovanja u iznosu od [...] milijuna EUR u fiskalnoj godini 2021. S druge strane, glavni čimbenici koji doprinose priljevu novca uključuju izvanredne stavke u iznosu od [...] milijuna EUR, koje se odnose na likvidaciju društva TCG, likvidnost koja se osigurava ulaganjem društva Attestor i promjene financijskih obveza prema KfW-u. Nakon doprinosa društva Attestor vlasničkom kapitalu društva Condor dostupna likvidnost nikad ne pada ispod [...] milijuna EUR.
- (71) Dostavljene informacije pokazuju da se društvo Condor suočilo s kratkoročnom krizom likvidnosti i negativnom situacijom solventnosti naslijeđenom uslijed likvidacije društva TCG (slika 4).

Slika 4

Kratkoročni likvidnosni položaj društva Condor

[...]

Izvor: Prijava, procjena restrukturiranja koju je izradilo društvo KPMG.

- (72) Njemačka je dostavila analizu osjetljivosti koja pokazuje kako se dobit i gubitak društva Condor, a time i njegova bilanca, mogu razlikovati od osnovnog scenarija iz tablica 3 i 4 ako bi se troškovi goriva povećali više nego u osnovnom scenariju zbog povećanja cijena emisijskih jedinica i kredita za kompenzaciju emisija te ako bi potencijalna nepovoljna kretanja na tržištu, odnosno povećanje tržišnog natjecanja, negativno utjecala na rast prinosa po putniku ⁽⁴⁵⁾, što bi dovelo do smanjenja rasta prinosa koji se posebno očekuje zbog novih zrakoplova na velikim udaljenostima. Rezultat te analize prikazan je u tablicama 9 i 10.

Tablica 9

Predviđeni račun dobiti i gubitka u nepovoljnom scenariju

u milijunima EUR	Razdoblje prije restrukturiranja		Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2017./18. stvarno	2018./19. stvarno	2019./20. stvarno	2020./21. pred- viđeno	2021./22. plani- rano	2022./23. plani- rano	2023./24. plani- rano	2024./25. plani- rano	2025./26. plani- rano
Operativni prihodi	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Operativni troškovi	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
od čega: troškovi unajmljivanja flote			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortizacija	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁵⁾ Prihodi od prodaje podijeljeni s ukupnim brojem putnika.

u milijunima EUR	Razdoblje prije restrukturiranja		Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2017./18. stvarno	2018./19. stvarno	2019./20. stvarno	2020./21. predviđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
od čega: amortizacija flote			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Operativna dobit (EBIT) prije izvanrednih stavki	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Financijski troškovi	– 29,6	– 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
od čega: povezani s flotom			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neto rezultat za godinu	40,0	– 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marža EBITDA-e (prije izvanrednih stavki)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marža EBIT-e (prije izvanrednih stavki)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prinos	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan broj raspoloživih sjedala po kilometru [ASK] (u mil.)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan broj ostvarenih putničkih kilometara [RPK] (u mil.)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan faktor popunjenosti sjedala	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan broj putnika (u mil.)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Izvor: Prijava, financijski podaci društva Condor (nije dostupna raščlamba za flotu za 2017./18. i 2018./19.).

Tablica 10

Bilanca stanja u nepovoljnom scenariju

u milijunima EUR	Razdoblje prije restrukturiranja		Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2017./18. stvarno	2018./19. stvarno	2019./20. stvarno	2020./21. predviđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
Imovina	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugotrajna imovina > 1 godine	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

u milijunima EUR	Razdoblje prije restrukturiranja		Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2017./18. stvarno	2018./19. stvarno	2019./20. stvarno	2020./21. predviđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
<i>od čega: flota (imovina)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kratkotrajna imovina < 1 godine	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: novac i novčani ekvivalenti</i>	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obveze	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vlasnički kapital	194,7	– 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugoročne obveze > 1 godine	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugoročne financijske obveze > 1 godine	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: obveze po najmu</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kratkoročne obveze < 1 godine	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kratkoročne financijske obveze < 1 godine	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: obveze po najmu</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Omjer neto duga i EBITDA-e	1,7	1,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ROCE	2 %	– 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Izvor: Prijava, financijski podaci društva Condor (nije dostupna raščlamba za flotu za 2017./18. i 2018./19.).

- (73) Prema pretpostavkama iz nepovoljnog scenarija operativna uspješnost društva Condor blago bi se smanjila, pri čemu bi EBIT u prosjeku bio [...] milijuna EUR niži nego u osnovnom scenariju. Međutim, društvo Condor ostalo bi profitabilno uz maržu EBIT-a od [...] % na kraju razdoblja restrukturiranja, koja bi se na kraju razdoblja obuhvaćenog prognozama, tj. od 2019./2020. do 2025./2026. („razdoblje planiranja“), povećala do [...] %.

- (74) Kad je riječ o bilanci, glavni učinci u nepovoljnom scenariju odnose se na gotovinsku poziciju i vlasnički kapital društva Condor. U nepovoljnom slučaju društvo Condor ima manje imovine u novcu, a negativni kapital ne smanjuje se jednako brzo kao u osnovnom scenariju. Društvo Condor u nepovoljnom će scenariju i dalje imati negativni kapital od [...] milijuna EUR na kraju razdoblja planiranja. Međutim, čak bi i u tom slučaju bilo moguće ostvariti povrat na pozitivni kapital u godini nakon razdoblja planiranja. Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 64. i kao što je vidljivo iz tablica 5 i 9, vrijednost društva Condor i njegova vlasničkog kapitala koju su procijenili društvo Rothschild i društvo PWC već se temelji na negativnim pretpostavkama iz nepovoljnog scenarija te je stoga i dalje valjana.
- (75) Usklađenja prihoda i troškova utječu na novčane tokove. Tablica 11 pokazuje da je likvidnost dostupna društvu Condor na kraju razdoblja restrukturiranja u fiskalnoj godini 2023. niža za [...] milijuna EUR nego u osnovnom scenariju. Dostupna likvidnost 2026. niža je za [...] milijuna EUR zbog kumulativnog učinka manjih novčanih tokova iz poslovanja. Pozitivni novčani tok iz poslovanja u prosjeku je niži za otprilike [...] milijuna EUR. Dodatan pozitivni novčani tok u vlasničkom kapitalu djelomično poništava navedeni učinak u 2023.

Tablica 11

Predviđeni novčani tokovi u nepovoljnom scenariju

u milijunima EUR	Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2019./20. stvarno	2020./21. pred- viđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Novčani tokovi od poslovnih aktivnosti (prije izvanrednih stavki)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Izvanredne stavke	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Novčani tokovi od investicijskih aktivnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Promjene vlasničkog kapitala	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Promjene financijskih obveza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
od čega: financijske obveze prema KfW-u	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Novčani tokovi od financijskih aktivnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neto smanjenje/povećanje novca i novčanih ekvivalenata	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na početku razdoblja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na kraju razdoblja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostupna tranša B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zadržana gotovina	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostupna likvidnost	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Izvor: Prijava, financijski podaci društva Condor.

- (76) Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 63., na temelju podataka koje je dostavila Njemačka, ROCE društva Condor bio bi iznimno visok s povratima od [...] % do [...] %. To je uglavnom posljedica programa obnove flote društva Condor i činjenice da su revidirani financijski izvještaji društva Condor izrađeni u skladu s njemačkim Trgovačkim zakonikom („Handelsgesetzbuch” ili HGB). Obnova flote društva Condor uključuje i prelazak s posjedovanja ili unajmljivanja zrakoplova na temelju ugovora o financijskom najmu na zakup zrakoplova na temelju ugovora o poslovnom najmu. Za razliku od ugovora o financijskom najmu, u okviru poslovnih najмова najmoprimcu se ne dodjeljuju vlasnička prava. Od stupanja na snagu MSFI-ja 16 svi se najmovi iskazuju u bilanci. Međutim, ta se promjena ne primjenjuje na sve nacionalne računovodstvene standarde. Budući da društvo Condor izrađuje revidirane financijske izvještaje u skladu s HGB-om, poslovni najmovi ne utječu na bilancu najmoprimca jer se iskazuju izvanbilančno i ne kapitaliziraju ⁽⁴⁶⁾.
- (77) Zrakoplovna flota društva Condor čini njegov znatan dio kapitala i imovine kao zračnog prijevoznika. Stoga, ako se najmovi zrakoplova ne iskazuju u bilanci, veličina bilance može se znatno smanjiti. To utječe na ključne pokazatelje kao što je ROCE jer se imovina koja se upotrebljava za poslovanje, tj. zrakoplovi, ne uzima u obzir pri izračunu uloženog kapitala i stoga se precjenjuje profitabilnost na temelju kapitala. Ako se najmovi zrakoplova ne iskazuju u bilanci, to komplicira i smislene usporedbe među zračnim prijevoznicima jer financijski rezultati promatranog zračnog prijevoznika ovise o odabiru vlasništva nad zrakoplovima.
- (78) Zbog toga je Njemačka dostavila financijske izvještaje društva Condor koji uključuju najmove iskazane u bilanci u skladu s MSFI-jem 16. Njemačka je objasnila da, iako su objavljeni i revidirani financijski izvještaji društva Condor sastavljeni u skladu s HGB-om, društvo Condor redovito je izrađivalo i takva alternativna izvješća u kojima su iskazani najmovi usklađeni s MSFI-jem 16 dok je bilo društvo kći društva TCG. Usklađivanje se provodi za svaki ugovor o najmu pojedinačno. Iako se ta izvješća ne revidiraju, redovito ih pregledavaju revizori (društvo Ernst and Young) i izrađuju se u suradnji s revizorima (društvo KPMG).
- (79) U tablicama 12 i 13 prikazan je prilagođeni račun dobiti i gubitka i bilanca u skladu s osnovnim scenarijem. Učinak je u oba scenarija jednak jer se prilagodba odnosi samo na iskazivanje flote i stoga ne ovisi o nepovoljnijim pretpostavkama iz nepovoljnog scenarija. Podaci usklađeni s MSFI-jem 16 pokazuju nešto veći EBIT, ali nižu neto dobit. Stoga se i marža EBIT-a povećava u odnosu na maržu EBIT-a na temelju tablice 3. Na kraju razdoblja restrukturiranja marža EBIT-a iznosit će [...] %, a na kraju razdoblja planiranja povećat će se do [...] %. Glavni učinak vidljiv je u bilanci. Ukupna je imovina otprilike 2,5 puta veća nego u skladu s njemačkim računovodstvenim pravilima. Ta promjena dovodi do znatno nižeg ROCE-a, koji iznosi od [...] % do [...] % u osnovnom scenariju odnosno od [...] % do [...] % u nepovoljnom scenariju.

Tablica 12

Predviđeni račun dobiti i gubitka s kapitaliziranim najmovima u osnovnom scenariju

u milijunima EUR	Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2019./20. stvarno	2020./21. pred- viđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
Operativni prihodi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Operativni troškovi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
od čega: troškovi unajmljivanja flote	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortizacija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Za postupak spajanja i preuzimanja te u izvješćivanju KfW-a društvo Condor upotrebljava podatke o planiranju u skladu s MSFI-jima. Kad je riječ o procjeni restrukturiranja koju je izradilo društvo KPMG, podaci iz MSFI-ja usklađeni su s podacima iz HGB-a. Stoga, iako su predviđeni podaci u procjeni restrukturiranja također u skladu s MSFI-jem, MSFI 16 nije upotrijebljen za poslovni plan.

u milijunima EUR	Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2019./20. stvarno	2020./21. pred- viđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
<i>od čega: amortizacija flote</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Operativna dobit (EBIT) prije izvanrednih stavki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Financijski troškovi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: povezani s flotom</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neto rezultat za godinu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Marža EBITDA-e (prije izvanrednih stavki)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Marža EBIT-e (prije izvanrednih stavki)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Prinos</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Ukupan broj raspoloživih sjedala po kilometru [ASK] (u mil.)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Ukupan broj ostvarenih putničkih kilometara [RPK] (u mil.)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Ukupan faktor popunjenosti sjedala</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Ukupan broj putnika (u mil.)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Izvor: Prijava, financijski podaci društva Condor.

Tablica 13

Bilanca s kapitaliziranim najmovima u osnovnom scenariju

u milijunima EUR	Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2019./20. stvarno	2020./21. pred- viđeno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
Imovina	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugotrajna imovina > 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: flota (imovina)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kratkotrajna imovina < 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: novac i novčani ekvivalenti</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obveze	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vlasnički kapital	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugoročne obveze > 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugoročne financijske obveze > 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: obveze po najmu</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

u milijunima EUR	Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2019./20. stvarno	2020./21. pred- videno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
Kratkoročne obveze < 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kratkoročne financijske obveze < 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: obveze po najmu</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Izvor: Prijava, financijski podaci društva Condor.

Tablica 14

Predviđeni račun dobiti i gubitka s kapitaliziranim najmovima u nepovoljnom scenariju

u milijunima EUR	Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2019./20. stvarno	2020./21. pred- videno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
Operativni prihodi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Operativni troškovi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: troškovi unajmljivanja flote</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortizacija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: amortizacija flote</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Operativna dobit (EBIT) prije izvanrednih stavki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Financijski troškovi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: povezani s flotom</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neto rezultat za godinu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marža EBITDA-e (prije izvanrednih stavki)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marža EBIT-e (prije izvanrednih stavki)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prinos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan broj raspoloživih sjedala po kilometru [ASK] (u mil.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan broj ostvarenih putničkih kilometara [RPK] (u mil.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan faktor popunjenosti sjedala	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan broj putnika (u mil.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Izvor: Prijava, financijski podaci društva Condor.

Tablica 15

Bilanca s kapitaliziranim najmovima u nepovoljnom scenariju

u milijunima EUR	Razdoblje restrukturiranja				Razdoblje nakon restrukturiranja		
	2019./20. stvarno	2020./21. pred- videno	2021./22. planirano	2022./23. planirano	2023./24. planirano	2024./25. planirano	2025./26. planirano
Imovina	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugotrajna imovina > 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: flota (imovina)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kratkotrajna imovina < 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: novac i novčani ekvivalenti</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obveze	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vlasnički kapital	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugoročne obveze > 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dugoročne financijske obveze > 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: obveze po najmu</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kratkoročne obveze < 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kratkoročne financijske obveze < 1 godine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>od čega: obveze po najmu</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Izvor: Prijava, financijski podaci društva Condor.

- (80) Njemačka je dostavila i izmijenjene izvještaje o novčanim tokovima usklađene s MSFI-jem 16. Međutim, usklađivanje se odnosi samo na premještanje novčanih tokova između poslovnih aktivnosti, investicijskih aktivnosti i financijskih aktivnosti bez utjecaja na dostupnu likvidnost.
- (81) Osim toga, Njemačka je dostavila i referentne vrijednosti ROCE-a za skupinu europskih konkurenata. Referentne vrijednosti pokazuju da je prije pandemije bolesti COVID-19 prosječan ROCE u toj skupini iznosio 6,9 %, odnosno 11,8 % izračunano kao medijan. Raspon ROCE-a bio je širok, od -20,3 % do +14,6 %, kako je prikazano u tablici 16.

Tablica 16

ROCE drugih zračnih prijevoznika prije pandemije bolesti COVID-19

	ROCE (%) na dan 31. prosinca 2019.
Lufthansa	8,9
Norwegian	2,3
Eurowings	14,6
Ryanair	11,0

	ROCE (%) na dan 31. prosinca 2019.
IAG	12,6
EasyJet	13,6
Wizz Air	12,7
Brussels Airlines	– 20,3
Prosjek	6,9
Medijan	11,8

Izvor: Podnesak Njemačke od 25. lipnja 2021.; izvor podataka: baza podataka ORBIS.

2.6 Mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja

(82) Njemačka tijela obvezala su se na sljedeće tri mjere za ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja u razdoblju restrukturiranja do 30. rujna 2023.:

- (a) vlastita flota društva Condor ne bi premašila [...] zrakoplova i društvo Condor ne bi imalo više od [...] milijuna sjedala po fiskalnoj godini; to ograničenje ne bi dovelo u pitanje sposobnost društva Condor da [...], pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (1) [...]
 - (2) [...]
 - (3) [...]
 - (4) [...]
 - (5) Njemačka bi podnijela ⁽⁴⁷⁾ Komisiji obrazloženi zahtjev na odobrenje [...]. Komisija bi odobrila zahtjev u roku od najviše 15 radnih dana od dostave potrebnih informacija ili bi uz obrazloženje odbila zahtjev.
- (b) društvo Condor suzdržalo bi se od stjecanja dionica u svim društvima u razdoblju restrukturiranja osim ako je to nužno za osiguranje njegove dugoročne održivosti;
- (c) društvo Condor suzdržalo bi se od navođenja državne potpore kao konkurentne prednosti pri oglašavanju svojih proizvoda i usluga.

2.7 Situacija bez potpore za restrukturiranje

(83) Njemačka je tvrdila da bez potpore za restrukturiranje društvo Condor nije moglo izaći iz postupka u slučaju nesolventnosti. Naime, ulazak privatnog ulagača bio je središnji element nesolventnog plana društva Condor, a povlačenje društva PGL dovelo je do produljenja nesolventnosti. Osim toga, sporazum o ulaganju s novim ulagačem, društvom Attestor, bio je uvjetovan restrukturiranjem zajmova KfW-a i ne bi bio potpisan da nije bilo potpore. Zbog toga bi društvo Condor uskoro ostalo bez likvidnosti. To bi dovelo do privremenog oduzimanja, a zatim i do poništavanja, njegove operativne licencije, što bi dovelo do gubitka glavnog izvora dobiti društva Condor i njegove likvidacije. Uz to, ne bi se vratili zajmovi KfW-a, izgubilo bi se više od 4 000 radnih mjesta u ionako teškoj gospodarskoj situaciji i smanjilo bi se tržišno natjecanje na njemačkom tržištu turističkih putovanja.

⁽⁴⁷⁾ Njemačka nije podnijela Komisiji nijedan takav zahtjev u razdoblju restrukturiranja.

- (84) Njemačka je tvrdila da društvo Condor ima ključnu ulogu na njemačkom tržištu turističkih putovanja, koju nijedan konkurent nije mogao lako preuzeti u slučaju izlaska društva Condor s tržišta. Naime, društvo Condor zauzimalo je jedinstven položaj na tom tržištu. Bilo je jedini zračni prijevoznik u Njemačkoj koji je pružao usluge leta za otprilike 2 500 neovisnih organizatora putovanja i 11 000 putničkih agencija, od kojih su mnogi bili MSP-ovi. Njemačka je tvrdila da je društvo Condor jedan od posljednjih zračnih prijevoznika na njemačkom tržištu koji je sposoban i voljan u kratkom roku prilagoditi planove i usluge leta posebnim potrebama organizatora putovanja kao što su REWE, Alltours, Schauinsland i FTI. Njemačka je izjavila da su organizatori putovanja pisali njemačkim nadležnim tijelima kako bi naglasili važnost društva Condor za njihovo poslovanje i naveli da ovisi o društvu Condor za izvođenje letova ⁽⁴⁸⁾. Njemačka tvrdi da bi uloga društva Condor bila posebno važna u fazi postupnog oporavka nakon pandemije bolesti COVID-19, kad bi mali organizatori putovanja i putničke agencije ovisili o partneru u zračnom prijevozu s tržišnim iskustvom i tehničkim vještinama koje društvo Condor posjeduje kako bi se njihovo poslovanje vratilo na pravi put nakon pandemije.
- (85) Osim toga, iskustvo, tehnička infrastruktura, mreža linija i kontakti na odredišnim tržištima društva Condor, kao i povjerenje koje je steklo među dionicima, ključni su čimbenici koji su omogućili tom društvu da uspješno razvije i prodaje putovanja prema turističkim odredištima. Njemačka je tvrdila da taj spoj elemenata nije prisutan kod drugih zračnih prijevoznika koji posluju na njemačkom tržištu turističkih putovanja, nego da ga je društvo Condor gradilo i razvijalo godinama, što uključuje i njegova vlasnička informatička rješenja. Zbog toga je Njemačka tvrdila da bi izlazak društva Condor s tržišta podrazumijevao i gubitak dragocjenog tehničkog znanja i stručnosti koje je to društvo razvilo u kontekstu svojeg jedinstvenog poslovnog modela, a koji nisu lako dostupni na tržištu.
- (86) Osim toga, društvo Condor imalo je mrežu od otprilike 5 800 dobavljača, na koje bi znatno utjecao izlazak tog društva s tržišta, posebno u teškoj gospodarskoj situaciji koja je prevladavala u trenutku dodjele potpore zbog pandemije bolesti COVID-19. Društvo Condor ujedno je zapošljavalo više od 4 000 osoba te bi njegov izlazak s tržišta bio štetan za specijalizirano tehničko osoblje, posebno u tadašnjim prevladavajućim okolnostima, kad su mnogi europski zračni prijevoznici smanjivali kapacitete zbog posljedica pandemije bolesti COVID-19 na globalni zračni prijevoz.
- (87) Nadalje, Njemačka je tvrdila da bi izlazak društva Condor s tržišta bio štetan za tržišno natjecanje na njemačkom tržištu zračnog prijevoza. To je tržište već bilo vrlo konsolidirano, a grupa Lufthansa, koja je imala vladajući položaj, širila se i na tržište turističkih putovanja. Njemačka je smatrala da bi izlazak društva Condor s tržišta doveo do daljnje koncentracije tržišta, što bi štetilo natjecanju na tržištu turističkih putovanja zrakoplovom jer bi se smanjile inovacije i povećale cijene.

2.8 Razlozi za pokretanje postupka

- (88) Zbog poništenja odluke o potpori za restrukturiranje iz 2021. presudom Condor iz 2024. Komisija je izrazila sumnju u usklađenost mjere potpore za restrukturiranje u obliku otpisa duga s točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.
- (89) Kao prvo, Komisija je izrazila sumnju u to je li državi još uvijek potreban pozitivan povrat nakon otpisa duga te postoje li rizici od prekomjernog preuzimanja rizika ili moralnog hazarda među postojećim dioničarima i podređenim vjerovnicima ako nema preostalog kapitala društva nakon što se podmire gubici. Komisija je u tom pogledu izrazila sumnju bi li s obzirom na iznos (negativnog) preostalog kapitala prije državne intervencije i potpuni otpis dionica bivšeg dioničara društva TCG bilo primjereno smatrati da je očekivanim iznosom ili čak nultim iznosom državi dodijeljen razuman udio u dobiti kao naknada za ukupni iznos otpisa duga koji je odobrila, u smislu točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje (vidjeti odluku o pokretanju postupka, uvodna izjava 172.). Kao drugo, ako je još uvijek potreban razuman povrat državi, Komisija je izrazila sumnju u to bi li mehanizam plaćanja na temelju rezultata uspostavljen za otplatu podređene tranše zajma 1 društva Condor koji su predložila njemačka tijela ispunio zahtjev utvrđen u točki 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje (vidjeti odluku o pokretanju postupka, uvodna izjava 173.).

⁽⁴⁸⁾ Njemačka je dostavila primjere dopisa organizatora putovanja kao Prilog 13. prijavi.

- (90) Nadalje, s obzirom na mogući učinak hipotetske neusklađenosti naknade za otpis duga s točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, Komisija je izrazila sumnju i kad je riječ o prilagodbi mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja uzrokovano potporom koje je predložila Njemačka (odluka o pokretanju postupka, uvodna izjava 189.). Stoga je Komisija izrazila sumnju u to može li se potpora za restrukturiranje proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a.

3. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

3.1 Primjedbe društva Condor

- (91) U svojim očitovanjima koje je podnijelo 15. listopada 2024. i koja su zaprimljena 16. listopada 2024. društvo Condor smatra da je predmetna potpora za restrukturiranje u potpunosti u skladu s točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje te da je u potpunosti spojiva s unutarnjim tržištem. Naime, društvo Condor smatra da u okolnostima kao što su one o kojima je riječ i. u skladu s točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje nije nužno državi dodijeliti udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika, ii. paket restrukturiranja dogovoren s društvom Attestor i mehanizam plaćanja na temelju rezultata koji on sadržava u svakom slučaju u ovom predmetu osiguravaju državi udio u budućoj dobiti društva Condor i taj je udio razuman te iii. nema razloga za ponovnu prilagodbu mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja koje je predložila Njemačka.
- (92) Kad je riječ o argumentu iz uvodne izjave 91. točke i., društvo Condor smatra da je u ovom slučaju točka 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje ispunjena ako je udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika dodijeljen državi jednak nuli te da je udio nultog iznosa razuman u okolnostima ovog predmeta.
- (93) Kao prvo, to proizlazi iz cilja iz točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, koje u okolnostima ovog predmeta ne mogu opravdati zahtjev da se njemačkoj državi dodijeli bilo kakav udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor. Društvo Condor smatra da u ovom predmetu ne postoji problem „moralnog hazarda” i slaže se s Komisijom da opasnost od moralnog hazarda postoji samo u odnosu na *postojeće* dioničare i podređene vjerovnike. Dioničari i drugi vjerovnici, od kojih nijedan nije bio vlasnik podređenog duga, otpisali su svoje dionice ili potraživanja u cijelosti ili gotovo u cijelosti u okviru postupka u slučaju nesolventnosti ⁽⁴⁹⁾ prije dodjele potpore, u skladu s točkom 66. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, te društvo Condor smatra da više nema prostora za veće ili daljnje sprečavanje moralnog hazarda ili prekomjernog preuzimanja rizika. Stoga predmetni otpis duga ne koristi postojećim dioničarima ili vjerovnicima, nego samo budućim dioničarima.
- (94) Nadalje, društvo Condor smatra da ne postoji problem moralnog hazarda u vezi s društvom Attestor jer se na njega, kao novog dioničara društva Condor, ne odnosi cilj sprečavanja moralnog hazarda u skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Isto tako, sudjelovanje društva SDL ne predstavlja nikakav problem moralnog hazarda jer je to društvo imalo isključivo fiducijarnu ulogu usmjerenu na ulazak novog ulagača.
- (95) Društvo Condor tvrdi da je paket mjera koji su dogovorili savezna vlada i društvo Attestor dio sporazumnog i uravnoteženog rješenja te da u takvoj situaciji dodjela dodatne naknade državi podrazumijeva lišavanje društva Attestor te naknade, čime bi se od novog ulagača tražilo da podijeli teret prekomjernog preuzimanja rizika bivših dioničara ili vjerovnika u prošlosti. Takvo bi rješenje odvratio privatne ulagače jer bi bilo u suprotnosti s ciljevima smanjenja državnih potpora i nenarušenog tržišnog natjecanja te bi bilo protivno posljednjem dijelu točke 66. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, iz kojeg proizlazi da ne bi trebalo nerazmjerno utjecati na one koji su ubrizgali svježi kapital.

⁽⁴⁹⁾ Točnije, vrijednost dionica društva TCG u društvu Condor svedena je na nulu u postupku u slučaju nesolventnosti. Društvo TCG je u likvidaciji. Ni na koji način neće imati koristi od bilo kakvog pozitivnog učinka uspješnog restrukturiranja društva Condor. Osim toga, drugi vjerovnici društva Condor prihvatili su kvotu od 0,1 % svojih potraživanja u nesolventnom planu koji je odobrio njemački nesolventni sud, čime su i oni gotovo u cijelosti otpisali svoja potraživanja.

- (96) Kao drugo, društvo Condor smatra da iz drugog dijela točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje⁽⁵⁰⁾ proizlazi i to da je u ovom slučaju udio nultog iznosa države u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor razuman. To je zato što ne postoji dokapitalizacija (tj. iznos „ubrizganog državnog kapitala” jednak je nuli) i zato što ne postoji nikakav – odnosno postoji samo negativan – „preostali iznos kapitala društva nakon što se podmire gubici” u odnosu na koji bi se mogla odrediti pretpostavljena državna dokapitalizacija pri utvrđivanju razumnosti udjela države u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika. Naime, očekuje se da će kapital društva Condor ostati negativan do 2026. dok se zajmovi odobreni kao potpora ne otplate u rujnu 2026., a mogao bi postati pozitivan tek nakon 2026. Društvo Condor smatra da se otpisi dugova, unatoč tome što se njima „jača vlasnički kapital”, moraju razlikovati od „dokapitalizacije”.
- (97) Kad je riječ o argumentu iz uvodne izjave 91. točke ii., društvo Condor tvrdi da je u ovom predmetu u svakom slučaju ispunjena točka 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer je državi dodijeljen udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor i taj je udio razuman (a) zbog odabira konkurentnog ulagača i (b) zbog mehanizma plaćanja na temelju rezultata i drugih okolnosti slučaja.
- (98) Društvo Condor tvrdi da se razumnost udjela države u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor ne može ocijeniti na temelju kriterija utvrđenih u drugom dijelu točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Međutim, ako se ipak smatra potrebnim državi dodijeliti udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika, razumnost tog udjela mora se ocijeniti s obzirom na sve okolnosti, a to su u ovom predmetu mehanizam plaćanja na temelju rezultata, cijeli paket restrukturiranja, uključujući postupak odabira ulagača, teret koji snose postojeći dioničari i vjerovnici te vlastiti doprinosi društva Attestor.
- (99) Društvo Condor smatra da razumnost zbog konkurentnog natječajnog postupka proizlazi iz činjenice da je društvo Attestor odabrano među tri ponuditelja u konkurentnom natječajnom postupku, a ponuda društva Attestor sadržavala je najbolje uvjete za društvo Condor i za otplatu državnih zajmova (u smislu otplate velikog nepodmirenog iznosa zajma, ali i u smislu mehanizma plaćanja na temelju rezultata). Osim sporazumne naravi uvjeta dogovorenih između njemačke savezne vlade i društva Attestor, takav konkurentni natječajni postupak osigurava da dogovoreni udio države u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor odgovara najboljim uvjetima koji se mogu dobiti od ulagača na tržištu.
- (100) Društvo Condor smatra da razumnost postoji i zbog mehanizma plaćanja na temelju rezultata⁽⁵¹⁾ koji se primjenjuje na [...]. Društvo Condor tvrdi da će se u najboljem slučaju vratiti cijeli iznos od [...] milijuna EUR; stoga je u odluci o pokretanju postupka [...] milijuna bilo navedeno kao udio države u budućoj dobiti u najboljem slučaju, a raspon od [...] milijuna EUR do [...] milijuna EUR koji je Njemačka navela u prijavi bio je procjena koja je služila samo za kvantificiranje elementa potpore.
- (101) Naposljetku, društvo Condor upućuje na sljedeće druge okolnosti slučaja, koje čine dodatne elemente u prilog razumnosti udjela države u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor:
- (a) država dobiva [...] neovisno o budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor. Te se kamate plaćaju čak i ako ne dospiju otplate u okviru mehanizma plaćanja na temelju rezultata;
 - (b) paket o kojem je postignut dogovor s društvom Attestor znatno je skratio trajanje postojećih zajmova. Cijeli preostali iznos otplatit će se već do rujna 2026., a ne u prosincu 2031., kad su se trebali vratiti izvorna tranša B zajma 1 i zajam 2;
 - (c) bez ulaska društva Attestor društvo Condor bilo bi nesolventno. Ne bi moglo ispuniti svoje obveze otplate niti platiti kamate na zajmove;

⁽⁵⁰⁾ U skladu s drugim dijelom točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje razumnost udjela u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor koji se dodjeljuje državi mora se utvrditi „uzimajući u obzir iznos ubrizganog državnog kapitala u usporedbi s preostalim iznosom kapitala poduzeća nakon što se podmire gubici”.

⁽⁵¹⁾ Mehanizam plaćanja na temelju rezultata kako ga je opisala Njemačka (vidjeti uvodnu izjavu 53.).

- (d) Očekuje se da će kapital društva Condor ostati negativan do otplate zajmova u rujnu 2026. U skladu s točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje razumnost udjela države u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika mora se utvrditi tako da se uzme u obzir „preostali iznos kapitala poduzeća nakon što se podmire gubitci”. Ako se ipak smatra potrebnim državi dodijeliti udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor i u slučaju negativnog kapitala, iz upućivanja na „preostali iznos kapitala poduzeća” mora barem proizlaziti da udio države u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika mora biti to manji što je manji taj preostali iznos kapitala.

- (102) Kad je riječ o argumentu iz uvodne izjave 91. točke iii., društvo Condor smatra da nema razloga za ponovnu prilagodbu mjera koje je predložila Njemačka kako bi se ograničilo narušavanje tržišnog natjecanja uzrokovano potporom, koje su primjerene s obzirom na to da je predmetna potpora za restrukturiranje u potpunosti u skladu s točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje te da je u potpunosti spojiva s unutarnjim tržištem.

3.2 Primjedbe društva Ryanair

- (103) Društvo Ryanair u svojim očitovanjima od 16. listopada 2024. podupire Komisijine sumnje u to je li otpisom duga odobrenim odlukom o potpori za restrukturiranje iz 2021. državi dodijeljen razuman udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika, kao i u prilagodbu mjera koje je predložila Njemačka kako bi se ograničilo narušavanje tržišnog natjecanja. Međutim, društvo Ryanair iznosi i nekoliko dodatnih razloga za zabrinutost.

- (104) Kao prvo, društvo Ryanair smatra da otpisi koje su prihvatili vjerovnici društva Condor nisu opća mjera, kako je Komisija pogrešno smatrala, nego da proizlaze iz kolektivne odluke vjerovnika.

- (105) Društvo Ryanair također tvrdi da bi neprimjena točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, kako je predložila Komisija, bila u suprotnosti s načelima učinkovite javne potrošnje i potrebom da se izbjegne rasipanje javnih sredstava. Prema mišljenju društva Ryanair, to što je izvorni dioničar društva Condor izgubio sve svoje dionice i što društvo Attestor prije toga nije bilo dioničar nije relevantno jer budući dioničari imaju pravo na dobit u pogledu vrijednosti i trebali bi podijeliti teret s državom. Osim toga, činjenica da društvo Condor ima negativni kapital ne znači da se ne može očekivati nikakva buduća dobit; društvo Attestor dokapitalizacijom je dokazalo da postoji potencijal za buduću dobit. Stoga nijedna od tih točaka ne može opravdati zaključak da bi naknada jednaka nuli državi i dalje osigurala razuman udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti.

- (106) Nadalje, otplata podređene tranše zajma 1 ovisi o budućim prihodima, što bi moglo dovesti do toga da društvo Condor ne otplati tu tranšu jer njegovi prihodi vjerojatno neće biti dovoljni zbog nedostataka njegova plana restrukturiranja. Društvo Ryanair stoga tvrdi da je mehanizam plaćanja na temelju rezultata još jedna prednost u korist društava Condor i Attestor i da taj mehanizam ne može osigurati pozitivan povrat državi, neovisno o hipotetskim budućim plaćanjima. Društvo Ryanair tvrdi i da su Komisijini kriteriji za ocjenu razumnosti naknade neprimjereni. To je zato što bi se procjena povrata od plaćanja na temelju rezultata trebala temeljiti na profilu rizičnosti društva Condor, a ne KfW-a, primjerice tako da se upotrijebe prinosi obveznica zračnih prijevoznika s kreditnim rejtingom ispod investicijskog razreda. Društvo Ryanair napominje da bi diskontna stopa koja se primjenjuje na novčane tokove, koja nije navedena, trebala odražavati razinu rizika na temelju vlasničkih instrumenata, a ne dužničkih instrumenata.

- (107) Društvo Ryanair smatra da je stajalište Komisije o nepostojanju novog ubrizganog državnog kapitala i o preostalom iznosu kapitala nakon što se podmire gubici, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 166. odluke o pokretanju postupka, u suprotnosti s točkom 217. presude Condor iz 2024. ⁽⁵²⁾ Ono smatra da je Njemačka trebala uključiti klauzulu prema kojoj bi se otpisani iznosi nadoknadili ovisno o budućim rezultatima društva Condor ili da je te iznose trebala pretvoriti u vlasnički kapital.

⁽⁵²⁾ U presudi Ryanair/Komisija, predmet T-28/22, točka 217., navodi se: „U tom pogledu valja napomenuti da potonji dio rečenice slijedi odmah nakon zahtjeva da se državi osigura „razuman udio” u budućoj dobiti korisnika. Stoga ga se može razumjeti kao naznaku onoga što bi kvantitativno predstavljalo „razuman udio”, koji se treba utvrditi na temelju udjela koji predstavlja iznos koji je država uložila u uspored[b]i s preostalim iznosom kapitala korisnika nakon što se podmire gubici. To bi tumačenje tako omogućilo usklađivanje uvodnog i krajnjeg dijela točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.”

- (108) Kad je riječ o negativnim učincima potpore na tržišno natjecanje i trgovinu, društvo Ryanair smatra da potpora ne uspijeva ublažiti moralni hazard jer ne osigurava državi odgovarajući udio u budućoj dobiti iako se njome jača vlasnički kapital, što bi potaknulo dioničare društva Condor na to da se upuste u agresivno tržišno natjecanje, a prijavljene mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja bile bi nedostatne. Osim toga, ako se državi ne isplati naknada, društvo Condor imalo bi na raspolaganju dodatan novac koji bi moglo upotrijebiti za širenje i snižavanje cijena. Naposljetku, društvo Ryanair napominje da se u odluci ne navodi u kojoj mjeri ograničenje veličine flote na koje se Njemačka obvezala u okviru mjera za ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja uključuje zrakoplove koji bi se u svakom slučaju postupno ukinuli kako bi se ponovno uspostavila održivost društva Condor jer su bili prestari.
- (109) Osim toga, društvo Ryanair kritizira odluku o pokretanju postupka i. zbog toga što ne sadržava navodno ključne informacije i ii. zbog toga što je njezino područje primjene ograničeno na dvije točke na temelju kojih je Opći sud poništio odluku o potpori za restrukturiranje iz 2021.
- (110) Kad je riječ o nedostatku informacija u odluci o pokretanju postupka, društvo Ryanair tvrdi da su njegova postupovna prava prekršena prekomjernim redigiranjem teksta, posebno kad je riječ o financijskim podacima društva Condor (marža EBIT-a, ROCE), procjenama vrijednosti poduzeća koje su provela društva Rothschild i PWC, razini naknade za potporu s mehanizmom plaćanja na temelju rezultata i bez njega, kao i ograničenju flote nakon postupnog ukidanja zrakoplova i iznimaka od tog ograničenja. To bi društvu Ryanair uskratilo mogućnost da podnese smislene primjedbe o tim ključnim parametrima plana restrukturiranja društva Condor.
- (111) Kad je riječ o području primjene odluke o pokretanju postupka, društvo Ryanair smatra da Komisija, time što ograničava svoju ocjenu na dvije točke na temelju kojih je poništena odluka o potpori za restrukturiranje iz 2021., može propustiti druge moguće slučajeve nespojivosti potpore sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje ili o kojima se društvo Ryanair tek sad može očitovati. U tom pogledu društvo Ryanair ističe šest pitanja, koja se odnose na i. neizravne prednosti koje je možda ostvarilo društvo Attestor, ii. prihvatljivost društva Condor za potporu kao društva koje preuzima velika grupa, iii. usklađenost potpore s odjeljkom 3.1. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, iv. potrebu za državnom intervencijom, v. primjerenost potpore i vi. proporcionalnost potpore. Ti argumenti u biti odgovaraju tužbenim razlozima i dokazima koje je društvo Ryanair istaknulo u svojoj tužbi za poništenje u predmetu T-28/22, koje je Opći sud odbio u presudi Condor iz 2024.
- (112) Kad je riječ o prvoj točki, društvo Ryanair poziva Komisiju da proširi opseg istrage i ispita je li u okviru dodjele potpore za restrukturiranje društvu Condor i obveza koje je preuzela Njemačka društvo Attestor moglo ostvariti korist od te potpore iako nije bilo prihvatljivo za potporu za restrukturiranje. Društvo Ryanair smatra da je potpora možda omogućila društvu Attestor da 2022. kupi zračnog prijevoznika Marabu.
- (113) Kad je riječ o drugom pitanju, društvo Ryanair smatra da je s obzirom na financijske poteškoće društva Condor i želju Njemačke da proda društvo, kao i vjerojatno nepostojanje natječajnog postupka u skladu s točkom 84. Obavijesti o pojmu državne potpore⁽⁵³⁾, društvo Attestor možda kupilo Condor po cijeni nižoj od tržišne, zbog čega bi prema mišljenju društva Ryanair Komisija trebala istražiti prihvatljivost društva Condor za potporu za restrukturiranje kao društva koje preuzima veća poslovna grupa.
- (114) Kad je riječ o trećem pitanju, društvo Ryanair tvrdi da, suprotno Komisijinim nalazima, društvo Condor ne bi objedinilo potražnju za specijaliziranim odredištima za male organizatore putovanja niti bi im ponudilo fleksibilnost planova leta u kratkom roku jer do glavnih oglašavanih odredišta društva Condor lete i mnogi drugi zračni prijevoznici, a određeni letovi na internetskim stranicama društva Condor prodaju se do studenog 2025. Nadalje, društvo Ryanair tvrdi da plan restrukturiranja nije primjeren i da se njime ponovno ne uspostavlja dugoročna održivost društva Condor jer se, kao prvo, oslanja na nerealnu pretpostavku da će to društvo, koje je imalo slabije

⁽⁵³⁾ Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, C/2016/2946 (SL C 262, 19.7.2016., str. 1.).

rezultate prije pandemije bolesti COVID-19 (primjerice, marže EBIT-a od 1 % i 3 % u usporedbi s prosjekom od 5,7 % i medijanom od 7,3 % sličnih društava), do 2026. početi ostvarivati bolje rezultate od sličnih društava i, kao drugo, u točki 51. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje izričito se zabranjuje da potpora dovede do toga da korisnik ostvari bolji uspjeh u odnosu na tržište. Društvo Ryanair kritizira i Komisijin odabir skupine sličnih društava s kojima se uspoređuju rezultati društva Condor na temelju toga što se ona sastoji od niskotarifnih prijevoznika i prijevoznika sa sveobuhvatnom ponudom usluga te ne obuhvaća zračne prijevoznike koji posluju u segmentu turističkih letova na velike udaljenosti ili segmentu čarter-letova. Nadalje, društvo Ryanair smatra da je Komisija usporedbu s referentnim rezultatima temeljila na različitim skupinama sličnih društava za maržu EBIT-a, ROCE i ROE, što bi značilo da je selektivno birala prikladne zračne prijevoznike kako bi dokazala svoju tvrdnju.

- (115) Kad je riječ o potrebi za državnom intervencijom, društvo Ryanair tvrdi da je društvo Condor moglo prikupiti financijska sredstva na tržištu, kao što su to u to vrijeme učinili drugi zračni prijevoznici, primjerice American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul i GOL, koji su prema svojem kreditnom rejtingu bili u sličnom položaju kao društvo Condor na temelju Komisijine kategorije ⁽⁵⁴⁾ CCC, što znači „u lošoj financijskoj situaciji / u teškoćama”. Društvo Ryanair smatra da činjenica da je društvo Condor tad bilo u postupku u slučaju nesolventnosti nije relevantna jer bi se prema njemačkom pravu o nesolventnosti zajmodavci koji osiguravaju financiranje društava u postupcima u slučaju nesolventnosti rangirali iznad redovnih zajmodavaca u slučaju kasnije nesolventnosti i jer je nekoliko nesolventnih zračnih prijevoznika (Norwegian Air, Delta Airlines, LATAM Airlines) uspjelo dobiti tržišno financiranje. Osim toga, nepostojanje kreditnog rejtinga društva Condor, koje proizlazi iz njegova objedinjenog vođenja računa s bivšim matičnim društvom, ne bi bilo prepreka dobivanju financijskih sredstava na privatnom tržištu, na kojem mnoga društva nemaju rejting.
- (116) Kad je riječ o primjerenosti potpore, društvo Ryanair kritizira odluku o pokretanju postupka jer u njoj rješenje u obliku potpore nije uspoređeno s drugim mogućnostima niti je provjerena naknada za potporu te tvrdi da se u odluci samo navodi da se potporom rješavaju problemi sa solventnošću i likvidnošću društva Condor. Društvo Ryanair smatra da je trebalo procijeniti mogućnost zamjene duga za vlasnički udio, čime bi se isto tako poboljšalo stanje solventnosti društva Condor. Prema mišljenju društva Ryanair, to bi u manjoj mjeri narušilo tržišno natjecanje nego otpis duga, a uz to bi Njemačka dobila pravo na udio u budućoj dobiti društva Condor, čime bi se potpora bolje uskladila s točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Naposljetku, društvo Ryanair tvrdi da nije moguće komentirati je li potpora propisno nadoknađena jer se u odluci ne navodi razina naknade ako se ne aktivira mehanizam plaćanja na temelju rezultata.
- (117) Kad je riječ o proporcionalnosti potpore, društvo Ryanair tvrdi, kao prvo, da je Komisija pogrešno izračunala potporu za restrukturiranje kao razliku između zajma KfW-a u iznosu od 550 milijuna EUR i štete uzrokovane bolešću COVID-19 od 249,02 milijuna EUR uvećane za kamate u iznosu od 20,2 milijuna EUR koje su se trebale otpisati, što je dovelo do ukupnog iznosa od 321,18 milijuna EUR. Društvo Ryanair smatra da je Komisija trebala odbiti samo iznos potpore za naknadu štete koji je Komisija odobrila odlukama Condor I i Condor II, odnosno 204,1 milijun EUR, pa bi potpora za restrukturiranje iznosila 345,9 milijuna EUR. Nadalje, društvo Ryanair smatra da je obrazloženje Njemačke u vezi s iznosom potpore za restrukturiranje manjkavo jer se prema njemu odbija otpis, koji je potpora za restrukturiranje, i dvaput oduzima iznos otpisan na temelju Odluke Condor II. Komisija stoga nije mogla upotrijebiti taj nerealistični iznos kako bi u odluci o pokretanju postupka prikazala vlastitu procjenu kao konzervativnu. Kao drugo, društvo Ryanair tvrdi da su određeni troškovi društva Condor nastali u razdoblju restrukturiranja već bili nadoknađeni iz potpore za naknadu štete, koja obuhvaća razdoblja koja se preklapaju s razdobljem restrukturiranja. Prema mišljenju društva Ryanair, naknada štete pridonosi pokrivanju troškova jer je upravo to cilj takve potpore. Budući da se u odluci o pokretanju postupka navodi da troškovi restrukturiranja uključuju nepokrivene operative troškove, društvo Ryanair smatra vjerojatnim da se potporom za restrukturiranje pokrivaju barem neki troškovi koji su već nadoknađeni iz potpore za naknadu štete, kao na primjer otplata zajma za sanaciju, koja je u odluci o pokretanju postupka navedena i kao jedan od troškova restrukturiranja i kao jedna od svrha naknade štete.
- (118) Društvo Ryanair zaključuje da je društvo Condor zahvaljujući potpori za restrukturiranje moglo otvoriti nove linije, kupiti nove zrakoplove i ojačati svoj tržišni udio u zračnim lukama te da bi, ako bi Komisija odobrila potporu, to utjecalo na konkurentski položaj društva Ryanair na nekoliko linija. Društvo Ryanair stoga poziva Komisiju da zabrani potporu i zatraži od Njemačke da je vrati od društva Condor.

⁽⁵⁴⁾ U skladu s Komunikacijom Komisije o reviziji metode utvrđivanja referentnih i diskontnih stopa (SL C 14, 19.1.2008., str. 6.).

4. PRIMJEDBE NJEMAČKE

4.1 Primjedbe na odluku o pokretanju formalnog ispitnog postupka

- (119) Njemačka u svojim očitovanjima od 27. rujna 2024. smatra da je potpora za restrukturiranje u potpunosti spojiva s unutarnjim tržištem i da je bila spojiva s njim u trenutku donošenja odluke o potpori za restrukturiranje iz 2021. Njemačka tijela tvrdila su da Njemačka podupire žalbu društva Condor protiv presude Općeg suda kojom je poništena odluka o potpori za restrukturiranje iz 2021. ⁽⁵⁵⁾ i da primjedbe koje iznose u ovom postupku ne dovode u pitanje te žalbene postupke.
- (120) Nakon okončanja postupka u slučaju nesolventnosti društva Condor 30. studenog 2020., tijekom potrage za ulagačima i pri dodjeli potpore za restrukturiranje više nisu postojali dioničari ni podređeni vjerovnici društva Condor. Ulagatelj je odabran u konkurentnom, transparentnom, nediskriminirajućem i bezuvjetnom natječajnom postupku te je ponuda društva Attestor odabrana među tri ponude kao najpovoljnija za kontinuitet poslovanja društva Condor i za povrat zajmova KfW-a, čime je doprinos njemačke države i savezne zemlje Hessen, jamaca za zajmove, sveden na najmanju mjeru. U kontekstu paketa mjera dogovorenog s novim ulagačem društvom Attestor, koji nije obuhvaćen svrhom zahtjeva za ublažavanje moralnog hazarda utvrđenog u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje, svaki daljnji doprinos društva Condor dobiti države oduzeo bi se od novog ulagača, što bi dovelo do neuspjeha rješenja zahvaljujući kojem je društvo Condor nastavilo poslovati (na restrukturirani način). Mehanizam plaćanja na temelju rezultata dio je tog dogovorenog paketa i stoga, suprotno tvrdnjama društva Ryanair (vidjeti uvodnu izjavu 106.), ne čini „dodatnu prednost” u korist društva Condor.
- (121) Nadalje, Njemačka primjećuje da, kad je riječ o društvu Condor, u trenutku dodjele mjera nije postojao preostali (pozitivan) kapital, za koji se očekuje da će ostati negativan do očekivane otplate zajmova dodijeljenih kao potpora u rujnu 2026. Njemačka smatra da nikakva naknada u obliku udjela u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor ne bi bila razumna u skladu s točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.
- (122) Čak i ako bi takva naknada trebala biti pozitivna, Njemačka smatra da bi mehanizam plaćanja na temelju rezultata Njemačkoj omogućio odgovarajuće sudjelovanje u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor. Tim se mehanizmom predviđa da bi se Njemačkoj isplatio iznos od [...] milijuna EUR ako bi procjena vlasničkog kapitala društva Condor, [...], premašila [...] milijuna EUR. To bi više nego dvostruko premašivalo [...] milijuna EUR [...]. Kad bi iznosi procjene vrijednosti bili od [...] milijuna EUR do [...] milijuna EUR, plaćanje Njemačkoj bilo bi između [...] glavnice zajma, tako da bi država imala koristi od povećanja vrijednosti (vlasničkog kapitala) društva Condor čak i uz znatno manju procjenu vrijednosti od [...] milijuna EUR koliko je uložilo društvo Attestor.
- (123) Kad je riječ o očekivanju pozitivne naknade za državu, Njemačka je dostavila izračun za usporedbu naknade za državu koja proizlazi iz mehanizma plaćanja na temelju rezultata s iznosom potpore kojim se „jača vlasnički kapital”. Njemačka izračunava da dio potpore kojim se „jača vlasnički kapital” iznosi [...] milijuna EUR ili [...] milijuna EUR. Taj se iznos temelji na i. [...] ⁽⁵⁶⁾, ii. [...], iii. [...]. Stoga bi u najboljem slučaju plaćanje na temelju rezultata ([...] milijuna EUR) činilo [...] % iznosa potpore kojim se „jača vlasnički kapital”. U skladu s konzervativnim pretpostavkama, tj. procijenjenim plaćanjem od [...] do [...] milijuna EUR opisanim u uvodnoj izjavi 50. odluke o pokretanju postupka, plaćanje u okviru mehanizma plaćanja na temelju rezultata činilo bi od [...] % do [...] % iznosa potpore kojim se „jača vlasnički kapital”.
- (124) Nadalje, kad je riječ o uštedama na kamatama, tj. [...] milijuna EUR, Njemačka tvrdi da društvo Condor uopće ne bi moglo platiti kamate bez sudjelovanja društva Attestor. Nadalje, velik dio „prednosti u pogledu kamata” proizlazi iz znatno duljeg dospijea izvornog financiranja u usporedbi s restrukturiranim financiranjem. Uvjeti kamata bili su isti. Osim toga, tranša B zajma 1 početnog financiranja bila je obnovljiv zajam koji do 2031. ne bi nužno bio povučen u najvećem dopuštenom iznosu, tako da su se mogle predvidjeti i znatno niže kamatne stope. Njemačka stoga smatra da gospodarska usporedba ima tek ograničenu važnost. Osim toga, KfW je zahvaljujući ulaganju društva Attestor uštedio otprilike [...] milijuna EUR na troškovima refinanciranja.

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

⁽⁵⁶⁾ Izračun se temelji na sljedećim kamatnim stopama:
[...]

- (125) Naposljetku, s obzirom na to da se njemačkoj državi dodjeljuje primjerena naknada povezana s budućom dobiti u pogledu vrijednosti korisnika, čak i ako bi potrebna naknada bila jednaka nuli, Njemačka smatra da je prilagodba mjera kojima se ublažava narušavanje tržišnog natjecanja primjerena.

4.2 Očitovanja na primjedbe trećih strana

- (126) Njemačka tijela obavijestila su Komisiju 18. studenog 2024. da neće podnijeti očitovanja na primjedbe trećih strana, odnosno primjedbe koje su dostavila društva Condor i Ryanair.

5. OCJENA POTPORE

5.1 Postojanje državne potpore

- (127) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a, „[o]sim ako je Ugovorima drukčije predviđeno, svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

- (128) Da bi se određena mjera mogla smatrati državnom potporom u smislu te odredbe, moraju biti ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti: i. mjera mora biti pripisiva državi i mora se financirati iz državnih sredstava, ii. primatelj mora na temelju nje ostvariti neku prednost, iii. ta prednost mora biti selektivna i iv. mjera mora narušavati ili prijetiti da će narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

5.1.1 Državna sredstva i pripisivost državi

- (129) Kako je navedeno u uvodnim izjavama od 137. do 139. Komisijine odluke Condor I, odluku o dodjeli početnih zajmova u iznosu od 550 milijuna EUR donijela je njemačka savezna vlada. Zajmovi su odobreni po subvencioniranim kamatnim stopama preko javne razvojne banke KfW. Njemačka vlada naložila je KfW-u da dodijeli zajam, zbog čega je ta banka samo vladin subjekt za usmjeravanje zajmova. KfW neće zaraditi nikakve kamate niti snositi rizik. Isplate kamata prenose se na vladu, a vlada daje jamstvo KfW-u za otplatu zajma. Jamstva je izdala savezna vlada. Zajmovi i jamstva neodvojivi su, tj. jedni ne bi postojali bez drugih. Odluka o odobravanju mjere stoga se mogla pripisati državi i mjera je financirana iz državnih sredstava jer je financirana iz općeg proračuna države. Njemačka savezna vlada donijela je i odluku o restrukturiranju zajmova KfW-a (vidjeti uvodnu izjavu 52.) i otpisu kamata na prekomjernu naknadu, što je dovelo do gubitka, odgode otplate i, u svakom slučaju, uključenosti državnih sredstava.

- (130) Ponudu za prodaju društva Condor odabrao je nadzorni odbor društva Condor, čiji su članovi dioničari predstavnici države (uvodna izjava 37.). Provedba kupoprodajnog ugovora bila je nužna kako bi se osigurala otplata zajmova KfW-a. Provedba kupoprodajnog ugovora bila je uvjetovana restrukturiranjem zajmova i otpisom kamata. Restrukturiranje zajmova provedeno je preko okvirnog ugovora, koji su na zahtjev savezne vlade sklopili KfW i društvo Condor.

- (131) Stoga Komisija zaključuje da restrukturiranje zajmova KfW-a i otpis kamata na prekomjernu naknadu uključuju državna sredstva i da se odluka o odobravanju mjera može pripisati državi.

5.1.2 Prednost

- (132) Prijavljene mjere pomogle su društvu Condor da financira nastavak poslovanja u fazi postupnog oporavka nakon pandemije bolesti COVID-19 i provedbu plana restrukturiranja tako što su mu omogućile pristup financiranju koje to društvo, s obzirom na svoju specifičnu situaciju i okolnosti koje su prevladavale u trenutku dodjele potpore, nije moglo dobiti na tržištu. U tom pogledu društvo Condor nije moglo provesti kupoprodajni ugovor s društvom Attestor bez restrukturiranja zajmova KfW-a ili odustajanja od povrata kamata na prekomjernu naknadu. Zajmovi ne bi postojali i ne bi bili strukturirani na način na koji su bili strukturirani da Njemačka društvu Condor nije dodijelila potporu za sanaciju i potporu za naknadu štete (uvodne izjave 2. i 3.). Ulaganje kapitala i provedba leasing instrumenta društva Attestor bili su uvjetovani potpisivanjem kupoprodajnog ugovora, koji je pak bio uvjetovan provedbom restrukturiranja zajmova.
- (133) Općenito, restrukturiranje zajmova KfW-a s državnim jamstvom ima različite neodvojive i međuovisne komponente odgoda, otpisa i uvjetovanja otplate tranši zbog kojih se smanjuje ukupna naknada koju je potrebno platiti zajmodavcu. Te su komponente međusobno povezane kako bi se podržao nastavak poslovanja društva Condor zbog razloga javnog poretka kojima se Njemačka vodila. Osim toga, Njemačka se odrekla prava na povrat kamata na prekomjernu naknadu koja proizlazi iz prethodne dodjele potpore. Te komponente dodjele potpore imale su zajednički cilj i učinak oslobađanja financijskih sredstava kojima se podupire plan restrukturiranja društva Condor i koja društvo Condor nije moglo pozajmiti ili dobiti na tržištu.
- (134) Komisija stoga zaključuje da se prijavljenim mjerama omogućuje gospodarska prednost društva Condor u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.1.3 Selektivnost

- (135) Prijavljene mjere dodjeljuju se isključivo u korist društva Condor. Kako je naveo Sud ⁽³⁷⁾, ako je u pitanju pojedinačna potpora, utvrđivanje gospodarske prednosti načelno omogućuje pretpostavku da je mjera selektivna. To je tako bez obzira na to postoje li na relevantnim tržištima subjekti koji se nalaze u usporedivoj situaciji. Iako je Njemačka odobrila ili još uvijek može odobriti državnu potporu drugim zračnim prijevoznicima koji su konkurentni društvu Condor, restrukturiranje zajmova i odustajanje od kamata u svakom slučaju nisu dio šire mjere opće gospodarske politike za pružanje iste vrste *ad hoc* potpore poduzetnicima koji se nalaze u usporedivoj pravnoj i činjeničnoj situaciji s obzirom na cilj takve mjere opće politike i koji su aktivni u zrakoplovnom sektoru ili u drugim gospodarskim sektorima, već je ta potpora dostupna samo društvu Condor.
- (136) Komisija stoga zaključuje da su prijavljene mjere selektivne u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.1.4 Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu

- (137) Kad se potporom koju dodijeli država članica ojača položaj pojedinog poduzetnika u odnosu na druge konkurentne poduzetnike u trgovini unutar Unije, smatra se da je ta potpora utjecala na potonje poduzetnike. Dovoljno je da se primatelj potpore natječe s drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima za tržišno natjecanje. U tom smislu činjenica da je gospodarski sektor liberaliziran na razini Unije predstavlja element s pomoću kojeg se može odrediti stvarni ili potencijalni učinak na tržišno natjecanje te na trgovinu među državama članicama. Društvo Condor pruža usluge zračnog prijevoza na linijama iz Njemačke u druge države članice. Sektor zrakoplovstva otvoren je za tržišno natjecanje u Uniji i usluge se pružaju među državama članicama.
- (138) Stoga bi prijavljene mjere mogle narušiti ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.
- (139) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da prijavljene mjere čine državnu potporu društvu Condor u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

⁽³⁷⁾ Presuda Suda od 4. lipnja 2015., Komisija/MOL, predmet C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, točka 60.

5.2 Zakonitost mjera

- (140) Prijavljivanjem potpore u obliku restrukturiranja i otpisa duga i kamata prije njezine provedbe njemačka tijela prvotno su ispunila svoje obveze na temelju članka 108. stavka 3. UFEU-a.
- (141) Međutim, unatoč tome što su mjere prijavljene Komisiji te ih je ona odobrila prije dodjele, nakon što je Opći sud poništio odluku o potpori za restrukturiranje iz 2021., prijavljene mjere su od trenutka dodjele retroaktivno postale nezakonita potpora u mjeri u kojoj čine državnu potporu jer više nisu obuhvaćene Komisijinim odobrenjem.

5.3 Spoјivost

- (142) Budući da je Komisija zaključila da mjere uključuju potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, potrebno je razmotriti jesu li te mjere spojive s unutarnjim tržištem. S obzirom na to da mjere čine nezakonitu potporu, njihovu spojivost treba ocijeniti u skladu sa zakonskim odredbama koje su bile na snazi u trenutku dodjele potpore krajem srpnja 2021.
- (143) U skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti mogu se smatrati spojivima s unutarnjim tržištem ako ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.
- (144) Prema tome, kako bi se potpora smatrala spojivom, s jedne strane mora biti usmjerena na olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja, a s druge strane ne smije negativno utjecati na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.
- (145) U okviru prvog uvjeta Komisija ispituje je li potpora namijenjena olakšavanju razvoja određenih gospodarskih djelatnosti. U okviru drugog uvjeta Komisija odmjerava pozitivne učinke predložene potpore na razvoj djelatnosti koje se podupiru potporom u odnosu na negativne učinke koje ta potpora može imati na unutarnje tržište ⁽⁵⁸⁾.
- (146) Komisija je u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje utvrdila kriterije koje ispituje pri ocjeni spojivosti potpore za restrukturiranje društva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a ⁽⁵⁹⁾. Prema točki 137. tih smjernica Komisija na temelju njih ocjenjuje spojivost s unutarnjim tržištem potpora za sanaciju i restrukturiranje čiju dodjelu nije odobrila i kojima se stoga krši članak 108. stavak 3. Ugovora ako je sva potpora ili jedan njezin dio dodijeljena nakon objave smjernica u *Službenom listu Europske unije*. To je slučaj u ovom predmetu.
- (147) Iz prijave ne proizlazi da bi potpora za restrukturiranje ili njezini uvjeti ili gospodarske djelatnosti koje se olakšavaju tom potporom mogli dovesti do kršenja relevantne odredbe prava Unije. Konkretno, Komisija Njemačkoj nije poslala obrazloženo mišljenje o mogućem kršenju prava Unije koje bi bilo povezano s ovim predmetom niti je Komisija zaprimila primjedbe ili informacije koje bi ukazivale na to da su državna potpora, njezini uvjeti ili gospodarske djelatnosti koje se olakšavaju tom potporom u suprotnosti s relevantnim odredbama prava Unije.
- (148) Njemačka smatra da se potpora za restrukturiranje može proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem na temelju Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.
- (149) S obzirom na prirodu i cilj predmetne državne potpore i tvrdnje njemačkih tijela, Komisija će ocijeniti zadovoljava li planirano financiranje kojim se podupire restrukturiranje relevantne odredbe utvrđene u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

⁽⁵⁸⁾ Presuda Suda od 22. rujna 2020., Austrija/Komisija (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, točka 19.

⁽⁵⁹⁾ Smjernice o potporama za sanaciju i restrukturiranje, točka 38.

5.3.1 Potporama se olakšava razvoj gospodarske djelatnosti

- (150) Na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a, da bi se državna potpora smatrala spojivom s unutarnjim tržištem, njome se mora olakšavati razvoj određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja.
- (151) U tom pogledu, kako bi pokazale da se potporom za restrukturiranje nastoji olakšati razvoj takvih djelatnosti ili područja, države članice koje dodjeljuju takvu potporu moraju dokazati da se njome nastoje spriječiti socijalni problemi ili otkloniti tržišni nedostatak. U konkretnom kontekstu potpore za restrukturiranje Komisija napominje da je, kako se navodi u točki 43. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, izlazak s tržišta u biti važan za širi proces rasta produktivnosti, stoga samo sprečavanje izlaska poduzetnika s tržišta nije dovoljno opravdanje za dodjelu državne potpore. S druge strane, potpora za sanaciju i restrukturiranje ubraja se među vrste državnih potpora kojima se najviše narušava tržišno natjecanje jer se upliće u proces izlaska s tržišta. Međutim, u određenim situacijama restrukturiranje poduzetnika u teškoćama može doprinijeti razvoju gospodarskih djelatnosti ili područja, među ostalim i izvan konkretnih djelatnosti kojima se bavi korisnik. To bi se dogodilo ako bi u nedostatku takve potpore neuspjeh korisnika doveo do situacija tržišnog nedostatka ili socijalnih problema i kočio razvoj gospodarskih djelatnosti i/ili područja na koja bi negativno utjecale takve situacije. Nepotpun popis takvih situacija naveden je u točki 44. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.
- (152) Takve se situacije javljaju, među ostalim, ako se potporom izbjegava rizik od prekida pružanja važne usluge koju je teško zamijeniti i koju bi bilo koji konkurent teško mogao osigurati umjesto korisnika ili ako korisnik ima važnu sustavnu ulogu u određenoj regiji ili sektoru na koje bi njegov izlazak s tržišta imao potencijalne negativne posljedice⁽⁶⁰⁾. Budući da se potporom korisniku omogućuje da nastavi s poslovanjem, njome se sprečava takav tržišni nedostatak ili socijalni problemi. Međutim, kad je riječ o potpori za restrukturiranje, to vrijedi samo ako se njome korisniku omogućuje da samostalno sudjeluje u tržišnom natjecanju, što se može osigurati jedino ako se potpora temelji na provedbi plana restrukturiranja kojim bi se ponovno uspostavila dugoročna održivost korisnika.
- (153) Komisija će stoga prvo ocijeniti je li društvo Condor prihvatljivo za potporu za restrukturiranje (odjeljak 5.3.1.1.), je li potpora namijenjena sprečavanju situacije tržišnog nedostatka ili socijalnih problema (odjeljak 5.3.1.2.) i je li popraćena planom restrukturiranja kojim se ponovno uspostavlja dugoročna održivost korisnika (odjeljak 5.3.1.3.).

5.3.1.1 Prihvatljivost: društvo u teškoćama

- (154) Kako bi bio prihvatljiv za potporu za restrukturiranje, korisnik mora biti poduzetnik u teškoćama. Smatra se da je poduzetnik u teškoćama ako je gotovo sigurno da će bez državne intervencije biti prisiljen prestati obavljati svoju djelatnost u kratkoročnom ili srednjoročnom razdoblju. Točnije, smatra se da je društvo s ograničenom odgovornošću u teškoćama ako je više od polovine njegova upisanog temeljnog kapitala izgubljeno zbog prenesenih gubitaka. To se događa kad se odbijanjem prenesenih gubitaka od pričuva (i svih drugih elemenata koji se općenito smatraju dijelom vlastita kapitala društva) dobije negativan kumulativni iznos koji premašuje polovinu upisanog temeljnog kapitala⁽⁶¹⁾.
- (155) Osim toga, poduzetnik koji je dio grupe može dobiti potporu za restrukturiranje samo ako se može dokazati da su njegove teškoće specifične za njega i da nisu rezultat arbitrarnog prijenosa troškova unutar grupe, kao i da su teškoće preteške da bi ih grupa mogla sama riješiti⁽⁶²⁾.
- (156) Kako je navedeno u tablici 4, društvo Condor trenutačno ima i u trenutku dodjele potpore imao je negativni kapital, pa prema tome kumulativni iznos gubitaka premašuje sav njegov upisani temeljni kapital. To znači da je sav njegov upisani temeljni kapital izgubljen.

⁽⁶⁰⁾ Točka 44. podtočke (b) i (c) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

⁽⁶¹⁾ Točka 20. podtočka (a) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

⁽⁶²⁾ Točka 22. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

- (157) Uz to, opis vlasništva nad društvom Condor u trenutku dodjele potpore pokazuje da društvo Condor nije bilo dio šire grupe. Jedini dioničar društva Condor u to vrijeme, društvo SGL, nije imao druge udjele u drugim poduzećima. Društvo SGL bilo je samo fiducijarno društvo, osnovano isključivo radi držanja dionica od izlaska društva Condor iz postupka u slučaju nesolventnosti u prosincu 2020. do njihove prodaje ulagaču. Kupoprodajnim ugovorom društvu SGL uskraćena su većina prava dioničara. Iz toga slijedi da društvo Noerr & Stiefenhofer, krajnje matično društvo društva Condor, nije moglo preko društva SGL ostvariti značajna vlasnička prava nad društvom Condor, tako da se društvo Condor nije moglo smatrati ni dijelom grupe Noerr (vidjeti uvodnu izjavu 26.). Ponuda društva Attestor za kupnju bila je uvjetovana restrukturiranjem zajmova i provedena je tek 28. srpnja 2021., nakon što je Komisija prvotno odobrila potporu za restrukturiranje. Stoga se ne može smatrati da su teškoće društva Condor rezultat arbitarnog prijenosa troškova unutar hipotetske šire grupe.
- (158) Osim toga, ponuda društva Attestor za društvo Condor odabrana je kao najbolja od tri zaprimljene ponude u konkurentnom, transparentnom, bezuvjetnom i nediskriminirajućem natječajnom postupku koji je proveo odbor društva Condor (vidjeti uvodne izjave 37. i 120.). I njemačka savezna vlada smatrala je da ponuda društva Attestor nudi najbolje uvjete za otplatu zajmova KfW-a kako bi se potpora za restrukturiranje mogla svesti na najmanju mjeru. Suprotno tvrdnjama društva Ryanair (vidjeti uvodnu izjavu 113.) nema naznaka da je na cijenu koju je platilo društvo Attestor utjecala navodna želja njemačke vlade da prisilno proda društvo Condor. Naime, prošlo je više od godine dana od trenutka kad je društvo PGL u travnju 2020. povuklo svoju ponudu za društvo Condor (vidjeti uvodnu izjavu 35.) do trenutka kad je u srpnju 2021. potpisan kupoprodajni ugovor s društvom Attestor, nakon natječajnog postupka u kojem su ponude podnijela tri zainteresirana stjecatelja (vidjeti uvodnu izjavu 37.). Komisija stoga smatra da je društvo Attestor platilo tržišnu cijenu za Condor i da stoga društvo Attestor nije imalo koristi ni od jednog dijela potpore za restrukturiranje dodijeljene društvu Condor.
- (159) Cjelovitosti radi, Komisija dodaje da je društvo TCG, bivše matično društvo društva Condor, započelo s prisilnom likvidacijom 2019., odnosno mnogo prije dodjele potpore za restrukturiranje, te je bilo u postupku likvidacije, tako da ni ono nije moglo riješiti teškoće društva Condor. U odluci o potpori za sanaciju Komisija je smatrala da teškoće društva Condor nisu rezultat arbitarnog prijenosa troškova unutar bivše grupe TCG i da ih ta grupa, koja je bila u likvidaciji, ne može snositi. Opći sud potvrdio je tu ocjenu u svojoj presudi u predmetu T-577/20. Protiv te presude nije podnesena žalba.
- (160) Opći sud ocijenio je usklađenost s tim uvjetom u presudi Condor iz 2024. i zaključio da je Komisija pravilno utvrdila da situacija društva Condor nije obuhvaćena područjem primjene zabrane iz točke 22. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje (korisnik koji pripada većoj poslovnoj grupi ili ga je ona preuzela) ⁽⁶³⁾.
- (161) Komisija stoga zaključuje da je društvo Condor prihvatljivo za potporu za restrukturiranje.

5.3.1.2 Razvoj gospodarske djelatnosti

- (162) Budući da se državnom intervencijom mora nastojati olakšati razvoj gospodarske djelatnosti kako bi bila spojiva s unutarnjim tržištem, država članica mora, kad je riječ o potpori za restrukturiranje, dokazati, među ostalim, da se potporom izbjegava rizik od prekida pružanja važne usluge koju je teško zamijeniti i koju konkurent ne može lako pružiti umjesto korisnika.
- (163) Komisija na temelju razloga navedenih u uvodnim izjavama 84. i 85. smatra da društvo Condor ima važnu ulogu na njemačkom tržištu turističkih putovanja jer pruža jedinstvene usluge leta, konsolidira potražnju, pruža fleksibilne vozne redove i prilagođene informatičke sustave za rezervacije tisućama neovisnih putničkih agencija i organizatora putovanja, od kojih su mnogi MSP-ovi.
- (164) Prije svega, Komisija napominje da društvo Condor objedinjuje potražnju za specijaliziranim odredištima za male organizatore putovanja i nudi im fleksibilnost da letove planiraju u kratkom roku. Vozni redovi tradicionalnih i niskotarifnih zračnih prijevoznika fiksiraju se na dulja razdoblja, pa ti prijevoznici ne mogu ponuditi takvu fleksibilnost. Vlastiti sustav društva Condor za rezervacije omogućuje organizatorima putovanja da organiziraju letove za putovanja u paket-aranžmanima i nudi potrebnu fleksibilnost za prilagodbu promjenama u potražnji (vidjeti uvodnu izjavu 84.). Suprotno tvrdnji društva Ryanair (vidjeti uvodnu izjavu 114.), činjenica da se letovi društva Condor mogu unaprijed rezervirati i činjenica da društvo Condor (također) leti na određena odredišta koja

⁽⁶³⁾ Predmet T-28/22, Ryanair/Komisija, točke od 44. do 54.

opslužuju drugi zračni prijevoznici to ne dovodi u pitanje. Nijedan zračni prijevoznik ne može učinkovito i profitabilno obavljati svoje poslovanje bez reda letenja i omogućivanja klijentima da kratko unaprijed rezerviraju mjesta. Unatoč tome što nudi tu uslugu, društvo Condor i dalje je fleksibilnije od zračnih prijevoznika s redovnim linijama, a njegovu ključnu funkciju konsolidiranja i pomaganja putničkim agencijama i organizatorima putovanja ističu svjedočanstva iz sektora putovanja. Naime, u okviru ocjene potpore za sanaciju društva Condor, prema informacijama koje je Njemačka dostavila u prijavi, organizatori putovanja pisali su njemačkim tijelima kako bi naglasili da dio njihova poslovanja ovisi o tim uslugama i da bi bez takvih usluga pretrpjeli znatne gubitke prometa (vidjeti uvodnu izjavu 84.). Kako bi zamijenili te sustave, konkurenti bi morali izgraditi potrebno stručno znanje, mrežu odredišta i kontaktnih točaka, kao i informatičke sustave i postupke, što bi iziskivalo mnogo vremena i resursa te se ne bi moglo postići u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju.

- (165) Osim toga, informatičko okruženje društva Condor omogućuje i rezervacije čarter-letova i rezervacije putem globalnog distribucijskog sustava (GDS) ⁽⁶⁴⁾ na turističkim rutama, a njegovi komercijalni sustavi omogućuju upotrebu podataka u stvarnom vremenu iz različitih usluga i pristup putem više kanala. Društvo Condor stoga omogućuje pristup turističkim letovima za više od [...] putničkih agencija koje nisu vlasnici dozvole IATA-e putem različitih sučelja koja ne nude tradicionalni i niskotarifni prijevoznici. Stoga Komisija smatra da bi bez sučelja društva Condor organizatori putovanja koji nemaju dozvolu IATA-e u potpunosti ovisili o konsolidatorima kako bi mogli pristupiti turističkim letovima, pri čemu bi morali platiti dodatne naknade za njihove usluge. Tehnologiju potrebnu za upravljanje tim sučeljima, koju je u velikoj mjeri razvilo društvo Condor, nije moguće zamijeniti u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju jer nije dostupna na informatičkom tržištu.
- (166) Stoga je malo vjerojatno da bi postojeći tradicionalni ili niskotarifni prijevoznik bio spreman i sposoban u razumnom roku izgraditi potrebno stručno znanje, mreže i tehnologiju kako bi preuzeo ulogu društva Condor kao posrednika i konsolidatora za otprilike 11 000 neovisnih putničkih agencija i organizatora putovanja na njemačkom tržištu turističkih putovanja. Još je manje vjerojatno da bi ulogu društva Condor moglo preuzeti nekoliko prijevoznika koji bi pojedinačno osmislili i proveli određene usluge bez ikakve koordinacije ili interoperabilnosti među tim uslugama.
- (167) Nadalje, Komisija napominje da je društvo Condor steklo znatno stručno znanje u otvaranju i razvoju turističkih odredišta te da je izgradilo tehničke kapacitete za konsolidaciju potražnje te pružanje fleksibilnih rezervacija i redova letenja putem vlasničkih i prilagođenih informatičkih programa i procesa koje je razvilo interno. Njegov izlazak s tržišta prouzročio bi gubitak tog tehničkog znanja i stručnosti, a da se ponovno izgrade, bilo bi potrebno uložiti vrijeme i sredstva u informatički razvoj i umrežavanje.
- (168) Osim toga, društvo Condor ima poslovni model koji dobro funkcionira i koji je samo pretrpio negativne učinke događaja izvan njegove kontrole, kao što su nesolventnost društva TCG i pandemija bolesti COVID-19. Unatoč teškoj gospodarskoj situaciji koja je prevladavala u trenutku dodjele potpore društvo Condor je na temelju svojih poslovnih prognoza uspjelo privući privatne ulagače koji su ga voljni financirati. Ono je etablirani akter u Njemačkoj i važno je za održavanje tržišnog natjecanja na njemačkom tržištu turističkih putovanja, koje je trenutačno vrlo koncentrirano i kojim dominira grupa Lufthansa. Organizatori putovanja njemačkim su tijelima izrazili zabrinutost zbog mogućeg gubitka usluga društva Condor. Osim toga, njemačko tijelo nadležno za tržišno natjecanje pokrenulo je istragu na temelju članka 102. UFEU-a o mogućoj zlouporabi vladajućeg tržišnog položaja Lufthanse na štetu društva Condor. Kao posljedica te istrage tijelo nadležno za tržišno natjecanje zabranilo je Lufthansi da raskine određene dugoročne sporazume o priključnom prometu s društvom Condor ⁽⁶⁵⁾ kako bi se spriječilo da Lufthansa zloupotrebljava svoj položaj na tržištu na štetu društva Condor i kako bi se onemogućila daljnja štetna koncentracija tržišta. Komisija napominje da je društvo Condor jedini preostali konkurent Lufthansi na dalekim odredištima do kojih se leti iz Njemačke. Stoga Komisija smatra da je društvo Condor važno za očuvanje učinkovitog tržišnog natjecanja na njemačkom tržištu turističkih putovanja zrakoplovom do dalekih odredišta.

⁽⁶⁴⁾ Globalni distribucijski sustav (GDS) računalna je mreža koja omogućuje transakcije između pružatelja usluga u sektoru putovanja, uglavnom zračnih prijevoznika, hotela, poduzeća za iznajmljivanje automobila i putničkih agencija, pri čemu se koriste podaci u stvarnom vremenu (npr. o broju raspoloživih hotelskih soba ili zrakoplovnih sjedala). Putničke agencije oslanjaju se na GDS za usluge, proizvode i cijene kako bi krajnjim potrošačima pružale usluge povezane s putovanjima.

⁽⁶⁵⁾ Predmet B9-21/212 od 29. kolovoza 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) Naposljetku, izlazak društva Condor s tržišta negativno bi utjecao na njegovu mrežu od gotovo [...] dobavljača i na više od 4 000 njegovih zaposlenika, koji bi bili znatno pogođeni (uvodna izjava 86.). Mogući učinci bili bi ozbiljni, posebno u teškoj gospodarskoj situaciji u trenutku kad je potpora dodijeljena jer su mnogi zračni prijevoznici smanjivali kapacitete i otpuštali zaposlenike, pa nije bilo vjerojatno da će osigurati dovoljno posla dobavljačima društva Condor ili zaposliti znatan dio osoblja društva Condor. Na to pogotovo utječe činjenica da društvo Condor ima iznadprosječni udio dalekih turističkih odredišta, za koje kombinira potražnju otprilike 11 000 organizatora putovanja i putničkih agencija. Vrlo je malo vjerojatno da su konkurenti mogli zamijeniti usluge društva Condor na tim odredištima i tako postići dovoljan faktor popunjenosti zrakoplova kako bi mogli profitabilno obavljati letove na ta odredišta. Osim toga, nije bilo naznaka da bi ijedan konkurent bio spreman razviti takav sustav suradnje s organizatorima putovanja i putničkim agencijama. Štoviše, organizatori putovanja potvrdili su da ovisе o društvu Condor za te usluge i da bi im izlazak društva Condor s tržišta prouzročio velike gubitke (vidjeti uvodnu izjavu 84.).
- (170) Stoga, iako konkurentima mogu biti privlačne pojedinačne linije društva Condor, nije bilo naznaka da bi ijedan konkurent ili nekolicina konkurentnih prijevoznika mogli preuzeti sve usluge društva Condor, odnosno da bi mogli popuniti njegovu ulogu posrednika i konsolidatora za 11 000 neovisnih putničkih agencija i organizatora putovanja, posjedovati njegovo tehničko znanje, stručnost, mrežu kontakata i prilagođene informatičke sustave te preuzeti njegove zaposlenike, zrakoplove i slotove, od kojih su mnogi namijenjeni specijaliziranim dalekim turističkim odredištima koja opslužuju samo prijevoznici za turistička putovanja. Stoga bi izlazak društva Condor s tržišta izazvao ozbiljne socijalne probleme njegovim klijentima, osoblju i dobavljačima. Društvo Condor ne bi moglo nastaviti pružati tu važnu uslugu bez potpore.
- (171) Opći sud ocijenio je zahtjev iz točke 44. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje u presudi Condor iz 2024. te je zaključio da tužitelj nije dokazao da je Komisija trebala sumnjati u to pruža li društvo Condor važnu uslugu koju je teško zamijeniti i koju bi bilo koji konkurent teško mogao osigurati umjesto korisnika u smislu točke 44. podtočke (b) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje ⁽⁶⁶⁾.
- (172) Komisija stoga zaključuje da potpora pridonosi razvoju gospodarske djelatnosti zračnog prometa u turističke svrhe jer pomaže u održavanju važne usluge koju konkurenti ne bi mogli lako zamijeniti u cijelosti i bez socijalnih problema u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju.

5.3.1.3 Plan restrukturiranja i ponovna uspostava dugoročne održivosti

- (173) U skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje potpora za restrukturiranje trebala bi se dodijeliti samo kako bi se podržao realističan, koherentan i dalekosežan plan restrukturiranja, čije mjere moraju biti osmišljene za ponovnu uspostavu dugoročne održivosti u razumnom roku, isključujući svaku daljnju potporu osim one kojom se podupire plan restrukturiranja društva Condor. U planu restrukturiranja moraju se opisati uzroci teškoća korisnika i njegove slabosti te navesti kako će se predloženim mjerama restrukturiranja ukloniti temeljni problemi korisnika ⁽⁶⁷⁾.
- (174) Rezultati restrukturiranja moraju se dokazati u nizu scenarija, posebice tako da se utvrde parametri uspješnosti i glavni predvidivi čimbenici rizika. Ponovna uspostava održivosti korisnika mora dovesti do primjerenog povrata uloženog kapitala nakon pokrivanja troškova, bez oslanjanja na optimistične pretpostavke o čimbenicima kao što su varijacije u cijeni ili potražnji. Dugoročna održivost postiže se kad poduzetnik može osigurati primjereni planirani povrat kapitala nakon što pokrije sve svoje troškove, uključujući deprecijaciju i financijske naknade, te kad može samostalno sudjelovati u tržišnom natjecanju ⁽⁶⁸⁾.
- (175) U tom pogledu plan restrukturiranja uključuje niz ozbiljnih i dosljednih mjera koje se međusobno nadopunjuju (uvodne izjave od 40. do 43.) i kojima se poboljšava učinkovitost pružanja usluga i pojednostavljuje troškovna osnovica društva Condor. Prije svega, potpuna obnova najstarijih zrakoplova društva Condor, odnosno njegove dugolinijske flote, koju je omogućilo ulaganje društva Attestor u obliku leasing instrumenta u iznosu od 250 milijuna EUR (vidjeti uvodnu izjavu 47.), te ambiciozan program restrukturiranja osoblja, ugovora i procesa koji je društvo Condor provodilo u trenutku dodjele potpore (vidjeti uvodnu izjavu 41.) dodatno bi povećali njegovu konkurentnost.

⁽⁶⁶⁾ Predmet T-28/22, Ryanair/Komisija, točke od 61. do 93.

⁽⁶⁷⁾ Točke 45., 47. i 48. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

⁽⁶⁸⁾ Točke od 50. do 52. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

- (176) Događaji koji su doveli do nesolventnosti društva Condor pojavili su se u kombinaciji i preklapali su se s izvanrednim okolnostima pandemije bolesti COVID-19 i ozbiljnim poremećajem u njemačkom gospodarstvu u kojem to društvo pruža svoje usluge i u drugim državama članicama. Te okolnosti posebno uključuju produljeni postupak u slučaju nesolventnosti kroz koji je prošlo društvo Condor, uključujući potragu za novim ulagačem nakon povlačenja društva PGL, prekid korporativnih veza s bivšim matičnim društvom i istodobnu pandemiju bolesti COVID-19, koja je imala ozbiljne posljedice na zračne prijevoznike i potencijalne ulagače. Te izvanredne okolnosti ozbiljno su ograničile likvidnost društva Condor i njegovu sposobnost pristupa tržišnom financiranju te su znatno utjecale na njegovu bilancu i stanje vlasničkog kapitala s trajnim egzogenim učincima. Uzroci teškoća društva Condor u tim okolnostima nisu bili svojstveni njegovu poslovnom modelu i strategiji, pa plan restrukturiranja ne bi trebao biti usmjeren na njihovu znatnu izmjenu, nego na jačanje njegovih gospodarskih i financijskih temelja.
- (177) Razdoblje restrukturiranja društva Condor trajalo je ukupno četiri godine nakon dodjele potpore za sanaciju u listopadu 2019. To trajanje razdoblja restrukturiranja među kraćima je u Komisijinoj praksi donošenja odluka, posebno kad je riječ o restrukturiranjima zračnih prijevoznika provedenih u kontekstu pandemije bolesti COVID-19. Društvo Condor brzo je djelovalo i nije odgađalo potrebne mjere restrukturiranja, koje su dovršene do kraja razdoblja restrukturiranja u rujnu 2023. Trajanje plana restrukturiranja razumno je u okolnostima opisanim u uvodnoj izjavi 176.
- (178) Komisija napominje da su prognoze društva Condor u osnovnom scenariju koje se odnose na oporavak poslovanja, tj. oporavak rezultata društva Condor na razinu iz 2019., bile u skladu sa sektorskim prognozama trećih strana. Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 58. i prikazano na slici 3, predviđalo se da će se zrakoplovna industrija vratiti na razine iz 2019. od 2023. do 2024., kao što je, primjerice, predviđjela IATA u travnju 2021. u svojoj prognozi ostvarenih putničkih kilometara (RPK). Kako je vidljivo iz slike 3, očekivalo se da će Condor dosegnuti svoju razinu RPK-a iz 2019. u fiskalnoj godini [...]. Komisija napominje i da bi se mogao očekivati još brži oporavak turističkih letova, pa smatra da je rast prihoda koji je predviđjelo društvo Condor vjerojatan. Stoga se uvjerljivost pretpostavki iz plana restrukturiranja društva Condor temelji na sektorskim prognozama trećih strana i ne oslanja se na usporedbu pokazatelja sa skupinom drugih zračnih prijevoznika, kako tvrdi društvo Ryanair ⁽⁶⁹⁾.
- (179) Projekcije na kojima se temelji plan restrukturiranja u osnovnom scenariju pokazale su sposobnost društva Condor da ponovno uspostavi dugoročnu održivost kako bi se osigurao primjereni planirani povrat kapitala nakon pokrivanja svih troškova. Kad je riječ o prihodovnoj strani, faktor popunjenosti društva Condor od [...] % od 2022./2023. nadalje može se smatrati uvjerljivim s obzirom na predviđeni oporavak industrije i povijesni faktor popunjenosti društva Condor prije pandemije bolesti COVID-19. Predviđeni prinos po putniku od približno [...] EUR u 2022./2023. bio je nešto veći u usporedbi s [...] EUR u 2018./2019. Međutim, tu je višu razinu mogla objasniti obnova flote društva Condor, uključujući nove zrakoplove koji prometuju na velikim udaljenostima. Pri predviđanju troškova uzet je u obzir učinak mjera restrukturiranja (kao što su smanjenje broja osoblja i obnova flote, vidjeti uvodne izjave 41. i 43.) jer bi, na primjer, program obnove flote doveo do nižih troškova goriva po ASK-u, ali bi se istodobno povećali troškovi vlasništva zbog viših cijena poslovnog najma.
- (180) Poslovni plan društva Condor pokazao je da će njegovi pokazatelji povrata postajati sve bolji tijekom cijelog razdoblja restrukturiranja i da će ROCE iznositi [...] % u 2023., do [...] % u 2025. i [...] % u 2026., prema tablici 16 ⁽⁷⁰⁾. Komisija napominje da se ROCE izračunava kao EBIT / (ukupna imovina – kratkoročne obveze). Kao druga mogućnost, s obzirom na to da je cilj usporediti ROCE s WACC-om i da je potonji pojam nakon oporezivanja,

⁽⁶⁹⁾ Kad je riječ o argumentu društva Ryanair iz uvodne izjave 111., Komisija napominje da su redigirani podaci u verziji odluke o pokretanju postupka koja nije povjerljiva komercijalno, financijski ili strateški osjetljivi, zbog čega njihovo objavljivanje može uzrokovati ozbiljnu štetu korisniku, te da su redigirani na temelju Komunikacije o profesionalnim tajnama u odlukama o državnim potporama (SL C 297, 9.12.2003., str. 6.). Unatoč tome, u odluci o pokretanju postupka jasno su opisane mjere, a naročito je jasno navedeno obrazloženje Komisije, te je ona društvu Ryanair omogućila da se očituje.

⁽⁷⁰⁾ Zbog potpunijeg pregleda financijskih podataka društva u bilanci u kojoj se o poslovnim najmovima zrakoplova izvještava u skladu s MSFI-jem 16, s obzirom na vrijednost zrakoplovne flote društva Condor i činjenicu da ona čini znatan dio njegovog kapitala, Komisija je svoju procjenu temeljila na tim podacima, a ne na bilanci usklađenoj s njemačkim računovodstvenim standardima.

Komisija je izračunala ROCE dijeljenjem neto operative dobiti nakon poreza s prosječnim uloženim kapitalom ⁽⁷¹⁾. Primjenom takvog konzervativnog pristupa ROCE za Condor iznosio bi [...] % u 2023., [...] % u 2024., [...] % u 2025. i [...] % u 2026. Kako je opisano u uvodnoj izjavi 65., Njemačka je dostavila izračun ponderiranog prosječnog troška kapitala društva Condor od [...] %. Prema izračunu Njemačke povrat kapitala društva Condor, kako je izmjeren ROCE-om, od kraja razdoblja restrukturiranja 2023. nadalje stalno bi bio veći od WACC-a tog društva. Stoga bi Condor poslovao uz premiju i stvarao vrijednost, što je znak održivog društva.

- (181) Osim toga, prema izračunu Komisije, od 2023. ROCE društva Condor bio bi iznad njegova WACC-a. Društvo Condor čak bi i u nepovoljnom scenariju i dalje imalo neto dobit nakon amortizacije i financijskih troškova te bi se moglo natjecati na tržištu. Cjelovitosti radi, ROCE društva Condor bio bi jednak ili čak veći od povrata kapitala drugih zračnih prijevoznika prije pandemije bolesti COVID-19, kako je prikazano u uvodnoj izjavi 81. Medijan ROCE-a drugih zračnih prijevoznika u skupini iznosio je 11,8 % prije pandemije bolesti COVID-19, stoga je na razini usporedivoj s povratom kapitala društva Condor na kraju razdoblja restrukturiranja u fiskalnoj godini 2023. ⁽⁷²⁾
- (182) Kad je riječ o WACC-u, kako je opisano u uvodnoj izjavi 65., pretpostavljeni ponder duga i vlasničkog kapitala društva Condor iznosio je [...] % duga i [...] % vlasničkog kapitala. To odgovara omjeru duga i vlasničkog kapitala od otprilike [...], za koji Komisija smatra da je solidan, da ima razumnu razinu financijske poluge i da je usklađen sa standardima u sektoru. Osim toga, Komisija je u okviru unakrsne provjere procijenila povijesni omjer duga i vlasničkog kapitala za skupinu drugih zračnih prijevoznika ⁽⁷³⁾. Medijan omjera duga i vlasničkog kapitala te skupine zračnih prijevoznika 2019. je iznosio otprilike 3, a aritmetički prosjek približno 4,3 ⁽⁷⁴⁾. Pri primjeni medijana to odgovara ponderu duga od 75 % i vlasničkog kapitala od 25 %. Stoga je pretpostavljena struktura kapitala društva Condor s vlasničkim udjelom od [...] % sama po sebi bila suštinski opravdana i pouzdana te u skladu s opažanjima za industriju.
- (183) Isto tako, preispitivanje utvrđivanja WACC-a pokazuje da se procijenjeni trošak vlasničkog kapitala temelji na relativno standardnom pristupu modela vrednovanja kapitalne imovine s vrijednostima premija i parametara koje proizlaze iz tržišnih informacija i prilagođene su karakteristikama društva Condor, dok se trošak duga temelji na stvarnim kamatnim stopama koje se naplaćuju društvu Condor (uvodna izjava 65. i bilješka 39.). Na toj razumnoj i objektivnoj osnovi WACC društva Condor pri uzimanju u obzir MSFI-ja 16 iznosio je [...] % (vidjeti i uvodnu izjavu 65.) i stoga je znatno niži od njegova ROCE-a. ROCE društva Condor bio bi viši čak i u scenariju znatno većeg WACC-a od 12 % te bi stoga Condor osigurao razuman povrat kapitala.
- (184) Isto tako, tablica 3 pokazuje da se očekivalo da će se profitabilnost društva Condor, mjerena kao marža EBIT-a, povećati iznad njegove povijesne vrijednosti prije krize od otprilike [...] % ukupnih prihoda i da će od 2023., na kraju razdoblja restrukturiranja, do 2026. iznositi od [...] % do [...] %. Kako je prikazano u tablici 7, profitabilnost zračnih prijevoznika u skupini prije pandemije bolesti COVID-19 iznosila je 5,7 % (ili 7,3 % izraženo kao medijan) ⁽⁷⁵⁾. Stoga društvo Condor na kraju razdoblja restrukturiranja 2023., a prije nego što se očekivalo da će se

⁽⁷¹⁾ Izračunano kao $EBIT * (1 - T) / \text{prosječna vrijednost (uloženi kapital(t); uloženi kapital (t - 1))}$, pri čemu je EBIT dobit prije kamata i poreza, T je stopa poreza na dobit društva Condor, uloženi kapital(t) i uloženi kapital(t - 1) su kapital koji je uložen u tekućoj godini odnosno u godini koja prethodi tekućoj godini. Uloženi kapital definira se kao vlasnički kapital uvećan za dugoročne obveze (ili ukupna imovina umanjena za kratkoročne obveze).

⁽⁷²⁾ Komisija je ponovno izračunala ROCE u skladu s metodom navedenom u bilješci 70. i za skupinu zračnih prijevoznika. Na temelju podataka dostupnih u bazi podataka Capital IQ tu skupinu čine: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair i Aegean. Medijan ROCE-a za tu skupinu zračnih prijevoznika 2019. iznosio je 7 %, a prosječan ROCE 8 %.

⁽⁷³⁾ Za istu skupinu kao što je ona opisana u bilješci 71.

⁽⁷⁴⁾ U duljem vremenskom okviru omjer se ne mijenja drastično jer je medijan bio sljedeći: 2,98 u 2016., 2,34 u 2017. i 2,38 u 2018., a aritmetički prosjek: 4,87 u 2016., 3,64 u 2017. i 4,36 u 2018.

⁽⁷⁵⁾ Komisija je, s obzirom na veliku razliku u pojedinačnim vrijednostima EBIT-a u toj skupini, kao mjeru za prosječnu vrijednost upotrijebila medijan jer je stabilniji u odnosu na statističke netipične vrijednosti u usporedbi s aritmetičkim prosjekom.

tržište u potpunosti oporaviti, ne bi ostvarivalo slabije rezultate u odnosu na druge zračne prijevoznike prije pandemije bolesti COVID-19 ⁽⁷⁶⁾. Nakon što se tržište u potpunosti oporavi, što se očekivalo 2026., odnosno tri godine nakon završetka razdoblja restrukturiranja, društvo Condor ostvarivalo bi rezultate u skladu s referentnom vrijednošću. Komisija u tom pogledu napominje i da bi se pri primjeni MSFI-ja 16 marža EBIT-a društva Condor povećala na [...] % u fiskalnoj godini 2023. do [...] % u fiskalnoj godini 2026. Taj povećani EBIT uglavnom je posljedica toga što su troškovi najma flote veći trošak (pri iskazivanju u skladu s njemačkim računovodstvenim standardima) nego amortizacija flote kad se flota kapitalizira. Nadalje, društvo Condor bi u fiskalnoj godini 2023. ostvarilo pozitivan neto rezultat, što bi pomoglo u smanjenju postojećeg negativnog kapitala. Predviđeno pozitivno kretanje neto dobiti dodatno bi se povećalo 2024., tj. nakon razdoblja restrukturiranja, zahvaljujući oporavku turističkih putovanja, te bi dobit nakon 2026. dovela do pozitivne knjigovodstvene vrijednosti vlasničkog kapitala.

(185) Kad je riječ o pokazateljima solventnosti, kao rezultat otpisa u knjigama društva Condor koji su uslijedili nakon nesolventnosti društva TCG i koji proizlaze iz nje, društvo Condor imalo bi slabo, iako sve bolje, stanje vlasničkog kapitala u računovodstvenom smislu tijekom cijelog trajanja svojeg plana restrukturiranja. Međutim, sposobnost da se primjenom plana restrukturiranja društvo Condor vrati na put dugoročne održivosti održavaju i potkrepljuju drugi važni pokazatelji, a to su:

- (a) trajna i dosljedna dobit samoga društva Condor prije nesolventnosti njegova matičnog društva TCG. Od 2008. do 2019. društvo Condor stalno je, uz iznimku dvije godine, ostvarivalo dobit u iznosu od 43 milijuna EUR do 76 milijuna EUR. Ukupan kumulativni iznos dobiti iznosio je 530 milijuna EUR, a godišnji prosjek 44,1 milijun EUR (vidjeti uvodnu izjavu 32.), ne uključujući drugi ostvareni slobodni novčani tok;
- (b) prije pandemije bolesti COVID-19 imovina i poslovni model društva Condor bili su privlačni industrijskom ulagaču koji je obećao [...] milijuna EUR za predloženo stjecanje u proljeće 2020. U tom je trenutku procijenjena vrijednost vlasničkog kapitala društva Condor iznosila od [...] do [...] milijuna EUR (uvodna izjava 35.);
- (c) poslovni plan i izgledi društva Condor sad su privukli razne tržišne ulagače, pri čemu je uspješni ponuditelj izdvojio 200 milijuna EUR u svježem kapitalu za 51 % udjela te je obećao vlasnički kapital za obnovu flote u iznosu od dodatnih 250 milijuna EUR (uvodne izjave 46. i 47.). Na temelju procjene buduće vrijednosti vlasničkog kapitala (uvodna izjava 65.), iz perspektive dioničara očekivano povećanje vrijednosti dionica društva Condor, bez obzira na to vraća li se u obliku dividendi, osigurava godišnji potencijalni povrat na kapital od najmanje [...] % za ulaganje privatnog kapitala za koje je preuzeta čvrsta obveza ⁽⁷⁷⁾. Komisija napominje da je taj potencijalni povrat na kapital u skladu s medijanom povrata na kapital od 25,3 % u uzorku zračnih prijevoznika u razdoblju od 2017. do 2019. (uvodna izjava 66.).

(186) I nepovoljni scenarij definiran u planu restrukturiranja, kao alternativa osnovnom scenariju financijskih projekcija, bio je primjeren i vjerodostojan. Nepovoljni scenarij bio je vjerodostojan jer bi se potrebni ustrajni naponi za smanjenje i stabilizaciju osnovice operativnih troškova društva Condor održali tijekom cijelog razdoblja restrukturiranja (uvodna izjava 41.). Na održivost bi uglavnom mogli utjecati vanjski čimbenici, pa su u nepovoljnom scenariju uzete u obzir vjerojatne razlike u prihodima i troškovima, kao što su manji komercijalni prihodi u kombinaciji sa znatnim, ali mogućim povećanjima troškova goriva zbog cijene emisijskih jedinica CO₂ i kredita za kompenzaciju emisija (uvodna izjava 72.).

⁽⁷⁶⁾ Komisija napominje da skupina zračnih prijevoznika uključuje društvo Wizz Air, za koje se čini da 2019. nije sastavilo financijske izvještaje u skladu s MSFI-jem 16. Primjenom MSFI-ja 16 povećava se EBIT društva ako je ono najmoćniji u ugovorima o poslovnim najmima jer plaćanja najma nisu dio operativnih troškova, nego financijskih troškova. Stoga će u skupini koja uključuje društva koja primjenjuju MSFI 16 i društva koja ne primjenjuju MSFI 16 vrijednost prosječne marže EBIT-a skupine biti manja u usporedbi s društvom koje primjenjuje MSFI 16 odnosno veća u usporedbi s društvom koje ne primjenjuje MSFI 16. Međutim, isključivanje društva Wizz Air dovelo bi do niže prosječne marže EBIT-a s obzirom na to da je EBIT tog društva veći od medijana skupine.

⁽⁷⁷⁾ Društvo Rothschild procijenilo je vrijednost kapitala društva Condor do 2026. u skladu s uvjetima restrukturiranja duga i ulaganja o kojima su raspravljala njemačka tijela i društvo Attestor, koje se čvrsto obvezalo uložiti 200 milijuna EUR za 51 % udjela. Procjena buduće vrijednosti vlasničkog kapitala temelji se na razboritim pretpostavkama i široko prihvaćenim metodama te iznosi [...] milijuna EUR (uvodna izjava 65.). Iznos za koji je preuzeta obveza za 51 % vlasništva 2021. podrazumijeva potpuno vlasništvo nad društvom Condor, tj. pravo na ostvarivanje koristi od očekivane vrijednosti poduzeća, kao i na njegovu prodaju po toj vrijednosti. Povrat na kapital od [...] % je godišnje povećanje vrijednosti potpunog udjela u razdoblju od 2021. ([...] milijuna EUR) do 2026. ([...] milijuna EUR).

- (187) Iako bi takav nepovoljni scenarij utjecao na rezultate društva Condor, oni bi i dalje bili stabilni i održivi, pa ponovna uspostava održivosti ne bi bila ugrožena. Očekivana neto dobit nakon pokrića kamata i troškova amortizacije i dalje bi bila pozitivna do 2022. – 2023. i nadalje kao i u osnovnom scenariju, dok bi marža EBIT-a iznosila [...] % u fiskalnoj godini 2023. i povećala se na [...] % u 2025. – 2026. (ta bi marža iznosila [...] % i povećala se na [...] % kad je riječ o računovodstvu u skladu s MSFI-jem 16). Isto tako, ROCE bi ostao viši od WACC-a društva Condor te bi bio u rasponu od [...] % u 2023. do [...] % u 2026. Osim toga, dostupna likvidnost u projekcijama novčanog toka ne bi pala ispod [...] milijuna EUR u najnižoj točki razdoblja restrukturiranja 2020. – 2021. (uvodna izjava 75.), čime bi se očuvao nastavak poslovanja s dostatnim razinama gotovinskih i likvidnosnih rezervi koje su potrebne za operativnu licenciju.
- (188) Nadalje, iz drugih pokazatelja uspješnosti, primjerice prinosa od putnika društva Condor, vidljivo je da su brojke društva Condor za 2019., [...], bile znatno bolje od prosjeka drugih zračnih prijevoznika, koji je iznosio 144, a faktor popunjenosti društva Condor bio je vrlo visokih [...] %, odmah iza faktora popunjenosti prvorangiranog društva Ryanair od 95 % (vidjeti uvodnu izjavu 68.). Stoga se može smatrati da su rezultati društva Condor u skladu s rezultatima drugih zračnih prijevoznika, a činjenica da je jedan ili drugi pokazatelj iznad ili ispod prosjeka referentne vrijednosti ne znači da to društvo ostvaruje posebno dobre ili posebno slabe rezultate. Kako je prikazano u tablici 7, profitabilnost zračnih prijevoznika u skupini prije pandemije bolesti COVID-19 iznosila je 5,7 % (ili 7,3 % izraženo kao medijan). Stoga društvo Condor na kraju razdoblja restrukturiranja 2023., a prije nego što se očekivalo da će se tržište u potpunosti oporaviti, ne bi ostvarivalo slabije rezultate u odnosu na druge zračne prijevoznike prije pandemije bolesti COVID-19. Nakon što se tržište u potpunosti oporavi, što se očekivalo 2026., odnosno tri godine nakon završetka razdoblja restrukturiranja, društvo Condor ostvarivalo bi rezultate u skladu s referentnom vrijednošću.
- (189) Suprotno tvrdnjama društva Ryanair (vidjeti uvodnu izjavu 114.), rezultati društva Condor nisu skočili s razine niže od konkurenata 2019. na razinu višu od konkurenata nakon restrukturiranja. Kao prvo, ta se tvrdnja odnosila samo na dva pokazatelja, maržu EBIT-a i povrat na kapital, u kojima bi stanje društva Condor bilo bolje od prosjeka skupine drugih zračnih prijevoznika tek 2026. To su rezultati tri godine nakon završetka razdoblja restrukturiranja, dakle u trenutku koji više nije relevantan za ocjenu spojivosti u skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Nadalje, 2019. marža EBIT-a društva Condor iznosila je [...] % u odnosu na prosječnu vrijednost od 5,7 % drugih zračnih prijevoznika te je 2023., na kraju razdoblja restrukturiranja, narasla na [...] %, odnosno nije u potpunosti dosegla prosjek drugih zračnih prijevoznika iz 2019.
- (190) Te rezultate, koji društvo Condor približavaju prosjeku skupine drugih zračnih prijevoznika, potpomaže oporavak tržišta turističkih putovanja koji je brži od očekivanog u usporedbi s općim putovanjima (vidjeti uvodnu izjavu 58.) i program racionalizacije koji je to društvo provelo u kontekstu svojeg restrukturiranja (vidjeti uvodnu izjavu 41.). Očekuje se da će povrat na kapital društva Condor rasti nešto brže i 2026. dostići nešto višu vrijednost od medijana skupine drugih zračnih prijevoznika u razdoblju od 2017. do 2019. (vidjeti tablicu 6 i uvodnu izjavu 65.). U tom pogledu Komisija napominje da je društvo Condor imalo znatan negativni kapital na početku svojeg plana restrukturiranja zbog razloga objašnjenih u uvodnoj izjavi 63., tako da je od samog početka stanje njegova kapitala bilo znatno niže od onog drugih zračnih prijevoznika. Zbog toga je društvo Condor moralo povećati svoj povrat na kapital brže od drugih zračnih prijevoznika kako bi doseglo usporedivo stanje kapitala.
- (191) Kad je riječ o odabiru zračnih prijevoznika s kojima se vrše usporedbe, Komisija je smatrala da je važno usporediti rezultate društva Condor s rezultatima njegovih stvarnih konkurenata, neovisno o tome je li riječ o niskotarifnim prijevoznicima, tradicionalnim zračnim prijevoznicima, zračnim prijevoznicima za čarter-letove ili drugima, te nije htjela ograničiti usporedbu samo na zračne prijevoznike za čarter-letove. Većina zračnih prijevoznika za čarter-letove koji posluju u Europi, a svakako u Njemačkoj, manja je i ne može se usporediti s društvom Condor, koje je srednje veličine. Osim toga, na njemačkom tržištu posluje vrlo malen broj zračnih prijevoznika za čarter-letove. Stoga bi korištenje samo zračnih prijevoznika za čarter-letove kao referentne vrijednosti bilo manje reprezentativno. Kako je vidljivo iz tablica 7 i 16, rezultati različitih ispitanih zračnih prijevoznika obuhvaćali su širok raspon stanja, neovisno o njihovom profilu, što upućuje na to da su kategorije kao što su tradicionalni prijevoznici, prijevoznici za čarter-letove itd. od male važnosti za usporedbu financijskih i poslovnih rezultata.

- (192) Zračni prijevoznici koje su odabrala društva PWC i KPMG, a koje je dostavila Njemačka, obuhvaćali su dovoljan broj glavnih zračnih prijevoznika koji posluju u Europi da mogu poslužiti kao odgovarajuća referentna vrijednost za usporedbu s očekivanim financijskim i poslovnim rezultatima društva Condor. Društvo Ryanair ne daje nikakve razloge, osim razlika u poslovnom modelu, za to da se profil tih zračnih prijevoznika toliko razlikuje od profila društva Condor da se pri procjeni dugoročne održivosti njihova usporedba trebala odbaciti. Stoga je primjereno usporediti društvo Condor sa zračnim prijevoznicima koji su održivi i ne provode plan restrukturiranja niti su primili potporu za sanaciju ili restrukturiranje. Suprotno onom što tvrdi Ryanair, društvo Eurowings iz grupe Lufthansa posluje u sektoru turističkih putovanja na velike udaljenosti, stoga je on uključen u usporedbu. Nadalje, mnogi zračni prijevoznici koji su poslužili za usporedbu obavljaju i djelatnosti čarter-letova, neki čak u nezanemarivom opsegu (na primjer IAG oglašava da ima velik kapacitet za čarter-letove, Norwegian Airlines i EasyJet osiguravaju čarter-letove za grupu TUI itd.).
- (193) Kad je riječ o tvrdnji društva Ryanair da se uspoređivanje s drugim zračnim prijevoznicima temeljilo na selektivnom odabiru Komisije kako bi dokazala svoju tvrdnju (vidjeti uvodnu izjavu 114.), Komisija najprije ističe da su očekivani financijski rezultati društva Condor na kraju razdoblja restrukturiranja sami po sebi zadovoljavajući i mogu poduprijeti zaključak da je plan restrukturiranja prikladan za ponovnu uspostavu dugoročne održivosti društva Condor. Kao drugo, Komisija nije imala razloga sumnjati u primjerenost podataka koje je dostavila Njemačka, a koje je pripremio društvo KPMG, za usporedbu različitih pokazatelja financijske uspješnosti zračnih prijevoznika s očekivanim pokazateljima društva Condor. Svi su uzorci reprezentativni za tržište zračnog prijevoza u EU-u i svi uključuju konkurente društva Condor na njemačkom tržištu, odnosno društva Lufthansa, Eurowings i Ryanair.
- (194) Projekcije na kojima se temelji plan restrukturiranja u osnovnom scenariju pokazale su sposobnost društva Condor da ponovno uspostavi dugoročnu održivost kako bi se osigurao primjereni planirani povrat kapitala nakon pokrivanja svih troškova. Kad je riječ o prihodovnoj strani, faktor popunjenosti društva Condor od [...] % od 2022./2023. nadalje može se smatrati uvjerljivim s obzirom na predviđeni oporavak industrije i povijesni faktor popunjenosti društva Condor prije pandemije bolesti COVID-19. Predviđeni prinos po putniku od približno [...] EUR u 2022./2023. bio je nešto veći u usporedbi s [...] EUR u 2018./2019. Međutim, tu je višu razinu mogla objasniti obnova flote društva Condor, uključujući nove zrakoplove koji prometuju na velikim udaljenostima. Pri predviđanju troškova uzet je u obzir učinak mjera restrukturiranja (kao što su smanjenje broja osoblja i obnova flote, vidjeti uvodne izjave 41. i 43.) jer bi, na primjer, program obnove flote doveo do nižih troškova goriva po ASK-u, ali bi se istodobno povećali troškovi vlasništva zbog viših cijena poslovnog najma.
- (195) Podaci u tablici 3 pokazuju da se očekivalo da će se profitabilnost društva Condor, mjerena kao marža EBIT-a, povećati iznad njegove povijesne vrijednosti prije krize od otprilike [...] % ukupnih prihoda i da će od 2023., na kraju razdoblja restrukturiranja, do 2026. iznositi od [...] % do [...] %. Kako je prikazano u tablici 7, profitabilnost zračnih prijevoznika u skupini prije pandemije bolesti COVID-19 iznosila je 5,7 % (ili 7,3 % izraženo kao medijan). Stoga društvo Condor na kraju razdoblja restrukturiranja 2023., a prije nego što se očekivalo da će se tržište u potpunosti oporaviti, ne bi ostvarivalo slabije rezultate u odnosu na druge zračne prijevoznike prije pandemije bolesti COVID-19. Nakon što se tržište u potpunosti oporavi, što se očekivalo 2026., odnosno tri godine nakon završetka razdoblja restrukturiranja, društvo Condor ostvarivalo bi rezultate u skladu s referentnom vrijednošću. Komisija u tom pogledu napominje i da bi se pri primjeni MSFI-ja 16 marža EBIT-a društva Condor povećala na [...] % u fiskalnoj godini 2023. do [...] % u fiskalnoj godini 2026. Taj povećani EBIT uglavnom je posljedica toga što su troškovi najma flote veći trošak (pri iskazivanju u skladu s njemačkim računovodstvenim standardima) nego amortizacija flote kad se flota kapitalizira. Nadalje, društvo Condor bi u fiskalnoj godini 2023. ostvarilo pozitivan neto rezultat, što bi pomoglo u smanjenju postojećeg negativnog kapitala. Predviđeno pozitivno kretanje neto dobiti dodatno bi se povećalo 2024., tj. nakon razdoblja restrukturiranja, zahvaljujući oporavku turističkih putovanja, te bi dobit nakon 2026. dovela do pozitivne knjigovodstvene vrijednosti vlasničkog kapitala.
- (196) Opći sud ocijenio je te zahtjeve u presudi Condor iz 2024. i zaključio da tužitelj nije dokazao da je Komisija trebala sumnjati u to da je plan restrukturiranja društva Condor realističan, dosljedan i dalekosežan te da se njime može ponovno uspostaviti njegova dugoročna održivost.

- (197) Stoga Komisija zaključuje da je plan restrukturiranja koji se djelomično financirao iz potpore realističan, dosljedan i dalekosežan te je stoga bio prikladan za ponovnu uspostavu dugoročne održivosti društva Condor u razumnom roku i bez oslanjanja na daljnju državnu potporu.

Pozitivni učinci potpore nadmašuju negativne učinke u smislu narušavanja tržišnog natjecanja i negativnih učinaka na trgovinu

5.3.1.4 Nužnost potpore i učinak poticaja

- (198) Na temelju točke 53. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje države članice koje namjeravaju dodijeliti potporu za restrukturiranje moraju dostaviti usporedbu s vjerodostojnim alternativnim scenarijem koji ne uključuje državnu potporu te dokazati da se razvoj gospodarskih djelatnosti ili područja koji se nastoji ostvariti potporom iz odjeljka 3.1.1. tih smjernica bez potpore ne bi ostvario ili bi se ostvario u manjoj mjeri. Isto tako, kako bi dokazale da potpora za restrukturiranje ima učinak poticaja, države članice moraju pokazati da bi se bez potpore restrukturiranje, prodaja ili likvidacija korisnika provela tako da se ne bi ostvario cilj sprečavanja tržišnog nedostatka ili socijalnih problema (točka 59. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje).
- (199) Kako je navedeno u uvodnim izjavama od 34. do 36., ulazak privatnog ulagača bio je jedan od središnjih elemenata nesolventnog plana društva Condor. Stoga je izlazak društva Condor iz nesolventnog postupka ovisio o sporazumu o ulaganju. Nakon povlačenja društva PGL, koje je sklopilo sporazum s društvom Condor u siječnju 2020., nesolventnost društva Condor produljena je za sedam mjeseci te je bilo potrebno organizirati još jedan natječajni postupak.
- (200) Kako je navedeno u uvodnim izjavama 51. i 83., sporazum o ulaganju s društvom Attestor, koji je bio najbolja ponuda zaprimljena u natječajnom postupku, bio je uvjetovan dodjelom potpore za restrukturiranje u obliku restrukturiranja zajmova KfW-a.
- (201) Stoga, da nije bilo mjera državne potpore koje je prijavila Njemačka, sporazum o ulaganju ne bi bio sklopljen i društvo Condor ostalo bi nesolventno te bi niz negativnih posljedica u konačnici doveo do njegove likvidacije (vidjeti i uvodne izjave od 83. do 87.). Taj je rizik istaknut i u nesolventnom planu društva Condor.
- (202) Bez financijskih sredstava novog ulagača društvo Condor ne bi moglo zamijeniti svoju staru flotu, što bi znatno otežalo njegovo poslovanje. Osim toga, nastavak postupka u slučaju nesolventnosti uzrokovao bi dodatne troškove (na što upućuje prvo produljenje, koje je dovelo do znatnih dodatnih troškova za društvo Condor u iznosu od 23,7 milijuna EUR, vidjeti uvodnu izjavu 36.).
- (203) Komisija smatra da društvo Condor bez potpore ne bi moglo prikupiti financijska sredstva s privatnog tržišta, čak ni u skladu s posebnim odredbama njemačkog nesolventnog prava o povlaštenom dugu na koje upućuje društvo Ryanair (vidjeti uvodnu izjavu 115.). Iako je točno da određeni poduzetnici bez kreditnog rejtinga ili određeni poduzetnici u financijskim poteškoćama ili određeni poduzetnici u nesolventnom postupku uspiju dobiti financijska sredstva, to ne vrijedi za sva poduzeća u tim okolnostima. To je još manje slučaj s poduzetnicima kao što je društvo Condor, na koje se istodobno odnose sve tri poteškoće. Malo je vjerojatno da bi bilo koji privatni vjerovnik pozajmio novac poduzetniku koji je bio u nesolventnom postupku od pokretanja likvidacije njegova matičnog društva 2019., koji nije imao nikakvu prethodnu kreditnu povijest ili kreditni rejting, koji je založio svu svoju vrijednu imovinu kao kolateral za zajmove KfW-a i koji je imao znatan negativni kapital, odnosno obveze su znatno premašivale njegovu imovinu (vidjeti tablicu 4). Na to je upućivala i činjenica da je ponuda društva Attestor bila uvjetovana restrukturiranjem duga.

- (204) Društvo Condor u takvoj bi situaciji brzo izgubilo likvidnost, a čak i prije toga ne bi moglo dokazati da može ispuniti sve svoje obveze u sljedećoj godini, kako je propisano Uredbom (EZ) br. 1008/2008 ⁽⁷⁸⁾. To bi najvjerojatnije dovelo do privremenog oduzimanja, a zatim i do poništavanja operativne licencije društva Condor, što bi dovelo do gubitka glavnog izvora dobiti društva Condor i u konačnici do njegove likvidacije.
- (205) Izlazak društva Condor s tržišta doveo bi do dodatnog smanjenja tržišnog natjecanja na ionako izrazito koncentriranom njemačkom tržištu zračnog prijevoza kojim dominira grupa Lufthansa, na štetu klijenata, kao i do toga da se zajmovi KfW-a uopće ne vrate, na štetu njemačkih poreznih obveznika. Osim toga, doveo bi do gubitka više od 4 000 radnih mjesta u već teškoj gospodarskoj situaciji i imao bi znatne negativne posljedice za više od 11 000 neovisnih putničkih agencija i organizatora putovanja koji su se oslanjali na jedinstvene usluge društva Condor jer nije bilo vjerojatno da će drugi prijevoznici preuzeti odnose s tim zaposlenicima i poslovnim partnerima a da pritom ne nastanu poremećaji, posebno u kontekstu tadašnje pandemije bolesti COVID-19 (vidjeti odjeljak 2.7.).
- (206) Potporom za restrukturiranje nastoji se izbjeći prestanak poslovanja društva Condor i time spriječiti tržišni nedostatak i socijalne probleme koji bi ometali razvoj usluga zračnog prijevoza u Njemačkoj i ugrozili opstanak tisuća putničkih agencija i organizatora putovanja, uglavnom MSP-ova. Taj se cilj postiže provedbom plana restrukturiranja, koji se djelomično financira iz potpore za restrukturiranje, a djelomično ga financiraju privatni ulagači. Plan restrukturiranja pokazuje da je potrebno riješiti probleme korisnika sa solventnošću kako bi se riješili njegovi financijski problemi. S obzirom na situaciju društva Condor 2021., prije svega postupak u slučaju nesolventnosti koji je tad bio u tijeku, društvo Condor nije moglo osigurati kontinuirano pružanje ključnih usluga povezivanja i pomaganja organizatorima putovanja i putničkim agencijama, ispuniti financijske obveze ili imati pristup financijskim tržištima, a da se u potpunosti ne provede plan restrukturiranja, koji se podupire iz potpore i koji je uvjet da društvo Condor uspješno izađe iz postupka u slučaju nesolventnosti. S obzirom na znatnu negativnu poziciju vlasničkog kapitala, koju treba riješiti planom restrukturiranja, društvo Condor bez potpore koja je dio sporazuma o ulaganju dugoročno ne bi moglo ispuniti svoje financijske obveze.
- (207) Komisija smatra da je u tim okolnostima potpora za restrukturiranje bila potrebna kako bi se proveo plan restrukturiranja društva Condor i time spriječila situacija tržišnog nedostatka ili socijalnih problema zbog izlaska s tržišta poduzetnika koji ima važnu ulogu na njemačkom tržištu turističkih putovanja zrakoplovom koju je teško zamijeniti i koju bi bilo koji konkurent teško mogao osigurati umjesto korisnika, kako je opisano u odjeljku 5.3.1.2. Stoga je ispunjen zahtjev nužnosti potpore utvrđen u točki 38. podtočki (b) i točki 53. Smjernica o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje.
- (208) Na temelju prethodno navedene ocjene Komisija zaključuje i da potpora ima učinak poticaja. Društvo Condor bi bez potpore za restrukturiranje izašlo s tržišta na način koji bi prouzročio socijalne probleme, naštetio tisućama MSP-ova koji posluju na njemačkom tržištu turističkih putovanja i time ometao gospodarski i društveni razvoj, te doveo do daljnjeg pogoršanja tržišnog natjecanja na već izrazito koncentriranom tržištu zračnog prijevoza u Njemačkoj na štetu klijenata, kako je opisano u odjeljku 2.7. Stoga je ispunjen zahtjev da državna intervencija ima učinak poticaja utvrđen u točki 38. podtočki (d) i točki 59. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

⁽⁷⁸⁾ Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici, SL L 293, 31.10.2008., str. 3. U skladu s člankom 3. te uredbe poduzeća sa sjedištem u Uniji ne smiju obavljati komercijalni zračni prijevoz putnika u komercijalnom prijevozu bez operativne licencije. U skladu s člankom 9. tijelo za izdavanje licencija oduzima ili poništava licenciju zračnom prijevozniku ako više ne smatra da taj prijevoznik može ispuniti svoje stvarne i potencijalne obveze u razdoblju od 12 mjeseci. Međutim, nadležno tijelo može do financijske sanacije društva izdati privremenu licenciju za razdoblje koje ne prelazi više od 12 mjeseci pod uvjetom da sigurnost nije ugrožena i da postoji realna mogućnost za zadovoljavajuću financijsku sanaciju unutar tog razdoblja. Kad god se pokrene postupak u slučaju nesolventnosti protiv zračnog prijevoznika iz Unije, nadležno tijelo mora procijeniti financijsku situaciju poduzeća u roku od tri mjeseca od pokretanja postupka u slučaju nesolventnosti i na temelju nalaza preispitati status operativne licencije u skladu s člankom 9.

5.3.1.5 Primjerenost potpore

- (209) Potpora za restrukturiranje neće se smatrati spojivom s unutarnjim tržištem ako se drugim mjerama kojima se u manjoj mjeri narušava tržišno natjecanje ostvaruje isti cilj; potpora se mora prilagoditi stanju likvidnosti ili solventnosti korisnika ⁽⁷⁹⁾.
- (210) Potpora za restrukturiranje u obliku je reorganizacije i djelomičnog otpisa nekih postojećih zajmova KfW-a u iznosu od 550 milijuna EUR koji su društvu Condor odobreni 2020. te otpisa kamata na prekomjernu naknadu. Time bi se društvo oslobodilo određenih kratkoročnih obveza te bi se oslobodila likvidnost za podmirivanje operativnih troškova u razdoblju restrukturiranja. Kako je prikazano u uvodnoj izjavi 52., za nadređenu tranšu u iznosu od 175 milijuna EUR snosile bi se iste kamate kao i one koje je društvo Condor plaćalo na izvornu tranšu A zajma 1 (tromjesečni EURIBOR uvećan za [...] baznih bodova i troškove refinanciranja), dok bi se za podređenu tranšu od 225 milijuna EUR odsad snosilo [...] ⁽⁸⁰⁾. O uvjetima restrukturiranja zajmova pregovarali su društvo KPMG, u skladu s obvezom Njemačke, društvo Condor i društvo Attestor, strateški ulagač društva Condor. Društvo Attestor odabrano je jer je njegova ponuda sadržavala najbolje uvjete za povrat zajmova KfW-a ne samo zato što bi dovela do otplate velikog nepodmirenog iznosa zajma, nego i zato što je uključivala mehanizam plaćanja na temelju rezultata prema kojem bi se prilagodio konačni iznos koji treba otplatiti u skladu s budućim prihodima društva Condor, pa bi otplata bila tim veća što je to društvo više zaradilo (vidjeti uvodne izjave 37. i 53.). Uvjeti kupoprodajnog ugovora i restrukturiranja zajmova stoga čine paket koji je usmjeren na maksimiziranje koristi za društvo Attestor i optimizaciju povrata zajmova KfW-u te su međusobno ovisni. Nadalje, trajanje postojećih zajmova znatno je skraćeno jer će se cijeli preostali iznos izvorne tranše B zajma 1 i zajma 2 otplatiti do rujna 2026., a ne do prosinca 2031. Stoga, iako je ukupni iznos dospjelih kamata na restrukturirani zajam niži od iznosa kamata na izvorni zajam, on je dio dogovorenog paketa kojim se nastoji maksimalno povećati povrat za društvo Attestor i za njemačku vladu, uključujući mehanizam plaćanja na temelju rezultata, te se stoga može smatrati primjerenom naknadom za potporu.
- (211) Nadalje, nakon što je u listopadu 2019. dodijeljen zajam za sanaciju, društvo Condor izašlo je iz postupka u slučaju nesolventnosti i privuklo je privatnog ulagača koji je u njega bio voljan uložiti najmanje 450 milijuna EUR. Osim toga, s obzirom na sve veći broj cijepljenja u cijeloj Europi, tržišta zračnog prijevoza počela su se oporavljati, a europski zračni prijevoznici intenzivirali su svoje poslovanje te se očekivalo da će oporavak tržišta turističkih putovanja, na kojem društvo Condor posluje, biti brži od prosjeka. To su pokazatelji koji su upućivali na poboljšanje tržišnog okruženja i poslovanja društva Condor od dodjele izvornih zajmova KfW-a. Naposljetku, očekuje se da će restrukturirani zajam biti u cijelosti otplaćen 2026. Zajam će se vratiti u relativno kratkom roku, čime će se dodatno smanjiti njegov negativan utjecaj na tržišno natjecanje. Stoga se planirana potpora za restrukturiranje nadoknađuje na odgovarajući način.
- (212) Kako je prikazano u tablicama 4 i 8, društvo Condor suočilo se s krizom likvidnosti u kombinaciji s neodrživim stanjem solventnosti. Mjerama potpore za restrukturiranje zajedno s ulaganjem društva Attestor riješena su oba problema. Restrukturiranjem javnih zajmova, kako je opisano u uvodnim izjavama 51. i 52., oslobodila bi se likvidnost u kraćem razdoblju zahvaljujući odgodi kamata i otplate te bi se smanjila dužnička pozicija društva Condor zahvaljujući otpisu zajmova KfW-a. Stoga ono nadopunjuje svježi kapital u iznosu od 200 milijuna EUR kojim se sanirala neposredna kriza likvidnosti društva Condor i ojačao vlasnički kapital društva Condor. Potpora za restrukturiranje stoga je bila prilagođena stanju likvidnosti i solventnosti društva Condor.
- (213) Opći sud u svojoj je presudi Condor iz 2024. ocijenio primjerenost potpore i utvrdio da tužitelj nije dokazao da je Komisija trebala sumnjati u primjerenost potpore ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁹⁾ Točka 38. podtočka (c) i točka 58. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

⁽⁸⁰⁾ Za potpuni opis uvjeta izvornog zajma vidjeti uvodnu izjavu 51.

⁽⁸¹⁾ Predmet T-28/22, Ryanair/Komisija, točke od 191. do 195.

(214) U tim okolnostima Komisija zaključuje da je potpora za restrukturiranje primjerena.

5.3.1.6 Proporcionalnost, vlastiti doprinos i raspodjela tereta

(215) Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje predviđeno je da vlastita sredstva korisnika potpore, njegovih dioničara ili vjerovnika, grupe kojoj pripada ili novih ulagača doprinose troškovima restrukturiranja na način koji je usporediv s dodijeljenom potporom u smislu učinaka na solventnost ili likvidnost korisnika. Doprinosi moraju biti konkretni, tj. stvarni, što isključuje potencijalnu dobit, ne smiju uključivati potporu i trebaju iznositi najmanje 50 % troškova restrukturiranja ⁽⁸²⁾.

(216) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 219. točkama (a) i (b), vlastitim doprinosom rješavaju se problemi solventnosti i likvidnosti društva Condor te je kao takav usporediv s dodijeljenom potporom (vidjeti i uvodnu izjavu 212.). Nadalje, kako je vidljivo iz uvodnih izjava od 46. do 48., 219. i 220., samo vrlo mali iznos vlastitog doprinosa odnosi se na nove zajmove ([...] milijuna EUR od ukupnog vlastitog doprinosa od [...] milijuna EUR) te stoga instrumenti za jačanje vlasničkog kapitala uključeni u vlastiti doprinos znatno premašuju potporu koju je dodijelila njemačka država (to bi bio slučaj čak i ako bi se zanemarilo financiranje leasingom slično vlasničkom kapitalu u iznosu od [...] milijuna EUR). Osim toga, taj plan u gotovini financira društvo Attestor, a ne njemačka država, i to u znatno većem iznosu od doprinosa Njemačke potpori. Stoga je vlastiti doprinos u skladu s točkom 62. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(217) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 54., dio zajmova KfW-a služio je za plaćanje izvanrednih troškova u iznosu do 249,02 milijuna EUR koje je društvo Condor snosilo u kontekstu pandemije bolesti COVID-19 i stoga ne čine troškove restrukturiranja uključene u plan restrukturiranja. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 117., društvo Ryanair u svojoj je tužbi za poništenje odluke o potpori za restrukturiranje iz 2021. smatralo da je od ukupnog iznosa zajmova trebalo oduzeti samo iznos potpore odobren na temelju odluka Condor I i Condor II, odnosno 204,1 milijun EUR. Taj je zaključak neosnovan jer je ukupna šteta društva Condor uzrokovana bolešću COVID-19 iznosila 249,02 milijuna EUR i taj je dio zajma služio za pokrivanje te štete, tako da je samo preostali iznos od 300,98 milijuna EUR bio dostupan za financiranje restrukturiranja. U skladu s člankom 107. stavkom 2. točkom (b) UFEU-a društvo Condor imalo je pravo na naknadu ukupne pretrpljene štete. Komisijino stajalište da samo 204,1 milijun EUR odobrenih zajmova čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ne mijenja te činjenice. Ta je šteta nastala društvu Condor zbog izvanrednih okolnosti pandemije bolesti COVID-19 i dovela je do naknade štete uzrokovane pandemijom. To nije povezano s potrebama za financiranjem plana restrukturiranja, koje bi postojale i da nije bilo te štete.

(218) Restrukturiranje je stoga financirano iz preostalog dijela od 300,98 milijuna EUR zajmova koji bi se restrukturirali, čemu je dodano 20,2 milijuna EUR otpisanih kamata. Iz toga proizlazi da 321,18 milijuna EUR čini iznos potpore za restrukturiranje, čija se proporcionalnost ocjenjuje u ovoj Odluci, neovisno o dvjema alternativnim procjenama iznosa potpore koje je dostavila Njemačka, a koje bi obje dovele do nižih iznosa potpore za restrukturiranje (uvodne izjave od 55. do 57.).

⁽⁸²⁾ Točke od 61. do 64. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(219) Komisija treba provjeriti to da različiti izvori financiranja plana koji je predstavila Njemačka, koji su se kombinirali s potporom za restrukturiranje, u trenutku dodjele potpore nisu uključivali potporu i da su bili konkretni, odnosno dovoljno sigurni da će se ostvariti, isključujući očekivanu buduću dobit. Financiranje bi se osiguralo trajnim uštedama troškova ostvarenima u postupku programa restrukturiranja društva Condor, otpisima dugova koji proizlaze iz plana u slučaju nesolventnosti i financiranjem koje osigurava društvo Attestor, koji se raščlanjuju na sljedeći način:

- (a) obveza novog privatnog ulagača društva Attestor da osigura iznos od 200 milijuna EUR kao dionički kapital društvu Condor i financiranje u iznosu od 250 milijuna EUR za obnovu flote društva Condor čvrsta je i obvezujuća kako je utvrđeno u javnobilježničkim aktima (uvodne izjave 46. i 47.); od toga se najmodavac zrakoplova [...] društvu Condor obvezao osigurati kreditni instrument u iznosu od [...] milijuna USD (otprilike [...] milijuna EUR u trenutku dodjele potpore) za plaćanja zrakoplova prije isporuke (vidjeti uvodnu izjavu 47.); obveza društva Attestor utvrđena je u kupoprodajnom ugovoru koji je čvrst i obvezujući, tako da postoji visok stupanj vjerojatnosti oslobođanja tih financijskih sredstava. Međutim, iako je obveza društva Attestor da osigura financiranje obnove flote bila čvrsta i obvezujuća, to nije vrijedilo za buduće dodatno financiranje zajmova zrakoplova u dodatnom iznosu od [...] milijuna EUR, na koje se to društvo nije čvrsto obvezalo, pa time to financiranje nije bilo konkretno ni stvarno (uvodna izjava 47.). Stoga je u trenutku dodjele potpore samo financiranje u iznosu od 250 milijuna EUR koje se društvo Attestor obvezalo osigurati za obnovu flote društva Condor činilo konkretan i stvaran vlastiti doprinos društva Attestor;
- (b) vjerovnici društva Condor pristali su otpisati potraživanja u iznosu od 630,8 milijuna EUR u kontekstu nesolventnog plana društva Condor. Otpis je odobrio nesolventni sud (vidjeti uvodnu izjavu 35.) te su stoga konačni i obvezujući; otpisi ne uključuju potporu jer proizlaze iz njemačkog prava o nesolventnosti, kojim se utvrđuju opći i apstraktni uvjeti primjenjivi na postupke u slučaju nesolventnosti; kako je navedeno u uvodnoj izjavi 48., u nesolventnom planu društva Condor utvrđeno je sedam skupina vjerovnika, među kojima je nekoliko skupina koje se sastoje isključivo od privatnih vjerovnika; u skladu s njemačkim pravom o nesolventnosti, nesolventni plan mora odobriti većina vjerovnika s glasačkim pravima u svakoj skupini. U ovom se predmetu može isključiti to da su javni vjerovnici društva Condor mogli nadglasati privatne vjerovnike i tako usmjeriti državnu potporu društvu Condor u obliku vrlo niske kvote u nesolventnom planu jer nisu mogli utjecati na glasovanje u skupinama koje su se sastojale isključivo od privatnih vjerovnika (posebno u skupinama zaposlenika i prijašnjih društava grupe); otpis se stoga primjenjuje na sve kategorije vjerovnika, odobrila ga je potrebna većina vjerovnika i provodi se u skladu s obvezujućim odredbama općeg prava o nesolventnosti koje se primjenjuju na sve poduzetnike u istoj činjeničnoj i pravnoj situaciji u Njemačkoj (vidjeti uvodne izjave 34., 35. i 48.);
- (c) društvo Condor je u kontekstu svojeg programa racionalizacije ostvarilo trajna smanjenja troškova u iznosu od [...] milijuna EUR godišnje tijekom provedbe plana restrukturiranja, koja proizlaze iz prilagodbe ugovora o leasingu, ponovnih pregovora o ugovorima s dobavljačima i prilagodbe kolektivnih ugovora (uvodna izjava 41.); te uštede proizlaze iz već važećih obvezujućih sporazuma i stoga su dovoljno sigurne da se mogu smatrati stvarnima; imaju isti financijski učinak kao otpis duga u postupku u slučaju nesolventnosti, osim što je učinak raspoređen na više godina, a ne jednokratno.

(220) Zajednički iznos financiranja za koje je preuzeta čvrsta obveza, a koje uključuje povećanje dioničkog kapitala, kreditni instrument i otpis potraživanja vjerovnika, iznosi [...] milijuna EUR i čini konkretne i stvarne izvore vlastita doprinosa ulagača i vjerovnika restrukturiranju. Vlastiti doprinosi iz tih dvaju izvora uključuje vrlo značajan udio novih financijskih sredstava u iznosu do 450 milijuna EUR i, u odnosu na potporu za restrukturiranje od 321,18 milijuna EUR, iznosi otprilike 77 % financiranja ukupnih troškova restrukturiranja u iznosu od [...] milijuna EUR iz plana. Čak i ako se u obzir ne uzme otpis duga na koji su pristali vjerovnici, nego samo novo financiranje koje je osiguralo društvo Attestor, to je financiranje veće od punog iznosa potpore za restrukturiranje dodijeljene društvu Condor. Iz toga proizlazi da vlastiti doprinos premašuje najmanje 50 % troškova restrukturiranja utvrđenih u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

- (221) U tom kontekstu pitanje čini li trajno smanjenje troškova od [...] milijuna EUR godišnje koje je društvo Condor ostvarilo nakon ponovnih pregovora s dobavljačima, zajmodavcima ili osobljem konkretan i stvaran doprinos pokrivanju troškova restrukturiranja nastalih ili predviđenih u provedbi plana može ostati otvoreno jer je čak i bez tog iznosa iznos vlastita doprinosa i dalje znatan i već ispunjava zahtjev iz Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.
- (222) U tom je pogledu Opći sud u presudi Condor iz 2024. utvrdio da je ispunjen zahtjev iz točke 64. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje u pogledu vlastita doprinosa korisnika ⁽⁸³⁾.
- (223) Komisija stoga zaključuje da vlastiti doprinos društva Condor troškovima restrukturiranja premašuje 50 % troškova restrukturiranja te je stoga u skladu sa zahtjevom iz točke 64. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.
- (224) Kad je riječ o raspodjeli tereta restrukturiranja između države i bivših dioničara i podređenih vjerovnika društva Condor, očito je da je jedini bivši dioničar društva Condor, društvo TCG, prestao djelovati i u postupku je likvidacije, dok je vrijednost dionica društva Condor svedena na nulu, a nove dionice izdane su fiducijaru (uvodne izjave 26. i 34.). Društvo TCG izgubilo je svu vrijednost svojih vlasničkih i dužničkih instrumenata te ni na koji način neće imati koristi od bilo kakvog pozitivnog učinka uspješnog restrukturiranja društva Condor. Isto tako, vjerovnici društva Condor (među kojima nisu postojali podređeni vjerovnici) otpisali su gotovo sva svoja potraživanja u postupku u slučaju nesolventnosti (uvodna izjava 48.) i time znatno pridonose financiranju plana restrukturiranja. Doprinos vjerovnika u obliku otpisa premašuje iznos potpore za restrukturiranje i u smislu djelomičnog otpisa i u smislu nastavka restrukturiranih zajmova KfW-a koje je država stavila na raspolaganje društvu Condor.
- (225) Iz toga proizlazi da bivši dioničari i vjerovnici društva Condor učinkovito pridonose restrukturiranju, čime se smanjuje iznos državne potpore koja bi inače mogla biti potrebna, na primjer, za otplatu duga ili isplate dioničarima. Redosljed i uvjeti pod kojima Njemačka podupire restrukturiranje društva Condor pomoću djelomičnog otpisa duga također otklanjaju opasnost od moralnog hazarda u odnosu na dioničara i vjerovnike u ovom predmetu, u kojem se ne može utvrditi rizična ili neodrživa strategija društva Condor, nego su njegove poteškoće posljedice pripadanja društvu TCG i okolnosti zračnog prijevoza 2020. i 2021. Dioničari i postojeći vjerovnici izgubili su gotovo cijelu vrijednost svojeg ulaganja u društvo Condor i ni na koji način nisu imali koristi od poboljšanja njegove solventnosti uzrokovanog djelomičnim otpisom duga o kojem je odlučila Njemačka. Općenitije i izvan ovog predmeta, ni drugi dioničari ili podređeni vjerovnici na unutarnjem tržištu koji su podržali neuspjele strategije drugih zračnih prijevoznika ne mogu iz potpore za restrukturiranje dodijeljene u ovom predmetu zaključiti da će Njemačka ili druge države članice potporom za restrukturiranje ublažiti posljedice njihovih odluka o ulaganju.
- (226) Komisija je stoga u odluci o potpori za restrukturiranje iz 2021. zaključila da potpora za restrukturiranje uključuje odgovarajuću raspodjelu tereta.
- (227) Međutim, Opći sud poništio je odluku o potpori za restrukturiranje iz 2021. jer je smatrao da je Komisija trebala sumnjati u to je li otpis duga koji je izvršila država i. obuhvaćen područjem primjene točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje i ii. u skladu sa zahtjevima utvrđenima u točki 67. tih smjernica.
- (228) Točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje propisuje se da bi se svaka državna potpora kojom se jača vlasnički kapital korisnika trebala dodjeljivati pod uvjetom kojim se državi osigurava razumni udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika, uzimajući u obzir iznos ubrizganog državnog kapitala u usporedbi s preostalim iznosom kapitala društva nakon što se podmire gubici.

⁽⁸³⁾ Predmet T-28/22, Ryanair/Komisija, točka 201.

(229) Opći sud smatrao je da je točka 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje dio odjeljka 3.5.2.2. tih smjernica koji se odnosi na raspodjelu tereta, pri čemu su, prema mišljenju Općeg suda, zahtjevi iz točke 67. dodatni uz zahtjeve iz točaka 65. i 66. Opći sud smatrao je da se točka 66. odnosi na to da gubitke korisnika pokriju postojeći dioničari i podređeni vjerovnici te se odvija prije državne intervencije, dok se točka 67. odnosi na situaciju u budućnosti, odnosno na situaciju buduće dobiti u pogledu vrijednosti korisnika. Stoga su prema mišljenju Općeg suda u točkama 66. i 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje utvrđeni zasebni zahtjevi čija se vremenska primjena razlikuje. Nadalje, odredbama o raspodjeli tereta nastoji se spriječiti moralni hazard, kako je navedeno u točki 65., kojom se također predviđa da, ako se državna potpora dodjeljuje u obliku kojim se jača vlasnički kapital korisnika, kao što su bespovratna sredstva, dokapitalizacija ili otpis dugova, učinak toga može biti da se dioničari i podređeni vjerovnici štite od posljedica vlastita odabira kad je riječ o ulaganju u korisnika. Opći sud istaknuo je da se, kao što proizlazi iz točke 9. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, opasnost od moralnog hazarda sastoji od toga da se poduzetnici koji očekuju da će biti spašeni ili restrukturirani mogu upustiti u pretjerano rizične i neodržive poslovne strategije. U tom kontekstu i zahtjevi iz točke 66. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, koji se odnose na to da postojeći dioničari i podređeni vjerovnici pokriju gubitke, i zahtjevi iz točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, kojima se državi dodjeljuje udio u budućoj dobiti, pridonose smanjenju poticaja za prekomjerno preuzimanje rizika radi ostvarivanja veće dobiti. Opći sud je pri ocjeni argumenata koje je iznijela Komisija osobito utvrdio da Komisija ne ističe nijedan element koji bi mogao dokazati da opasnost od moralnog hazarda postoji samo ako država članica provodi dokapitalizaciju korisnika, ali ne i ako otpisuje njegov dug ili mu dodjeljuje bespovratna sredstva te da se do takvog zaključka ne može doći na temelju nijednog odlomka Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Naprotiv, u skladu s točkom 65. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, takav rizik nastaje za svaku državnu potporu dodijeljenju u obliku kojim se jača vlasnički kapital korisnika, kao što su bespovratna sredstva, dokapitalizacija i otpis dugova. Prema mišljenju Općeg suda, iz toga slijedi da bi se zahtjevi za dodjelu razumnog udjela u budućoj dobiti iz točke 67. trebali primjenjivati ne samo na dokapitalizacije koje provodi država nego i na sve druge oblike potpore kojima se jača vlasnički kapital korisnika, kao što su otpisi dugova ili bespovratna sredstva. Opći sud iz toga zaključuje da „Komisija nije smjela nedvojbeno zaključiti da predmetna mjera” (otpis dugova) „ne ulazi u područje primjene navedene točke” (točka 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje) „i propustiti razmotriti je li navedena mjera u skladu sa zahtjevima iz te točke”⁽⁸⁴⁾.

(230) Nakon pokretanja formalnog ispitnog postupka i zaprimanja očitovanja od Njemačke i trećih strana Komisija će ponovno ispitati je li otpis duga koji je provela Njemačka i. ulazio u područje primjene točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje; i ii. ispunjavao zahtjeve iz te točke s obzirom na smjernice Suda.

(231) Komisija napominje da se točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, kao i ostalim odredbama odjeljka 3.5.2.2. tih smjernica, nastoje riješiti problemi prekomjernog preuzimanja rizika i moralnog hazarda postojećih dioničara i podređenih vjerovnika korisnika. Ta opasnost ne postoji ako ne postoje dioničari ili podređeni vjerovnici koji bi mogli imati koristi od mjera kojima se jača vlasnički kapital. Stoga, suprotno tvrdnjama društva Ryanair (vidjeti uvodnu izjavu 105.), točka 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje nije primjenjiva na buduće dioničare. Nadalje, kako je utvrdio Opći sud, na temelju nijednog odlomka Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje ne može se zaključiti da takva opasnost postoji samo kad država provodi dokapitalizaciju, a ne kad država dodjeljuje druge potpore kojima se jača vlasnički kapital. Prema tome, mjere otpisa duga mogu biti obuhvaćene točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Stoga Komisija pojam naknade za državnu potporu iz točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje tumači kao sredstvo za smanjenje opasnosti od moralnog hazarda tako da se dio buduće dobiti restrukturiranog poduzetnika oduzme postojećim dioničarima ili podređenim vjerovnicima i dodijeli državi u zamjenu za financiranje ili otpis kojim se jača kapital tog poduzetnika. Iz teleološkog tumačenja točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje proizlazi da se njome nije namjeravao osigurati pozitivan prihod državi u svim okolnostima, kako pokazuje drugi dio točke 67., koji se odnosi na iznos ubrizganog državnog kapitala „u usporedbi s preostalim iznosom kapitala društva nakon što se podmire gubici”. To znači da se iz perspektive raspodjele tereta mjere potpore kojima se jača vlasnički kapital i potreba za naknadom u ovom predmetu moraju odvagnuti u odnosu na postojanje i iznos vlasničkog kapitala koji i dalje drže ili koji se može pripisati sadašnjim ili prošlim dioničarima, ali ne i budućim dioničarima. Postoje situacije poput ove u kojima, unatoč postojanju državne potpore kojom se jača vlasnički kapital korisnika, razuman udio države u budućoj dobiti može biti vrlo malen ili čak jednak nuli. Stoga opravdanost bilo kojeg povrata ovisi o procjeni svakog pojedinačnog slučaja. U tom kontekstu, kako bi se izbjegle sumnje, Komisija će primijeniti ovo tumačenje na sadašnji predmet i buduće slične predmete. Komisija će u nastavku ocijeniti je li nakon otpisa duga u ovom predmetu bio potreban pozitivan povrat za državu.

⁽⁸⁴⁾ Predmet T-28/22, Ryanair/Komisija, točka 233.

- (232) Kako bi procijenila je li povrat za državu razuman u ovom predmetu, Komisija uzima u obzir okolnosti navedene u sljedećim uvodnim izjavama.
- (233) Komisija najprije napominje da je u ovom predmetu postojeći dioničar (društvo TCG) izgubio punu vrijednost svojeg udjela, koji je u potpunosti otpisan tijekom postupka u slučaju nesolventnosti društva Condor, te je trenutačno u postupku likvidacije (vidjeti uvodne izjave 33., 34. i 63.).
- (234) Kao drugo, društvo Condor nije imalo podređeni dug, a dug dioničara koji se smatrao podređenim u postupku u slučaju nesolventnosti u potpunosti je otpisan (uvodna izjava 48.). Njegovi postojeći (nepodređeni) vjerovnici u svakom su slučaju prihvatili kvotu od 0,1 % svojih potraživanja u nesolventnom planu koji je odobrio njemački nesolventni sud te su stoga izgubili gotovo sva svoja potraživanja (vidjeti uvodnu izjavu 48.). Mjere opisane u uvodnoj izjavi 21. nisu bile dio tog smanjenja potraživanja vjerovnika, nego su bile dodatne uz njih i provedene su nakon tog smanjenja potraživanja.
- (235) Kao treće, ograničeni broj novih dionica društva Condor koje su postojale u trenutku dodjele potpore držalo je društvo SGL, fiducijar bez operativnih aktivnosti, koje nije imalo kapacitet za donošenje odluka o poslovanju društva Condor i čija je jedina funkcija bila držanje dionica do njihova prijenosa novom, privatnom dioničaru (vidjeti i uvodnu izjavu 25.).
- (236) Kao četvrto, novi dioničar društva Condor, društvo Attestor, nije sudjelovao ni u jednoj prethodnoj poslovnoj transakciji korisnika (vidjeti uvodnu izjavu 38.) i stoga, suprotno tvrdnjama društva Ryanair (vidjeti uvodnu izjavu 105.), nije obuhvaćen odredbama odjeljka 3.5.2.2. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje koje se odnose na sprečavanje prekomjernog preuzimanja rizika i moralnog hazarda postojećih dioničara i podređenih vjerovnika. Osim toga, paket mjera koji su dogovorili njemačka država i društvo Attestor bio je rezultat pregovora u kojima se svaka strana vodila svojim najboljim interesom, što je dovelo do uravnoteženog ishoda. U tom slučaju, ako bi se državi dodijelila dodatna naknada, ta bi se naknada oduzela društvu Attestor i time bi se od novog ulagača tražilo da podijeli teret prekomjernog preuzimanja rizika bivših dioničara ili vjerovnika u prošlosti.
- (237) Kao peto, kad je riječ o drugom dijelu točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje („iznos ubrizganog državnog kapitala u usporedbi s preostalim iznosom kapitala poduzeća nakon što se podmire gubitci”), Komisija napominje da je u ovom predmetu vlasnički kapital i dalje negativan kako je opisano u uvodnoj izjavi 63. te dodaje da društvo Condor nije imalo ni podređenih vjerovnika (vidjeti uvodnu izjavu 120.).
- (238) Kao šesto, Komisija napominje da je nakon primjene točke 66. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje cilj ograničavanja moralnog hazarda i prekomjernog preuzimanja rizika u potpunosti ostvaren u odnosu na postojeće dioničare i vjerovnike. Činjenica da su postojeći dioničari izgubili sva prava na (negativni) kapital društva Condor, a postojeći vjerovnici izgubili su sve osim 0,1 % svojih potraživanja već tijekom postupka u slučaju nesolventnosti ne ostavlja prostor za postizanje većeg ili daljnjeg sprečavanja moralnog hazarda ili prekomjernog preuzimanja rizika.
- (239) Šest čimbenika navedenih u uvodnim izjavama od 233. do 238. pokazuje da u ovom predmetu, u kojem ne postoji preostali vlasnički kapital nakon pokrivanja gubitaka u skladu s točkom 66. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje od kojeg su postojeći ulagači u društvu Condor mogli imati koristi, razuman udio u budućoj dobiti za državu može biti jednak nuli za potrebe točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Naime, u skladu s točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje „razumni udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika” koji bi potpora kojom se jača vlasnički kapital trebala omogućiti državi prilagođava se u odnosu na „preostali iznos kapitala poduzeća nakon što se podmire gubitci” i ta se dva uvjeta iz točke 67. moraju primijeniti zajedno. Kad je riječ o otpisu duga od 90 milijuna EUR i odustajanju od kamata na prekomjernu naknadu u iznosu od 20,2 milijuna EUR, Komisija napominje da s tim elementima nije povezana nikakva posebna naknada iako su dio dogovorenog paketa mjera. Međutim, Komisija smatra da se u okolnostima ovog predmeta točka 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje treba primijeniti tako da se smatra da je otpis bez konkretne protučinidbe ili naknade izvršen pod uvjetima kojima se državi osigurava razumni udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika jer ne postoji preostali kapital društva nakon podmirivanja gubitaka ili, ovisno o slučaju, nakon poništavanja svih dionica i jer ne postoje podređeni vjerovnici koji su mogli imati koristi od instrumenata potpore kojima se jača vlasnički kapital kao što je otpis duga.

- (240) Komisija prima na znanje argumente Njemačke i društva Condor da bi mehanizam plaćanja na temelju rezultata Njemačkoj osigurao razumni udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Condor (vidjeti uvodne izjave 100., 122. i 123.). Međutim, s obzirom na to da Komisija smatra da se u ovom slučaju poštuje točka 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje čak i ako ne postoji konkretna protučinidba ili naknada za otpis duga, više nije potrebno ocjenjivati osnovanost argumenata istaknutih kad je riječ o mehanizmima plaćanja na temelju rezultata.

5.3.1.7 Načelo jednokratne dodjele i ograničenje narušavanja tržišnog natjecanja

- (241) Kako bi se negativni učinci potpore ograničili i tako izbjegli neopravdani učinci na tržišno natjecanje i trgovinu te kako bi ukupna bilanca bila pozitivna⁽⁸⁵⁾, potpora se mora dodjeljivati poduzetnicima u teškoćama u skladu s načelom jednokratne dodjele kojim se ta potpora ograničava na razdoblje od 10 godina. Osim toga, potrebno je poduzeti mjere za ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja⁽⁸⁶⁾.
- (242) Komisija omogućuje dodjeljivanje potpore za restrukturiranje samo za jedan postupak restrukturiranja i pod uvjetom, prema potrebi, da je od prethodne dodjele potpore za restrukturiranje ili od završetka odnosno prekida plana restrukturiranja prošlo više od 10 godina⁽⁸⁷⁾. Komisija dopušta iznimke od tog pravila ako se potpora za restrukturiranje dodjeljuje nakon potpore za sanaciju kao dio jedinstvenog postupka restrukturiranja⁽⁸⁸⁾.
- (243) Potpora za restrukturiranje društva Condor dodijeljena je samo za jedan postupak restrukturiranja koji je započeo 2019. Kako što je navela Njemačka (uvodna izjava 25.) i potvrdila Komisija provjerom vlastite evidencije, društvo Condor (uključujući njegove prijašnje i sadašnje dioničare s kontrolnim udjelom i sve subjekte pod njegovom kontrolom) u posljednjih 10 godina nije dobilo potporu za restrukturiranje. Postoji i cjelina s potporom za sanaciju odobrenom i dodijeljenom na razdoblje od šest mjeseci do travnja 2020. u okviru jedinstvenog postupka restrukturiranja u smislu točke 72. podtočke (a) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Društvo Condor prvo je pokušalo privući i pregovarati sa zainteresiranim ulagačem koji može poduprijeti nastavak i restrukturiranje njegova poslovanja (uvodna izjava 34.). Društvo Condor poduzimalo je napore za restrukturiranje svojeg poslovanja i prije i nakon neuspjeha pregovora (uvodne izjave od 41. do 43. i tablica 2).
- (244) U tom pogledu potpora za naknadu dodijeljena društvu Condor na temelju članka 107. stavka 2. točke (b) UFEU-a u izvanrednim okolnostima pandemije bolesti COVID-19 ne čini potporu za sanaciju ili restrukturiranje⁽⁸⁹⁾. Predmetnom potporom nadoknađuje se šteta koju je izravno uzrokovala pandemija bolesti COVID-19 zbog ograničenja putovanja uvedenih kao posljedica tih izvanrednih okolnosti. Konkretnije, troškovi društva Condor koji su nastali nakon 17. ožujka 2020. kao posljedica drugih državnih ograničenja osim zabrana putovanja / ograničenja zračnog prometa, kao i smanjene potražnje zbog ozbiljnog poremećaja u njemačkom gospodarstvu 2020., nisu obuhvaćeni naknadom. Potonji troškovi, troškovi koji proizlaze iz odluke Condor I u obliku povrata sredstava i kamata te drugi troškovi restrukturiranja koji proizlaze iz provedbe plana restrukturiranja pokriveni su potporom za restrukturiranje, operativnim prihodima društva Condor i dodatnim financiranjem koje osiguravaju ulagači, zajmodavci ili vjerovnici.
- (245) Kako je detaljno utvrđeno u uvodnoj izjavi 82., Njemačka se obvezala da će društvo Condor provesti sljedeće mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja, koje će trajati do kraja plana restrukturiranja, odnosno 30. rujna 2023.: i. ograničavanje zrakoplovne flote na najviše [...] zrakoplova, ii. zabranu oglašavanja primljene državne potpore i iii. zabranu stjecanja.

⁽⁸⁵⁾ Točka 38. podtočka (f) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

⁽⁸⁶⁾ Točke od 76. do 93. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

⁽⁸⁷⁾ Točke 70. i 71. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

⁽⁸⁸⁾ Točka 72. podtočka (a) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

⁽⁸⁹⁾ Točka 15. Komunikacije Komisije – Privremeni okvir za mjere državne potpore u svrhu podrške gospodarstvu u aktualnoj pandemiji covida-19 (SL C 91 I, 20.3.2020., str. 1.), kako je izmijenjen komunikacijama Komisije C(2020) 2215 (SL C 112 I, 4.4.2020., str. 1.), C(2020) 3156 (SL C 164, 13.5.2020., str. 3.), C(2020) 4509 (SL C 218, 2.7.2020., str. 3.), C(2020) 7127 (SL C 340 I, 13.10.2020., str. 1.), C(2021) 564 (SL C 34, 1.2.2021., str. 6.), C(2021) 8442 (SL C 473, 24.11.2021., str. 1.) i C(2022) 7902 (SL C 423, 7.11.2022., str. 9.).

- (246) U skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje ocjena mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja ovisi o iznosu i naravi potpore dodijeljene društvu Condor, uvjetima i okolnostima pod kojima je ta potpora dodijeljena, veličini i relativnoj važnosti društva Condor na tržištu te značajkama predmetnog tržišta. Uz to, razinama vlastita doprinosa i raspodjele tereta koje su veće od nužnih, kojima se ograničava iznos potpora i moralni hazard, može se smanjiti potrebni opseg mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja. Mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja ne bi smjele ugroziti izgleda za ponovnu uspostavu održivosti niti bi se trebale provoditi na štetu potrošača i tržišnog natjecanja ⁽⁹⁰⁾.
- (247) Potpora za restrukturiranje društvu Condor na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a dodijeljena je u okolnostima ozbiljnog poremećaja u gospodarstvu država članica iz članka 107. stavka 3. točke (b) UFEU-a. Gospodarski učinci pandemije bolesti COVID-19 od ožujka 2020. posebno su utjecali na ponudu i potražnju za zračnim prijevozom, turističkim putovanjima i s njima povezanim aktivnostima ⁽⁹¹⁾.
- (248) Te izvanredne okolnosti oslabile su poslovanje društva Condor za koje se, za razliku od redovite dobiti prije pandemije bolesti COVID-19, očekivalo da će u razdoblju od rujna 2019. do rujna 2021. ostvariti negativnu dobit od [...] milijuna EUR prije oporezivanja. Društvo Condor trebalo je pokriti neto gubitke povezane sa smanjenom potražnjom za turističkim putovanjima koji su premašili kombinirani iznos od 550 milijuna EUR zajmova KfW-a dodijeljenih društvu Condor bilo kao naknada za štetu ili potpora za restrukturiranje, a ti su gubici ograničili sposobnost društva Condor da podnese prodaju imovine ili daljnja smanjenja kapaciteta.
- (249) Društvo Condor je pri provedbi svojeg plana restrukturiranja znatno smanjilo veličinu svoje flote i kapaciteta mjereno brojem zrakoplova i raspoloživih sjedala u usporedbi sa stanjem 2019., odnosno prije donošenja plana. Od [...] zrakoplova i [...] milijuna sjedala 2019. društvo Condor došlo je do toga da je u trenutku dodjele potpore upravljalo s [...] zrakoplova s [...] milijuna sjedala. U skladu s planom restrukturiranja smanjenje kapaciteta u relativnom bi smislu i dalje bilo znatno do rujna 2023.: društvo Condor tad bi upravljalo flotom manje veličine ([...] zrakoplova) u usporedbi s [...] zrakoplova u razdoblju prije restrukturiranja. Komisija nije primila takvu obavijest od Njemačke. Stoga se flota društva Condor sastojala od [...] zrakoplova tijekom cijelog razdoblja restrukturiranja, koje je završilo u rujnu 2023. Suprotno onom što tvrdi društvo Ryanair, postupno ukidanje starih zrakoplova nije povezano s dobrovoljnim ograničavanjem broja zrakoplova kojima je društvo Condor upravljalo u razdoblju restrukturiranja. Zračni prijevoznici koji postupno ukidaju stare zrakoplove u uobičajenom bi ih tijeku poslovanja zamijenili zrakoplovima kojima mogu upravljati jer bi u protivnom morali smanjiti opseg rada i u konačnici prestati s radom. Osim toga, društvo Condor zahvaljujući sporazumu o ulaganju s društvom Attestor ima financijska sredstva za obnovu svoje flote ako je to potrebno. Stoga se ograničenje veličine flote mora smatrati znatnim ograničenjem operativne sposobnosti društva Condor u cijelom razdoblju restrukturiranja.
- (250) Nadalje, u skladu s odlukom o potpori za restrukturiranje iz 2021. društvo Condor moralo se suzdržavati i od stjecanja dionica u trgovačkim društvima tijekom restrukturiranja, osim ako je to neophodno kako bi se osigurala njegova dugoročna održivost. Time je dodatno ograničen rast društva Condor vanjskim stjecanjima konkurenata ili dobavljača proizvoda ili usluga komplementarnih njegovima do kraja plana restrukturiranja, osim ako je to nužno za osiguranje njegove dugoročne održivosti. Njemačka bi u potonjem slučaju morala prijaviti planirano stjecanje Komisiji, dokazati njegovu nužnost i suzdržati se od njegove provedbe dok Komisija ne potvrdi da je stjecanje potrebno za dugoročnu održivost društva Condor. Komisija nije primila takvu obavijest od Njemačke te se stoga zabrana stjecanja poštovala tijekom cijelog razdoblja restrukturiranja, koje je završilo u rujnu 2023. Društvo Condor stoga se nije proširilo stjecanjem koje je neizravno omogućila potpora za restrukturiranje. Naposljetku, društvo Condor moralo se u cijelom razdoblju restrukturiranja suzdržavati i od navođenja državne potpore kao konkurentne prednosti pri stavljanju proizvoda i usluga na tržište. Njemačka je poštovala i tu obvezu iz odluke o potpori za restrukturiranje iz 2021.

⁽⁹⁰⁾ Točke od 87. do 90. i točka 92. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

⁽⁹¹⁾ Točke od 1. do 4. Komunikacije Komisije – Privremeni okvir za mjere državne potpore u svrhu podrške gospodarstvu u aktualnoj pandemiji covida-19, kako je izmijenjena.

- (251) Društvo Condor je sa svojom relativno malom zrakoplovnom flotom imalo ograničen udio od [...] % na ukupnom njemačkom tržištu zračnog prijevoza te je bilo daleko iza najvećeg pružatelja usluga, grupe Lufthansa, i više ili manje jednako društvu Ryanair, koje je imalo udio od 5 %. Uzimajući u obzir samo segment turističkih putovanja na ukupnom njemačkom tržištu zračnog prijevoza, udjeli društava Condor i Ryanair iznosili su svaki po [...] %, nakon čega slijedi udio društva TUIfly od 9 %, te su bili znatno niži od udjela grupe Lufthansa od 31 %, što je gotovo dvostruko više od udjela društva Condor. Naposljetku, društvo Condor u trenutku dodjele potpore nije imalo nikakav važan ili zamjetan položaj na tržištu veći od [...] % ni u jednoj od njemačkih zračnih luka u kojima posluje, osim u relativno malim zračnim lukama (uvodne izjave 30. i 31.).
- (252) Društvo Condor provelo je smanjenje kapaciteta flote, čime se smanjuje moguća prekomjerna ponuda na njemačkom tržištu zračnog prijevoza na kojem će to društvo uglavnom poslovati, u mjeri u kojoj je to primjereno s obzirom na njegov relativno ograničen položaj na tom tržištu. Uz smanjenu i ograničenu flotu zrakoplova društvo Condor moglo bi opsluživati klijente i ograničiti smanjenje svojeg udjela na tržištu turističkih putovanja zrakoplovom te se oduprijeti tržišnom natjecanju zračnih prijevoznika na koje se ne primjenjuju slična ograničenja, kao što su Eurowings i TUIfly, samo ako bi moglo učinkovitije upotrebljavati zrakoplove, s većim faktorima popunjenosti i s većom učestalošću letova. Mjerom se djelotvorno ograničava narušavanje tržišnog natjecanja uzrokovano potporom za restrukturiranje na tržištu na kojem je natjecanje već narušeno državnim potporama koje su primili konkurentni zračni prijevoznici, kao što su društva Lufthansa i TUI, koja su primila znatne javne dokapitalizacije (vidjeti bilješke 22. i 23.).
- (253) U takvoj je situaciji društvo Condor trebalo moći u određenoj mjeri reagirati na tržišnu potražnju, [...]. Iako je taj mehanizam društvu Condor omogućio ograničenu fleksibilnost za prilagodbu promjenjivim tržišnim situacijama u jasno utvrđenim okolnostima, njime bi se flota društva Condor u razdoblju restrukturiranja i dalje zadržala ispod razine od [...] zrakoplova prije pandemije bolesti COVID-19. Na koncentriranom tržištu, kao što je ono u Njemačkoj, koje je uz to narušeno znatnim iznosima potpore dodijeljene konkurentima, bilo je potrebno prilagoditi mjeru kako se ona ne bi provodila na štetu tržišnog natjecanja.
- (254) Nadalje, opseg mjera za ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja može biti manji kad je riječ o društvu Condor nego u slučajevima u kojima potpora potiče moralni hazard (vidjeti uvodnu izjavu 246.). Naime, opseg vlastita doprinosa i raspodjela tereta na koju su se obvezali prošli i budući dioničari te vjerovnici ograničavaju iznos potpore za restrukturiranje. Vlastiti doprinos veći je od 70 % troškova restrukturiranja, a otpisi dugova na koje su pristali vjerovnici premašuju iznos potpore u obliku restrukturiranih zajmova KfW-a i otpisa koji osigurava Njemačka. Nadalje, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 216., vlastitim doprinosom rješavaju se problemi manjka likvidnosti i solventnosti društva Condor, pa i potpora i vlastiti doprinos pridonose rješavanju nedostataka koji su uzrokovali poteškoće tog društva. Osim toga, većina financijskih sredstava za plan potječe iz vlastita doprinosa, koji za razliku od potpore uključuje i svjež kapital u novcu. Bivši dioničar društva Condor izgubio je sva svoja ulaganja. Vjerovnici društva Condor, bez obzira na to jesu li osigurani ili neosigurani i među kojima nije bilo podređenih vjerovnika, izgubili su gotovo cjelokupno ulaganje ili potraživanja te stoga neće imati koristi od očekivanog pozitivnog učinka restrukturiranja niti će im biti otplaćene obveze društva Condor osim naplate 0,1 % potraživanja. Stoga potpora ne potiče uvjerenje da će njemačka država poduprijeti restrukturiranje zračnih prijevoznika koji su se upuštali u rizično poslovno ili financijsko ponašanje u korist svojih dioničara ili vjerovnika. Pod pretpostavkom da su sve ostale okolnosti jednake, opseg mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja primjenjivih na društvo Condor mogao se stoga ograničiti i zato što potpora nije potaknula moralni hazard ili prekomjerno preuzimanje rizika, a uz to je nadoknađena na odgovarajući način.
- (255) Iz toga proizlazi da su mjere koje je Njemačka predložila kako bi ublažila narušavanje tržišnog natjecanja uzrokovano potporom za restrukturiranje primjerene.

5.3.1.8 Transparentnost

- (256) U skladu s točkom 96. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje njemačka tijela obvezuju se ispuniti zahtjeve za transparentnost na internetskim stranicama www.bmwi.de (uvodna izjava 23.).

6. ZAKLJUČAK

(257) Komisija smatra da je, s obzirom na to da je Opći sud poništio odluku o potpori za restrukturiranje iz 2021. u predmetu T-28/22, potpora za restrukturiranje koju je Njemačka provela u korist društva Condor retroaktivno postala nezakonita i da se mora smatrati da je dodijeljena protivno članku 108. stavku 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Međutim, potpora za restrukturiranje ispunjava uvjete utvrđene u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje i stoga doprinosi razvoju gospodarske djelatnosti zračnog prometa u turističke svrhe, a da ne utječe negativno na trgovinske uvjete na unutarnjem tržištu u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu Unije. Stoga je potpora spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a.

(258) Komisija je došla do istog zaključka i nije imala prigovor na potporu za restrukturiranje u svojoj odluci o potpori za restrukturiranje iz 2021. poništenoj u predmetu T-28/22. Ova se Odluka donosi kako bi se postupilo u skladu s presudom u predmetu T-28/22. Međutim, Komisija podsjeća da je protiv te presude u tijeku žalba u predmetu C-505/24 P. Stoga je radi pravne sigurnosti potrebno pojasniti pravne učinke ove Odluke ako odluka o potpori za restrukturiranje iz 2021. nakon žalbe pred Sudom proizvede pravne učinke. U tom bi slučaju analiza predmetne potpore za restrukturiranje u ovoj Odluci bila bespredmetna. Stoga je primjereno da ova Odluka proizvodi pravne učinke samo u mjeri u kojoj odluka o potpori za restrukturiranje iz 2021. ne proizvodi pravne učinke,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Državna potpora koju je Njemačka provela u korist društva Condor Flugdienst GmbH i društava kćeri pod njegovom kontrolom u iznosu od 321,18 milijuna EUR spojiva je s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 2.

Ova Odluka proizvodi pravne učinke samo u mjeri u kojoj Odluka Komisije C(2021) 5729 final od 26. srpnja 2021. u predmetu SA.63203 (2021/N) – Njemačka – Restrukturiranje društva Condor ne proizvodi pravne učinke.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Saveznoj Republici Njemačkoj.

Ako Odluka sadržava povjerljive informacije koje ne bi trebalo objaviti, obavijestite Komisiju o tome u roku od petnaest radnih dana od datuma primitka. Ako Komisija u tom roku ne primi obrazloženi zahtjev, smatrat će se da pristajete na objavu cijelog teksta Odluke. Zahtjev s navedenim relevantnim informacijama potrebno je poslati elektroničkim putem na sljedeću adresu:

Europska komisija
Glavna uprava za tržišno natjecanje
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Sastavljeno u Bruxellesu 28. travnja 2025.

Za Komisiju
Teresa RIBERA
Izvršna potpredsjednica