



2025/2178

30.10.2025.

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2025/2178

(2025. gada 28. aprīlis)

par valsts atbalstu SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N), ko Vācija sniegusi *Condor Flugdienst GmbH*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2025) 2294)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc aicinājuma ieinteresētajām pusēm izteikt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ⁽¹⁾, un ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Pēc pirmspaziņošanas posma saziņas ⁽²⁾ Vācija saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 108. panta 3. punktu 2021. gada 23. jūlijā nosūtīja Komisijai elektronisku paziņojumu, kas tika pabeigts 2021. gada 25. jūlijā, par savu nodomu piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu aviosabiedrībai *Condor Flugdienst GmbH* ("Condor").
- (2) Komisija ar 2019. gada 14. oktobra lēmumu ⁽³⁾ ("lēmums par glābšanas atbalstu"), pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, apstiprināja glābšanas atbalstu aviosabiedrībai *Condor* Pamatnostādņu par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ("Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes") nozīmē ⁽⁴⁾. Glābšanas atbalsts tika piešķirts kā 380 miljonu EUR liels glābšanas aizdevums ("glābšanas aizdevums") no Vācijas valsts attīstības bankas *Kreditanstalt für Wiederaufbau* ("KfW"), nodrošinot to ar valsts garantiju, un tā termiņš bija seši mēneši no pirmā maksājuma izmaksas dienas.
- (3) Komisija ar 2020. gada 26. aprīļa lēmumu ⁽⁵⁾, pamatojoties uz LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, apstiprināja paredzamo kompensāciju par kaitējumu, kura rašanās uzņēmumam *Condor* bija sagaidāma laikposmā no 2020. gada 17. marta līdz 31. decembrim ("atceltais lēmums par kaitējuma kompensāciju"). Atbalsta instrumenti bija divi KfW aizdevumi par kopējo summu 550 miljoni EUR, kas nodrošināti ar valsts garantiju. *Condor* daļu no šiem aizdevumiem izmantoja, lai atmaksātu glābšanas aizdevumu sešu mēnešu laikā no pirmā maksājuma izmaksas dienas. Vispārējā tiesa 2021. gada 9. jūnija spriedumā lietā *Ryanair/Komisija* atcēla 2020. gada 26. aprīļa lēmumu par kaitējuma kompensāciju un apturēja minētās atcelšanas sekas uz diviem mēnešiem līdz brīdim, kad Komisija pieņems jaunu lēmumu ⁽⁶⁾.

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

⁽²⁾ Šī informācijas apmaiņa sākās 2021. gada 25. maijā un līdz paziņošanai ietvēra e-pasta ziņojumu apmaiņu, tehniskas diskusijas videokonferenču un telekonferenču laikā un sākotnējās atsauksmes par paziņojuma veidlapu un pārstrukturēšanas plāna projektu.

⁽³⁾ Komisijas Lēmums C(2019) 7429 final (2019. gada 14. oktobris) par valsts atbalstu SA.55394 (2019/N) – Vācija – Glābšanas atbalsts *Condor*, OV C 294, 4.9.2020., 1. lpp.

⁽⁴⁾ OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.

⁽⁵⁾ Komisijas Lēmums C(2020) 2795 final (2020. gada 26. aprīlis) par valsts atbalstu SA.56867 (2020/N) – Vācija – *Condor Flugdienst GmbH* Covid-19 radītā kaitējuma kompensācija, OV C 310, 18.9.2020., 1. lpp.

⁽⁶⁾ Vispārējās tiesas 2021. gada 9. jūnija spriedums *Ryanair/Komisija*, T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

- (4) Komisija atkārtoti novērtēja kaitējuma kompensāciju, ņemot vērā 2021. gada 9. jūnija spriedumu, un 2021. gada 26. jūlijā pieņēma jaunu lēmumu attiecībā uz kaitējuma kompensāciju *Condor* par laikposmu no 2020. gada 17. marta līdz 31. decembrim ("*Condor I lēmums*")⁽⁷⁾. Tajā pašā dienā Komisija pieņēma vēl vienu lēmumu attiecībā uz kaitējuma kompensāciju *Condor* par laikposmu no 2021. gada 1. janvāra līdz 31. maijam ("*Condor II lēmums*")⁽⁸⁾ un lēmumu, ar kuru tika apstiprināts Vācijas paziņotais pārstrukturēšanas atbalsts *Condor* ("2021. gada lēmums par pārstrukturēšanas atbalstu")⁽⁹⁾. Vācija pārstrukturēšanas atbalstu aviosabiedrībai *Condor* piešķīra 2021. gada jūlija beigās.
- (5) *Ryanair DAC* ("*Ryanair*") cēla prasību atcelt 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu. Vispārējā tiesa 2024. gada 8. maija spriedumā ("*2024. gada spriedums par Condor*") konstatēja, ka Komisijai bija jābūt šaubām, kas pamatotu oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanu saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu, un šī iemesla dēļ atcēla 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu⁽¹⁰⁾.
- (6) *Condor I* lēmumā Komisija novērtēja uzņēmumam *Condor* nodarīto kaitējumu laikposmā no 2020. gada 17. marta līdz 31. decembrim, pamatojoties uz faktiskā kaitējuma *ex post* rādītājiem, un secināja, ka *Condor* šajā laikposmā tika nodarīts kaitējums 175,35 miljonu EUR apmērā. *Condor II* lēmumā Komisija konstatēja, ka laikposmā no 2021. gada 1. janvāra līdz 31. maijam *Condor* tika nodarīts kaitējums 73,66 miljonu EUR apmērā, un apstiprināja atbalstu, lai daļēji kompensētu šo kaitējumu *Condor*, norakstot 60 miljonu EUR no 550 miljonu EUR aizdevumiem. *Condor I* un *Condor II* lēmumos ir aprakstīti aprēķini par laikposmu no 2020. gada 17. marta līdz 2021. gada 31. maijam, kopā veidojot faktisko kaitējumu 249,02 miljonu EUR apmērā.
- (7) Atceltajā lēmumā par kaitējuma kompensāciju Komisija apstiprināja atbalstu, kas vēlāk tika piešķirts *Condor*, lai kompensētu paredzamo kaitējumu 276,7 miljonu EUR apmērā. Minētā lēmuma 44. apsvērumā ir atgādināts, ka Vācija ir apņēmusies atgūt no *Condor* jebkādu pārmērīgu kompensāciju, pamatojoties uz faktiskā kaitējuma, tai skaitā procentu, *ex post* aprēķinu. Saskaņā ar *Condor I* lēmuma 24. apsvērumu pārmērīgā kompensācija bija 91,74 miljoni EUR. Turklāt *Condor* bija jāmaksā procenti par priekšrocību, ko tā guva no pārmērīgas kompensācijas, (...) miljonu EUR apmērā un vēl nesamaksātie procenti (...) miljonu EUR apmērā. *Condor I* lēmuma 24. un 25. apsvērumā ir aprakstīts, kā tiktu īstenots atgūšanas mehānisms, kas paredzēts atceltajā lēmumā par zaudējumu kompensāciju, pamatojoties uz kaitējuma *ex post* aprēķinu.
- (8) Komisija ar 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu apstiprināja Vācijas plānus atbalstīt *Condor* pārstrukturēšanas plānu, īstenojot šādus pasākumus: i) grozot KfW izsniegto 550 miljonu EUR aizdevumu nosacījumus un tos daļēji norakstot par summu 90 miljoni EUR, un ii) norakstot procentus par priekšrocību, kas saņemta no pārmērīgās kompensācijas, un vēl maksājamus procentus 20,2 miljonu EUR apmērā, kas *Condor* būtu bijis jāatmaksā, pamatojoties uz sākotnējo aizdevuma līgumu (sk. 7. apsvērumu). Minētajā lēmumā tika konstatēts, ka i) un ii) punktā norādītie pasākumi ietver pārstrukturēšanas atbalstu 321,18 miljonu EUR apmērā, ko veido daļa no aizdevumiem 550 miljonu EUR apmērā, kas nav piešķirta par Covid-19 radīto kaitējumu, proti, 300,98 miljoni EUR, kam pieskaitīti norakstītie procenti 20,2 miljonu EUR apmērā. Atšķirīgo juridisko pamatu un attiecināmo izmaksu dēļ novērtējums par pārstrukturēšanas pasākumu saderību ar iekšējo tirgu tika veikts atsevišķi no novērtējuma par kaitējuma kompensēšanas pasākumiem.
- (9) Pēc 2021. gada lēmuma par pārstrukturēšanas atbalstu atcelšanas Komisija 2024. gada 29. jūlija vēstulē informēja Vāciju, ka Komisija attiecībā uz šo atbalstu ir nolēmusi sākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru ("lēmums par procedūras sākšanu").

(7) Komisijas lēmums (2021. gada 26. jūlijs) par valsts atbalstu SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) – Vācija – *Condor Flugdienst GmbH* Covid-19 radītā kaitējuma kompensācija, OV C 177, 29.4.2022., 1. lpp.

(8) Komisijas lēmums (2021. gada 26. jūlijs) par valsts atbalstu SA.63617 (2021/N) – Vācija – Covid 19 – *Condor* radītā kaitējuma kompensēšana II, OV C 169, 22.4.2022., 1. lpp.

(9) Komisijas Lēmums C(2021) 5729 final (2021. gada 26. jūlijs) par valsts atbalstu SA.63203 (2021/N) – Vācija – Atbalsts *Condor* pārstrukturēšanai, OV C 429, 22.10.2021., 1. lpp.

(10) Vispārējās tiesas spriedums, 2024. gada 8. maijs, *Ryanair/Komisija*, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

- (10) Lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽¹¹⁾. Komisija uzaicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes. Vācija piezīmes nosūtīja 2024. gada 27. septembrī.
- (11) Komisija saņēma piezīmes no divām ieinteresētajām personām. Tā pārsūtīja piezīmes Vācijai, kurai tika dota iespēja atbildēt. Vācija 2024. gada 18. novembrī informēja Komisiju, ka tā neiesniegs apsvērumus par trešo personu piezīmēm.
- (12) Vācija 2021. gada 19. jūlija vēstulē piekrita izņēmuma kārtā atteikties no savām tiesībām, kas izriet no LESD 342. panta saistībā ar Padomes Regulas Nr. 1/1958 ⁽¹²⁾ 3. pantu, kā arī tam, ka šis lēmums tiek pieņemts un paziņots angļu valodā.

2. DETALIZĒTS ATBALSTA APRAKSTS

- (13) Šajā lēmumā ir novērtēts, cik saderīgi ar iekšējo tirgu ir abi Vācijas paziņotie pasākumi, ar kuriem *Condor* ir piešķirts valsts atbalsts un pret kuriem Komisija neizteica iebildumus 2021. gada lēmumā par pārstrukturēšanas atbalstu, ko pēc tam atcēla Vispārējā tiesa. 2024. gada spriedums par *Condor* tiks izskatīts Tiesā, jo *Condor* iesniedza apelācijas sūdzību ⁽¹³⁾ Šajā lēmumā Komisijas veiktais pārstrukturēšanas atbalsta novērtējums neskar minēto apelācijas tiesvedību, kas vēl nav pabeigta. Tas nav atkarīgs no šā lēmuma 2. pantā ietvertā noteikuma, kas izskaidrots 258. apsvērumā.

2.1. 2021. gada lēmuma par pārstrukturēšanas atbalstu atcelšana

- (14) *Ryanair* prasība atcelt 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu bija balstīta uz 10 izvirzītajiem pamatiem, būtībā apgalvojot, ka: i) attiecīgais pasākums neietilpst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu darbības jomā; ii) ir pieļauta acīmredzama kļūda novērtējumā attiecībā uz tirgus nepilnību un sociālo grūtību pierādīšanu; iii), iv), v) un vi) Komisija nav pierādījusi vajadzību pēc valsts iejaukšanās un tās stimulējošo ietekmi, un to, ka pārstrukturēšanas plāns ir realizējams, konsekvents, vērienīgs un tāds, kas atjaunos *Condor* ilgtermiņa dzīvotspēju, un attiecīgā atbalsta piemērotību un samērīgumu; vii) Komisija ir pieļāvusi kļūdu, izvērtējot attiecīgā pasākuma negatīvo ietekmi; viii) ir pārkāpti nediskriminēšanas, pakalpojumu sniegšanas brīvības un brīvības veikt uzņēmējdarbību principi; ix) ir pārkāptas *Ryanair* procesuālās tiesības, un x) nav izpildīts pienākums norādīt pamatojumu.
- (15) Vispārējā tiesa noraidīja i)–viii) pamatu kā nepieņemamu, jo konstatēja, ka aviosabiedrība *Ryanair* nav pierādījusi, ka 2021. gada lēmums par pārstrukturēšanas atbalstu to skar individuāli LESD 263. panta izpratnē, un līdz ar to tai nav *locus standi*, lai apstrīdētu šo lēmumu pēc būtības. Vispārējā tiesa apmierināja *Ryanair* devīto izvirzīto pamatu, jo konstatēja, ka *Ryanair* bija ieinteresētā puse LESD 108. panta 2. punkta izpratnē un ieinteresētā persona Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ⁽¹⁴⁾ 1. panta h) punkta izpratnē un ka līdz ar to tai bija *locus standi* sākt tiesvedību, lai aizsargātu savas procesuālās tiesības. Minētā pamata ietvaros *Ryanair* izvirzīja astoņus pierādījumus, kas atbilst tās i)–viii) pamatam, lai pamatotu savu apgalvojumu, ka Komisijas veiktā attiecīgā pasākuma izskatīšana bijusi nepietiekama un nepilnīga, kas, pēc *Ryanair* domām, parādīja to, ka joprojām pastāv nopietnas šaubas par pasākuma saderību saskaņā ar LESD 107. pantu un ka tās rezultātā būtu bijis jāsāk oficiālā izmeklēšanas procedūra saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu.

⁽¹¹⁾ Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

⁽¹²⁾ Padomes Regula Nr. 1, ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas (OV L 1958, 385./58. lpp.).

⁽¹³⁾ Lieta C-505/24 P *Condor Flugdienst GmbH/Ryanair DAC*.

⁽¹⁴⁾ Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai, OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.

- (16) Vispārējā tiesa atgādināja, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru, ja atbalsta pasākuma sākotnējā izskatīšana, ko veikusi Komisija, tai nav ļāvusi pārvarēt nopietnās grūtības, kas saistītas ar šā pasākuma saderības ar iekšējo tirgu novērtēšanu, Komisijai bija pienākums sākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru, un tai šajā ziņā nebija nekādas rīcības brīvības. Pēc tam Vispārējā tiesa izvērtēja *Ryanair* sniegtos pierādījumus un noraidīja *Ryanair* izvirzītos i)–v) pamatus kā nepamatotus. Cita starpā Vispārējā tiesa apstiprināja Komisijas viedokli, ka atšķirīgo juridisko pamatu un attiecināmo izmaksu dēļ novērtējums par pārstrukturēšanas pasākumu saderību ar iekšējo tirgu ir veicams atsevišķi no novērtējuma par kaitējuma kompensēšanas pasākumiem. Vispārējā tiesa it īpaši atzina, ka no 2021. gada lēmuma par pārstrukturēšanas atbalstu 131. apsvērums izriet, ka “daļa no 2020. gada Covid-19 aizdevumiem tika izmantota, lai segtu ārkārtas izmaksas, kas *Condor* radās Covid-19 pandēmijas laikā un kas tādējādi nav pārstrukturēšanas plānā iekļautās pārstrukturēšanas izmaksas, savukārt atlikusi šo aizdevumu daļa tika izmantota pārstrukturēšanas finansēšanai, pieskaitot summu, kas atbilst attiecīgā pasākuma otrajai daļai” ⁽¹⁵⁾.
- (17) Pēc tam Vispārējā tiesa izvērtēja prasītāja vi) un vii) pamatu, ar kuriem tika apstrīdēts Komisijas novērtējums par pasākuma samērīgumu un tā negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību. Šajā ziņā Vispārējā tiesa konstatēja, ka Komisijai būtu bijis jāšaubās, pirmkārt, par to, vai attiecīgais pasākums atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktā ietvertajai prasībai par atbilstīgu sloga sadali, un, otrkārt, par to, vai konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumu darbības joma atbilst prasībām, kas it īpaši izklāstītas Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.6.2.2. iedaļā. Vispārējā tiesa uzskatīja, ka šīs šaubas padara Komisijas veikto sākotnējo izskatīšanu par nepilnīgu un nepietiekamu, kas savukārt liecina par nopietnu grūtību pastāvēšanu.
- (18) Tas lika Vispārējai tiesai secināt, ka Komisijai bija jārodas šaubām, kas pamatotu oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanu saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu un 2021. gada lēmuma par pārstrukturēšanas atbalstu atcelšanu ⁽¹⁶⁾ Visbeidzot, Vispārējā tiesa nosprieda, ka nav jāizskata ne *Ryanair* iesniegtais astotais pierādījums, ne tā izvirzītais desmitais pamats, kas satur apgalvojumu par pamatojuma nenorādīšanu.
- (19) Komisija pieņem šo lēmumu, lai izpildītu Vispārējās tiesas spriedumu saskaņā ar LESD 266. pantu, neraugoties uz apelācijas sūdzību, kas tiks izskatīta saistībā ar minēto spriedumu (sk. 13. apsvērumu).

2.2. Pasākumi

- (20) Lēmuma 2. iedaļā pasākumi un to konteksts ir aprakstīts laikā, kad tie tika piešķirti (t. i., 2021. gada jūlijā). Pasākumu novērtējums pēc 2021. gada lēmuma par pārstrukturēšanas atbalstu atcelšanas ir jābalsta uz faktiem un elementiem, kas dominēja šo pasākumu piešķiršanas brīdī. Tas ir vajadzīgs tāpēc, ka, novērtējot jau piešķirto atbalsta pasākumu saderību ar iekšējo tirgu, Komisija var ņemt vērā tikai tos elementus, kas pastāvēja atbalsta piešķiršanas brīdī. Tāpēc finansiālie un komerciālie dati attiecas uz laikposmu līdz 2019. gadam, kas ir pēdējais parastās uzņēmējdarbības gads, pirms *Condor* sāka maksātnespējas procedūru un pirms pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanas, jo 2020. gadu būtiski ietekmēja Covid-19 pandēmija, tāpēc tas netika uzskatīts par reprezentatīvu.
- (21) Pirmais pasākums ir 51. un 52. apsvērumā aprakstīto nosacījumu grozīšana attiecībā uz KfW aizdevumiem 550 miljonu EUR apmērā, kas piešķirti *Condor* saskaņā ar atcelto lēmumu par kaitējuma kompensāciju, ciktāl grozītie aizdevumi un 90 miljonu EUR norakstīšana sniedza atbalstu *Condor* pārstrukturēšanas plāna īstenošanai un nekompensēja ar Covid-19 saistīto kaitējumu. Otrais pasākums ir procentu atcelšana un norakstīšana 20,2 miljonu EUR apmērā, kas *Condor* būtu bijis jāatmaksā saskaņā ar *Condor I* lēmumu.

⁽¹⁵⁾ Lieta T-28/22 *Ryanair*/Komisija, 133. punkts.

⁽¹⁶⁾ Lieta T-28/22 *Ryanair*/Komisija, 243. un 244. punkts.

(22) Abi pasākumi ir daļa no finanšu paketes, par kuru vienojās Vācija, *Condor* jaunais privātais akcionārs *Attestor Limited* ("Attestor") un *KfW*, lai atbalstītu *Condor* darbības pārstrukturēšanu un turpināšanu.

(23) Vācija apņēmas tīmekļa vietnē www.bmw.de publicēt šādu informāciju par pasākumiem:

- individuālā atbalsta piešķiršanas lēmuma un tā īstenošanas noteikumu pilns teksts vai saite uz to,
- atbalstu piešķirošā(-ās) iestāde(-es),
- individuālā saņēmēja vārds vai nosaukums, saņēmējam piešķirtā atbalsta veids un summa, piešķiršanas datums, uzņēmuma veids (MVU / liels uzņēmums), saņēmēja atrašanās vietas reģions (NUTS II līmenī) un saņēmēja darbības galvenā ekonomikas nozare (NACE grupu līmenī).

2.3. Atbalsta saņēmējs

2.3.1. Korporatīvā struktūra, īpašumtiesības un darbības

(24) Pasākumu atbalsta saņēmējs ir *Condor* un tā kontrolētie meitasuzņēmumi (sk. 38. apsvērumu). *Condor* ir Vācijas čarterreisu aviosabiedrība, kuras galvenā mītne atrodas Kelsterbahā (Hesenē). Tā sniedz gaisa transporta pakalpojumus individuāliem klientiem un ceļojumu rīkotājiem no lidostām Vācijā un pārsvarā darbojas atpūtas ceļojumu tirgū, nodrošinot lidojumus uz galamērķiem visā pasaulē. 2019. gadā tās apgrozījums bija 1,7 miljardi EUR, kopējā balance bija 7,2 miljardi EUR, un tajā strādāja 4 022 darbinieki ⁽¹⁷⁾.

(25) Vācija apstiprināja, ka ne *Condor*, ne tās iepriekšējie vai pašreizējie akcionāri, ne arī tās kontrolētās struktūras pēdējo desmit gadu laikā nav saņēmušas glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu, izņemot glābšanas atbalstu, kas apstiprināts 2019. gada 14. oktobra lēmumā par glābšanas atbalstu (sk. 2. apsvērumu).

(26) Paziņojuma brīdī *SG Luftfahrt GmbH* ("SGL") bija vienīgais *Condor* akcionārs. SGL bija pārvaldītājsabiedrība, kas neveic saimniecisko darbību. Kopš 2020. gada decembra, kad tika izbeigta *Condor* maksātnespējas procedūra (sk. 33. apsvērumu), tā turēja *Condor* akcijas trustā, gaidot to pārdošanu stratēģiskam ieguldītājam ⁽¹⁸⁾. SGL pilnībā piederēja *Team Treuhand GmbH*, kas savukārt pilnībā piederēja *Noerr & Stiefenhofer*. SGL tika izveidots tikai tādēļ, lai turētu *Condor* akcijas līdz to pārdošanai *Attestor*, un pēc visu akciju pārdošanas bija paredzēta tā likvidēšana (sk. 38. apsvērumu). Saskaņā ar pirkuma līguma projektu, ko Vācija iesniedza paziņošanas brīdī ⁽¹⁹⁾, SGL bija aizliegts līdz līguma izpildes dienai rīkoties kā vairākuma akcionāram attiecībā uz savu tiesību īstenošanu. Minētais aizliegums ietver tādas darbības kā *Condor* darbības izbeigšana, uzņēmuma līgumu noslēgšana, izbeigšana vai atcelšana Vācijas akciju sabiedrību likuma (*Aktiengesetz*) ⁽²⁰⁾ 291. un nākamo pantu izpratnē, kapitāla palielināšana vai samazināšana, *Condor* meitasuzņēmumu statūtu grozīšana, dividendu sadale, peļņas nodošana, avansa maksājums par peļņu, akciju pirkšana vai atpiršana, materiālo aktīvu atsavināšana vai apgrūtināšana (ar izņēmumiem), materiālie ieguldījumi, kas pārsniedz 2 miljonus EUR mēnesī (kopā), finansēšanas līgumu (arī jaunu), tai skaitā gaisa kuģu nomas līgumu, noslēgšana, grozīšana vai izbeigšana vai direktora vai uzraudzības padomes locekļa iecelšana. 1. attēlā ir parādīta *Condor* grupas struktūra pirms līguma, kas noslēgts ar *Attestor*, izpildes (sk. 37. un 39. apsvērumu).

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

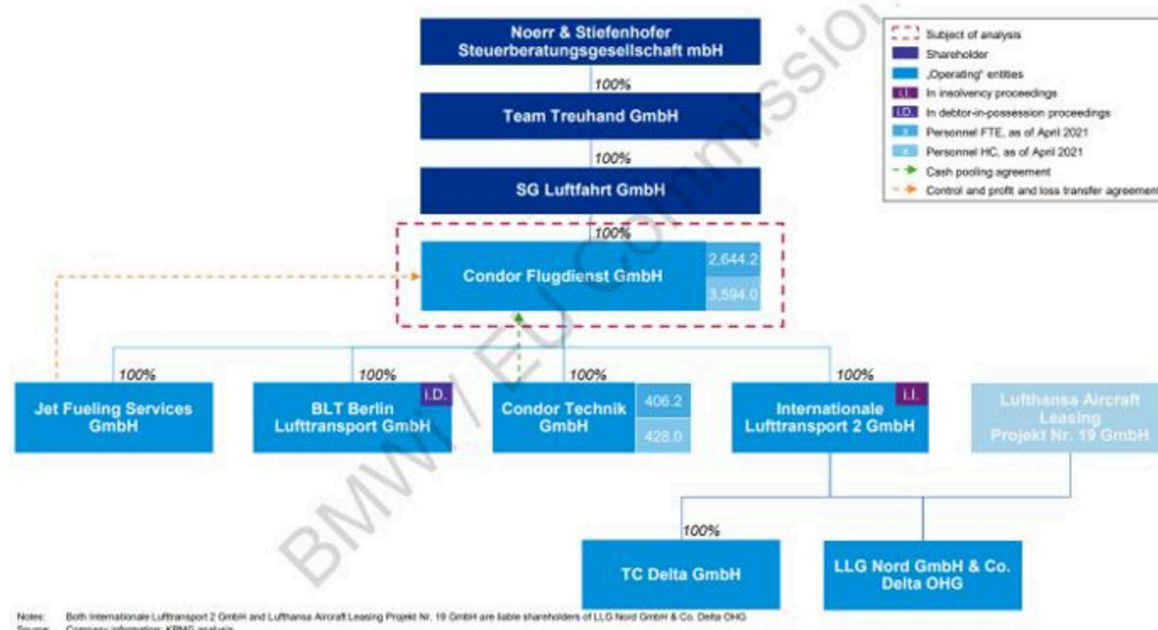
⁽¹⁸⁾ Kopš 2021. gada 28. jūlija 51 % SGL turēto akciju kontrolē privāto ieguldījumu fonds *Attestor* saskaņā ar noteikumiem līgumā, kas noslēgts ar Vācijas valsti, kā izklāstīts 37. un 39. apsvērumā.

⁽¹⁹⁾ Galīgais pirkuma līgums tobrīd vēl nebija parakstīts.

⁽²⁰⁾ Šādi uzņēmumu līgumi ietver vienošanos par kontroli, kā arī peļņas nodošanu.

1. attēls

Condor grupas struktūra (shēma)



Avots: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 2021. gada 16. jūnijs, 22. lpp.

- (27) Condor ir čarterreisu aviosabiedrība, kas sniedz pakalpojumus ceļojumu rīkotājiem un ceļojumu aģentūrām. Condor arī pārdod sēdvietas uz lidojumiem tieši galapatērētājiem, piemēram, internetā ("bezpaketes biļetes"). Condor apkalpo īsus, vidējus un tālus maršrutus, kā arī lido uz lidostām, kuras neapkalpo regulāru lidojumu aviosabiedrības ⁽²¹⁾.

2.3.2. Konkurence tirgos, kuros darbojas Condor, un tā stāvoklis tajos

- (28) Attiecībā uz čarterreisu aviosabiedrībām Condor galvenokārt konkurē ar TUI grupas aviosabiedrību TUIfly maršrutos no Vācijas uz tūrisma galamērķiem, piemēram, Spāniju, Grieķiju, Itāliju, Portugāli, Karību jūras reģionu vai Meksiku ⁽²²⁾. Dažus Condor apkalpotos maršrutus apkalpo arī Lufthansa grupas ⁽²³⁾ zemo cenu pārvadātājs Eurowings vai Ryanair. Tomēr Condor, iespējams, konkurē ar šādām aviosabiedrībām tikai attiecībā uz "bezpaketes biļešu" pārdošanu čarterreisos uz noteiktiem galamērķiem, kuros apkalpo arī minētās aviosabiedrības.

⁽²¹⁾ Regulāru lidojumu aviosabiedrības ir vēsturiskie pārvadātāji (jeb pārvadātāji ar pilnu servisa tīklu), piemēram, Lufthansa, un zemo cenu pārvadātāji, piemēram, Ryanair.

⁽²²⁾ TUI grupa ietver aviosabiedrību un ceļojumu rīkotājus. Atšķirībā no Condor, kas apkalpo arī neatkarīgus ceļojumu rīkotājus, TUIfly apkalpo tikai TUI grupas ceļojumu rīkotājus. Vācija 2020. gada 27. martā nolēma piešķirt TUI aizdevumu 1,8 miljardu EUR apmērā (ar KfW starpniecību) un 2021. gada 4. janvārī – rekapitalizācijas pasākumu 1,25 miljardu EUR apmērā, lai kompensētu Covid-19 pandēmijas sekas (Komisijas Lēmums C(2021) 49 final (2021. gada 4. janvāris) par valsts atbalstu SA.59812 – TUI rekapitalizācija, OV C 169, 22.4.2022., 1. lpp.).

⁽²³⁾ Komisija 2020. gada 25. jūnijā neizteica iebildumus pret Vācijas plāniem piešķirt Lufthansa rekapitalizācijas pasākumu 6 miljardu EUR apmērā (Komisijas Lēmums C(2020) 4353 final (2020. gada 25. jūnijs) par valsts atbalstu SA.57153 – Atbalsts Lufthansa, OV C 397, 20.11.2020., 1. lpp.). 2023. gada 10. maijā Vispārējā tiesa atcēla Komisijas lēmumu (Vispārējās tiesas spriedums Ryanair un Condor / Komisija, lietas T-34/21 un T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). Komisija 2024. gada 8. jūlijā sāka oficiālo izmeklēšanas procedūru (sk. Komisijas Lēmumu C(2024) 4481 final (2024. gada 8. jūlijs) par valsts atbalstu SA.57153 – Atbalsts Lufthansa, OV C, C/2024/5957, 4.10.2024.).

- (29) Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju *Condor* līdztekus *Eurowings* ir vienīgais pārvadātājs, kas nodrošina tiešus tālos atpūtas lidojumus no Vācijas. 2019. gada vasarā *Condor* kopumā apkalpoja 126 galamērķus, no kuriem 35 bija tālie galamērķi. Maršrutos uz tālajiem galamērķiem *Condor* bija vienīgais pārvadātājs 63 % maršrutu, 29 % maršrutu apkalpoja *Condor* un vēl viena aviosabiedrība, un 8 % maršrutu apkalpoja vairāk nekā divas aviosabiedrības. Tuvo un vidēja attāluma lidojumu segmentā *Condor* bija vienīgais pārvadātājs 25 % maršrutu, ko *Condor* apkalpoja 2019. gada vasarā; 32 % maršrutu apkalpoja divas aviosabiedrības, un 43 % – vairāk nekā divas aviosabiedrības.
- (30) 2019. gadā *Condor* flotē kopā bija 61 gaisa kuģis, no kuriem divus ekspluatēja *Brussels Airlines*. *Condor* veica aptuveni 45 400 lidojumus, pārvadājot aptuveni 9,4 miljonus pasažieru, ar 10,4 miljonu kopējo pieejamo sēdvietu skaitu uz kilometru ("ASK"), un ekspluatēto gaisa kuģu noslogojuma koeficients bija 90 %. 2019. gada vasarā *Condor* pasažieru gaisa pārvadājumu tirgus daļa Vācijā bija 6,4 %, kas to ierindoja trešajā vietā aiz aviosabiedrībām *Lufthansa* (37 %) un *Eurowings* (8 %), kuras abas pieder *Lufthansa* grupai. *Ryanair* tirgus daļa bija 5 %, savukārt *TUIfly* – 3 %. Arī atpūtas ceļojumu gaisa pārvadājumu segmentā *Lufthansa* grupa ir vadošais operators, kas aizņem 31 % tirgus daļu (*Lufthansa* un *Eurowings*), savukārt *Condor* un *Ryanair* katrai ir 16 % tirgus daļa, kam seko *TUIfly* ar 9 %, *SunExpress* ar 7 % un *EasyJet* ar 4 %.
- (31) 2019. gadā *Condor* veica čarterlidojumus deviņās Vācijas lidostās, no kurām četras galvenās lidostu bāzes bija Hamburgā, Diseldorfā, Mīnhenē un Frankfurtē⁽²⁴⁾. Ņemot vērā visu Vācijas pasažieru gaisa pārvadājumu nozari, *Condor* veidoja 3 % no piedāvāto lidojumu skaita, 4 % no kapacitātes un 6 % no ASK. Piedāvāto lidojumu skaita ziņā, izvērtējot atsevišķās lidostas, ko *Condor* apkalpo, tikai Leipcigas lidostā *Condor* pārsniedza 10 %. Otrs lielākais īpatsvars bija Hannoverē – 8 % no kopējā skaita, 11 % no kapacitātes un 18 % no ASK. *Condor* lielākā daļa no kopējās kapacitātes un ASK dažās lidostās bija saistīta ar to, ka *Condor* izmantoja lielākus gaisa kuģus un apkalpoja garākus maršrutus nekā iekšzemes vai kontinentālās aviosabiedrības, kas pārvadāja darījumus pasažierus nelielos attālumos. Turklāt Leipciga un Hannoverē ir galvenokārt reģionālās lidostas, kuras nebija pārslogotas, un aviosabiedrībām, kas tās izmanto, nebija pieejamo laika nišu trūkuma. Visās pārējās lidostās, ko *Condor* apkalpoja, tai bieži bija mazāk nekā 5 % no kopējā piedāvāto lidojumu skaita, kapacitātes un ASK⁽²⁵⁾.

2.4. *Condor* finansiālās grūtības un stratēģiska ieguldītāja meklēšana

- (32) Pašas *Condor* finanšu rezultāti pirms Covid-19 pandēmijas bija pozitīvi. *Condor* kopš 2009. gada gandrīz katru gadu strādāja ar peļņu, kas kopumā sasniedza 530 miljonus EUR un laikposmā no 2008. līdz 2019. gadam bija vidēji 44,1 miljons EUR gadā, kā parādīts 1. tabulā. Tādējādi *Condor prima facie* bija funkcionējošs un rentabls uzņēmējdarbības modelis.

1. tabula

Condor peļņa/zaudējumi no 2008. līdz 2019. gadam

Finanšu gads	Peļņa 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⁾ Pārējās piecas lidostas ir Hannoverē, Nirnbergā, Štutgartē, Leipciga un Zilte, sk. paziņojuma 26. pielikumu.

⁽²⁵⁾ Neviens no pārējām lidostām (Hamburgā, Mīnhenē, Diseldorfā, Frankfurtē, Štutgartē, Nirnbergā un Ziltē) *Condor* nebija vairāk kā (..) % no piedāvāto lidojumu skaita, un tikai vienā no tām tā pārsniedza šo rādītāju attiecībā uz kapacitāti ((..) % Ziltē). Piecās pārējās lidostās, proti, Hamburgā, Diseldorfā, Frankfurtē, Štutgartē un Ziltē, *Condor* daļa no ASK bija lielāka par (..) % (attiecīgi (..) %, (..) %, (..) %, (..) % un (..) %), sk. paziņojuma 26. pielikumu.

Finanšu gads	Peļņa 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
KOPĀ	529 957 743

- (33) Tomēr *Condor* finansiālo stāvokli atbalsta piešķiršanas brīdī ā negatīvi ietekmēja bijušā kontrolējošā akcionāra *Thomas Cook Group* (“TCG”) maksātnespēja. *Condor* piedalījās TCG līdzekļu kopfondā, tai bija aptuveni (..) miljoni EUR debitoru parādu attiecībā pret TCG un nebija bankas finansējuma ⁽²⁶⁾. Līdz ar mātesuzņēmuma maksātnespēju *Condor* nevarēja finansēt savas likviditātes vajadzības tirgū, un 2019. gada septembrī tai bija jāpiesaka pašadministrēta maksātnespēja ⁽²⁷⁾.
- (34) Frankfurtes pie Mainas Maksātnespējas tiesa (“maksātnespējas tiesa”) 2019. gada 1. decembrī sāka maksātnespējas procedūru un atļāva *Condor* turpināt savu darbību, vienlaikus izstrādājot maksātnespējas plānu. Maksātnespējas tiesa uzskatīja, ka *Condor* būtībā ir darbības ziņā rentabls uzņēmums, kura pārstrukturēšanas nepieciešamību izraisījuši nevis trūkumi tā uzņēmējdarbības modelī un rentabilitātē, bet gan TCG maksātnespēja. Maksātnespējas plānā bija izklāstīti pasākumi, kas ļauj turpināt *Condor* uzņēmējdarbības modeli kā atpūtas lidojumu nodrošinātājam, vienošanās ar tās kreditoriem, pārstrukturēšanas pasākumi un jauna ieguldītāja piesaistīšana. Plāna galvenais elements bija *Condor* darbības un finanšu nodalīšana no TCG, kā arī pārņemšana, ko veic jauns ieguldītājs. *Condor* akcijas, kas piederēja TCG, tika pilnībā norakstītas līdz nullei, un jaunas akcijas 20,2 miljonu EUR vērtībā tika emitētas pilnvarotajai personai (SGL, sk. 26. apsvērumu), kuras mērķis bija tās turēt, līdz tiek atrasts jauns ieguldītājs.
- (35) 2020. gada janvārī tika iesniegti trīs *Condor* iegādes piedāvājumi. Šajos piedāvājumos *Condor* tika novērtēta no (..) līdz (..) miljoniem EUR. PGL, kas ir LOT Polish Airlines mātesuzņēmums, bija uzvarējošais pretendents, kas piedāvāja pirkuma cenu (..) miljoni EUR. Pirkuma līgums ar PGL, tai skaitā notāra prasības, tika parakstīts 2020. gada 24. janvārī. Vācijas Federālais kartēļu birojs (*Bundeskartellamt*) 2020. gada 24. februārī atļāva veikt apvienoanos. *Condor* kreditoru komiteja 2020. gada martā ar nepieciešamo balsu vairākumu pieņēma maksātnespējas plānu, un maksātnespējas tiesa to apstiprināja. Tomēr 2020. gada 13. aprīlī PGL izstājās no līguma, jo saskārās ar finansiālām un ekonomiskām grūtībām saistībā ar Covid-19 pandēmiju, kā rezultātā LOT Polish Airlines pieprasīja Polijas valdības atbalstu aptuveni 650 miljonu EUR apmērā ⁽²⁸⁾.
- (36) PGL izstāšanās pagarināja *Condor* maksātnespējas procedūru par septiņiem mēnešiem. Šis pagarinājums radīja papildu 23,7 miljonu EUR izmaksas, par kuru segšanu bija atbildīga *Condor* ⁽²⁹⁾. *Condor* kreditoru komiteja 2020. gada 22. oktobrī apstiprināja grozītu plānu, ko maksātnespējas tiesa 2020. gada 24. novembrī atbalstīja. Maksātnespējas tiesa 2020. gada 30. novembrī pasludināja, ka *Condor* maksātnespējas procedūra ir pabeigta.

⁽²⁶⁾ Tā kā *Condor* piedalījās TCG regulārajos līdzekļu kopfondos, no kuriem pēdējais stājās spēkā 2018. gada februārī, prasījumi, kas izriet no peļņas nodošanas līgumiem, kas starp tiem bija noslēgti, tika savstarpēji ieskaitīti, un *Condor* vajadzības gadījumā tika nodrošināta grupas iekšējā likviditāte. Pēc TCG piespiedu likvidācijas šī finansēšanas iespēja vairs nebija pieejama. Tā kā nebija neatkarīga pašu riska profila un tā kā *Condor* bija daļa no obligāti likvidējamās TCG grupas, *Condor* nespēja iegūt finansējumu kapitāla tirgos. Turklāt laikā, kad tika sāktā TCG likvidācija, *Condor* attiecībā pret savu mātesuzņēmumu bija aptuveni (..) miljonu EUR debitoru parādu, kurus tā vairs nevarēja piedzīt un kuri bija jānoraksta. Visbeidzot, *Condor* bija solidāri atbildīga par noteiktiem TCG parādiem.

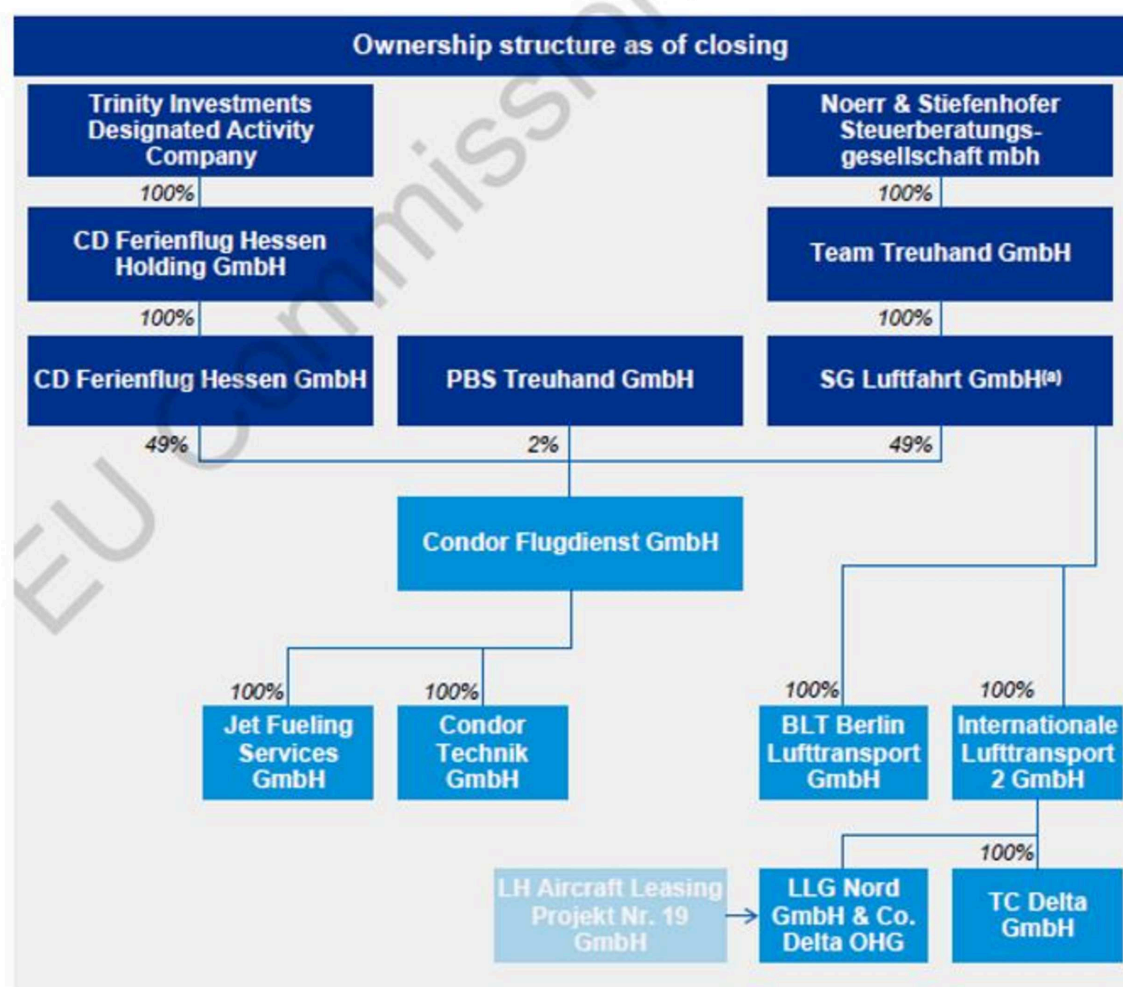
⁽²⁷⁾ Sk. arī lēmumu par glābšanas atbalstu, 14.–20. apsvērumu.

⁽²⁸⁾ Atļauts ar Komisijas Lēmumu C(2020) 9606 final (2020. gada 22. decembris) par valsts atbalstu SA.59158 – Covid-19 – Atbalsts LOT Polish Airlines, OV C 260, 2.7.2021., 1. lpp.

⁽²⁹⁾ Vispārējā tiesa atcēla 2020. gada aprīļa lēmumu par kaitējuma kompensāciju, jo Tiesa konstatēja, ka Komisija nav atbilstoši standartam pierādījusi, ka pastāv tieša saikne starp *Condor* zaudējumiem, kas radušies Covid-19 pandēmijas izplatības novēršanai noteikto ierobežojumu dēļ, un maksātnespējas izmaksu pieaugumu 17 miljonu EUR apmērā, kas izriet no maksātnespējas procedūras pagarināšanas pēc PGL izstāšanās no pirkuma līguma, kurš noslēgts ar *Condor* (sk. atcelto lēmumu par kaitējuma kompensāciju, 21. apsvērumus). Tā kā procedūra bija jāpagarina, pārsniedzot sākotnēji paredzētos divus līdz trīs mēnešus, proti, no 2020. gada aprīļa līdz novembrim, nevis jūnijam/jūlijam, šo izmaksu galīgā summa palielinājās līdz 23,7 miljoniem EUR.

- (37) *Condor* turpināja meklēt ieguldītāju, un tai tika piemērota beznosacījumu, konkurenci veicinoša, pārrēdzama un nediskriminējoša piedāvājumu iesniegšanas procedūra. No trim piedāvājumiem, kas tika saņemti procedūras laikā, *Condor* uzraudzības padome, kuras akcionāru locekļi ir Vācijas federālās valdības un Hesenes federālās zemes pārstāvji (KfW aizdevumu galvotāji), izvēlējās privāto ieguldījumu fondu *Attestor*. *Attestor* piedāvāja labākos nosacījumus gan *Condor*, gan attiecībā uz KfW publisko aizdevumu, kas nodrošināti ar valsts garantijām, atmaksai. Plānotais pirkums tika reģistrēts 2021. gada 20. maijā ar notariālu aktu.
- (38) Vācija apstiprināja, ka pirms šā piedāvājuma ieguldījumu fondam *Attestor* nebija nekādas saiknes ar *Condor* un ka tas neveica darījumus ar *Condor*.
- (39) Saskaņā ar pirkuma līguma projektu *Condor* akcijas tās meitasuzņēmumos *Berlin Lufttransport* un *Internationale Lufttransport* jāpārdod pārvaldītājsabiedrībai *SGL*, *Attestor* jāpārņem 49 % *Condor* akciju no *SGL*, bet 2 % akciju jātur trasta sabiedrībai *Attestor* vārdā. *Attestor* būtu iespēja iegādāties atlikušos 49 %. Saskaņā ar šo līgumu *Attestor* kopš 2021. gada 28. jūlija kontrolē 51 % *Condor* akciju (49 % ar *Attestor* pārvaldīta ieguldījumu fonda starpniecību un 2 % ar pilnvarotās personas starpniecību) un nodrošināja pašu kapitālu saskaņā ar vienošanos (sk. 46. apsvērumu). Šā darījuma finanšu nosacījumi ietver *Condor* uzņēmējdarbības plāna finansēšanu un esošo valsts aizdevumu, kas piešķirti *Condor*, pārstrukturēšanu saskaņā ar 51. un 52. apsvērumā aprakstītajiem nosacījumiem. *Condor* īpašumtiesību struktūra pēc darījuma ir parādīta 2. attēlā.

2. attēls

Condor* īpašumtiesību struktūra pēc tās pārdošanas *Attestor

Avots: KPMG, *Condor Flugdienst GmbH*, German Restructuring Concept according to IDW S 6/ BGH, 2021. gada 16. jūnijs, 51. lpp.

2.5. **Condor pārstrukturēšanas plāns**

- (40) *Condor* sāka īstenot pārstrukturēšanas plānu 2019. gada oktobrī, kad tā sāka racionalizācijas un pārstrukturēšanas programmu, kas darbojās līdz 2023. gada septembrim. Plāna pamatā ir trīs galvenie komponenti: i) izmaksu samazinājums un efektivitātes pieaugums, ko nodrošina ar racionalizāciju un flotes atjaunošanu; ii) finanšu un kapitāla pārstrukturēšana, izmantojot *Attestor* privāto finansējumu un pārskatot *KfW* aizdevumus, un iii) organizatoriskā stabilizācija, ko nodrošina stratēģiska partnera piesaistīšana.

2.5.1. *Darbības un organizatoriskā pārstrukturēšana*

- (41) *Condor* ir sākusi racionalizācijas, komerciālās optimizācijas un produktivitātes uzlabošanas programmu, lai samazinātu darbības izmaksas un saglabātu un vēl vairāk palielinātu rentabilitāti. Saskaņā ar Vācijas iesniegto pārstrukturēšanas plānu bija paredzēts, ka šī programma radīs šādu izmaksu samazinājumu un produktivitātes pieaugumu: i) līdz 2021. gada maijam par 23 % samazinās darbinieku skaitu, kas it īpaši ietver to darbinieku skaita samazināšanu par 17 %, kuri veic apkalpošanu uz zemes, neraugoties uz to, ka viņi ir pārņēmuši vairākus uzdevumus, kurus iepriekš veica *TCG*, kā arī salona apkāpes locekļu skaita samazināšanu no 2022. gada, izmantojot iepriekš apstiprinātus sociālā plāna pasākumus; ii) samazinās algu izmaksas, koriģējot koplīgumus, vadības prēmijas un algas, kā arī samazinot dažus papildu maksājumus, piemēram, piemaksu par ēdniecību un atvaļinājuma pabalstu; iii) mainīs galveno mītni uz tādu, kam ir zemas izmaksas; iv) pārskatīs piegādātāju līgumus (maksātspējas procedūras laikā juridiskie paziņojumi un līgumos noteiktie termiņi netika piemēroti, kas ļāva izbeigt nelabvēlīgus līgumus) un pielāgos gaisa kuģu nomas līgumus, un v) atjaunos floti. Bija paredzēts, ka racionalizācijas programma gadā nodrošinās pastāvīgu izmaksu samazinājumu vairāk nekā (..) miljonu EUR apmērā.
- (42) Darbības pārstrukturēšanas pasākumu mērķis, kā parādīts 2. tabulā, ir saglabāt un racionalizēt *Condor* darbību, līdz tā varēs gūt peļņu pēc tam, kad pakāpeniski būs atcelti lidojumu ierobežojumi, kas noteikti, lai novērstu Covid-19 pandēmijas izplatīšanos. To īstenošana nodrošinās *Condor* konkurētspēju, vēl vairāk samazinot izmaksas, un flotes nepieciešamo atjaunošanu ar moderniem un degvielas patēriņa ziņā efektīviem gaisa kuģiem.
- (43) *Condor* bija novecojusi flote, kas 2019. gada vasarā ietvēra 61 lidmašīnu, no kurām 59 tika ekspluatētas tiešā veidā. Konkrētāk, 16 *Boeing 767-300* lidmašīnas, ko *Condor* izmantoja tālajos maršrutos, bija vidēji 26 gadus vecas, kas ir virs nozares vidējā rādītāja. Flotes pārstrukturēšana, ko plānots veikt no 2022. līdz 2025. gadam attiecībā uz tālo lidojumu gaisa kuģiem un no 2022. līdz 2029. gadam attiecībā uz gaisa kuģiem, kas veic tuvos un vidēja attāluma lidojumus, samazinās degvielas patēriņu un CO₂ emisijas. Pamatojoties uz atbalsta piešķiršanas brīdī pieejamajiem piedāvājumiem, *Condor* paredzēja ikgadēju degvielas izmaksu ietaupījumu aptuveni (..) miljonu EUR apmērā, 15–25 % CO₂ emisiju ietaupījumu un vidējā degvielas patēriņa samazinājumu līdz mazāk nekā 2 litriem/100 000 km uz pasažieri tikai tālo lidojumu segmentā vien, kur tā aizstāj 16 *Boeing 767-300* lidmašīnas.

2. tabula

Condor pārstrukturēšanas pasākumi

Pasākums	Īstenošana
Darbinieku skaita samazināšana	To darbinieku skaita samazināšana, kuri veic apkalpošanu uz zemes: sasniegts līdz 2020. gada martam
Darbinieku izmaksu samazināšana	— Koplīgumu pielāgošana: no 2019. gada decembra līdz 2020. gada martam — Saīsināta darba laika līgumi un darba samaksas iesaldēšanas sarunu pagarināšana 2020. gada vasarā un 2021. gada pavasarī
Piegādes līgumu pārskatīšana	Kopš 2020. gada septembra notiek visu piegādātāju līgumu pastāvīga pārskatīšana

Pasākums	Īstenošana
Pārcelšanās uz lētāku galveno mītņi	— Sarunas 2020. gada aprīlī un maijā — Pārcelšanās pabeigta 2021. gada jūlijā
Flotes atjaunošana	Pakāpeniska atjaunošana, sākot no 2022. gada trešā ceturkšņa; paredzams, ka līdz 2023. gadam būs ieviesti 12 jauni tālo lidojumu gaisa kuģi

Avots: paziņojums, 13. pielikums.

- (44) Turklāt stratēģiskā ieguldītāja iesaistīšanās ir radījusi stabilu korporatīvo satvaru. Konkrētāk, *Condor* akciju daļas pārdošana *Attestor* bija pirmais solis ceļā uz *Condor* strukturālo neatkarību pēc maksātnespējas procedūras pabeigšanas. Turklāt *Attestor* iesaistīšanās un *KfW* aizdevumu pārstrukturēšana ir nodrošinājusi *Condor* pietiekamu finansējumu un ļāvis uzņēmumam stiprināt savu pašu kapitāla bāzi.

2.5.2. Kapitāla un finanšu pārstrukturēšana un pārstrukturēšanas plāna finansēšana

- (45) Pārstrukturēšanas izmaksas ietvēra *Condor* flotes atjaunošanas izmaksas, kā arī darbības izmaksas, ko tā nesedza pārstrukturēšanas periodā. Tādējādi tās ietvēra glābšanas aizdevuma atmaksu un tā aizstāšanu ar citiem *KfW* aizdevumiem, procentu prasījuma norakstīšanu saistībā ar pārmērīgo kompensāciju, kā izklāstīts 7. apsvērumā, un maksātnespējas izmaksas 23,7 miljonu EUR apmērā (36. apsvērumā). Pārstrukturēšanas izmaksas daļēji tika finansētas no pašu resursiem par kopējo summu (..) miljoni EUR un daļēji no valsts finansējuma, kas tika nodrošināts parāda pārstrukturēšanas veidā par kopējo summu 300,98 miljoni EUR. Finansējums no nepubliskiem resursiem tika nodrošināts, izmantojot *Attestor* līdzekļus, un tas tika atbalstīts ar pastāvīgiem izmaksu ietaupījumiem un parādu norakstīšanu, kas izriet no maksātnespējas plāna, kā izklāstīts turpmākajos apsvērumos.
- (46) *Attestor* ir nodrošinājis *Condor* pašu kapitālu 200 miljonu EUR apmērā, iepludinot 150 miljonus EUR uzņēmuma kapitāla rezervē, un 50 miljonus EUR noguldījumu notāra darījumu kontā, kas ir pieejams *Condor*, ja tas nepieciešams darbības veikšanai.
- (47) Turklāt *Attestor* atvēlēja (..) miljonus EUR *Condor* flotes atjaunošanai, kā arī (..) miljonus ASV dolāru (aptuveni (..) miljonu EUR) kredītlīnijai, ko *Condor* var izmantot vairākās daļās bez atjaunošanas, lai veiktu pirmspiegādes maksājumus par gaisa kuģiem. Konkrētāk, (..) – tieši vai ar vienu vai vairāku īpašam nolūkam dibinātu sabiedrību starpniecību – nodrošināja nomas iespēju *Condor* un tās meitasuzņēmumiem, apņemoties piešķirt kapitāla finansējumu (..) miljonu EUR apmērā gaisa kuģu iegādei, kuri pēc tam tiktu iznomāti *Condor*. Gaisa kuģu finansēšana tiktu pabeigta ar ārējo finansējumu, kas saskaņā ar tirdzniecības praksi segtu (..) % no kopējiem izdevumiem par gaisa kuģu iegādi. Tādējādi paredzētās nomas saistības ļautu *Condor* nomāt gaisa kuģus, kuru vērtība ir līdz (..) miljoniem EUR, vismaz uz (..) gadiem.
- (48) Turklāt *Condor* kreditori maksātnespējas procedūras ietvaros ir piekrituši norakstīt prasījumus 630,8 miljonu EUR vērtībā. Šī procedūra tika īstenota saskaņā ar obligātajām tiesību normām, kas noteiktas Vācijas standarta maksātnespējas tiesību aktos, kuros iekļauti noteikumi par dažādu kreditoru grupu izveidi un attieksmi pret tiem. Katrā grupā attieksme pret kreditoriem bija vienlīdzīga. Maksātnespējas procedūras kontekstā akcionāru jeb 7. grupas prasījumi tika uzskatīti par pakārtotiem citiem kreditoru grupu prasījumiem. Saskaņā ar maksātnespējas plānu uzņēmuma akciju kapitāls tika samazināts līdz nullei, kā rezultātā akcionāri zaudēja savas akcijas. Tajā pašā laikā saskaņā ar plānu tika izslēgtas tiesības parakstīties uz jaunām akcijām, kas tika emitētas, lai palielinātu kapitālu. Tā rezultātā akcionāri nesaņēma nekādus maksājumus un zaudēja savas esošās tiesības gan attiecībā uz savām akcijām, gan uz summām, kuras *Condor* tiem bija parādā. Vācija paskaidroja, ka attiecībā uz atlikušajiem prasījumiem *Condor* kreditoru komiteja varēja izvēlēties vai nu likvidēt *Condor*, vai maksātnespējas kontekstā pieņemt atgūšanas likmi 0,1 % apmērā par prasījumiem, kas kopā veido 631,5 miljonus EUR, un vairāki kreditori balsoja pret šo plānu. Maksātnespējas plānā ir noteiktas šādas septiņas kreditoru grupas:
- darbinieki (*Arbeitnehmer*),
 - Federālā nodarbinātības aģentūra (*Bundesagentur für Arbeit*),

- Uzņēmumu pensiju shēmu maksātnespējas apdrošināšanas asociācija (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit – PSVaG*),
 - solidārās atbildības kreditori (*Gläubiger aus Mithaftung*),
 - grupas uzņēmumi ar nepakārtotiem prasījumiem (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen*),
 - citi nenodrošināti un nepakārtoti kreditori (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*),
 - akcionāri (*Gesellschafter*).
- (49) Vairākas no šīm grupām, piemēram, darbinieki, grupas uzņēmumi un akcionāri, sastāv tikai no privātiem kreditoriem. Katram kreditoram, kas iekļauts kādā no grupām, ir balsstiesības. Saskaņā ar Vācijas maksātnespējas tiesību aktiem katrai kreditoru grupai ir jābalso atsevišķi, un lēmuma pieņemšanai katrā grupā ir vajadzīgs vairākums ne tikai balsstiesīgo kreditoru balsu, bet arī parāda summu ziņā⁽³⁰⁾. Vairākums kreditoru nolēma pieņemt minēto atgūšanas likmi, un kreditoru komiteja plānu apstiprināja 2020. gada 22. oktobrī. Maksātnespējas tiesa plānu apstiprināja.
- (50) Visbeidzot, saistībā ar tās racionalizācijas programmu *Condor* panāk pastāvīgu izmaksu samazinājumu – (..) miljonus EUR gadā –, kas izriet no nomas līgumu pielāgošanas, piegādātāju līgumu pārskatīšanas un koplīgumu koriģēšanas, kā aprakstīts 41. apsvērumā. Šie izmaksu ietaupījumi ietekmē *Condor* peļņas un zaudējumu pārskatu un samazina vajadzību pēc ārējā finansējuma.
- (51) Pirkuma līgumā un noteikumos par *Attestor* finansējumu gaisa kuģu nomai kā priekšnosacījums tika noteikta *Condor* esošo KfW aizdevumu, kas veido 550 miljonus EUR, pārstrukturēšana. Pirms pārstrukturēšanas uz KfW aizdevumiem attiecās tālāk norādītie nosacījumi.
- a) 1. aizdevums par kopējo summu 529,8 miljoni EUR sastāvēja no A daļas ar nominālo summu 256 miljoni EUR un B daļas ar nominālo summu 273,8 miljoni EUR. Lai sniegtu nodrošinājumu 1. aizdevumam, *Condor* bija izveidots vērtspapīru kopums, kas cita starpā ietvēra akciju ķīlas, gaisa kuģu ķīlas, nodrošinājuma pārdevumus, cesijas un kontu ķīlas.
 - 1) 1. aizdevuma A daļas termiņš bija 2026. gada 30. jūnijs. Tas bija jāatmaksā ar ceturkšņa maksājumiem (..) miljonu EUR apmērā, sākot no 2021. gada 30. jūnija, un ar vienreizēju maksājumu par visām neatmaksātajām summām 2026. gada 30. jūnijā; Procentu likmi veidoja pamatlikme, kas ir trīs mēnešu EURIBOR + (..) bāzes punkti (bp) gadā + KfW refinansēšanas izmaksas.
 - 2) 1. aizdevuma B daļa bija atjaunojama kredītiespēja ar beigu termiņu 2031. gada 31. decembris. Procentu likmi veidoja pamatlikme, kas ir viena mēneša EURIBOR + (..) bp gadā + KfW refinansēšanas izmaksas. No B daļas iegūtās summas bija jāatmaksā katra procentu perioda beigās, pieskaitot visus procentus, kas uzkrāti līdz minētajam datumam, bet vēl nav samaksāti. Atmaksātās summas varēja atkal izņemt pieejamības periodā ar nosacījumu, ka tās nepārsniedz kopējo aizdevuma summu, kas pieejama B daļai, No 2026. gada 30. jūnija kopējā aizdevuma summa B daļai tiks automātiski samazināta par (..) miljoniem EUR katra nākamā kalendārā ceturkšņa beigās.
 - b) 2. aizdevumam, kura nominālā summa ir 20,2 miljoni EUR un termiņš – 2031. gada 31. decembris, bija procentu likme, ko veidoja pamatlikme, kas ir trīs mēnešu EURIBOR + (..) bp + KfW refinansēšanas izmaksas. 2. aizdevuma nodrošinājumu piešķīra (..) par labu KfW.
 - c) Ja *Condor* pārdotu, izmantojot akciju darījumu, tiktu piemēroti līguma noteikumi par dažādo daļu atmaksas hierarhiju. Vispirms tiktu atmaksāts 2. aizdevums, pēc tam – 1. aizdevuma A daļa un visbeidzot – 1. aizdevuma B daļa. Turklāt citu *Condor* aktīvu pārdošanas gadījumā A daļa arī tiktu samazināta pirms B daļas. Ja nodrošinājumu atsavinātu, līdzīga prioritātes secība tiktu piemērota aizdevuma daļu atmaksāšanai. Attiecībā uz ieņēmumiem no citiem nodrošinājumiem A daļai tiktu piešķirta prioritāte salīdzinājumā ar B daļu, t. i., ieņēmumi vispirms tiktu izmantoti, lai atmaksātu A daļu un pēc tam – B daļu.

⁽³⁰⁾ Maksātnespējas kodekss (*Insolvenzordnung*), 1994. gada oktobris (BGBl. I S. 2866), 243. punkts un 244. punkta 1. apakšpunkts.

- (52) Saskaņā ar Vācijas iesniegto paziņojumu un līgumu projektiem Vācija piedalās pārstrukturēšanas plāna finansēšanā, šādi pārstrukturējot esošos KfW aizdevumus 550 EUR miljonu apmērā:
- a) atceļot 1. aizdevuma B daļas atmaksu 90 miljonu EUR apmērā;
 - b) pārstrukturējot 1. aizdevuma neatmaksātās summas (pēc a) apakšpunktā minētās 90 miljonu EUR norakstīšanas un 60 miljonu EUR norakstīšanas saskaņā ar *Condor II* lēmumu (sk. 6. apsvērumu)), kā noteikts tālāk:
 - 175 miljonu EUR augstākās prioritātes daļu ar tādiem pašiem nosacījumiem kā 1. aizdevuma A daļu, izņemot divas šādas izmaiņas: i) beigu termiņš būtu 2026. gada septembris, lai tas sakristu ar *Condor* finanšu gadu (iepriekš – 2026. gada jūnijs attiecībā uz 1. aizdevuma A daļu un 2031. gada 31. decembris attiecībā uz 1. aizdevuma B daļu un 2. aizdevumu); ii) (..),
 - 204,8 miljonu EUR zemākās prioritātes daļa saskaņā ar šādiem nosacījumiem: i) procentu likme: (..) izmaksas; ii) parāda veids: (..); iii) nodrošinājums: kā iepriekš; iv) summas, kas pieejamas atmaksāšanai atkarīgas no gūtajiem ieņēmumiem saskaņā ar atgūšanas mehānismu (beigu datums – 2026. gada 30. septembris);
 - c) grozot SGL akciju iegādes nolūkā piešķirto 2. aizdevumu, lai ievērotu tos pašus nosacījumus, kas attiecas uz jauno zemākās prioritātes daļu, izņemot to, ka tā esošais nodrošinājums tiktu papildināts ar (..). Zemākās prioritātes daļas atmaksa būtu (..).
- (53) Vācija apstiprināja, ka līgumu projekti ir īstenoti, kā aprakstīts 52. apsvērumā. Saskaņā ar Vācijas iesniegto informāciju atgūšanas mehānisms paredz, ka maksājumus saskaņā ar atgūšanas mehānismu var veikt tikai tad, ja ieguldītājs līdz 2026. gada 30. jūnijam ir saņēmis neto ieņēmumus (piemēram, pārdošanas rezultātā) vismaz (..) miljonu EUR apmērā (atgūšanas robežvērtība) vai ja uzņēmuma pašu kapitāla novērtējums 2026. gada 30. septembrī ir vismaz vienāds ar minēto summu. Ja tiks pārsniegta (..) miljonu EUR atgūšanas robežvērtība apmērā, tiks izmaksāta summa (..) EUR. Ja summas ir robežās no (..) līdz (..) miljoniem EUR, aizdevēja saņemtā daļa ir no (..) līdz (..) %. Faktiskā atgūtā summa ir atkarīga no neto ieņēmumiem. Tādējādi atgūšanas mehānisma maksāšanas nosacījumi nodrošina, ka Vācijas valsts līdz 2026. gada septembrim saņem maksājumus no (..) līdz (..) miljoniem EUR atkarībā no *Condor* ekonomiskajiem panākumiem. Maksājumi no atgūšanas mehānisma ir jāizmanto zemākās prioritātes daļas un 2. aizdevuma atmaksai.
- (54) Vācija ar KfW starpniecību piešķir *Condor* garantētos aizdevumus, lai kompensētu daļu no zaudējumiem, kas saskaņā ar aplēsēm uzņēmumam radušies Covid-19 pandēmijas kontekstā. Pēc atceltā lēmuma par kaitējuma kompensāciju pieņemšanas Komisija konstatēja, ka *Condor* laikposmā no 2020. gada 17. marta līdz 31. decembrim⁽³¹⁾ ir radušies zaudējumi 175,355 miljonu EUR apmērā un laikposmā no 2021. gada 1. janvāra līdz 31. maijam – 73,66 miljonu EUR apmērā⁽³²⁾, kas kopā veido 249,02 miljonus EUR laikposmā no 2020. gada 17. marta līdz 2021. gada 31. maijam. Starpība starp aizdevumu summām (550 miljoni EUR) pirms norakstīšanas (90 miljoni EUR un 60 miljoni EUR – 6. un 8. apsvērumi), no vienas puses, un aplēstajiem zaudējumiem laikposmā no 2020. gada 17. marta līdz 2021. gada 31. maijam (249,02 miljoni EUR), no otras puses, ir 300,98 miljoni EUR. Šī ir pārstrukturēšanai piešķirto aizdevumu summa.
- (55) Vācija iesniedz divus novērtējumus par atbalsta elementu, kas ietverts aizdevumu pārstrukturēšanā.
- (56) Saskaņā ar pirmo pieeju Vācija apgalvo, ka aizdevumu pārstrukturēšanas atbalsta elements ir aizdevumu nominālā summa 400 miljonu EUR apmērā (t. i., sākotnējā summa 550 miljonu EUR apmērā, kas samazināta par norakstīto summu 150 miljonu EUR apmērā), no kuras atskaitīta summa 144,1 miliona EUR apmērā, ko Vācija paziņojusi kā kaitējuma kompensācijas atbalstu laikposmam no 2020. gada 17. marta līdz 2021. gada 31. maijam, kā rezultātā pārstrukturēšanas atbalsta nominālā summa ir 255,9 miljoni EUR.

⁽³¹⁾ Sk. *Condor I* lēmumu, 203. apsvērumi.

⁽³²⁾ Sk. *Condor II* lēmumu, 112. apsvērumi.

- (57) Tomēr Vācija uzskata, ka atbalsta elementu var novērtēt mazāk konservatīvi. Augstākās prioritātes daļai 175 miljonu EUR apmērā atbalsta elements būtu 18,9 miljoni EUR, kas ir starpība starp *Condor* faktiski samaksātajiem procentiem un procentiem, kas tai būtu jāmaksā par hipotētisku tirgus aizdevumu. Tirgus aizdevējs arī piekristu atmaksas un procentu maksājumu atlikšanai, un tādējādi tas nebūtu atbalsts. Visbeidzot, Vācija atteikšanos no parāda prasījuma 90 miljonu EUR apmērā novērtē kā dotāciju ar atbalsta elementu 90 miljonu EUR apmērā.

2.5.3. Pārstrukturēšanas un dzīvotspējas atjaunošanas darbības un finanšu trajektorija

- (58) Vācija apgalvo, ka līdz Covid-19 pandēmijai Vācijas izejošo ceļojumu tirgus pastāvīgi pieauga, ik gadu palielinoties par aptuveni 4,6 %. Tomēr 2020. gadā tirgus strauji samazinājās par 58,1 %. Pārstrukturēšanas plānā ir pieņemts, ka pieprasījums pēc izejošiem atpūtas ceļojumiem Vācijas tirgū sāks pieaugt 2021. gada vasarā. Vācija apgalvo, ka ceļošana ir cieši saistīta ar iekšzemes kopproduktu, kam saskaņā ar prognozēm līdz 2021. gada beigām bija jāatgriežas pirmskrīzes līmenī. Mājsaimniecību neto ietaupījumu līmeņa ievērojamais pieaugums Vācijā no 10,9 % 2019. gadā līdz 16,3 % 2020. gadā liecināja par gaidāmiem lieliem patēriņa izdevumiem, jo ierobežojumi tika pakāpeniski atcelti. Tika sagaidīts, ka atpūtas ceļojumu nozare atgūsies ātrāk nekā vispārējo ceļojumu nozare un atgriezīsies pirmskrīzes līmenī aptuveni gadu agrāk nekā vispārējie ceļojumi ⁽³³⁾.
- (59) Pārstrukturēšanas plāna pieņēmumu pamatā ir dažādu tendenču analīze, kā arī to ietekme uz atpūtas ceļojumiem. Vācijas iesniegtajā KPMG sagatavotajā pārstrukturēšanas ziņojumā ir iekļautas arī tirgus attīstības prognozes, kuru pamatā ir trešo personu novērtējumi ⁽³⁴⁾. Vairākos ekspertu pētījumos, kas aptver prognozes par pasažieriem (PAX), RPK (pārvadāto pasažieru kilometrus) ⁽³⁵⁾, IFR (instrumentālo lidojumu noteikumus) ⁽³⁶⁾, lidojumu un pasažieru skaitu, tika prognozēts, ka labākā scenārija gadījumā gaisa pārvadājumu nozare 2023. gadā atgūsies līdz 2019. gada līmenim ⁽³⁷⁾. Pirmais pieaugums tika gaidīts 2021. gada trešajā un ceturtajā ceturksnī, ja ceļošanas ierobežojumi tiks izbeigti un vakcinēšana turpināsies. Šīs prognozes tiek izmantotas, lai novērtētu to pieņēmumu ticamību, kuri ir pamatā *Condor* uzņēmējdarbības plānam.
- (60) Saskaņā ar sniegtajiem datiem (*Euromonitor* dati par izejošajiem atpūtas ceļojumiem reisu un izdevumu izteiksmē, *Statista* un *McKinsey* dati par ieņēmumiem) pasaules tūrisma tirgum līdz 2019. gada līmenim bija jāatgūstas labākā scenārija gadījumā 2022. gadā un sliktākā scenārija gadījumā – 2024./2025. gadā. Kā parādīts 3. attēlā, tika prognozēts, ka galvenie snieguma rādītāji ("KPI") jeb PAX, RPK un IFR līdz 2019. gada līmenim atgūsies ap 2023./2024. gadu. Tomēr šīs prognozes attiecas uz visu aviosabiedrību nozari. Tās pašas prognozes arī norāda uz tūrisma lidojumu nozares ātrāku atgūšanos.

⁽³³⁾ Paziņojums, KPMG, *Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH*, 2021. gada 16. jūnijs, 27. lpp.

⁽³⁴⁾ Trešo personu avoti ir šādi: BDL (*Bericht zur Lage der Branche*, 2021. gada janvāris), ICAO (*Effects of novel Coronavirus on civil aviation: Economic impact analysis*, 2021. gada maijs), Eirokontrolle (prognožu atjauninājums 2021.–2024. gadam, 2020. gada maijs), ACI (*Covid-19 & Airports: Traffic forecast & financial impact*, 2021. gada janvāris), IATA (*Airline industry financial forecast*, 2021. gada aprīlis), Jefferies (*lata cuts 2021 forecast – vaccinations, travel restrictions slow the recovery*, 2021. gada aprīlis).

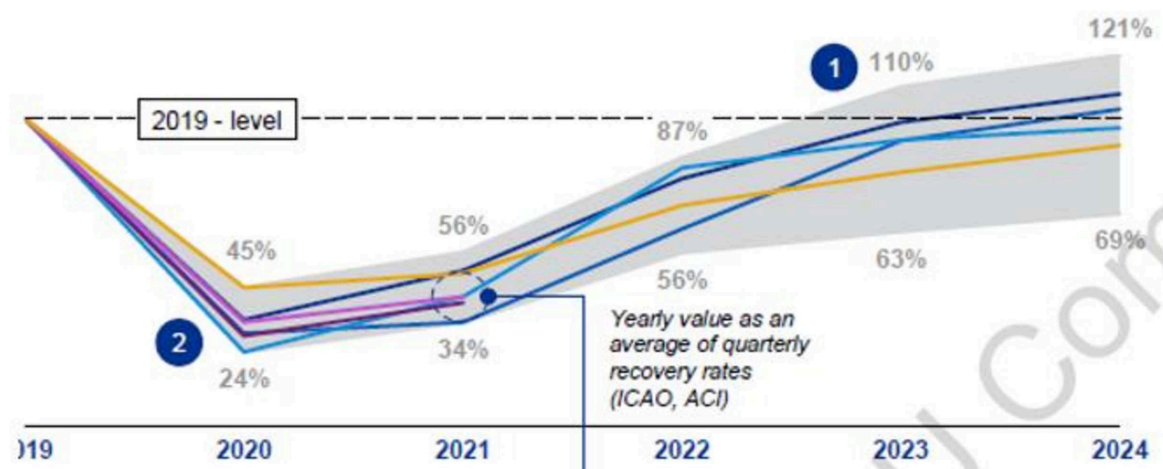
⁽³⁵⁾ RPK jeb "pārvadāto pasažieru kilometri" tiek aprēķināti, reizinot pārvadāto maksājamo pasažieru skaitu ar nolidoto attālumu.

⁽³⁶⁾ IFR jeb "instrumentālo lidojumu noteikumi" ir noteikumu kopums, kas nosaka, kā gaisa kuģis jāekspluatē, ja pilots to nevar vadīt, izmantojot vizuālus norādījumus saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem.

⁽³⁷⁾ Avots: KPMG, *Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH*, 2021. gada 16. jūnijs, 33. lpp.

3. attēls

Prognozes par aviosabiedrību KPI attiecībā pret 2019. gadu (%)



Avots: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 2021. gada 16. jūnijs, 33. lpp.

- (61) Condor darbības galvenās izmaksas ir uzturēšanas, degvielas un darbinieku izmaksas. Pārstrukturēšanas plāna pieņēmumu pamatā ir katra gaisa kuģu tipa ekonomiskā situācija noteiktajā maršrutā, naftas cenu prognozes un snieguma rādītāji. Pārstrukturēšanas plānā ir ņemta vērā maksātnespējas plāna ietvaros īstenoto pasākumu ietekme, kas izriet no flotes atjaunošanas, pakāpeniskas pārejas no (..) kā arī darbinieku skaita samazināšanas, saīsināta darba laika saistībā ar Covid-19 utt.
- (62) Tiek prognozēts, ka Condor ieņēmumi no lidojumiem pakāpeniski palielināsies. Paredzams, ka pēc darbības palielināšanās posma 2020.–2022. gadā gaisa kuģu noslogojuma koeficients sasniegs līmeni, kāds bija pirms Covid-19 – (..) –, kā noteikts prognozēs par atpūtas ceļojumu tirgus atgūšanos. Pamatscenārijā (3. tabula) paredzēts, ka Condor kļūs rentabla un segs procentu maksājumus un amortizāciju pārstrukturēšanas perioda beigās 2023. gada septembrī ar (..) miljonu EUR neto rezultātu un (..) % EBIT (peļņas pirms procentu maksājumiem un nodokļiem) rentabilitāti⁽³⁸⁾. Minētā augšupejošā tendence turpināsies arī pēc pārstrukturēšanas perioda beigām ar (..) miljonu EUR neto rezultātu un (..) % EBIT rentabilitāti 2024. gadā, pēc tam 2026. gadā sasniedzot (..) miljonu EUR neto rezultātu un EBIT rentabilitāti (..) %.

3. tabula

Condor peļņas un zaudējumu pārskats pamatscenārijā

Miljonos EUR	Pirms pārstrukturēšanas		Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2017/2018 FAKTISKI	2018/2019 FAKTISKI	2019/ 2020 FAKTI- SKI	2020/ 2021 PROG- NOZE	2021/ 2022 PLĀNO- TS	2022/ 2023 PLĀNO- TS	2023/ 2024 PLĀNO- TS	2024/ 2025 PLĀNO- TS	2025/ 2026 PLĀNO- TS
Pamatdarbības ienākumi	1 803,8	1 684,2	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pamatdarbības izdevumi	- 1 684,4	- 1 542,9	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: flotes nomas izmaksas			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

⁽³⁸⁾ EBIT jeb “peļņa pirms procentu maksājumiem un nodokļiem” ir uzņēmuma ieņēmumi, no kuriem atskaitīti izdevumi, pirms nodokļiem un procentu maksājumiem. EBIT rentabilitāte ir finanšu rādītājs, kas liecina par uzņēmuma rentabilitāti un ko var aprēķināt, dalot EBIT ar pārdošanas ieņēmumiem.

Miljonos EUR	Pirms pārstrukturēšanas		Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2017/2018 FAKTISKI	2018/2019 FAKTISKI	2019/ 2020 FAKTI- SKI	2020/ 2021 PROG- NOZE	2021/ 2022 PLĀNO- TS	2022/ 2023 PLĀNO- TS	2023/ 2024 PLĀNO- TS	2024/ 2025 PLĀNO- TS	2025/ 2026 PLĀNO- TS
Nolietojums un amortizācija	- 96,4	- 93,9	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: flotes nolietojums			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pamatdarbības peļņa (EBIT) pirms ārkārtas izdevumiem	23,0	47,5	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Finanšu izmaksas	- 29,6	- 32,0	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: saistībā ar floti			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Neto rezultāts par gadu	40,0	- 6 796,7	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
EBITDA (pirms ārkārtas izdevumiem) rentabilitāte	7 %	9 %	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
EBIT (pirms ārkārtas izdevumiem) rentabilitāte	1 %	3 %	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ienesīgums	198	172	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pieejamo sēdvietu kilometri, kopā (ASK) (milj.)	34 638	36 183	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pārvadāto pasažieru kilometri (RPK), kopā (milj.)	30 880	32 495	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Kopējais sēdvietu noslogojuma koeficients	89 %	90 %	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Kopējais pasažieru skaits (milj.)	8,8	9,4	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Avots: paziņojums, Condor finanšu dati (par 2017./2018. g. un 2018./2019. g. sadalījums pa flotes segmentiem nav pieejams).

- (63) 3. tabula parāda, ka darbības un komerciālās pārstrukturēšanas pasākumi un finansiālie ieguldījumi ļaus Condor pakāpeniski mazināt TCG maksātnespējas ietekmi uz pašu kapitālu, kas, izbeidzot maksātnespējas procedūru 2020. gada 1. decembrī, daļēji joprojām bija tās bilancē. Saskaņā ar Vācijas maksātnespējas tiesību aktiem Condor norakstīja visu savu akciju kapitālu, un rezultātā uzņēmuma pašu kapitāls uzskaites vērtībā bija negatīva. Lai gan šis

ārējās ietekmes dēļ *Condor* 2026. gadā joprojām būtu nedaudz negatīvs pašu kapitāls (..) miljonu EUR apmērā, tās pašu kapitāla bāze pārstrukturēšanas periodā pastāvīgi un ievērojami uzlabosies un 2027. gadā kļūs pozitīva. Turklāt *Condor* ilgtermiņa finanšu saistības pēc maksimuma – (..) miljonu EUR – sasniegšanas 2021. gadā samazināsies, līdz 2026. gadam sasniedzot (..) miljonus EUR. Saskaņā ar minēto datu kopumu *Condor* izmantotā kapitāla atdeve (ROCE) ⁽³⁹⁾ pārstrukturēšanas perioda beigās 2023. fiskālajā gadā un arī turpmākajos gados būtu ievērojami pozitīva, proti, ROCE būtu no (..) līdz (..) % (4. tabula).

4. tabula

Condor balance pamatscenārija

Miljonos EUR	Pirms pārstrukturēšanas		Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2017/2018 FAKTISKI	2018/2019 FAKTISKI	2019/ 2020 FAKTI- SKI	2020/ 2021 PROG- NOZE	2021/ 2022 PLĀNO- TS	2022/ 2023 PLĀNO- TS	2023/ 2024 PLĀNO- TS	2024/ 2025 PLĀNO- TS	2025/ 2026 PLĀNO- TS
Aktīvi	1 880,9	591,5	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa aktīvi > 1 gadu	1 293,4	309,8	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: flote (aktīvi)			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Īstermiņa aktīvi < 1 gadu	587,5	281,6	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: nauda un naudas ekvivalenti	11,2	56,5	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Saistības	1 880,9	591,5	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pašu kapitāls	194,7	– 6 776,2	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa saistības > 1 gadu	760,6	3 706,4	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa finansālās saistības > 1 gadu	181,2	156,1	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: noma (saistības)			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Īstermiņa saistības < 1 gadu	925,6	3 661,3	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Īstermiņa finanšu saistības < 1 gadu	37,8	47,4	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

⁽³⁹⁾ Izmantoto kapitālu definē kā kopējos aktīvus, no kuriem atskaitītas īstermiņa saistības.

Miljonos EUR	Pirms pārstrukturēšanas		Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2017/2018 FAKTISKI	2018/2019 FAKTISKI	2019/ 2020 FAKTI- SKI	2020/ 2021 PROG- NOZE	2021/ 2022 PLĀNO- TS	2022/ 2023 PLĀNO- TS	2023/ 2024 PLĀNO- TS	2024/ 2025 PLĀNO- TS	2025/ 2026 PLĀNO- TS
No tā: noma (saistības)			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
ROCE	2 %	– 2 %	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Avots: paziņojums, Condor finanšu dati (par 2017./2018. g. un 2018./2019. g. sadalījums pa flotes segmentiem nav pieejams).

- (64) Rothschild ieguldīšanas procesa vajadzībām 2021. gada jūnijā veica Condor uzņēmuma novērtējumu, kā parādīts 5. tabulā, un, pamatojoties uz konservatīviem pieņēmumiem, aplēsa, ka Condor pašu kapitāls līdz 2023. gadam būs diapazonā no (..) līdz (..) miljardiem EUR atkarībā no izmantotās metodes (diskontētās naudas plūsmas vai EBITDA (peļņa pirms procentu maksājumiem, nodokļu, nolietojuma un amortizācijas) reizinātāji).

5. tabula

Condor uzņēmuma novērtējums

(..)

- (65) Rothschild novērtējuma ziņojumā ir ietverts Condor vidējās svērtās kapitāla cenas (WACC) aprēķins. WACC ir summa, ko iegūst, parāda izmaksas un pašu kapitāla izmaksas reizinot ar attiecīgajiem svērumiem. Ja mērķa kapitāla struktūrā, kurā ir ietverti mērķa svērumi parādam un pašu kapitālam, tiek pieņemts, ka pašu kapitāls ir (..) %, aprēķinātās parāda izmaksas ir (..) %, bet pašu kapitāla izmaksas – (..) %⁽⁴⁰⁾. Aprēķinātā Condor WACC ir (..) %. No 2019. gada 1. janvāra stājās spēkā 16. starptautiskais finanšu pārskatu standarts ("16. SFPS"), atceļot atšķirīgo attieksmi pret finanšu nomu un operatīvo nomu. Tāds pats aprēķins tika sniegts, ņemot vērā 16. SFPS un no tā izrietošu augstāku parāda svērumu saistībā ar to, ka nomas saistības ir uzskaitītas kā finanšu saistības. Parāda pieauguma rezultātā ir pieņemta šāda kapitāla struktūra: (..) % pašu kapitāla un (..) % parāda. Šajā scenārijā WACC ir (..) %, jo parāda svērums ir lielāks.
- (66) Vācijas iestādes arī iesniedza Condor pašu kapitāla novērtējumu saskaņā ar noteikumiem, par kuriem tā vienojās ar Attestor. Šo novērtējumu izmantoja PwC, lai izvērtētu KfW aizdevumu nosacījumus, kā noteikts Vācijas tiesību aktos, un Rothschild kā neatkarīgs eksperts, lai ieguldīšanas procesā noteiktu uzņēmuma vērtību. PwC īsteno konservatīvu pieeju, kuras pamatā ir zemākā plānotā EBIT – (..) miljoni EUR – un reizināšanas koeficients (..). Pamatojoties uz šiem konservatīvajiem pieņēmumiem, PwC secina, ka Condor pašu kapitāla vērtība 2025. gadā būs aptuveni (..) miljoni EUR, ko Condor pati pirms Covid-19 pandēmijas novērtēja aptuveni (..) miljonu EUR apmērā⁽⁴¹⁾. Pamatojoties uz PwC konservatīvāko vērtējumu, Condor 2026. gadā sasniegs (..) % pašu kapitāla atdevi (ROE). Šī vērtība pilnībā atbilst citu aviosabiedrību grupas sniegtajai mediānajai ROE, kas 2017.–2019. gadā bija 23,4–25,3 %, kā parādīts 6. tabulā. Kā redzams 6. tabulā, Eiropas vēsturiskās aviosabiedrības un ASV aviosabiedrības ir darbojušās vairāk vai mazāk līdzīgi, izņemot 2019. gadu.

⁽⁴⁰⁾ Parāda izmaksas (..) % apmērā veido (..) % procentu likme, kas tiek piemērota esošajiem KfW aizdevumiem un kas koriģēta, ņemot vērā to, ka procentiem nepiemēro nodokļus. Pašu kapitāla izmaksas (..) % apmērā aprēķina, izmantojot kapitāla aktīvu cenu noteikšanas modeli, un tās veido: i) (..) % bezriskā likme, ii) maza uzņēmuma prēmija (..) % apmērā un iii) uzņēmumam specifiskā riska prēmija, ko iegūst no (..) % tirgus riska prēmijas, kas reizināta ar beta koeficientu (1,2, pamatojoties uz konkurentu datiem), un Condor šī prēmija būtu (..) %.

⁽⁴¹⁾ Federālais uzdevums PWC, 2021. gada 18. maijs.

6. tabula

Aviosabiedrību mediānā pašu kapitāla atdeve 2017.–2019. gadā ⁽⁴²⁾

	2019	2018	2017
Vēsturiskās (Eiropa)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Zemo cenu (Eiropa)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
ASV	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Visas	25,3 %	23,4 %	24,6 %

(67) Turklāt saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju *Condor* pārstrukturēšanas plāna kopējā ietekme, tai skaitā vairāki racionalizācijas pasākumi un flotes atjaunošana (sk. 2. tabulu), kas radīs ievērojamus darbinieku un piegādes izmaksu samazinājumus, kā arī degvielas un uzturēšanas izmaksu ietaupījumus, un *Attestor* jaunais finansējums ļaus *Condor* sasniegt rentabilitāti, kas atbilst nozares vidējam rādītājam. Kā parādīts 3. tabulā, *Condor* EBIT rentabilitāte ⁽⁴³⁾, sākot no 2023. fiskālā gada, ir pozitīva (no (..) % 2023. gadā līdz (..) % 2026. gadā). Rentabilitāte pēc Covid-19 ir ievērojami lielāka nekā pirms Covid-19 ((..) % 2018. fiskālajā gadā un (..) % 2019. fiskālajā gadā).

(68) 7. tabula arī parāda arī citu aviosabiedrību rentabilitāti pirms Covid-19. Saskaņā ar Vācijas sniegtajiem datiem šo citu aviosabiedrību, tai skaitā vēsturisko un zemo cenu aviosabiedrību, piemēram, *Lufthansa* un *Ryanair*, EBIT rentabilitāte vidēji bija 5,7 % un kā mediāna – 7,3 %. Šīs grupas snieguma rādītāji bija ļoti atšķirīgi, proti, starp augstāko vērtību 13,3 % un zemāko vērtību – 5,5 % bija 18,8 procentpunktu starpība. Pamatojoties uz 2019. gada skaitļiem, *Condor* ienesīgums uz pasažieri (ienākumi, kas dalīti ar pasažieru skaitu) bija (..) ⁽⁴⁴⁾ salīdzinājumā ar citu aviosabiedrību vidējo ienesīgumu 141, savukārt *Condor* ASK bija (..) salīdzinājumā ar citu aviosabiedrību vidējo rādītāju – 135 773 ASK.

7. tabula

Galveno rādītāju salīdzinājums ar citām aviosabiedrībām pirms Covid-19

	EBIT rentabilitāte (%)	Ienesīgums (EUR)		Sēdvietu noslogojuma koeficients (%)	Pasažieri (miljonos)	Pieejamā sēdvietu kapacitāte (miljonos km)
<i>Condor</i>	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
<i>Lufthansa</i>	5,1	250,7		82,6	145,3	358 803
<i>Norwegian</i>	2,0	121,9		86,6	36,2	100 031
<i>Eurowings</i>	– 5,5	85,7		82,3	27,0	32 383
<i>Ryanair</i>	13,3	57,0		95,0	149,0	176 989
<i>IAG</i>	10,2	215,7		84,6	118,3	337 754
<i>EasyJet</i>	7,3	76,5		91,5	96,1	116 056
<i>Wizz</i>	13,0	69,0		93,6	40,0	69 973

⁽⁴²⁾ Komisijas Lēmums C(2020)9221 (2020. gada 11. decembris) par valsts atbalstu SA.58463 – Aide à la restructuration de Corsair, OV C 41, 5.2.2021., 1. lpp., 23. apsvēruma. Izlasē iekļautas 15 aviosabiedrības, kas sagrupētas trīs kategorijās: **vēsturiskās** aviosabiedrības ir *Air France KLM*, *Lufthansa*, *IAG*, *SAS*, *Aeroflot*, *TAP*, *Aegean* un *Finnair*, **zemo cenu** aviosabiedrības ir *Ryanair*, *Easy Jet* un *Air Europa*, un **ASV** aviosabiedrības ir *Delta Airlines*, *American Airlines*, *United Airlines* un *Southwest Airlines*.

⁽⁴³⁾ EBIT rentabilitāte, pamatojoties uz pārdošanas ieņēmumiem. Pārstrukturēšanas plānā nav paredzēti citi ienākumi no pamatdarbības.

⁽⁴⁴⁾ Ienesīgums ir lielāks, nekā norādīts 3. tabulā, jo tam ir jābūt salīdzinājamam ar konkurentiem. Tā kā publiski pieejamie dati par konkurentiem nav tik detalizēti kā *Condor* iekšējie dati, ienesīgumu, kas norādīts 7. tabulā, definē kā pārdošanas ieņēmumus uz PAX, savukārt ienesīgumu, kas norādīts 3. tabulā, definē kā pārdošanas ieņēmumus, no kuriem atskaitīti ieņēmumi no kravu pārvadājumu pārdošanas un citu pakalpojumu pārdošanas, uz PAX.

	EBIT rentabili- tāte (%)	Ienesīgums (EUR)		Sēdvietu noslogo- juma koeficients (%)	Pasažieri (miljonos)	Pieejamā sēdvietu kapacitāte (miljonos km)
<i>Swiss</i>	11,1	238,9		83,9	21,5	63 321
<i>Austrian</i>	0,7	144,3		80,8	14,6	28 508
<i>Brussels Airlines</i>	– 2,2	143,2		81,5	10,3	21 994
<i>Turkish Airlines</i>	8,1	146,0		81,6	74,3	187 696
Vidēji (ieskaitot <i>Condor</i>)	5,5	143,8		86,2	61,8	127 474
Vidēji (izņemot <i>Condor</i>)	5,7	140,8		85,8	66,6	135 773
Mediāna (ieskaitot <i>Condor</i>)	6,2	143,8		84,3	38,1	85 002
Mediāna (neskaitot <i>Condor</i>)	7,3	143,2		83,9	40,0	100 031

Avots: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/ BGH, 2021. gada 16. jūnijs, 37. lpp.;
pašu aprēķini.

- (69) Turklāt Vācija sniedza pamatscenārijam vajadzīgos datus par *Condor* paredzamajām naudas plūsmām, kā parādīts 8. tabulā.

8. tabula

Prognozētās naudas plūsmas pamatscenārijā

Miljonos EUR	Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2019/2020 FAKTISKI	2020/2021 PROG- NOZE	2021/2022 PLĀNOTS	2022/2023 PLĀNOTS	2023/2024 PLĀNOTS	2024/2025 PLĀNOTS	2025/2026 PLĀNOTS
EBITDA	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Naudas plūsma no pamatdarbības (pirms ārkārtas izdevumiem)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ārkārtas posteņi	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Naudas plūsma no ieguldījumu darbībām	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pašu kapitāla izmaiņas	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Izmaiņas finanšu saistībās	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: finanšu saistības pret KfW	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Naudas plūsma no finanšu darbībām	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Naudas un tās ekvivalentu neto samazinājums/ palielinājums	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Perioda sākumā	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Perioda beigās	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Miljonos EUR	Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2019/2020 FAKTISKI	2020/2021 PROG- NOZE	2021/2022 PLĀNOTS	2022/2023 PLĀNOTS	2023/2024 PLĀNOTS	2024/2025 PLĀNOTS	2025/2026 PLĀNOTS
Pieejamā B daļa	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Aizturētā nauda	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pieejamā likviditāte	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Avots: paziņojums, Condor finanšu dati.

(70) Vācijas sniegtie dati liecina par to, ka 2021. fiskālajā gadā no darbībām aizplūda (..) miljoni EUR naudas līdzekļu. Tajā pašā laikā galvenie ienākošo naudas plūsmu veicinātāji ir ārkārtas posteņi (..) miljonu EUR apmērā, kas saistīti ar TCG likvidāciju, likviditāti, ko nodrošina Attestor ieguldījums, un izmaiņām finanšu saistībās pret KfW. Pēc Attestor ieguldījuma Condor pašu kapitālā pieejamā likviditāte nekad nesamazinās zem (..) miljoniem EUR.

(71) Sniegtā informācija liecina, ka Condor saskārās ar īstermiņa likviditātes krīzi apvienojumā ar negatīvo maksāspējas situāciju, kas mantota no TCG likvidācijas (4. attēls).

4. attēls

Condor īstermiņa likviditātes stāvoklis

(..)

Avots: paziņojums, KPMG pārstrukturēšanas novērtējums.

(72) Vācija iesniedza jutīguma analīzi, kas parāda, kā Condor peļņa un zaudējumi un pēc tam tās bilance atšķirsies no pamatscenārija, kas atspoguļots 3. tabulā un 4. tabulā, ja emisijas kvotu un CO₂ emisiju izlīdzināšanas vienības cenu pieauguma dēļ degvielas izmaksas pieaugs vairāk, nekā paredzēts pamatscenārijā, un ja ienesīguma pieaugumu uz vienu pasažieri ⁽⁴⁵⁾ negatīvi ietekmēs arī iespējamās nelabvēlīgās norises tirgū, proti, lielāka konkurence, tādējādi samazinot gaidāmo ienesīguma pieaugumu, it īpaši jauno tālo lidojumu gaisa kuģu dēļ. Šīs analīzes rezultāti ir parādīti 9. tabulā un 10. tabulā.

9. tabula

Prognozētās peļņas un zaudējumu pārskats nelabvēlīgajā scenārijā

Miljonos EUR	Pirms pārstrukturēšanas		Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2017/2018 FAKTISKI	2018/2019 FAKTISKI	2019/ 2020 FAKTI- SKI	2020/ 2021 PROG- NOZE	2021/ 2022 PLĀNO- TS	2022/ 2023 PLĀNO- TS	2023/ 2024 PLĀNO- TS	2024/ 2025 PLĀNO- TS	2025/ 2026 PLĀNO- TS
Pamatdarbības ienākumi	1 803,8	1 684,2	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pamatdarbības izdevumi	- 1 684,4	- 1 542,9	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: flotes nomas izmaksas			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Nolietojums un amortizācija	- 96,4	- 93,9	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

⁽⁴⁵⁾ Pārdošanas ieņēmumi, kas dalīti ar kopējo pasažieru skaitu.

Miljonos EUR	Pirms pārstrukturēšanas		Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2017/2018 FAKTISKI	2018/2019 FAKTISKI	2019/ 2020 FAKTI- SKI	2020/ 2021 PROG- NOZE	2021/ 2022 PLĀNO- TS	2022/ 2023 PLĀNO- TS	2023/ 2024 PLĀNO- TS	2024/ 2025 PLĀNO- TS	2025/ 2026 PLĀNO- TS
No tā: flotes nolietojums			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pamatdarbības peļņa (EBIT) pirms ārkārtas izdevumiem	23,0	47,5	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Finanšu izmaksas	- 29,6	- 32,0	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: saistībā ar floti			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Neto rezultāts par gadu	40,0	- 6 796,7	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
EBITDA (pirms ārkārtas izdevumiem) rentabilitāte	7 %	9 %	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
EBIT (pirms ārkārtas izdevumiem) rentabilitāte	1 %	3 %	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ienesīgums	198	172	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pieejamo sēdvietu kilometri, kopā (ASK) (milj.)	34 638	36 183	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pārvadāto pasažieru kilometri (RPK), kopā (milj.)	30 880	32 495	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Kopējais sēdvietu noslogojuma koeficients	89 %	90 %	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Kopējais pasažieru skaits (milj.)	8,8	9,4	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Avots: paziņojums, Condor finanšu dati (par 2017./2018. g. un 2018./2019. g., sadalījums pa flotes segmentiem nav pieejams).

10. tabula

Bilance nelabvēlīgajā scenārijā

Miljonos EUR	Pirms pārstrukturēšanas		Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2017/2018 FAKTISKI	2018/2019 FAKTISKI	2019/ 2020 FAKTI- SKI	2020/ 2021 PROG- NOZE	2021/ 2022 PLĀNO- TS	2022/ 2023 PLĀNO- TS	2023/ 2024 PLĀNO- TS	2024/ 2025 PLĀNO- TS	2025/ 2026 PLĀNO- TS
Aktīvi	1 880,9	591,5	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa aktīvi > 1 gadu	1 293,4	309,8	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Miljonos EUR	Pirms pārstrukturēšanas		Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2017/2018 FAKTISKI	2018/2019 FAKTISKI	2019/ 2020 FAKTI- SKI	2020/ 2021 PROG- NOZE	2021/ 2022 PLĀNO- TS	2022/ 2023 PLĀNO- TS	2023/ 2024 PLĀNO- TS	2024/ 2025 PLĀNO- TS	2025/ 2026 PLĀNO- TS
No tā: flote (aktīvi)			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Īstermiņa aktīvi < 1 gadu	587,5	281,6	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: nauda un naudas ekvivalenti	11,2	56,5	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Saistības	1 880,9	591,5	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pašu kapitāls	194,7	– 6 776,2	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa saistības > 1 gadu	760,6	3 706,4	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa finansālās saistības > 1 gadu	181,2	156,1	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: noma (saistības)			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Īstermiņa saistības < 1 gadu	925,6	3 661,3	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Īstermiņa finanšu saistības < 1 gadu	37,8	47,4	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: noma (saistības)			(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Neto parāda un EBITDA attiecība	1,7	1,0	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
ROCE	2 %	– 2 %	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Avots: paziņojums, Condor finanšu dati (par 2017./2018. g. un 2018./2019. g., sadalījums pa flotes segmentiem nav pieejams).

- (73) Ja papildītos nelabvēlīgā scenārija pieņēmumi, Condor darbības rādītāji nedaudz samazinātos, un EBIT būtu vidēji par (..) miljoniem EUR zemāka nekā pamatscenārijā. Tomēr pārstrukturēšanas perioda beigās Condor saglabātu peļnāpību ar (..) % EBIT rentabilitāti, palielinoties līdz (..) % tā perioda beigās, uz kuru attiecas prognozes, t. i., no 2019./2020. gada līdz 2025./2026. gadam ("plānošanas periods").

- (74) Ja vērtē ietekmi uz bilanci, tad nelabvēlīgais scenārijs galvenokārt ietekmē *Condor* kases stāvokli un pašu kapitālu. Nelabvēlīgā scenārija gadījumā *Condor* ir mazāk naudas aktīvu un negatīvais pašu kapitāls nesamazinās tik ātri kā pamatscenārijā. Nelabvēlīgā scenārija gadījumā plānošanas perioda beigās *Condor* joprojām būs negatīvs pašu kapitāls (..) miljonu EUR apmērā. Tomēr pat šādā gadījumā būtu iespējams atgūt pozitīvu pašu kapitālu nākamajā gadā pēc plānošanas perioda beigām. Kā paskaidrots 64. apsvērumā un redzams 5. tabulā un 9. tabulā, *Condor* uzņēmuma un pašu kapitāla vērtība, ko aplēsuši *Rothschild* un *PWC*, jau ir balstīta uz nelabvēlīgā scenārija negatīvajiem pieņēmumiem un tādējādi paliek spēkā.
- (75) Ieņēmumu un izmaksu korekcijas ietekmē naudas plūsmas. 11. tabula liecina, ka *Condor* pieejamā likviditāte pārstrukturēšanas perioda beigās 2023. fiskālajā gadā ir par (..) miljoniem EUR mazāka nekā pamatscenārijā. Pieejamā likviditāte 2026. gadā ir par (..) miljoniem EUR mazāka, ņemot vērā kopējo ietekmi, ko rada mazākas naudas plūsmas no darbībām. Pozitīvā naudas plūsma no darbībām vidēji ir par aptuveni (..) miljoniem EUR mazāka. Papildu pozitīva naudas plūsma pašu kapitālā daļēji kompensē šo ietekmi 2023. gadā.

11. tabula

Prognozētās naudas plūsmas nelabvēlīgajā scenārijā

Miljonos EUR	Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2019/2020 FAKTISKI	2020/2021 PROG- NOZE	2021/2022 PLĀNOTS	2022/2023 PLĀNOTS	2023/2024 PLĀNOTS	2024/2025 PLĀNOTS	2025/2026 PLĀNOTS
EBITDA	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Naudas plūsma no pamatdarbības (pirms ārkārtas izdevumiem)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ārkārtas posteņi	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Naudas plūsma no ieguldījumu darbībām	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pašu kapitāla izmaiņas	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Izmaiņas finanšu saistībās	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: finanšu saistības pret KfW	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Naudas plūsma no finanšu darbībām	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Naudas un tās ekvivalentu neto samazinājums/ palielinājums	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Perioda sākumā	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Perioda beigās	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pieejamā B daļa	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Aizturētā nauda	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pieejamā likviditāte	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Avots: paziņojums, *Condor* finanšu dati.

- (76) Kā paskaidrots 63. apsvērumā, pamatojoties uz Vācijas sniegtajiem datiem, *Condor* ROCE būtu ārkārtīgi augsta – no (..) līdz (..) %. Šī situācija galvenokārt ir saistīta ar *Condor* flotes atjaunošanas programmu un to, ka *Condor* revidētie pārskati tiek sagatavoti saskaņā ar Vācijas Komerckodeksu (*Handelsgesetzbuch* jeb *HGB*). *Condor* flotes atjaunošana ietver arī pāreju no gaisa kuģu iegādes vai nomas saskaņā ar finanšu nomas līgumiem uz gaisa kuģu nomu saskaņā ar operatīvās nomas līgumiem. Atšķirībā no finanšu nomas līgumiem, operatīvā noma nepiešķir nomniekam īpašumtiesības. Kopš 16. SFPS stāšanās spēkā visi nomas līgumi tiek uzskaitīti bilancē. Tomēr šīs izmaiņas neattiecas uz visiem valsts grāmatvedības standartiem. Tā kā *Condor* sagatavo savus revidētos finanšu pārskatus saskaņā ar *HGB*, operatīvās nomas līgumi neietekmē nomnieka bilanci, jo tos uzskaita ārpus bilances un nekapitalizē ⁽⁴⁶⁾.
- (77) *Condor* gaisa kuģu flote veido ievērojamu daļu no aviosabiedrības kapitāla un aktīviem. Tāpēc gaisa kuģu nomas neuzskaitīšana bilancē var ievērojami samazināt bilances apjomu. To nedarot, tiek ietekmēti galvenie rādītāji, piemēram, ROCE, jo aktīvi, ko izmanto pamatdarbībā, t. i., gaisa kuģi, netiek ņemti vērā, aprēķinot izmantoto kapitālu, un tāpēc tiek pārspīlēta rentabilitāte, kuras pamatā ir kapitāls. Gaisa kuģu nomas neuzskaitīšana arī sarežģī jēgpilnus salīdzinājumus starp aviosabiedrībām, jo attiecīgās aviosabiedrības finanšu rādītāji ir atkarīgi no gaisa kuģu īpašumtiesību izvēles.
- (78) Šo iemeslu dēļ Vācija iesniedza *Condor* finanšu pārskatus, ietverot nomas līgumus, kas uzskaitīti bilancē saskaņā ar 16. SFPS. Vācija paskaidroja, ka, lai gan *Condor* publicētie un revidētie finanšu pārskati tiek sagatavoti saskaņā ar *HGB*, *Condor* arī regulāri sagatavoja šādas alternatīvas datu kopas, kurās uzrādīti nomas līgumi saskaņā ar 16. SFPS, kad *Condor* bija TCG meitasuzņēmums. Transponēšana tiek veikta katram nomas līgumam atsevišķi. Lai gan šie pārskati netiek revidēti, revidenti (*Ernst and Young*) tos regulāri pārskata, un tie tiek sagatavoti sadarbībā ar citiem revidentiem (*KPMG*).
- (79) 12. tabulā un 13. tabulā ir redzams korigētais ienākumu pārskats un balance saskaņā ar pamatscenāriju. Ietekme abos scenārijos ir identiska, jo korekcija attiecas tikai uz flotes uzskaiti, tāpēc tā nav atkarīga no nelabvēlīgā scenārija visnelabvēlīgākajiem pieņēmumiem. Atbilstošie skaitļi saskaņā ar 16. SFPS liecina par nedaudz augstāku *EBIT*, bet mazāku neto peļņu. Tāpēc *EBIT* rentabilitāte arī palielinās salīdzinājumā ar *EBIT* rentabilitāti saskaņā ar 3. tabulu. Pārstrukturēšanas perioda beigās *EBIT* rentabilitāte būs (..) %, plānošanas perioda beigās sasniedzot (..) %. Galvenā ietekme ir redzama bilancē. Kopējie aktīvi ir aptuveni 2,5 reizes lielāki nekā tad, ja tos aprēķina saskaņā ar Vācijas grāmatvedības noteikumiem. Šo izmaiņu rezultātā ROCE ir ievērojami zemāka, attiecīgi no (..) līdz (..) % pamatscenārijā un no (..) līdz (..) % nelabvēlīgajā scenārijā.

12. tabula

Prognozētais peļņas un zaudējumu pārskats ar kapitalizētiem nomas līgumiem pamatscenārijā

Miljonos EUR	Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2019/2020 FAKTISKI	2020/2021 PROG- NOZE	2021/2022 PLĀNOTS	2022/2023 PLĀNOTS	2023/2024 PLĀNOTS	2024/2025 PLĀNOTS	2025/2026 PLĀNOTS
Pamatdarbības ienākumi	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pamatdarbības izdevumi	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: flotes nomas izmaksas	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Nolietojums un amortizācija	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

⁽⁴⁶⁾ Apvienošanās un iegādes procesā un ziņojumos, kas tiek iesniegti KfW, *Condor* izmanto SFPS plānošanas rādītājus. *KPMG* pārstrukturēšanas novērtējumā SFPS rādītāji tika saskaņoti ar *HGB* skaitļiem. Tāpēc, lai gan pārstrukturēšanas novērtējumā prognozētie skaitļi atbilst arī SFPS, uzņēmējdarbības plāna sagatavošanā netika izmantots 16. SFPS.

Miljonos EUR	Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2019/2020 FAKTISKI	2020/2021 PROG- NOZE	2021/2022 PLĀNOTS	2022/2023 PLĀNOTS	2023/2024 PLĀNOTS	2024/2025 PLĀNOTS	2025/2026 PLĀNOTS
No tā: flotes nolietojums	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pamatdarbības peļņa (EBIT) pirms ārkārtas izdevumiem	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Finanšu izmaksas	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: saistībā ar floti	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Neto rezultāts par gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
EBITDA (pirms ārkārtas izdevumiem) rentabilitāte	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
EBIT (pirms ārkārtas izdevumiem) rentabilitāte	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ienesīgums	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pieejamo sēdvietu kilometri, kopā (ASK) (milj.)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pārvadāto pasažieru kilometri (RPK), kopā (milj.)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Kopējais sēdvietu noslogojuma koeficients	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Kopējais pasažieru skaits (milj.)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Avots: paziņojums, Condor finanšu dati.

13. tabula

Bilance ar kapitalizētiem nomas līgumiem pamatscenārijā

Miljonos EUR	Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2019/2020 FAKTISKI	2020/2021 PROG- NOZE	2021/2022 PLĀNOTS	2022/2023 PLĀNOTS	2023/2024 PLĀNOTS	2024/2025 PLĀNOTS	2025/2026 PLĀNOTS
Aktīvi	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa aktīvi > 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: flote (aktīvi)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Īstermiņa aktīvi < 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: nauda un naudas ekvivalenti	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Saistības	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pašu kapitāls	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa saistības > 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa finansiālās saistības > 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: noma (saistības)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Miljonos EUR	Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2019/2020 FAKTISKI	2020/2021 PROG- NOZE	2021/2022 PLĀNOTS	2022/2023 PLĀNOTS	2023/2024 PLĀNOTS	2024/2025 PLĀNOTS	2025/2026 PLĀNOTS
Īstermiņa saistības < 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Īstermiņa finanšu saistības < 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: noma (saistības)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
ROCE	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Avots: paziņojums, Condor finanšu dati.

14. tabula

Prognozētās peļņas un zaudējumu pārskats ar kapitalizētiem nomas līgumiem nelabvēlīgajā scenārijā

Miljonos EUR	Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2019/2020 FAKTISKI	2020/2021 PROG- NOZE	2021/2022 PLĀNOTS	2022/2023 PLĀNOTS	2023/2024 PLĀNOTS	2024/2025 PLĀNOTS	2025/2026 PLĀNOTS
Pamatdarbības ienākumi	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pamatdarbības izdevumi	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: flotes nomas izmaksas	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Nolietojums un amortizācija	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: flotes nolietojums	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pamatdarbības peļņa (EBIT) pirms ārkārtas izdevumiem	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Finanšu izmaksas	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: saistībā ar floti	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Neto rezultāts par gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
EBITDA (pirms ārkārtas izdevumiem) rentabilitāte	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
EBIT (pirms ārkārtas izdevumiem) rentabilitāte	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ienesīgums	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pieejamo sēdvietu kilometri, kopā (ASK) (milj.)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pārvadāto pasažieru kilometri (RPK), kopā (milj.)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Kopējais sēdvietu noslogojuma koeficients	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Kopējais pasažieru skaits (milj.)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Avots: paziņojums, Condor finanšu dati.

15. tabula

Balance ar kapitalizētiem nomas līgumiem nelabvēlīgajā scenārijā

Miljonos EUR	Pārstrukturēšanas periods				Pēc pārstrukturēšanas		
	2019/2020 FAKTISKI	2020/2021 PROG- NOZE	2021/2022 PLĀNOTS	2022/2023 PLĀNOTS	2023/2024 PLĀNOTS	2024/2025 PLĀNOTS	2025/2026 PLĀNOTS
Aktīvi	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa aktīvi > 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: flote (aktīvi)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Īstermiņa aktīvi < 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: nauda un naudas ekvivalenti	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Saistības	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pašu kapitāls	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa saistības > 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Ilgtermiņa finanšu saistības > 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: noma (saistības)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Īstermiņa saistības < 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Īstermiņa finanšu saistības < 1 gadu	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
No tā: noma (saistības)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
ROCE	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Avots: paziņojums, Condor finanšu dati.

- (80) Vācija iesniedza arī grozītus naudas plūsmas pārskatus, kas koriģēti saskaņā ar 16. SFPS. Tomēr transponēšana attiecas tikai uz naudas plūsmu novirzīšanu starp pamata darbībām, ieguldījumu darbībām un finansēšanas darbībām, neietekmējot pieejamo likviditāti.
- (81) Turklāt Vācija iesniedza arī Eiropas konkurentu grupas ROCE etalonus. Etaloni liecina, ka grupas vidējā ROCE pirms Covid-19 bija 6,9 % vai 11,8 %, ja to aprēķina kā mediānu. ROCE diapazons bija plašs: no – 20,3 % līdz 14,6 %, kā parādīts 16. tabulā.

16. tabula

Citu aviosabiedrību ROCE pirms Covid-19 pandēmijas

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

	ROCE (%) 2019. gada 31. decembrī
IAG	12,6
Easyjet	13,6
Wizz Air	12,7
Brussels Airlines	- 20,3
Vidēji	6,9
Mediāna	11,8

Avots: Vācijas 2021. gada 25. jūnijā iesniegtā informācija. Datu avots: ORBIS datubāze.

2.6. Pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai

(82) Lai ierobežotu konkurences izkropļojumus pārstrukturēšanas periodā līdz 2023. gada 30. septembrim, Vācijas iestādes apņēmas veikt šādus trīs pasākumus:

- a) *Condor* pašas flotes lielums nepārsniegs (..) gaisa kuģus, un *Condor* nenodrošinās vairāk par (..) miljoniem sēdvietu fiskālajā gadā; šis ierobežojums neskar *Condor* spēju (..), ja tiek izpildīti šādi nosacījumi:
 - 1) (..);
 - 2) (..);
 - 3) (..);
 - 4) (..);
 - 5) Vācija paziņos ⁽⁴⁷⁾ Komisijai par jebkādu pamatotu pieprasījumu (..), lai saņemtu tās apstiprinājumu. Komisija apstiprinās pieprasījumu ne vēlāk kā 15 darbdienu laikā no nepieciešamās informācijas sniegšanas brīža vai noraidīs pieprasījumu, norādot iemeslus;
- b) pārstrukturēšanas periodā *Condor* atturēsies no akciju iegādes jebkādos citos uzņēmumos, izņemot gadījumus, kad tas būs nepieciešams, lai nodrošinātu *Condor* ilgtermiņa dzīvotspēju;
- c) *Condor* savu produktu un pakalpojumu tirgvedībā atturēsies no valsts atbalsta kā konkurences priekšrocības publiskošanas.

2.7. Situācija, ja pārstrukturēšanas atbalsts netiktu sniegts

(83) Vācija apgalvoja, ka bez pārstrukturēšanas atbalsta *Condor* nebūtu varējusi izbeigt maksātnespējas procedūru. Privāta ieguldītāja ienākšana tirgū bija būtisks *Condor* maksātnespējas plāna elements, un PGL izstāšanās izraisīja maksātnespējas procedūras paildzināšanos. Turklāt ieguldījumu līgums ar jauno ieguldītāju *Attestor* bija atkarīgs no KfW aizdevumu pārstrukturēšanas, un tas netiktu parakstīts bez atbalsta. Tā rezultātā *Condor* drīz zaudētu likviditāti. Tas izraisītu darbības licences apturēšanu un tās vēlāku anulēšanu, un rezultātā *Condor* zaudētu galveno ienākumu avotu un būtu notikusi *Condor* likvidācija. Turklāt KfW aizdevumi netiktu atmaksāti, tiktu zaudētas vairāk nekā 4 000 darbvietas jau tā ekonomiski sarežģītā situācijā un samazinātos konkurence Vācijas atpūtas ceļojumu tirgū.

⁽⁴⁷⁾ Pārstrukturēšanas periodā Vācija nav paziņojusi Komisijai par šādiem pieprasījumiem.

- (84) Vācija apgalvoja, ka *Condor* bija būtiska loma Vācijas atpūtas ceļojumu tirgū, kuru neviens konkurents nevarētu viegli aizpildīt, ja *Condor* aizietu no tirgus. Konkrētāk, *Condor* šajā tirgū ieņēma unikālu pozīciju. Tā bija vienīgā aviosabiedrība Vācijā, kas sniedza lidojumu pakalpojumus aptuveni 2 500 neatkarīgiem ceļojumu rīkotājiem un 11 000 ceļojumu aģentūrām, no kurām daudzas bija MVU. Vācija norādīja, ka *Condor* bija viena no pēdējām aviosabiedrībām Vācijas tirgū, kas bija spējīga un gatava īsā laikā pielāgot lidojumu plānus un pakalpojumus ceļojumu rīkotāju, piemēram, REWE, Alltours, Schauinsland un FTI, konkrētajām vajadzībām. Vācija apgalvoja, ka ceļojumu rīkotāji ir rakstījuši Vācijas iestādēm, lai uzsvērtu *Condor* nozīmi to darījumdarbībā, un ir norādījuši, ka to spēja veikt lidojumus ir atkarīga no *Condor* ⁽⁴⁸⁾. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju *Condor* loma būtu īpaši svarīga darbības atjaunošanas posmā pēc Covid-19, kad mazie ceļojumu rīkotāji un ceļojumu aģentūras, lai pēc pandēmijas atsāktu savu darījumdarbību, būtu atkarīgas no lidojumu partnera ar tirgus pieredzi un tehniskajām prasmēm, ko piedāvā *Condor*.
- (85) Turklāt *Condor* pieredze, tehniskā infrastruktūra, maršrutu tīkls un kontaktpersonas galamērķu tirgos, kā arī uzticēšanās, ko tā guvusi no ieinteresētajām personām, ir būtiski faktori, kas kopā veicināja *Condor* spēju sekmīgi attīstīt un pārdot lidojumus uz tūrisma galamērķiem. Vācija apgalvoja, ka šis elementu savienojums nepastāv citās aviosabiedrībās, kas darbojas Vācijas atpūtas ceļojumu tirgū, bet *Condor* to ir uzbūvējusi un izstrādājusi daudzu gadu garumā, un tas ietver *Condor* izstrādātos patentētos IT risinājumus. Tādējādi Vācija apgalvoja, ka *Condor* aiziešana no tirgus nozīmētu arī tādu vērtīgu tehnisko zināšanu un zinātnības zudumu, ko *Condor* ir attīstījusi saistībā ar savu unikālo uzņēmējdarbības modeli, kas tirgū nav viegli pieejami.
- (86) Turklāt *Condor* bija aptuveni 5 800 piegādātāju tīkls, un visus šos piegādātājus būtu būtiski ietekmējusi uzņēmuma aiziešana no tirgus, it īpaši sarežģītajā ekonomiskajā situācijā, kas pastāvēja atbalsta piešķiršanas brīdī un ko bija izraisījusi Covid-19 pandēmija. *Condor* arī nodarbināja vairāk nekā 4 000 cilvēku, un tās aiziešana no tirgus būtu kaitējusi specializētiem tehniskajiem darbiniekiem, it īpaši tobrīd pastāvošajos apstākļos, kad daudzas Eiropas aviosabiedrības samazināja kapacitāti tādēļ, ka Covid-19 pandēmija ietekmēja globālos gaisa pārvadājumus.
- (87) Turklāt Vācija apgalvoja, ka *Condor* aiziešana no tirgus būtu kaitējusi konkurencei Vācijas gaisa pārvadājumu tirgū. Tirgus jau bija ļoti konsolidēts, un Lufthansa grupa, kurai bija dominējošs stāvoklis, izvērsa savu darbību arī atpūtas ceļojumu tirgū. Vācija uzskatīja, ka *Condor* aiziešana no tirgus izraisītu turpmāku tirgus koncentrāciju, kas kaitētu konkurencei atpūtas gaisa pārvadājumu jomā, jo tas samazinātu inovāciju un paaugstinātu cenas.

2.8. Pamatojums procedūras sākšanai

- (88) Pēc 2021. gada lēmuma par pārstrukturēšanas atbalstu atcelšanas ar 2024. gada spriedumu par *Condor* Komisija pauda šaubas par to, vai pārstrukturēšanas atbalsta pasākums parāda norakstīšanas veidā atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktam.
- (89) Pirmkārt, Komisija pauda šaubas par to, vai pēc parāda norakstīšanas valstij joprojām ir vajadzīga pozitīva atdeve, vai arī nerodas riski saistībā ar esošo akcionāru un pakārtoto kreditoru pārmērīgu riska uzņemšanos vai bezrūpīgas rīcības risku, ja pēc zaudējumu uzskaitīšanas nav atlicis uzņēmuma pašu kapitāls. Šajā sakarā Komisija pauda šaubas par to, vai, ņemot vērā (negatīvā) pašu kapitāla summu, kas bija palikusi pirms valsts iejaukšanās, un bijušā akcionāra TGC akciju pilnīgu norakstīšanu, būtu pareizi uzskatīt, ka paredzamā summa vai pat nulles summa nodrošina valstij samērīgu daļu no vērtības pieauguma kā atlīdzību par kopējo norakstīto parādu summu, ko tā piešķīra Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta nozīmē (sk. lēmuma par procedūras sākšanu 172. apsvērumu). Otrkārt, Komisija pauda šaubas par to, vai gadījumā, ja valstij joprojām būtu nepieciešama samērīga atdeve, Vācijas iestāžu ierosinātais atgūšanas mehānisms, kas izveidots *Condor* 1. aizdevuma zemākās prioritātes daļas atmaksai, atbilstu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktā noteiktajai prasībai (sk. lēmuma par procedūras sākšanu 173. apsvērumu).

⁽⁴⁸⁾ Vācija iesniedza ceļojumu rīkotāju vēstuli piemērus kā paziņojuma 13. pielikumu.

- (90) Turklāt, ņemot vērā iespējamo ietekmi, ko varētu radīt atlīdzības par parāda norakstīšanu hipotētiska neatbilstība Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktam, Komisija arī pauda šaubas par to, kā Vācija piedāvā kalibrēt pasākumus atbalsta radīto konkurences izkropļojumu ierobežošanai (lēmuma par procedūras sākšanu 189. apsvērumš). Rezultātā Komisijai bija šaubas par to, vai pārstrukturēšanas atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

3. PIEZĪMES NO IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM

3.1. *Condor* piezīmes

- (91) *Condor* savos 2024. gada 15. oktobrī iesniegtajos apsvērumos, kas reģistrēti 2024. gada 16. oktobrī, norāda, ka attiecīgais pārstrukturēšanas atbalsts pilnībā atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktam un ir pilnībā saderīgs ar iekšējo tirgu. Proti, *Condor* uzskata, ka tādos apstākļos, kādi ir šajā lietā – i) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktā nav prasīts piešķirt valstij daļu no atbalsta saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma, ii) jebkurā gadījumā šajā lietā pārstrukturēšanas pakete, par kuru panākta vienošanās ar *Attestor*, un tajā ietvertais atgūšanas mehānisms valstij piešķir daļu no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma, un šī daļa ir samērīga, un iii) nav iemesla pārkalibrēt Vācijas piedāvātos pasākumus konkurences izkropļojumu ierobežošanai.
- (92) Attiecībā uz 91. apsvēruma i) punktā minēto argumentu *Condor* uzskata, ka šajā gadījumā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkts ir izpildīts, ja atbalsta saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma daļa, ko piešķir valstij, ir nulle, un ka daļa no nulles summas ir samērīga, ņemot vērā lietas apstākļus.
- (93) Pirmkārt, tas izriet no Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta mērķa, kas šīs lietas apstākļos nevar attaisnot to, ka Vācijas valstij tiek piešķirta jebkāda daļa no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma. *Condor* uzskata, ka šajā gadījumā nepastāv “bezrūpīgas rīcības riska” problēma, un piekrīt Komisijai, ka bezrūpīgas rīcības risks pastāv tikai attiecībā uz esošajiem akcionāriem un pakārtotajiem kreditoriem. Akcionāri un citi kreditori, no kuriem neviens nav bijis pakārtotā parāda turētājs un kuri tādi ir bijuši pirms atbalsta piešķiršanas, maksātnespējas procedūras ietvaros ir norakstījuši visas vai gandrīz visas savas akcijas vai prasījumus⁽⁴⁹⁾ saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 66. punktu, un *Condor* uzskata, ka vairs nav iespējams panākt lielāku vai turpmāku bezrūpīgas rīcības riska vai pārmērīga riska uzņemšanās novēršanu. Tādējādi attiecīgā parāda norakstīšana nedod labumu esošajiem akcionāriem vai kreditoriem, bet tikai nākotnes akcionāriem.
- (94) *Condor* arī uzskata, ka attiecībā uz *Attestor* nepastāv bezrūpīgas rīcības riska problēma, jo uz *Attestor* kā *Condor* jauno akcionāru neattiecas mērķis novērst bezrūpīgas rīcības risku saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm. Tāpat *SGL* iesaistīšanās nerada bezrūpīgas rīcības risku, jo tam bija tikai fiduciāra loma – nodrošināt jaunā ieguldītāja iesaisti.
- (95) *Condor* apgalvo, ka pasākumu kopums, par kuru ir panākta vienošanās starp federālo valdību un *Attestor*, ir daļa no sarunu ceļā panākta un līdzsvarota risinājuma, un šādā situācijā papildu atlīdzības piešķiršana valstij nozīmē, ka šī atlīdzība tiek liegta *Attestor* un tādējādi tiek prasīts, lai jaunais ieguldītājs daļēji uzņemtos pārmērīgo pagātnes risku, ko uzņēmušies bijušie akciju vai parāda turētāji. Šāds risinājums atturētu privātos ieguldītājus, jo tas būtu pretrunā valsts atbalsta samazināšanas un neizkropļotas konkurences mērķiem, kā arī Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 66. punkta pēdējai daļai, no kuras izriet, ka nevajadzētu nesamērīgi ietekmēt tos, kuri ir ieguldījuši jaunu pašu kapitālu.

⁽⁴⁹⁾ Konkrētāk, maksātnespējas procedūras laikā TCG piederošās *Condor* akcijas tika norakstītas līdz nullei. TCG ir likvidācijas procesā. Tas nekādā veidā negūs labumu no *Condor* veiksmīgas pārstrukturēšanas. Arī citi *Condor* kreditori pieņēma 0,1 % koeficientu, kas to prasījumiem ir piemērots Vācijas maksātnespējas tiesas apstiprinātajā maksātnespējas plānā, un tādējādi arī gandrīz pilnībā norakstīja savus prasījumus.

- (96) Otrkārt, *Condor* uzskata, ka no Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta otrās daļas arī izriet ⁽⁵⁰⁾, ka šajā gadījumā valsts daļa no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma nulles apmērā ir samērīga. Tas tā ir, jo nenotiek kapitāla iepludināšana (t. i., valsts ieguldītā pašu kapitāla summa ir nulle) un “uzņēmuma pašu kapitāla atlikuma pēc zaudējumu ņemšanas vērtība” nav vai tas ir tikai negatīvs, tāpēc nav summas, attiecībā pret kuru varētu noteikt teorētisku valsts kapitāla ieguldījumu, kas ļautu izvērtēt, cik samērīga ir valsts daļa no atbalsta saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma. Proti, paredzams, ka *Condor* pašu kapitāls saglabāsies negatīvs līdz 2026. gadam, līdz 2026. gada septembrim tiks atmaksāti aizdevumi, kas piešķirti kā atbalsts; tas varētu kļūt pozitīvs tikai pēc 2026. gada. *Condor* uzskata, ka, lai gan parādu norakstīšana “palielina pašu kapitālu”, tā ir jānošķir no “kapitāla iepludināšanas”.
- (97) Attiecībā uz 91. apsvēruma ii) punktā minēto argumentu *Condor* apgalvo, ka jebkurā gadījumā šajā lietā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkts ir izpildīts, jo valstij tiek nodrošināta daļa no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma un šī daļa ir samērīga a) konkurenci veicinošas ieguldītāja atlases procedūras dēļ un b) atgūšanas mehānisma un citu lietas apstākļu dēļ.
- (98) *Condor* apgalvo, ka to, cik samērīga ir valsts daļa no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma, nevar novērtēt, pamatojoties uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta otrajā daļā izklāstītajiem kritērijiem. Ja tomēr tiek atzīts, ka jānodrošina valstij daļa no saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma, šīs daļas samērīgums ir jānovērtē, ņemot vērā visus apstākļus, piemēram, šajā gadījumā atgūšanas mehānismu, visu pārstrukturēšanas pasākumu kopumu, tai skaitā ieguldītāja atlases procedūru, esošajiem akcionāriem un kreditoriem uzlikto slogu, kā arī *Attestor* paša ieguldījumus.
- (99) *Condor* uzskata, ka konkursa procedūras dēļ samērīgums izriet no tā, ka *Attestor* tika atlasīts no trim pretendentiem konkursa procedūrā un *Attestor* piedāvājums nodrošināja labākos nosacījumus *Condor* un valsts aizdevumu atmaksai (ne tikai attiecībā uz neatmaksātās aizdevuma summas lielas daļas atmaksu, bet arī atgūšanas mehānismu). Šāda konkursa procedūra un noteikumi, par ko Vācijas federālā valdība un *Attestor* ir panākuši vienošanos, nodrošina, ka apstiprinātā valsts daļa no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma atbilst labākajiem nosacījumiem, ko tirgū var panākt ieguldītāji.
- (100) *Condor* uzskata, ka samērīgums ir saistīts arī ar atgūšanas mehānismu ⁽⁵¹⁾, kas piemērojams (...). *Condor* uzskata, ka labākā scenārija gadījumā visa (...) miljonu EUR summa tiks atmaksāta; tādējādi lēmums par procedūras sākšanu paredz, ka labākā scenārija gadījumā valsts daļa no vērtības turpmākā pieauguma ir (...) miljoni EUR, un (...)–(...) miljoni EUR, ko Vācija minēja paziņojumā, bija aplēse, kas vienkārši tika izmantota atbalsta elementa kvantitatīvai noteikšanai.
- (101) Visbeidzot, *Condor* norāda uz citiem lietas apstākļiem, kas arī parāda, ka valsts daļa no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma ir pamatota:
- a) valsts saņem (...) neatkarīgi no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma. Šie procenti ir maksājami pat tad, ja saskaņā ar atgūšanas mehānismu nav jāveic atmaksājumi;
 - b) pasākumu kopums, par ko panākta vienošanās ar *Attestor*, ievērojami saīsināja esošo aizdevumu termiņu. Visa atlikusī summa tiks atmaksāta jau līdz 2026. gada septembrim, nevis līdz 2031. gada decembrim, kā ir noteikts attiecībā uz 1. aizdevuma sākotnējo B daļu un 2. aizdevumu;
 - c) bez *Attestor* iesaistīšanās *Condor* būtu kļuvusi maksātnespējīga. Tā nebūtu varējusi nedz izpildīt savas atmaksāšanas saistības, nedz samaksāt procentus par aizdevumiem;

⁽⁵⁰⁾ Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta otro daļu valstij piešķirtās *Condor* vērtības turpmākā pieauguma daļas samērīgums ir jānosaka, “ņemot vērā valsts ieguldītā pašu kapitāla summu salīdzinājumā ar uzņēmuma pašu kapitālu, kas paliek pēc zaudējumu ņemšanas vērtība”.

⁽⁵¹⁾ Vācijas aprakstītais atgūšanas mehānisms (sk. 53. apsvērumu).

- d) paredzams, ka *Condor* pašu kapitāls saglabāsies negatīvs līdz aizdevumu atmaksai 2026. gada septembrī. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktu to, cik pamatota ir valsts daļa no atbalsta saņēmēja turpmākās vērtības pieauguma, nosaka, ņemot vērā “uzņēmuma pašu kapitālu, kas paliek pēc zaudējumu ņemšanas vērā”. Ja tomēr tiek atzīts, ka ir jānodrošina valsts daļa no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma arī negatīva pašu kapitāla gadījumā, no atsaucies uz “uzņēmuma atlikušo pašu kapitālu” jāsecina vismaz tas, ka, jo mazāks ir šis atlikušais pašu kapitāls, jo mazāka ir valsts daļa no saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma.

- (102) Attiecībā uz 91. apsvēruma iii) punktā minēto argumentu *Condor* uzskata, ka nav iemesla pārkalibrēt Vācijas piedāvātos pasākumus atbalsta radīto konkurences izkropļojumu ierobežošanai, jo tie ir atbilstoši, ņemot vērā to, ka attiecīgais pārstrukturēšanas atbalsts pilnībā atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktam un ir pilnībā saderīgs ar iekšējo tirgu.

3.2. *Ryanair* piezīmes

- (103) *Ryanair* savos 2024. gada 16. oktobra apsvērumos piekrīt Komisijas šaubām par to, vai parāda norakstīšana, kas atļauta ar 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu, nodrošina valstij samērīgu daļu no atbalsta saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma, un par konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumu kalibrēšanu, ko piedāvā Vācija. Tomēr *Ryanair* pauž bažas vairākos papildu jautājumos.
- (104) *Ryanair* uzskata, pirmkārt, ka norakstīšana, kam piekrituši *Condor* kreditori, nav vispārējs pasākums, kā to kļūdaini atzinusi Komisija, bet kreditoru kolektīva lēmuma rezultāts.
- (105) *Ryanair* arī apgalvo, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta nepiemērošana, kā to ierosina Komisija, būtu pretrunā efektīvu publisko izdevumu principiem un vajadzībai izvairīties no publisko līdzekļu izšķērdēšanas. *Ryanair* uzskata – nav nozīmes faktam, ka *Condor* sākotnējais akcionārs zaudēja visas savas akcijas un ka *Attestor* iepriekš nebija akcionārs, jo nākotnes akcionāri ir tiesīgi saņemt vērtības pieaugumu un tiem būtu jādala slogs ar valsti. Turklāt tas, ka *Condor* ir negatīvs pašu kapitāls, nenozīmē, ka nākotnē nav gaidāms vērtības pieaugums; iepludinot pašu kapitālu, *Attestor* ir parādījis, ka pastāv vērtības turpmākā pieauguma potenciāls. Līdz ar to nevienu no šiem punktiem nevar izmantot, lai pamatotu konstatējumu, ka nulles atlīdzība joprojām nodrošinātu valstij samērīgu daļu no vērtības turpmākā pieauguma.
- (106) Turklāt 1. aizdevuma zemākās prioritātes daļas atmaksāšana ir atkarīga no nākotnes ieņēmumiem, kā rezultātā *Condor* šo daļu var neatmaksāt, jo pārstrukturēšanas plāna nepilnību dēļ tās ieņēmumi, visticamāk, nebūs pietiekami. Tādēļ *Ryanair* apgalvo, ka atgūšanas mehānisms ir vēl viena priekšrocība par labu *Condor* un *Attestor* un ka tas nevar sniegt pozitīvu atdevi valstij neatkarīgi no hipotētiskiem nākotnes maksājumiem. *Ryanair* arī apgalvo, ka Komisijas kritēriji atlīdzības samērīguma novērtēšanai nav atbilstīgi. Tas ir tāpēc, ka atgūšanas mehānisma atdeves novērtējuma pamatā vajadzētu būt *Condor* riska profilam, nevis KfW riska profilam, piemēram, tādu aviosabiedrību obligāciju ienesīgumam, kuru kreditreitingš ir zemāks par investīciju kategoriju. *Ryanair* norāda, ka naudas plūsmām piemērojamajai diskonta likmei, kas nav precizēta, būtu jāatspoguļo riska līmenis, kura pamatā ir pašu kapitāla instrumenti, nevis parāda instrumenti.
- (107) *Ryanair* uzskata, ka Komisijas nostāja attiecībā uz to, ka valsts nav iepludinājusi jaunu pašu kapitālu un ka nav pozitīva pašu kapitāla, kas atļauts pēc zaudējumu ņemšanas vērā, kā izklāstīts lēmuma par procedūras sākšanu 166. apsvērumā, ir pretrunā 2024. gada sprieduma par *Condor* 217. punktam⁽⁵²⁾. *Ryanair* uzskata, ka Vācijai vajadzēja iekļaut klauzulu, saskaņā ar kuru norakstītās summas tiktu atgūtas atkarībā no *Condor* snieguma rādītājiem nākotnē vai konvertētas pašu kapitālā.

⁽⁵²⁾ Lietas T-28/22 *Ryanair*/Komisija 217. punktā ir noteikts: “Šajā sakarā tomēr jānorāda, ka šī pēdējā teikuma daļa uzreiz seko prasībai nodrošināt valstij “samērīgu daļu” no saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma. Tādējādi to var saprast kā norādi uz to, kas kvantitatīvā izteiksmē veido “samērīgu daļu”, kura jānosaka, pamatojoties uz valsts piešķirtās summas proporcionālo daļu salīdzinājumā ar saņēmēja pašu kapitāla summu, kas atlikusi pēc zaudējumu ņemšanas vērā. Šāda interpretācija tādējādi ļautu salāgot Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta ievaddaļu un tā beigu daļu.”

- (108) Attiecībā uz atbalsta negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību *Ryanair* uzskata, ka, nenodrošinot valstij atbilstošu daļu no vērtības turpmākā pieauguma, par spīti tam, ka atbalsts palielina pašu kapitālu, tas nemazina bezrūpīgas rīcības risku, kas stimulētu *Condor* akcionārus iesaistīties agresīvā konkurencē un padarītu paziņotos pasākumus par nepietiekamiem konkurences izkropļojumu ierobežošanai. Turklāt, nesamaksājot atlīdzību valstij, *Condor* būtu pieejami papildu līdzekļi, ko tā varētu izmantot, lai izvērstu savu darbību un pazeminātu cenas. Visbeidzot, *Ryanair* norāda, ka lēmumā nekas nav teikts par to, cik lielā mērā maksimālais flotes lielums, ko Vācija ir noteikusi saistībā ar pasākumiem konkurences izkropļojumu ierobežošanai, attiecas uz gaisa kuģiem, kuru izmantošana jebkurā gadījumā tiktu pakāpeniski izbeigta, lai atjaunotu *Condor* dzīvotspēju, jo tie bija pārāk veci.
- (109) Turklāt *Ryanair* kritizē lēmumu par procedūras sākšanu, jo: i) tajā nav ietverta, iespējams, būtiska informācija, un ii) tā tvērums ir ierobežots, aptverot tikai divus punktus, uz kuru pamata Vispārējā tiesa atcēla 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu.
- (110) Attiecībā uz nepietiekamo informāciju lēmumā par procedūras sākšanu *Ryanair* apgalvo, ka ir pārkāptas tās procesuālās tiesības, jo teksts ir pārmērīgi rediģēts, it īpaši attiecībā uz *Condor* finanšu datiem (*EBIT* rentabilitāte, *ROCE*), *Rothschild* un *PwC* veiktajiem uzņēmumu novērtējumiem, atlīdzības līmeni par atbalstu tad, ja atgūšanas mehānisms tiek vai netiek izmantots, kā arī flotes maksimālo lielumu pēc pakāpeniskas atteikšanās no vecajiem gaisa kuģiem un izņēmumiem no šīs maksimālās robežvērtības. Tādējādi *Ryanair* tiek liegta iespēja iesniegt jēgpilnas piezīmes par šiem būtiskajiem *Condor* pārstrukturēšanas plāna parametriem.
- (111) Attiecībā uz lēmuma par procedūras sākšanu tvērumu *Ryanair* uzskata, ka, attiecinot savu novērtējumu tikai uz diviem punktiem, kuri tika izmantoti kā pamats, lai atceltu 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu, Komisija riskē palaist garām citas iespējamās situācijas, kurās atbalsts nav saderīgs ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņiem vai par kurām *Ryanair* tikai tagad var sniegt piezīmes. Šajā sakarā *Ryanair* izvirza sešus jautājumus saistībā ar: i) netiešām priekšrocībām, ko *Attestor* būtu varējis izmantot; ii) *Condor* tiesībām uz atbalstu kā uzņēmumam, ko pārņem liela grupa; iii) atbalsta atbilstību Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.1. iedaļai; iv) vajadzību pēc valsts iejaukšanās; v) atbalsta piemērotību, un vi) atbalsta samērīgumu. Šie argumenti būtu jāatbilst pamatiem un pierādījumiem, ko *Ryanair* izvirzījusi atcelšanas prasībā lietā T-28/22, ko Vispārējā tiesa noraidīja ar 2024. gada spriedumu par *Condor*.
- (112) Attiecībā uz pirmo jautājumu *Ryanair* mudina Komisiju paplašināt izmeklēšanas tvērumu un pārbaudīt, vai, ņemot vērā satvaru, kas attiecas uz pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanu *Condor*, un Vācijas uzņemtās saistības, *Attestor* būtu varējis gūt labumu no šā atbalsta, lai gan tas nebija tiešs saņēmēt pārstrukturēšanas atbalstu. *Ryanair* uzskata, ka 2022. gadā atbalsts, iespējams, ļāva *Attestor* iegādāties aviosabiedrību *Marabu*.
- (113) Attiecībā uz otro jautājumu *Ryanair* uzskata, ka, ņemot vērā *Condor* finansiālās grūtības un Vācijas vēlmi pārdot šo uzņēmumu, kā arī to, ka, iespējams, netika rīkota konkursa procedūra saskaņā ar paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu⁽³³⁾ 84. punktu, *Attestor*, iespējams, ir iegādājies *Condor* par cenu, kas ir zemāka par tirgus vērtību, kas, pēc *Ryanair* domām, uzliktu Komisijai pienākumu izmeklēt *Condor* kā uzņēmuma, kuru pārņem lielāka uzņēmumu grupa, tiesības saņemt pārstrukturēšanas atbalstu.
- (114) Attiecībā uz trešo jautājumu *Ryanair* apgalvo, ka, pretēji Komisijas konstatējumiem, *Condor* neapvienotu pieprasījumu pēc nišas galamērķiem maziem ceļojumu rīkotājiem un nepiedāvātu tiem īstermiņa lidojumu plāna elastību, jo *Condor* reklamētos galvenos galamērķus apkalpo daudzas citas aviosabiedrības un lidojumi noteiktos maršrutos *Condor* tīmekļa vietnē tiek pārdoti līdz 2025. gada novembrim. Turklāt *Ryanair* apgalvo, ka pārstrukturēšanas plāns nav atbilstīgs un neatjauno *Condor* ilgtermiņa dzīvotspēju, jo, pirmkārt, tas balstās uz nereālistisku pieņēmumu, ka *Condor* kā aviosabiedrība, kas pirms Covid-19 pandēmijas darbojās nesekmīgi (piemēram, 1 % un 3 % *EBIT*

⁽³³⁾ Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu, C/2016/2946 (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.).

rentabilitāte salīdzinājumā ar konkurentu vidējo rādītāju un mediānu attiecīgi 5,7 % un 7,3 %), līdz 2026. gadam būs pārsniegusi konkurentu rezultātus, un, otrkārt, Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 51. punktā ir skaidri noteikts, ka atbalsta piešķiršana nedrīkst novest pie tā, ka atbalsta saņēmējs apstaidz citus tirgus dalībniekus. *Ryanair* arī kritizē konkurentu grupu, ko Komisija ir izvēlējusies *Condor* snieguma rādītāju salīdzinošai novērtēšanai, jo to veido zemo cenu pārvadātāji un pārvadātāji ar pilnu servisa tīklu, nevis aviosabiedrības, kas darbojas tālo atpūtas lidojumu vai čarterreisu segmentos. Turklāt *Ryanair* uzskata, ka Komisija savu salīdzinošo novērtējumu par *EBIT* rentabilitāti, *ROCE* un *ROE* balstīja uz dažādām konkurentu grupām, kas nozīmē aviosabiedrību selektīvu izraudzīšanos, lai to pierādītu sev vēlamo.

- (115) Attiecībā uz vajadzību pēc valsts iejaukšanās *Ryanair* apgalvo, ka *Condor* būtu varējusi piesaistīt finansējumu no tirgus tāpat kā citas aviosabiedrības, piemēram, *American Airlines*, *Hawaiian Airlines*, *Azul* un *GOL*, kuras atbilstoši to kredītreitingam atradās līdzīgā situācijā kā *Condor*, pamatojoties uz Komisijas CCC kategoriju ⁽⁵⁴⁾, kas nozīmē “slikta/finansiālās grūtības”. *Ryanair* uzskata – faktam, ka *Condor* tajā laikā bija uzsākta maksātnespējas procedūra, nav nozīmes, tāpēc ka Vācijas maksātnespējas tiesībās ir noteikts, ka turpmākas maksātnespējas gadījumā aizdevēji, kas nodrošina finansējumu uzņēmumiem maksātnespējas procedūrās, tiktu vērtēti augstāk par parastiem aizdevējiem, un tāpēc ka vairākām maksātnespējīgām aviosabiedrībām (*Norwegian Air*, *Delta Airlines*, *LATAM Airlines*) izdevās iegūt tirgus finansējumu. Turklāt *Condor* kredītreitinga neesamība, kas izriet no tās dalības bijušā mātesuzņēmuma līdzekļu kopfondā, nebūtu šķērslis finansējuma iegūšanai privātajā tirgū, kurā daudziem uzņēmumiem nav reitinga.
- (116) Attiecībā uz atbalsta piemērotību *Ryanair* kritizē lēmumu par procedūras sākšanu, jo tajā atbalsta risinājums nav salīdzināts ar citām iespējām un nav pārbaudīta atbildība par atbalstu, un apgalvo, ka lēmumā ir tikai norādīts, ka atbalsts risina *Condor* maksātnespējas un likviditātes problēmas. *Ryanair* uzskata, ka vajadzēja izvērtēt iespēju veikt parāda konvertāciju akciju kapitālā, kas arī būtu uzlabojis *Condor* maksātnespēju. *Ryanair* uzskata, ka tas ne tikai būtu mazāk kropļojošs pasākums par parādu norakstīšanu, bet arī ļautu Vācijai iegūt tiesības uz daļu no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma, tādējādi panākot atbalsta lielāku atbilstību Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktam. Visbeidzot, *Ryanair* apgalvo, ka nav iespējams komentēt, vai atbalsts ir pienācīgi atbildināts, jo lēmumā nekas nav minēts par atbildības līmeni gadījumā, ja netiek iedarbināts atgūšanas mehānisms.
- (117) Attiecībā uz atbalsta samērīgumu *Ryanair*, pirmkārt, apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini aprēķinājusi pārstrukturēšanas atbalstu kā starpību starp KfW aizdevumiem 550 miljonu EUR apmērā un Covid-19 radīto kaitējumu 249,02 miljonu EUR apmērā, pieskaitot procentus 20,2 miljonu EUR apmērā, kas bija jānoraksta, un kopā iegūstot 321,18 miljonu EUR. *Ryanair* uzskata, ka Komisijai bija jāatskaita tikai kaitējuma kompensācijas atbalsta summa, ko Komisija apstiprināja *Condor* I un *Condor* II lēmumos, proti, 204,1 miljons EUR, kā rezultātā pārstrukturēšanas atbalsts bija 345,9 miljoni EUR. Turklāt *Ryanair* uzskata, ka Vācijas argumentācija par pārstrukturēšanas atbalsta summu ir kļūdaina, jo tā atskaita norakstīto summu, kas ir pārstrukturēšanas atbalsts, un divreiz atskaita saskaņā ar *Condor* II lēmumu norakstīto summu. Tāpēc Komisija nevarēja izmantot šo izdomāto summu, lai lēmumā par procedūras sākšanu atspoguļotu savu aplēsi kā konservatīvu. Otrkārt, *Ryanair* apgalvo, ka dažas izmaksas, kas *Condor* radās pārstrukturēšanas periodā, jau būtu kompensētas ar kaitējuma kompensācijas atbalstu, kas aptver periodus, kuri pārklājas ar pārstrukturēšanas periodu. *Ryanair* uzskata, ka kaitējuma kompensācija palīdz segt izmaksas, jo tas ir šāda atbalsta mērķis. Tā kā lēmumā par procedūras sākšanu ir norādīts, ka pārstrukturēšanas izmaksas ietver nesegtas darbības izmaksas, *Ryanair* uzskata par ticamu, ka pārstrukturēšanas atbalsts sedz vismaz daļu izmaksu, kas jau kompensētas ar kaitējuma kompensācijas atbalstu, piemēram, glābšanas aizdevuma atmaksu, kas lēmumā par procedūras sākšanu ir minēta gan kā viena no pārstrukturēšanas izmaksām, gan kā viens no mērķiem, kuriem tika izmantota kaitējuma kompensācija.
- (118) *Ryanair* secina, ka pārstrukturēšanas atbalsta dēļ *Condor* ir spējusi atvērt jaunus maršrutus, iegādāties jaunus gaisa kuģus un palielināt savu tirgus daļu lidostās, un, ja Komisija apstiprinās atbalstu, tiktu ietekmēta *Ryanair* konkurētspēja vairākos maršrutos. Tāpēc *Ryanair* aicina Komisiju aizliegt atbalstu un pieprasīt Vācijai to atgūt no *Condor*.

⁽⁵⁴⁾ Sk. Komisijas paziņojumu par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

4. VĀCIJAS PIEZĪMES

4.1. Piezīmes attiecībā uz lēmumu par oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanu

- (119) Vācija savos 2024. gada 27. septembra apsvērumos norāda, ka pārstrukturēšanas atbalsts ir pilnīgi saderīgs ar iekšējo tirgu un tāds bija arī brīdī, kad tika pieņemts 2021. gada lēmums par pārstrukturēšanas atbalstu. Vācijas iestādes apgalvoja, ka Vācija atbalsta *Condor* apelācijas sūdzību par Vispārējās tiesas spriedumu, ar kuru tika atcelts 2021. gada lēmums par pārstrukturēšanas atbalstu⁽⁵⁵⁾, un šajā procedūrā sniegtās piezīmes neskar minēto apelācijas tiesvedību.
- (120) Pēc *Condor* maksātnespējas procedūras pabeigšanas 2020. gada 30. novembrī laikā, kad tika meklēts ieguldītājs un piešķirts pārstrukturēšanas atbalsts, *Condor* nebija akcionāru vai pakārtoto kreditoru. Ieguldītājs tika izvēlēts konkurenci veicinošā, pārredzamā, nediskriminējošā un beznosacījumu konkursa procedūrā, un *Attestor* piedāvājums tika izvēlēts no trim piedāvājumiem kā visizdevīgākais *Condor* nepārtrauktībai un KfW aizdevumu atmaksai, tādējādi līdz minimumam samazinot Vācijas valsts un Hesenes federālās zemes – aizdevumu galvotāju – ieguldījumu. Saistībā ar pasākumu kopumu, par kuru panākta vienošanās ar jauno ieguldītāju *Attestor* un uz kuru neattiecas Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes noteiktā bezrūpīgas rīcības riska mazināšanas prasība, jebkāds *Condor* papildu piensums valsts peļņai tiktu ieturēts no jaunā ieguldītāja, un rezultātā risinājums, ar kuru tika saglabāta *Condor*(pārstrukturētā) darbība, ciestu neveiksmi. Atgūšanas mehānisms ir daļa no šī pasākumu kopuma, par ko panākta vienošanās, un tādējādi, pretēji *Ryanair* apgalvojumam (sk. 106. apsvērumu), tas nav “papildu priekšrocība” *Condor* labā.
- (121) Turklāt Vācija norāda, ka tad, kad *Condor* tika piešķirti attiecīgie pasākumi, tai nebija atlikušā (pozitīvā) pašu kapitāla, un tas visdrīzāk saglabāsies negatīvs, līdz tiks atmaksāti aizdevumi, kas piešķirti kā atbalsts; to atmaksāšana ir gaidāma 2026. gada septembrī. Vācija uzskata, ka, piemērojot Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktu, nebūtu pamatoti kā atlīdzību piešķirt daļu no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma.
- (122) Pat ja šādai atlīdzībai vajadzētu būt pozitīvai, Vācija uzskata, ka atgūšanas mehānisms ļautu Vācijai pienācīgi piedalīties *Condor* vērtības turpmākajā pieaugumā. Šis mehānisms paredz – ja *Condor* pašu kapitāla novērtējums – (..) – pārsniedz (..) miljonus EUR, Vācijai tiktu izmaksāta (..) miljonu EUR naudas summa. Tas vairāk nekā divas reizes pārsniegtu (..) miljonus EUR. Ja novērtējuma summa ir no (..) līdz (..) miljoniem EUR, maksājums Vācijai būtu (..)-(..) no aizdevuma pamatsummas, tāpēc pat tad, ja novērtējums ir ievērojami mazāks par *Attestor* ieguldījumiem (..) miljoniem EUR, valsts gūtu labumu no *Condor* (pašu kapitāla) vērtības pieauguma.
- (123) Attiecībā uz paredzamo pozitīvo atlīdzību valstij Vācija iesniedza aprēķinu, kurā atlīdzība valstij, kas izriet no atgūšanas mehānisma, salīdzināta ar atbalsta summu, kas “palielina pašu kapitālu”. Vācija ir aprēķinājusi, ka atbalsta daļa, kas “palielina pašu kapitālu”, ir vai nu (..) miljoni EUR, vai (..) miljoni EUR. Summas pamatā ir: i) (..) ⁽⁵⁶⁾, ii) (..), iii) (..). Tāpēc labākā scenārija gadījumā maksājums ((..) miljoni EUR) saskaņā ar atgūšanas mehānismu nebūtu lielāks kā (..) % no atbalsta daļas, kas “palielina pašu kapitālu”. Saskaņā ar konservatīviem pieņēmumiem, t. i., aplēsto maksājumu no (..) līdz (..) miljoniem EUR, kas aprakstīts lēmuma par procedūras sākšanu 50. apsvērumā, maksājums saskaņā ar atgūšanas mehānismu būtu (..)-(..) % no atbalsta summas, kas “palielina pašu kapitālu”.
- (124) Turklāt saistībā ar ietaupījumiem uz procentu maksājumiem, t. i., (..) miljoniem EUR, Vācija apgalvo, ka *Condor* vispār nebūtu spējusi samaksāt procentu maksājumus, ja neiesaistītos *Attestor*. Liela daļa “procentu priekšrocību” izriet tikai no tā, ka sākotnējam finansējumam bija ievērojami ilgāks termiņš nekā pārstrukturētajam finansējumam. Procentu nosacījumi bija vienādi. Turklāt sākotnējā finansējuma 1. aizdevuma B daļa bija atjaunojams aizdevums, kura maksimālā pieļaujamā summa nebūtu obligāti jāizlieto līdz 2031. gadam, tāpēc būtu iespējamas arī ievērojami zemākas procentu likmes. Tāpēc Vācija uzskata, ka ekonomiskam salīdzinājumam ir tikai ierobežota nozīme. Turklāt *Attestor* ieguldījuma dēļ KfW ietaupīja refinansēšanas izmaksas aptuveni (..) miljonu EUR apmērā.

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

⁽⁵⁶⁾ Aprēķina pamatā ir šādas procentu likmes:
(..).

- (125) Visbeidzot, tā kā Vācijas valstij ir piešķirta atbilstoša atlīdzība, kas saistīta ar atbalsta saņēmēja vērtības turpmāko pieaugumu, pat ja šī vajadzīgā atlīdzība būtu nulle, Vācija uzskata, ka ir lietderīgi kalibrēt pasākumus, kas mazina konkurences izkropļojumus.

4.2. Piezīmes par trešo personu apsvērumiem

- (126) Vācijas iestādes 2024. gada 18. novembrī informēja Komisiju, ka tās neiesniegs apsvērumus par *Condor* un *Ryanair* iesniegtajām trešo personu piezīmēm.

5. ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS

5.1. Valsts atbalsta esamība

- (127) LESD 107. panta 1. punktā teikts: “[j]a vien Līgumi neparedz ko citu, ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.”

- (128) Tātad, lai pasākumu kvalificētu par atbalstu minētā noteikuma nozīmē, ir jābūt izpildītiem šādiem kumulatīviem nosacījumiem: i) pasākumam jābūt attiecināmam uz valsti un finansētam no valsts līdzekļiem; ii) tam jārada priekšrocība saņēmējam; iii) piešķirtajai priekšrocībai jābūt selektīvai, un iv) pasākumam jārada konkurences izkropļojumi vai jādraud tos radīt un jāiespaido tirdzniecība starp dalībvalstīm.

5.1.1. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (129) Kā izklāstīts Komisijas *Condor* I lēmuma 137.–139. apsvērumā, lēmumu piešķirt sākotnējos aizdevumus 550 miljonu EUR apmērā pieņēma Vācijas federālā valdība. Aizdevumi tika izsniegti ar subsidētām procentu likmēm, izmantojot valsts attīstības banku KfW. Vācijas valdība aizdevuma piešķiršanu uzdeva KfW, kas ir tikai valdības instruments aizdevumu novirzīšanai. KfW neiegūs nekādus procentus un neuzņemsies nekādu risku. Procentu maksājumus nodod valdībai, un valdība piešķir KfW garantiju aizdevuma atmaksai. Garantijas izsniedza federālā valdība. Aizdevumi un garantijas nav nodalāmi, t. i., viens bez otra nepastāvētu. Tādējādi lēmums par pasākuma īstenošanu bija attiecināms uz valsti, un pasākums tika finansēts no valsts līdzekļiem, jo tā finansējums tika iegūts no valsts vispārējā budžeta. Arī lēmumu pārstrukturēt KfW aizdevumus (sk. 52. apsvērumu) un norakstīt procentus par pārmērīgo kompensāciju pieņēma Vācijas federālā valdība, un tas ietekmēja valsts līdzekļus, kas tika zaudēti, kuru atmaksa tika atlikta un kas jebkurā gadījumā bija iesaistīti.

- (130) *Condor* pārdošanas piedāvājumu bija izvēlējusies *Condor* uzraudzības padome, kuras akcionāri ir valsts pārstāvji (37. apsvērumus). Pirkuma līguma īstenošana bija vajadzīga, lai nodrošinātu KfW aizdevumu atmaksu. Pirkuma līguma īstenošana bija atkarīga no aizdevumu pārstrukturēšanas un procentu norakstīšanas. Aizdevumu pārstrukturēšana tika īstenota ar pamatlīgumu, kas pēc federālās valdības pieprasījuma tika noslēgts starp KfW un *Condor*.

- (131) Tāpēc Komisija secina, ka KfW aizdevumu pārstrukturēšana un procentu norakstīšana par pārmērīgo kompensāciju ir saistīta ar valsts līdzekļiem, un lēmums īstenot pasākumus ir attiecināms uz valsti.

5.1.2. Priekšrocība

- (132) Paziņotie pasākumi palīdzēja *Condor* finansēt darbības turpināšanu pēc Covid-19 pandēmijas, kad tā palielināja savu darbību, un pārstrukturēšanas plāna īstenošanu, nodrošinot tai piekļuvi finansējumam, ko *Condor*, ņemot vērā tās īpašo situāciju un apstākļus atbalsta piešķiršanas brīdī, nespēja iegūt tirgū. Šajā sakarā *Condor* nevarēja īstenot pirkuma līgumu ar *Attestor* bez KfW aizdevumu pārstrukturēšanas vai atteikšanās no pārmērīgās kompensācijas procentu atmaksas. Aizdevumi nepastāvētu un netiktu piešķirti tā, kā tas notika, ja Vācija nebūtu piešķirusi *Condor* glābšanas atbalstu un kaitējuma kompensācijas atbalstu (2. un 3. apsvēruma). Kapitālieguldījumi un nomas iespējas īstenošana, ko veica *Attestor*, bija atkarīga no pirkuma līguma parakstīšanas, kas savukārt ir atkarīga no aizdevumu pārstrukturēšanas īstenošanas.
- (133) Kopumā valsts garantēto KfW aizdevumu pārstrukturēšanai ir dažādi nenodalāmi un savstarpēji atkarīgi aizdevumu daļu atlikšanas, norakstīšanas un atmaksāšanas nosacījumu elementi, kas samazina kopējo atbildību, kura pienākas aizdevējam, vai atvieglo šīs atbildības veikšanas nosacījumus. Šie elementi ir savstarpēji saistīti, lai atbalstītu *Condor* darbības turpināšanu Vācijas sabiedriskās kārtības apsvērumu dēļ. Turklāt Vācija ir atteikusies no savām tiesībām saņemt procentu atmaksu par pārmērīgo kompensāciju, kas izriet no iepriekš piešķirtā atbalsta. Šo atbalsta elementu kopīgais mērķis un sekas bija to finanšu resursu atbrīvošana, kuri palīdz īstenot *Condor* pārstrukturēšanas plānu un ko *Condor* nebūtu varējusi aizņemt vai iegūt kopā tirgū.
- (134) Tāpēc Komisija secina, ka paziņotie pasākumi piešķir *Condor* ekonomisku priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5.1.3. Selektivitāte

- (135) Paziņotos pasākumus īsteno tikai *Condor* labā. Kā norādījusi Tiesa⁽⁷⁷⁾, ja atbalsts ir individuāls, ekonomiskās priekšrocības noteikšana principā ļauj prezumēt, ka pasākums ir selektīvs. Tā tas ir neatkarīgi no tā, vai attiecīgajā tirgū darbojas uzņēmēji līdzīgā situācijā. Lai gan Vācija ir sniegusi vai joprojām var sniegt valsts atbalstu citām aviosabiedrībām, kas konkurē ar *Condor*, aizdevumu pārstrukturēšana un atteikšanās no procentu maksājumu saņemšanas jebkurā gadījumā nav daļa no plašāka vispārējās ekonomikas politikas pasākuma, kā mērķis ir sniegt tāda paša veida *ad hoc* atbalstu uzņēmumiem, kuri atrodas līdzīgā juridiskā un faktiskā situācijā, ņemot vērā šāda vispārēja politikas pasākuma mērķi, un darbojas aviācijas vai citās ekonomikas nozarēs, bet šāds atbalsts tiek darīts pieejams tikai *Condor*.
- (136) Tāpēc Komisija secina, ka paziņotie pasākumi ir selektīvi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5.1.4. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

- (137) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē ES iekšējā tirdzniecībā, var uzskatīt, ka minētais atbalsts ietekmē šos uzņēmumus. Pietiek ar to, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas ir atvērti konkurencei. Šajā saistībā fakts, ka ekonomikas nozare ir liberalizēta ES līmenī, ir elements, pamatojoties uz kuru varētu noteikt, ka atbalstam ir reāla vai potenciāla ietekme uz konkurenci un ka tas ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm. *Condor* sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus maršrutos no Vācijas uz citām dalībvalstīm. Aviācijas nozare ir atvērta konkurencei ES, un notiek pakalpojumu sniegšana starp dalībvalstīm.
- (138) Attiecīgi paziņotie pasākumi rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (139) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka paziņotie pasākumi ir valsts atbalsts aviosabiedrībai *Condor* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

⁽⁷⁷⁾ Tiesas spriedums, 2015. gada 4. jūnijs, Komisija/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. punkts.

5.2. Pasākumu likumīgums

- (140) Tā kā Vācijas iestādes par atbalstu, kas tiek nodrošināts kā aizdevumu pārstrukturēšana un parāda un procentu norakstīšana, paziņoja pirms tā īstenošanas, tad tās sākotnēji bija izpildījušas LESD 108. panta 3. punktā paredzētos pienākumus.
- (141) Tomēr, neraugoties uz to, ka par atbalstu tika iepriekš paziņots un Komisija atbalstu apstiprināja pirms tā piešķiršanas, tad, kad Vispārējā tiesa atcēla 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu, tās paziņoto pasākumu daļas, kas ir uzskatāmas par valsts atbalstu, kļuva par nelikumīgu atbalstu ar atpakaļejošu spēku no tā piešķiršanas brīža, ciktāl uz šīm daļām vairs neattiecas Komisijas apstiprinājums.

5.3. Saderība

- (142) Tā kā Komisija secināja, ka pasākumi ietver atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jāpārbauda, vai šie pasākumi ir saderīgi ar iekšējo tirgu. Tā kā pasākumi ir nelikumīgs atbalsts, to saderība ir jānovērtē saskaņā ar tiesību normām, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī – 2021. gada jūlija beigās.
- (143) Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta formulējumu par saderīgiem ar iekšējo tirgu var uzskatīt atbalsta pasākumus, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību attīstību, ja šādam atbalstam nav tādas nelabvēlīgas ietekmes uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.
- (144) Tādējādi, lai atbalstu varētu atzīt par saderīgu, no vienas puses, tam jābūt vērstam uz konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstības veicināšanu un, no otras puses, tas nedrīkst nelabvēlīgi ietekmēt tirdzniecības nosacījumus tiktāl, ka tas būtu pretrunā kopīgām interesēm.
- (145) Saskaņā ar pirmo nosacījumu Komisija pārbauda, vai atbalsts ir paredzēts, lai veicinātu konkrētu saimniecisko darbību attīstību. Saskaņā ar otro nosacījumu Komisija līdzsvaro ierosinātā atbalsta pozitīvo ietekmi uz to darbību attīstību, kuras paredzēts atbalstīt, ar negatīvo ietekmi, ko atbalsts var atstāt uz iekšējo tirgu ⁽⁵⁸⁾.
- (146) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs Komisija ir izklāstījusi kritērijus, kurus tā pārbauda, novērtējot uzņēmuma pārstrukturēšanas atbalsta saderību ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu ⁽⁵⁹⁾. Saskaņā ar minēto pamatnostādņu 137. punktu, “[j]a glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsts pilnībā vai daļēji ir piešķirts pēc šo pamatnostādņu publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī bez Komisijas atļaujas un tādējādi pārkāpj Līguma 108. panta 3. punktu, Komisija tā saderību ar iekšējo tirgu izskata saskaņā ar šīm pamatnostādņēm”. Tā tas ir šajā gadījumā.
- (147) No paziņojuma neizriet, ka pārstrukturēšanas atbalsts vai ar to saistītie nosacījumi, vai ar atbalstu veicinātās saimnieciskās darbības varētu būt saistītas ar kādas attiecīgas ES tiesību normas pārkāpumu. Konkrēti, Komisija nav nosūtījusi Vācijai argumentētu atzinumu par iespējamu ES tiesību aktu pārkāpumu, kas būtu saistīts ar šo lietu, un nav saņēmusi nekādas sūdzības vai informāciju, kas liecinātu, ka valsts atbalsts, ar to saistītie nosacījumi vai saimnieciskās darbības, kuras atbalsts veicina, varētu būt pretrunā attiecīgajiem ES tiesību aktu noteikumiem.
- (148) Vācija uzskata, ka pārstrukturēšanas atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm.
- (149) Ņemot vērā attiecīgā valsts atbalsta raksturu un mērķi, kā arī Vācijas iestāžu apgalvojumus, Komisija novērtēs, vai plānotais finansējums pārstrukturēšanai atbilst attiecīgajiem noteikumiem, kas paredzēti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs.

⁽⁵⁸⁾ Tiesas spriedums, 2020. gada 22. septembris, Austrija/Komisija (*Hinkley Point C*), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 19. punkts.

⁽⁵⁹⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes, 38. punkts.

5.3.1. Atbalsts veicina saimnieciskās darbības attīstību

- (150) Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu valsts atbalstam, lai to varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, ir jāveicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstība.
- (151) Šajā ziņā, lai pierādītu, ka pārstrukturēšanas atbalsta mērķis ir veicināt šādu darbību vai jomu attīstību, dalībvalstij, kas piešķir šādu atbalstu, ir jāpierāda, ka tā mērķis ir novērst sociālas grūtības vai tirgus nepilnības. Pārstrukturēšanas atbalsta īpašajā kontekstā Komisija norāda, ka atbilstoši Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punktā minētajam iziešana no tirgus faktiski ir būtiska plašākā produktivitātes pieauguma procesā, tādējādi tikai tas, ka uzņēmumam tiek liegts iziet no tirgus, nav pietiekams valsts atbalsta pamatojums. Gluži pretēji, glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsts ir viens no kropļojošākajiem valsts atbalsta veidiem, jo tā ir ieviešanas iziešanas no tirgus procesā. Tomēr noteiktās situācijās grūtībās nonākušā uzņēmuma pārstrukturēšana var veicināt saimniecisko darbību vai tautsaimniecības jomu attīstību arī bez paša labuma guvēja veiktajām darbībām. Tā tas ir gadījumā, ja bez šāda atbalsta labuma guvēja neveiksme radītu tirgus nepilnības vai sociālas grūtības, kas kavētu to saimniecisko darbību un/vai tautsaimniecības jomu attīstību, kuras skartu šādas situācijas. Šādu situāciju neizsmeļošs saraksts ir iekļauts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punktā.
- (152) Šādas situācijas cita starpā rodas, ja atbalsts novērš risku, ka tiks pārtraukta tāda būtiska, grūti dublējama pakalpojuma sniegšana, kuru būtu grūti pārņemt jebkuram konkurentam, vai ja saņēmējam ir būtiska sistēmiskā loma reģionā vai nozarē, kurā tā aiziešana varētu radīt negatīvas sekas ⁽⁶⁰⁾. Ļaujot labuma guvējam turpināt darbību, atbalsts tādējādi novērš šādas tirgus nepilnības vai sociālas grūtības. Tomēr pārstrukturēšanas atbalsta gadījumā tas tā ir tikai tad, ja atbalsts ļauj labuma guvējam konkurēt tirgū pašam saviem spēkiem, ko var nodrošināt tikai tad, ja atbalsta priekšnoteikums ir tāda pārstrukturēšanas plāna īstenošana, kas atjauno labuma guvēja ilgtermiņa dzīvotspēju.
- (153) Tāpēc Komisija vispirms izvērtēs, vai *Condor* ir tiesīga saņemt pārstrukturēšanas atbalstu (5.3.1.1. iedaļa), vai atbalsts ir paredzēts, lai novērstu tirgus nepilnības vai sociālās grūtības (5.3.1.2. iedaļa), un vai tam ir pievienots pārstrukturēšanas plāns, ar ko tiek atjaunota labuma guvēja ilgtermiņa dzīvotspēja (5.3.1.3. iedaļa).

5.3.1.1. Attiecināmība: grūtībās nonācis uzņēmums

- (154) Lai saņēmējs būtu tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, tam jābūt grūtībās nonākušam uzņēmumam. Uzņēmumu uzskata par grūtībās nonākušu, ja ir praktiski skaidrs, ka bez valsts iejaukšanās tas būs spiests atteikties no savas darbības īstermiņā vai vidējā termiņā. Konkrētāk, tiek uzskatīts, ka sabiedrība ar ierobežotu atbildību ir nonākusi grūtībās, ja uzkrāto zaudējumu dēļ ir zudusi vairāk nekā puse no tās parakstītā kapitāla. Tā tas ir gadījumā, ja, uzkrātos zaudējumus atskaitot no rezervēm (un visām pārējām pozīcijām, kuras vispārpieņemts uzskatīt par daļu no sabiedrības pašu kapitāla), rodas negatīvs rezultāts, kas pārsniedz pusi no parakstītā kapitāla ⁽⁶¹⁾.
- (155) Turklāt uzņēmums, kas ietilpst grupā, var saņemt pārstrukturēšanas atbalstu tikai tad, ja tas var pierādīt, ka tā grūtības attiecas tikai uz attiecīgo uzņēmumu un nav radušās patvaļīgas izmaksu sadales rezultātā grupas iekšienē, un ka šīs grūtības ir pārāk nopietnas, lai tās varētu atrisināt pati grupa ⁽⁶²⁾.
- (156) Kā izklāstīts 4. tabulā, *Condor* pašlaik ir un arī atbalsta piešķiršanas brīdī bija negatīvs pašu kapitāls, un līdz ar to uzkrāto zaudējumu summa pārsniedz visu tās parakstīto kapitālu. Tas nozīmē, ka viss parakstītais kapitāls ir zudis.

⁽⁶⁰⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) un c) apakšpunkts.

⁽⁶¹⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta a) apakšpunkts.

⁽⁶²⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 22. punkts.

- (157) Apraksts par *Condor* īpašumtiesībām atbalsta piešķiršanas brīdī arī liecina, ka *Condor* nebija daļa no plašākas grupas. *Condor* vienīgajam tālaika akcionāram SGL nebija kapitāla daļu citos uzņēmumos. SGL bija tikai trasta sabiedrība, kas tika izveidota vienīgi ar mērķi turēt akcijas kopš *Condor* maksātnespējas procedūras pabeigšanas 2020. gada decembrī, gaidot tās pārdošanu ieguldītājam. Pirkuma līgums atņēma SGL lielāko daļu akcionāra tiesību. No tā izriet, ka *Noerr & Stiefenhofer*, kas ir *Condor* galvenais mātesuzņēmums, ar SGL starpniecību nevarēja īstenot jāgpilnas īpašumtiesības uz *Condor*, tāpēc to arī nevarēja uzskatīt par daļu no *Noerr* grupas (sk. 26. apsvērumu). *Attestor* pirkuma piedāvājums bija atkarīgs no aizdevuma pārstrukturēšanas, un tas tika īstenots tikai 2021. gada 28. jūlijā pēc tam, kad Komisija sākotnēji bija apstiprinājusi pārstrukturēšanas atbalstu. Līdz ar to *Condor* grūtības nevar uzskatīt par tādām, kas izriet no patvaļīgas izmaksu sadales hipotētiskā plašākā grupā.
- (158) Turklāt *Attestor* piedāvājums attiecībā uz *Condor* tika izvēlēts *Condor* valdes rīkotā konkurenci veicinošā, pārredzamā, beznosacījumu un nediskriminējošā konkursa procedūrā, izvēloties to kā labāko no trim saņemtajiem piedāvājumiem (sk. 37. un 120. apsvērumu). Vācijas federālā valdība arī uzskatīja, ka *Attestor* piedāvājums nodrošina labākos nosacījumus KfW aizdevumu atmaksai, kas pārstrukturēšanas atbalstu samazina līdz minimumam. Pretēji *Ryanair* apgalvojumiem (sk. 113. apsvērumu), nekas neliecina par to, ka *Attestor* samaksāto cenu būtu ietekmējusi Vācijas valdības iespējamā vēlme veikt *Condor* "ārkārtas pārdošanu". Faktiski pagāja vairāk nekā gads no brīža, kad PGL 2020. gada aprīlī atsauca savu piedāvājumu attiecībā uz *Condor* (sk. 35. apsvērumu), līdz brīdim, kad 2021. gada jūlijā tika parakstīts pārdošanas līgums ar *Attestor* pēc konkursa procedūras, kurā tika iesniegti piedāvājumi no trim ieinteresētajiem pircējiem (sk. 37. apsvērumu). Tāpēc Komisija uzskata, ka *Attestor* samaksāja tirgus cenu par *Condor* un ka rezultātā *Attestor* neguva nekādu daļu no *Condor* saņemtā pārstrukturēšanas atbalsta.
- (159) Papildinot iepriekš minēto, Komisija piebilst, ka *Condor* bijušais mātesuzņēmums TCG bija sācis piespiedu likvidāciju 2019. gadā, proti, ilgi pirms pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanas, un tika likvidēts, tāpēc tas nevarēja atrisināt *Condor* grūtības. Lēmumā par glābšanas atbalstu Komisija norādīja, ka *Condor* grūtības neizrietēja no izmaksu patvaļīgas sadales bijušās TCG grupas ietvaros un ka šī grupa, kas tika likvidēta, nevarēja tās segt. Vispārējā tiesa šo vērtējumu apstiprināja spriedumā lietā T-577/20. Šis spriedums nav pārsūdzēts.
- (160) Vispārējā tiesa 2024. gada spriedumā par *Condor* novērtēja atbilstību šim nosacījumam un secināja, ka Komisijai bija pamats konstatēt, ka uz *Condor* situāciju neattiecas Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 22. punktā noteiktais aizliegums (saņēmējs pieder lielākai uzņēmumu grupai vai to pārņem lielāka uzņēmumu grupa) ⁽⁶³⁾.
- (161) Tāpēc Komisija secina, ka *Condor* ir tiesīga saņemt pārstrukturēšanas atbalstu.

5.3.1.2. Saimnieciskās darbības attīstība

- (162) Tā kā, lai valsts iejaukšanās būtu saderīga ar iekšējo tirgu, tai ir jābūt vērstai uz saimnieciskās darbības attīstību, tad attiecībā uz pārstrukturēšanas atbalstu dalībvalstij cita starpā ir jāpierāda, ka atbalsts novērš tāda svarīga pakalpojuma pārtraukšanas risku, kuru ir grūti replicēt un kuru atbalsta saņēmēja vietā nevar viegli sniegt konkurents.
- (163) 84. un 85. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka *Condor* ir svarīga loma Vācijas atpūtas ceļojumu tirgū, jo šī aviosabiedrība sniedz unikālus lidojumu pakalpojumus tūkstošiem neatkarīgu ceļojumu aģentūru un ceļojumu rīkotāju, no kuriem daudzi ir MVU, konsolidē to pieprasījumu un nodrošina elastīgus grafikus un pielāgotas IT rezervācijas sistēmas.
- (164) Konkrētāk, Komisija norāda, ka *Condor* apvieno mazu ceļojumu rīkotāju pieprasījumu pēc lidojumiem uz nišas galamērķiem un piedāvā tiem lidojumu plānu īstermiņa elastību. Vēsturisko un zemo cenu aviosabiedrību grafiki ir fiksēti uz ilgāku laiku, tādēļ tās nevar piedāvāt šādu elastību. *Condor* patentētā rezervācijas sistēma ļauj ceļojumu rīkotājiem rezervēt lidojumus kompleksiem ceļojumiem un piedāvā elastību, kas vajadzīga, lai pielāgotos pieprasījuma izmaiņām (sk. 84. apsvērumu). Pretēji *Ryanair* apgalvojumam (sk. 114. apsvērumu), to neliek apšaubīt ne tas, ka *Condor* lidojumus var rezervēt iepriekš, ne arī tas, ka *Condor* (arī) veic lidojumus uz noteiktiem galamērķiem, kurus apkalpo citas aviosabiedrības. Neviena aviosabiedrība nevarētu īstenot savu darbību efektīvi un

⁽⁶³⁾ Lieta T-28/22 *Ryanair*/Komisija, 44. un 54. punkts.

rentabli, ja tai nebūtu lidojumu grafika un tā klientiem nepiedāvātu sēdvietu iepriekšēju rezervēšanu. Lai gan *Condor* piedāvā šo pakalpojumu, tā joprojām ir elastīgāka nekā regulāru lidojumu aviosabiedrības, un *Condor* pamatfunkcija ir ceļojumu aģentūru un ceļojumu rīkotāju konsolidēšana un koordinēšana, kas ir uzsvērts ceļojumu nozares dalībnieku licētibās. Konkrētāk, kā Vācija norādījusi paziņojumā, *Condor* glābšanas atbalsta novērtēšanas procesa laikā ceļojumu rīkotāji ir rakstījuši Vācijas iestādēm, lai uzsvērtu, ka to saimnieciskā darbība daļēji ir atkarīgi no šiem pakalpojumiem un ka šādu pakalpojumu neesamības gadījumā tie ciestu ievērojamus apgrozījuma zaudējumus (sk. 84. apsvērumu). Lai replicētu šīs sistēmas, konkurentiem būtu jāiegūst vajadzīgās īpašās zināšanas un jāizveido galamērķu un kontaktpersonu tīkls, kā arī IT sistēmas un procesi, kas prasītu ievērojamu laiku un resursus un ko nevarētu sasniegt īstermiņā un vidējā termiņā.

(165) Turklāt *Condor* IT vide nodrošina gan čarterreisu, gan globālās izplatīšanas sistēmas (GDS) rezervācijas⁽⁶⁴⁾ tūrisma maršrutos, un tās komerciālās sistēmas ļauj izmantot reāllaika datus no dažādiem pakalpojumiem un nodrošina piekļuvi pa vairākiem kanāliem. Tādējādi *Condor* nodrošina piekļuvi atpūtas lidojumiem vairāk nekā (..) ceļojumu aģentūrām, kurām nav IATA licences, šajā nolūkā izmantojot dažādas saskarnes, ko nepiedāvā vēsturiskie un zemo cenu pārvadātāji. Tādēļ Komisija uzskata, ka bez *Condor* saskarnēm operatori, kuriem nav IATA licences, būtu pilnīgi atkarīgi no konsolidētājiem attiecībā uz piekļuvi tūrisma lidojumiem un tiem būtu jāmaksā papildu maksa par konsolidētāju pakalpojumiem. Šo saskarņu darbībai vajadzīgo tehnoloģiju lielā mērā ir izstrādājusi *Condor*, un, tā kā tā nav pieejama IT tirgū, to īstermiņā vai vidējā termiņā nevar replicēt.

(166) Tādējādi ir ļoti maz ticams, ka kāds no esošajiem vēsturiskajiem vai zemo izmaksu pārvadātājiem vēlētos un spētu samērīgā termiņā iegūt vajadzīgās īpašās zināšanas un izveidot vajadzīgos tīklus un tehnoloģijas, lai pārņemtu *Condor* kā koordinatora un konsolidētāja lomu, uz ko paļaujas aptuveni 11 000 neatkarīgu ceļojumu aģentūru un ceļojumu rīkotāju Vācijas atpūtas ceļojumu tirgū. Ir vēl mazāk ticams, ka *Condor* lomu varētu replicēt vairāki pārvadātāji, katrs atsevišķi izstrādājot un īstenojot noteiktus pakalpojumus, bet nenodrošinot nekādu koordināciju un sadarbību starp pakalpojumiem.

(167) Turklāt Komisija norāda, ka *Condor* ir ieguvusi ievērojamas īpašās zināšanas tūrisma galamērķu atvēršanā un attīstīšanā un ir izveidojusi tehniskās spējas attiecībā uz pieprasījuma konsolidēšanu un elastīgām rezervācijām un lidojumu grafikiem, izmantojot patentētas un pielāgotas IT programmas un procesus, ko tā ir izstrādājusi savā uzņēmumā. *Condor* aiziešana no tirgus izraisītu šo tehnisko zināšanu un lietpratības zudumu, kuru atjaunošanai būtu vajadzīgs laiks un ieguldījumi IT izstrādē un tīklu veidošanā.

(168) Turklāt *Condor* ir labi funkcionējošs uzņēmējdarbības modelis, kas vienkārši ir cietis no tādu notikumu nelabvēlīgās ietekmes, kurus tā nevar kontrolēt, piemēram, no TCG maksātnespējas un Covid-19 pandēmijas. Neraugoties uz sarežģīto ekonomisko situāciju atbalsta piešķiršanas brīdī, *Condor* ir spējusi piesaistīt privātos ieguldītājus, kas vēlas finansēt uzņēmumu, pamatojoties uz tās saimnieciskās darbības prognozēm. *Condor* ir stabila tirgus dalībniece Vācijā, un tā ir svarīga konkurences saglabāšanai Vācijas atpūtas ceļojumu tirgū, kas pašlaik jau ir ļoti koncentrēts un kurā dominē *Lufthansa* grupa. Ceļojumu rīkotāji ir pauduši bažas Vācijas iestādēm par *Condor* pakalpojumu iespējamo zaudēšanu. Turklāt Vācijas konkurences iestāde saskaņā ar LESD 102. pantu sāka izmeklēšanu par to, ka *Lufthansa*, iespējams, uz *Condor* rēķina ļaunprātīgi izmanto savu dominējošo stāvokli tirgū. Šajā izmeklēšanā konkurences iestāde aizliedza *Lufthansa* izbeigt noteiktus ilgtermiņa apakšlīgumus ar *Condor*⁽⁶⁵⁾, lai *Lufthansa* vairs nevarētu ļaunprātīgi izmantot savu stāvokli tirgū, tā kaitējot *Condor*, un lai novērstu turpmāku nelabvēlīgu tirgus koncentrāciju. Faktiski Komisija norāda, ka *Condor* ir vienīgais atlikušais *Lufthansa* konkurents, kas darbojas Vācijā, attiecībā uz tālajiem galamērķiem. Tāpēc Komisija uzskata, ka *Condor* ir svarīga, jo tā saglabā efektīvu konkurenci Vācijas tālo gaisa pārvadājumu tirgū.

⁽⁶⁴⁾ Globālā izplatīšanas sistēma (GDS) ir datorizēts tīkls, kurā var veikt darījumus starp ceļojumu nozares pakalpojumu sniedzējiem, galvenokārt aviosabiedrībām, viesnīcām, automobiļu nomas uzņēmumiem un ceļojumu aģentūrām, izmantojot reāllaika datus (piemēram, pieejamo viesnīcu numuru vai lidojumu sēdvietu skaitu). Ceļojumu aģentūras izmanto GDS saistībā ar pakalpojumiem, produktiem un tarifiem, lai sniegtu ar ceļojumiem saistītus pakalpojumus galapatērētājiem.

⁽⁶⁵⁾ B9-21/212 vom 29.8.2022., *Deutsche Lufthansa AG, Kündigung der Special Prorate Agreement mit der Condor Flugdienst GmbH*, <https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Entscheidung/DE/Entscheidungen/Missbrauchsaufsicht/2022/B9-21-21.html>.

- (169) Visbeidzot, *Condor* aiziešana no tirgus būtu nelabvēlīgi ietekmējusi tās tīklu, ko veido gandrīz (..) piegādātāji, un tā būtu būtiski ietekmējusi tās darbiniekus, kuru skaits pārsniedz 4 000 (86. apsvērums). Iespējamās sekas būtu bijušas smagas, it īpaši sarežģītajā ekonomiskajā situācijā, kāda bija atbalsta piešķiršanas brīdī, kad daudzas aviosabiedrības samazināja kapacitāti un atlaida darbiniekus, tāpēc būtu maz ticams, ka tās vai nu iepirktu pietiekami daudz darījumu no *Condor* piegādātājiem, vai arī pieņemtu darbā ievērojamu daļu *Condor* darbinieku. Tas tā ir vēl jo vairāk tāpēc, ka *Condor* apkalpoto tālo atpūtas galamērķu skaits pārsniedz nozares vidējo rādītāju, apvienojot aptuveni 11 000 ceļojumu rīkotāju un ceļojumu aģentūru pieprasījumu pēc tiem. Ir maz ticams, ka konkurenti būtu varējuši replicēt *Condor* pakalpojumus saistībā ar šiem galamērķiem un tādējādi būtu sasnieguši pietiekamu lidmašīnas noslogojuma koeficientu, lai tās izmantotu rentabli. Turklāt nekas neliecināja par to, ka kāds konkurents būtu vēlējis izstrādāt šādu sistēmu sadarbībai ar ceļojumu rīkotājiem un ceļojumu aģentūrām. Faktiski ceļojumu rīkotāji bija apstiprinājuši, ka attiecībā uz šiem pakalpojumiem tie ir atkarīgi no *Condor* un ka *Condor* aiziešana no tirgus tiem radītu nopietnus zaudējumus (sk. 84. apsvērumu).
- (170) Tāpēc, lai gan atsevišķi *Condor* maršruti varētu būt pievilcīgi kādam konkurentam, nekas neliecināja par to, ka kāds konkurents vai vairāki konkurējošie pārvadātāji būtu varējuši pārņemt visus *Condor* pakalpojumus tā, lai tie vienlaikus pildītu *Condor* starpnieka un konsolidētāja lomu attiecībā uz 11 000 neatkarīgām ceļojumu aģentūrām un ceļojumu rīkotājiem, lai tiem būtu *Condor* tehniskās zināšanas, lietpratība, kontaktpersonu tīkls un pielāgotas IT sistēmas un lai tie būtu pārņēmuši *Condor* darbiniekus, lidmašīnas un laika nišas, no kurām daudzas ir paredzētas tālajiem nišas maršrutiem, ko apkalpo tikai atpūtas ceļojumu pārvadātāji. Attiecīgi *Condor* aiziešana no tirgus, visticamāk, radītu nopietnas sociālas grūtības tās klientiem, darbiniekiem un piegādātājiem. Bez atbalsta *Condor* nebūtu varējusi turpināt sniegt šo svarīgo pakalpojumu.
- (171) Vispārējā tiesa 2024. gada spriedumā par *Condor* izvērtēja Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta prasību un secināja, ka prasītājs nav pierādījis, ka Komisijai būtu vajadzējis šaubīties par to, vai *Condor* sniedz svarīgu pakalpojumu, kuru ir grūti replicēt, vai par to, ka jebkuram konkurentam būtu grūti iesaistīties Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunkta izpratnē ⁽⁶⁶⁾.
- (172) Tāpēc Komisija secina, ka atbalsts veicina atpūtas gaisa pārvadājumu saimnieciskās darbības attīstību, jo tas palīdz saglabāt svarīgu pakalpojumu, ko īstermiņā un vidējā termiņā konkurenti nevarētu viegli replicēt bez sociālām grūtībām.

5.3.1.3. Pārstrukturēšanas plāns un ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

- (173) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm pārstrukturēšanas atbalsts jāpiešķir tikai, lai atbalstītu realizējamu, konsekvētu un vērienīgu pārstrukturēšanas plānu, kura pasākumi jāizstrādā tā, lai pieņemamā termiņā atjaunotu ilgtermiņa dzīvotspēju, izslēdzot jebkādu turpmāku atbalstu, kas pārsniedz *Condor* pārstrukturēšanas plānu. Pārstrukturēšanas plānā jāapzina saņēmēja grūtību iemesli un saņēmēja paša vājās puses un jāapraksta, kā ierosinātie pārstrukturēšanas pasākumi novērsīs attiecīgās pamatā esošās saņēmēja problēmas ⁽⁶⁷⁾.
- (174) Pārstrukturēšanas rezultāti ir jāpierāda dažādos scenārijos, it īpaši nosakot darbības parametrus un galvenos paredzamos riska faktoros. Pēc saņēmēja dzīvotspējas atjaunošanas peļņai no ieguldītā kapitāla pēc izmaksu segšanas jābūt atbilstošai neatkarīgi no optimistiskiem pieņēmumiem par tādiem faktoriem kā cenu vai pieprasījuma izmaiņas. Ilgtermiņa dzīvotspēja ir sasniegta, ja uzņēmums spēj nodrošināt atbilstīgu plānoto peļņu no kapitāla ieguldījuma pēc tam, kad tas ir sedzis visas savas izmaksas – arī nolietojuma un finansējuma izmaksas – un spēj konkurēt tirgū pats saviem spēkiem ⁽⁶⁸⁾.
- (175) Šajā ziņā pārstrukturēšanas plānā ir ietverts nopietnu, konsekvētu un savstarpēji pastiprinošu pasākumu kopums (40.–43. apsvērums), kas uzlabo pakalpojumu sniegšanas efektivitāti un racionalizē *Condor* izmaksu bāzi. Konkrētāk, tās konkurētspēju vēl vairāk uzlabotu *Condor* vecāko gaisa kuģu, proti, tās tālo lidojumu flotes, pilnīga atjaunošana, kas ir iespējama tādēļ, ka *Attestor* ieguldīja 250 miljonus EUR nomas iespējā (sk. 47. apsvērumu), apvienojumā ar darbinieku, līgumu un procesu vērienīgo pārstrukturēšanas programmu, ko *Condor* īstenoja atbalsta piešķiršanas laikā (sk. 41. apsvērumu).

⁽⁶⁶⁾ Lieta T-28/22 *Ryanair/Komisija*, 61.–93. punkts.

⁽⁶⁷⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 45., 47. un 48. punkts.

⁽⁶⁸⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 50.–52. punkts.

- (176) Notikumi, kas izraisīja *Condor* maksātnespēju, kombinējās un pārklājās ar Covid-19 pandēmiju, kas bija ārkārtējs notikums, un nopietniem traucējumiem Vācijas ekonomikā, kurā *Condor* sniedz savus pakalpojumus, un citās dalībvalstīs. Šie apstākļi it īpaši ietver pagarināto maksātnespējas procedūru, kas tika īstenota saistībā ar *Condor*, tai skaitā jauna ieguldītāja meklēšanu pēc PGL aiziešanas, korporatīvo saišu pārtraukšanu ar bijušo mātesuzņēmumu un vienlaikus notiekošo Covid-19 pandēmiju, kas nopietni ietekmēja aviosabiedrības un potenciālos ieguldītājus. Šie ārkārtējie apstākļi būtiski ierobežoja *Condor* likviditāti un spēju piekļūt tirgus finansējumam, vienlaikus nopietni ietekmējot tās bilanci un pašu kapitāla pozīciju un radot ilgstošu ārējo ietekmi. Šādos apstākļos *Condor* grūtību cēloņi nebija saistīti ar tās uzņēmējdarbības modeli un stratēģiju, un pārstrukturēšanas plānam nevajadzētu būt vēršam uz šo elementu būtiskām izmaiņām, bet drīzāk uz tās ekonomisko un finansiālo pamatu stiprināšanu.
- (177) *Condor* pārstrukturēšanas periods kopumā ilga četrus gadus, sākot no glābšanas atbalsta piešķiršanas 2019. gada oktobrī. Tas ir mazākais pārstrukturēšanas perioda ilgums Komisijas lēmumu pieņemšanas praksē, it īpaši attiecībā uz aviosabiedrību pārstrukturēšanu, kas veikta Covid-19 pandēmijas kontekstā. *Condor* ļoti aktīvi sadarbojās un neaizkavēja vajadzīgos pārstrukturēšanas pasākumus, kuri visi bija pabeigti pārstrukturēšanas perioda beigās 2023. gada septembrī. Pārstrukturēšanas plāna ilgums ir samērīgs, ņemot vērā 176. apsvērumā aprakstītos apstākļus.
- (178) Komisija norāda, ka *Condor* pamatscenārija prognozes attiecībā uz darbības atjaunošanu, t. i., *Condor* darbības atjaunošanu līdz 2019. gada līmenim, atbilda trešo personu prognozēm par nozari. Kā paskaidrots 58. apsvērumā un parādīts 3. attēlā, piemēram, IATA 2021. gada aprīlī attiecībā uz pārvadāto pasažieru kilometriem (RPK) prognozēja, ka nozare laikposmā no 2023. līdz 2024. gadam atgriezīsies 2019. gada līmenī. Kā redzams 3. attēlā, tika sagaidīts, ka *Condor* savu 2019. gada RPK līmeni sasniegs (..) fiskālajā gadā. Komisija arī norāda, ka varētu gaidīt vēl straujāku tūrisma lidojumu nozares atveseļošanos, un tāpēc Komisija uzskata, ka *Condor* prognozētais ieņēmumu pieaugums ir ticams. Tādējādi *Condor* pārstrukturēšanas plāna pieņēmumu ticamība ir balstīta uz trešo personu prognozēm par nozari un nav atkarīga no rādītāju salīdzināšanas ar citu aviosabiedrību grupu, kā to apgalvo *Ryanair* ⁽⁶⁹⁾.
- (179) Pamatscenārija prognozes, kas bija pamatā pārstrukturēšanas plānam, parādīja *Condor* spēju atjaunot ilgtermiņa dzīvotspēju, nodrošinot atbilstošu prognozēto kapitāla atdevi pēc visu savu izmaksu segšanas. Attiecībā uz ieņēmumiem *Condor* (..) % noslogojuma koeficientu no 2022./2023. gada var uzskatīt par ticamu, ņemot vērā prognozēto nozares atveseļošanos un *Condor* vēsturisko noslogojuma koeficientu pirms Covid-19 pandēmijas. Prognozētais ienesīgums uz vienu pasažieri aptuveni (..) EUR apmērā 2022./2023. gadā bija nedaudz lielāks nekā (..) EUR ienesīgums 2018./2019. gadā. Tomēr šis augstākais līmenis bija izskaidrojams ar *Condor* veikto flotes modernizāciju, ieskaitot jaunu tālo lidojumu gaisa kuģu iekļaušanu. Prognozētajās izmaksās tika pienācīgi ņemta vērā pārstrukturēšanas pasākumu ietekme (piemēram, darbinieku skaita samazināšana un flotes atjaunošana, sk. 41. un 43. apsvērumu), jo, piemēram, flotes atjaunošanas programmas rezultātā samazinātos degvielas izmaksas uz vienu ASK, bet vienlaikus palielinātos īpašumtiesību izmaksas augstāku operatīvās nomas likmju dēļ.
- (180) *Condor* uzņēmējdarbības plāns parādīja, ka tā atdeves rādītāji visā pārstrukturēšanas periodā uzlabosies un 2023. gadā sasniegs (..) % ROCE, 2025. gadā – līdz (..) % un 2026. gadā – (..) %, kā redzams 16. tabulā ⁽⁷⁰⁾. Komisija norāda, ka ROCE aprēķina, EBIT dalot ar kopējiem aktīviem, no kuriem atskaitītas īstermiņa saistības. Tā kā mērķis ir salīdzināt ROCE ar WACC un tā kā WACC ir rādītājs, no kura ir atskaitīti nodokļi, Komisija aprēķināja ROCE, neto darbības

⁽⁶⁹⁾ Atsaucoties uz *Ryanair* argumentu 111. apsvērumā, Komisija norāda, ka lēmuma par procedūras sākšanu nekonfidencialajā versijā aizklātie dati ir komerciāli, finansiāli vai stratēģiski sensitīvi, un to publicēšana var radīt būtisku kaitējumu atbalsta saņēmējam, un tie tika aizklāti, pamatojoties uz paziņojumu par dienesta noslēpumu valsts atbalsta lēmumos (OV C 297, 9.12.2003., 6. lpp.). Tomēr lēmums par procedūras sākšanu ir nepārprotams attiecībā uz pasākumu aprakstu un it īpaši Komisijas pamatojumu, un *Ryanair* bija iespēja iesniegt savus apsvērumus.

⁽⁷⁰⁾ Tā kā balance, kas ietver 16. SFPS prasībām atbilstošus datus par gaisa kuģu operatīvo nomu, sniedz pilnīgāku priekšstatu par uzņēmuma finansēm, ņemot vērā gaisa kuģu flotes vērtību un to, ka tā veido kapitāla lielāko daļu, Komisija savu novērtējumu balstīja uz šiem skaitļiem, nevis uz bilanci, kas sagatavota saskaņā ar Vācijas grāmatvedības standartiem.

peļņu pēc nodokļu nomaksas dalot ar vidējo izmantoto kapitālu ⁽⁷¹⁾. Izmantojot šādu konservatīvu pieeju, *Condor* ROCE ir (..) % 2023. gadā, (..) % 2024. gadā, (..) % 2025. gadā un (..) % 2026. gadā. Kā aprakstīts 65. apsvērumā, *Condor* vidējā svērtā kapitāla cena, ko Vācija aprēķināja, bija (..) %. Saskaņā ar Vācijas aprēķiniem *Condor* kapitāla atdeve, ko mēra ar ROCE, no pārstrukturēšanas perioda beigām 2023. gadā pastāvīgi pārsniedz *Condor* WACC. Tāpēc *Condor* sniedz pakalpojumus par augstākām cenām un rada vērtību, kas ir dzīvotspējīga uzņēmuma pazīme.

- (181) Turklāt saskaņā ar Komisijas aprēķiniem *Condor* ROCE no 2023. gada pārsniedz tās WACC. *Condor* joprojām būtu neto peļņa pēc nolietojuma un finanšu izmaksu atskaitīšanas, un tā spētu konkurēt tirgū pat nelabvēlīgā scenārija gadījumā. Papildinot iepriekš minēto, jāpiebilst, ka *Condor* ROCE sasniegtu citu aviosabiedrību kapitāla atdeves līmeni pirms Covid-19 vai pat pārsniegtu to, kā norādīts 81. apsvērumā. Pārējo grupas aviosabiedrību ROCE, kas aprēķināta kā mediāna, pirms Covid-19 pandēmijas bija 11,8 %, kas aptuveni atbilst *Condor* kapitāla atdevei pārstrukturēšanas perioda beigās 2023. fiskālajā gadā ⁽⁷²⁾.
- (182) Attiecībā uz WACC, kā aprakstīts 65. apsvērumā, *Condor* pieņemtais parāds un pašu kapitāls bija attiecīgi (..) % un (..) %. Tas atbilst aptuveni (..) parāda attiecībai pret pašu kapitālu, ko Komisija uzskata par stabili attiecību ar samērīgu saistību īpatsvaru, kas ir saskaņā ar nozares standartiem. Turklāt, veicot kontrolpārbaudi, Komisija ir novērtējusi citu aviosabiedrību grupas vēsturisko parāda attiecību pret pašu kapitālu ⁽⁷³⁾. 2019. gadā šīs aviosabiedrību grupas vidējā parāda attiecība pret pašu kapitālu, kas aprēķināta kā mediāna, bija aptuveni 3, bet vidējā aritmētiskā – aptuveni 4,3 ⁽⁷⁴⁾. Izmantojot mediānu, parāda īpatsvars ir 75 %, bet pašu kapitāla – 25 %. Tādējādi *Condor* pieņemtā kapitāla struktūra ar pašu kapitāla daļu (..) % apmērā bija pēc būtības pamatota un stabila pati par sevi un arī atbilda nozares novērojumiem.
- (183) Tāpat noteiktās WACC pārskatīšana liecina, ka aplēstās pašu kapitāla izmaksas atbilst salīdzinoši standartizētai pieejai, kas ietver kapitāla aktīvu cenu noteikšanas modeli ar prēmijām un parametru vērtībām, kas iegūtas no tirgus informācijas un pielāgotas *Condor* īpašībām, savukārt parāda izmaksas ir balstītas arī uz faktiskajām procentu likmēm, kas tiek piemērotas *Condor* (65. apsvēruma un 39. zemsvītras piezīme). Pamatojoties uz šādu samērīgu un objektīvu pamatojumu, *Condor* WACC, ņemot vērā 16. SFPS, bija (..) % (sk. arī 65. apsvērumu) un tādējādi ievērojami zemāka nekā tā ROCE. Pat gadījumā, ja WACC būtu ievērojami augstāka par 12 %, *Condor* ROCE joprojām būtu lielāka par WACC, un tādējādi *Condor* nodrošinātu samērīgu kapitāla atdevi.
- (184) Tāpat 3. tabula liecina, ka bija sagaidāms, ka *Condor* pelnītspēja, ko mēra kā *EBIT* rentabilitāti, pārsniegs tās vēsturisko pirmskrīzes vērtību, kas ir aptuveni (..) % no kopējiem ieņēmumiem, un no 2023. gada jeb pārstrukturēšanas perioda beigām līdz 2026. gadam būtu (..)-(..) %. Kā redzams 7. tabulā, aviosabiedrību grupas rentabilitāte pirms Covid-19 bija 5,7 % (vai 7,3 % kā mediāna) ⁽⁷⁵⁾. Tāpēc pārstrukturēšanas perioda beigās 2023. gadā, kad vēl netika sagaidīta

⁽⁷¹⁾ Aprēķināta kā $EBIT * (1 - T) / \text{vidējais izmantotais kapitāls}(t); \text{izmantotais kapitāls}(t - 1)$, kur *EBIT* ir peļņa pirms procentu maksājumiem un nodokļiem; *T* ir *Condor* uzņēmumu ienākuma nodokļa likme; izmantotais kapitāls(*t*) un izmantotais kapitāls(*t - 1*), ir kapitāls, kas izmantots attiecīgi kārtējā gadā un gadā pirms kārtējā gada. Izmantoto kapitālu definē kā pašu kapitālu, kam pieskaitītas ilgtermiņa saistības (vai kā kopējos aktīvus, no kuriem atskaitītas īstermiņa saistības).

⁽⁷²⁾ Komisija arī pārrēķināja ROCE saskaņā ar 70. zemsvītras piezīmē izklāstīto metodi attiecībā uz aviosabiedrību grupu. Pamatojoties uz *Capital IQ* pieejamajiem datiem, šo grupu veido *Air France-KLM*, *Lufthansa*, *EasyJet*, *IAG*, *Ryanair* un *Aegean*. Vidējā ROCE šai aviosabiedrību grupai 2019. gadā bija 7 % kā mediāna vai 8 % kā vidējais rādītājs.

⁽⁷³⁾ Tai pašai grupai, kas aprakstīta 71. zemsvītras piezīmē.

⁽⁷⁴⁾ Ilgākās laikrindās šī attiecība krasi nemainās; aprēķinot attiecību kā mediānu, tā vidēji bija 2,98 % 2016. gadā, 2,34 % 2017. gadā un 2,38 % 2018. gadā, savukārt vidējā aritmētiskā attiecība bija 4,87 % 2016. gadā, 3,64 % 2017. gadā un 4,36 % 2018. gadā.

⁽⁷⁵⁾ Ņemot vērā lielo atšķirību starp *EBIT* rādītājiem šajā grupā, Komisija kā vidējās vērtības mēru izmantoja mediānu, jo tā ir stabilāka attiecībā pret statistikas izlecošajām vērtībām salīdzinājumā ar vidējo aritmētisko rādītāju.

tirgus pilnīga atgūšanās, *Condor* snieguma rādītāji nebūtu sliktāki kā citām aviosabiedrībām pirms Covid-19 ⁽⁷⁶⁾. Kad tirgus būtu pilnībā atguvis, kas bija paredzēts 2026. gadā, trīs gadus pēc pārstrukturēšanas perioda beigām, *Condor* darbotos atbilstoši atsauces vērtībai. Šajā sakarā Komisija arī norāda, ka, piemērojot 16. SFPS, *Condor* EBIT rentabilitāte 2023. fiskālajā gadā palielinātos līdz (..) % un 2026. fiskālajā gadā – līdz (..) %. Šis EBIT pieaugums galvenokārt ir saistīts ar to, ka flotes nomas izmaksas rada lielākus izdevumus (izmantojot Vācijas grāmatvedības standartus) nekā flotes nolietojums, ja flote tiek kapitalizēta. Turklāt 2023. fiskālajā gadā *Condor* radītu pozitīvu neto rezultātu, kas palīdzētu uzlabot vēsturiski negatīvo pašu kapitālu. Tā kā atpūtas ceļojumu nozare atgūstas, prognozētais neto peļņas pieaugums 2024. gadā, t. i., pēc pārstrukturēšanas perioda, vēl vairāk palielinātos, un no 2026. gada pašu kapitāla uzskaites vērtība kļūtu pozitīva.

(185) Attiecībā uz maksātnespējas rādītājiem, ņemot vērā *Condor* uzskaitē veikto norakstīšanu pēc TCG maksātnespējas un saistībā ar to, *Condor* saglabātu vāju pašu kapitāla pozīciju grāmatvedības izteiksmē visā pārstrukturēšanas plāna darbības laikā, kas gan ar laiku uzlabotos. Tomēr pārstrukturēšanas plāna spēju atjaunot *Condor* ilgtermiņa dzīvotspēju uztur un apstiprina citas jēgpilnas pazīmes, proti:

- a) *Condor* pati par sevi guva pastāvīgu un stabilu peļņu, pirms tās mātesuzņēmums TCG kļuva maksātnespējīgs. Laikposmā no 2008. līdz 2019. gadam *Condor* pastāvīgi guva peļņu 43–76 miljonu EUR apmērā, izņemot divus gadus. Kopējā kumulatīvā peļņa un gada vidējā peļņa bija attiecīgi 530 miljoni EUR un 44,1 miljons EUR (sk. 32. apsvērumu), neskaitot citu brīvo naudas plūsmu, kas tika radīta;
- b) pirms Covid-19 pandēmijas *Condor* aktīvi un uzņēmējdarbības modelis bija pievilcīgs kādam nozares ieguldītājam, kas 2020. gada pavasarī piedāvāja to iegādāties par (..) miljoniem EUR. Tobrid *Condor* aplēstā pašu kapitāla vērtība bija no (..) līdz (..) miljoniem EUR (35. apsvēruma);
- c) *Condor* uzņēmējdarbības plāns un perspektīvas tagad ir piesaistījušas dažādus tirgus ieguldītājus, un uzvarējušais pretendents apņēmas piešķirt jaunu kapitālu 200 miljonu EUR apmērā apmaiņā pret 51 % akciju, kā arī papildu pašu kapitālu 250 miljonu EUR apmērā, lai atjaunotu floti (46. un 47. apsvēruma). Pamatojoties uz pašu kapitāla turpmākās vērtības novērtējumu (65. apsvēruma), no akcionāra viedokļa *Condor* akciju vērtības paredzamais pieaugums – neatkarīgi no tā, vai tas tiek novirzīts atpakaļ ar dividendēm vai ne – nodrošina vismaz (..) % ROE gadā no privātkapitāla ieguldījumiem, kas ir stingri apsolīti ⁽⁷⁷⁾. Komisija norāda, ka šī prognozētā ROE atbilst gaisa pārvadātāju izlases mediānajai ROE – 25,3 % – laikposmā no 2017. līdz 2019. gadam (66. apsvēruma).

(186) Finanšu prognožu pamatscenārija alternatīva – pārstrukturēšanas plānā definētais nelabvēlīgais scenārijs – arī bija atbilstīgs un ticams. Nelabvēlīgais scenārijs bija ticams, jo vajadzīgie pastāvīgie centieni samazināt un stabilizēt *Condor* pamatdarbības izmaksu bāzi tiktu saglabāti visā pārstrukturēšanas periodā (41. apsvēruma). Dzīvotspēju galvenokārt varētu ietekmēt ārēji faktori, un tādēļ nelabvēlīgajā scenārijā tika ņemtas vērā ticamas ieņēmumu un izmaksu faktoru variācijas, piemēram, mazāki komerciālie ieņēmumi apvienojumā ar ievērojamu, bet iespējamu degvielas izmaksu pieaugumu, kas izriet no CO₂ emisijas kvotām un kompensēšanas kredītiem (72. apsvēruma).

⁽⁷⁶⁾ Komisija norāda, ka aviosabiedrību grupa ietver Wizz Air, kas, šķiet, 2019. gadā nav sagatavojusi finanšu pārskatus, izmantojot 16. SFPS. 16. SFPS izmantošana palielina uzņēmuma EBIT, ja tas ir nomnieks operatīvās nomas līgumos, jo nomas maksājumi neietilpst pamatdarbības izmaksās, bet gan finanšu izmaksās. Tāpēc grupa, kas ietver gan uzņēmumus, kuri izmanto 16. SFPS, gan uzņēmumus, kuri neizmanto 16. SFPS, par zemu novērtēs grupas vidējo EBIT rentabilitāti attiecībā pret uzņēmumu, kas izmanto 16. SFPS, vai to novērtēs par augstu attiecībā pret uzņēmumu, kas neizmanto 16. SFPS. Tomēr, izslēdzot Wizz Air, vidējā EBIT rentabilitāte būtu zemāka, ņemot vērā to, ka Wizz Air EBIT pārsniedz grupas mediānu.

⁽⁷⁷⁾ Rothschild novērtēja, kāda būs *Condor* pašu kapitāla vērtība 2026. gadā saskaņā ar parāda pārstrukturēšanas un ieguldījumu noteikumiem, ko ir apspriedušas Vācijas iestādes un Attestor, kas stingri apņēmas piešķirt 200 miljonus EUR apmaiņā pret 51 % akciju. Pašu kapitāla turpmākās vērtības novērtējums ir balstīts uz piesardzīgiem pieņēmumiem un plaši pieņemtām metodēm un ir (..) miljoni EUR (65. apsvēruma). Summa, kas 2021. gadā apsolīta apmaiņā pret 51 % īpašumtiesībām, netieši sniedz vērtējumu par visām *Condor* īpašumtiesībām, t. i., tiesībām gūt labumu no paredzamās uzņēmuma vērtības un to pārdot. (..) % ROE ir pilno īpašumtiesību vērtības gada pieaugums laikposmā no 2021. gada (..) miljoni EUR) līdz 2026. gadam ((..) miljoni EUR).

- (187) Šādā nelabvēlīgā scenārijā *Condor* rezultāti tiktu ietekmēti, taču tie joprojām būtu stabili un ilgtspējīgi, tādējādi neapdraudot dzīvotspējas atjaunošanu. Sagaidāmā neto peļņa pēc procentu maksājumu un nolietojuma izmaksu segšanas joprojām būtu pozitīva 2022. un 2023. gadā un arī pēc tam, tāpat kā pamatscenārijā, savukārt *EBIT* rentabilitāte 2023. fiskālajā gadā būtu (..) % un 2025. un 2026. gadā pieaugtu līdz (..) % (veicot uzskaiti saskaņā ar 16. SFPS, šī rentabilitāte būtu (..) % un palielinātos līdz (..) %). Tāpat *ROCE* joprojām būtu lielāka par *Condor* *WACC*, robežās no (..) % 2023. gadā līdz (..) % 2026. gadā. Turklāt pieejamā likviditāte naudas plūsmas prognozēs nesamazinātos zem (..) miljoniem EUR pārstrukturēšanas perioda zemākajā punktā 2020. un 2021. gadā (75. apsvērum), tādējādi saglabājot darbības turpināšanu ar pietiekamu naudas un likviditātes rezervju līmeni, kas prasīts darbības licencē.
- (188) Turklāt, aplūkojot citus snieguma rādītājus, piemēram, *Condor* ienesīgumu uz pasažieri, redzams, ka šajā ziņā *Condor* 2019. gada rādītājs – (..) – bija ievērojami labāks par citu aviosabiedrību vidējo rādītāju 144, un *Condor* noslogojuma koeficients bija (..) %, par kuru labāks bija tikai *Ryanair* rādītājs – 95 % (sk. 68. apsvērumu). Tādējādi *Condor* snieguma rādītājus var uzskatīt par tādiem, kas atbilst citu aviosabiedrību snieguma rādītājiem, un tas, ka atsevišķi rādītāji ir lielāki vai mazāki par atsaucēs vērtību, nenozīmē, ka *Condor* sniegums ir pārāks vai sliktāks. Kā redzams 7. tabulā, aviosabiedrību grupas rentabilitāte pirms Covid-19 bija 5,7 % (vai 7,3 % kā mediāna). Tāpēc pārstrukturēšanas perioda beigās 2023. gadā, kad vēl netika gaidīta tirgus pilnīga atgūšanās, *Condor* snieguma rādītāji nebūtu sliktāki kā citām aviosabiedrībām pirms Covid-19. Kad tirgus būtu pilnībā atguvies, kas bija paredzēts 2026. gadā, trīs gadus pēc pārstrukturēšanas perioda beigām, *Condor* darbotos atbilstoši atsaucēs vērtībai.
- (189) Pretēji *Ryanair* apgalvojumam (sk. 114. apsvērumu), *Condor* snieguma rādītāji, kas 2019. gadā bija zemāki par konkurentu līmeni, pēc pārstrukturēšanas to nepārsniedza. Pirmkārt, minētais apgalvojums attiecās tikai uz diviem rādītājiem, proti, *EBIT* rentabilitāti un citu *ROE*, kuri *Condor* 2026. gadā būtu labāki par citu aviosabiedrību grupas vidējiem rādītājiem. Tas raksturo snieguma rādītājus trīs gadus pēc pārstrukturēšanas perioda beigām, tātad brīdī, kas vairs nav būtisks atbilstības novērtēšanai saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņiem. Turklāt 2019. gadā *Condor* *EBIT* rentabilitāte bija (..) % salīdzinājumā ar vidēji 5,7 % pārējām aviosabiedrībām, un pārstrukturēšanas perioda beigās 2023. gadā *Condor* sasniedza (..) %, tādējādi pilnībā nesasniedzot pārējo aviosabiedrību 2019. gada vidējo rādītāju.
- (190) Šos snieguma rādītājus, kas *Condor* tuvina citu aviosabiedrību grupas vidējam rādītājam, veicina tas, ka atpūtas ceļojumu tirgus atguvās ātrāk, nekā gaidīts, salīdzinājumā ar vispārējiem ceļojumiem (sk. 58. apsvērumu), kā arī *Condor* pārstrukturēšanas kontekstā īstenotā racionalizācijas programma (sk. 41. apsvērumu). Paredzams, ka *Condor* *ROE* pieaugs mazliet ātrāk un 2026. gadā nedaudz pārsnies citu aviosabiedrību grupas 2017.–2019. gada mediānu (sk. 6. tabulu un 65. apsvērumu). Šajā sakarā Komisija norāda, ka pārstrukturēšanas plāna sākumā *Condor* bija ievērojams negatīvs pašu kapitāls 63. apsvērumā paskaidrotā iemesla dēļ, tādējādi jau no paša sākuma *Condor* pašu kapitāla pozīcija bija ievērojami sliktāka par citu aviosabiedrību pašu kapitāla pozīciju. Līdz ar to *Condor* bija jāpalielina *ROE* ātrāk nekā citām aviosabiedrībām, lai sasniegtu līdzvērtīgu pašu kapitāla pozīciju.
- (191) Attiecībā uz aviosabiedrībām, kas tika atlasītas salīdzinošajai novērtēšanai, Komisija uzskatīja, ka ir būtiski salīdzināt *Condor* snieguma rādītājus ar tās faktisko konkurentu snieguma rādītājiem neatkarīgi no tā, vai tie ir klasificēti kā ZIP, vēsturiskās aviosabiedrības, čarterreisu aviosabiedrības vai cita veida aviosabiedrības, un nesalīdzināt *Condor* tikai ar čarterreisu aviosabiedrībām. Lielākā daļa čarterreisu aviosabiedrību, kas darbojas Eiropā – un noteikti Vācijā –, ir mazākas un nav salīdzināmas ar *Condor*, kas ir vidēja lieluma čarterreisu aviosabiedrība. Turklāt tikai dažas čarterreisu aviosabiedrības darbojas Vācijas tirgū. Tāpēc tikai čarterreisu aviosabiedrību izmantošana par etalonu būtu bijusi mazāk reprezentatīva. Kā redzams 7. tabulā un 16. tabulā, dažādo izvērtēto aviosabiedrību snieguma rādītāji aptvēra plašu pozīciju klāstu neatkarīgi no to profila, kas liecina par to, ka tādas kategorijas kā vēsturiskās vai čarterreisu aviosabiedrības ir maznozīmīgas, ja jāsalīdzina finansiālie un darbības rezultāti.

- (192) PwC/KPMG atlasīto un Vācijas iesniegto aviosabiedrību vidū bija pietiekams skaits lielāko aviosabiedrību, kas darbojas Eiropā, lai tās varētu izmantot kā etalonu salīdzināšanai ar *Condor* paredzamajiem finanšu un darbības rezultātiem. *Ryanair* nesniedz nekādas norādes par to, ka šo aviosabiedrību profils būtu pārāk atšķirīgs no *Condor* profila un ka tādēļ būtu jānoraida jebkāda salīdzināšana, kas būtu pamatā *Condor* ilgtermiņa dzīvotspējas novērtēšanai, neskatot atšķirības uzņēmējdarbības modeli. Tāpēc ir lietderīgi veikt salīdzināšanu ar aviosabiedrībām, kuras ir dzīvotspējīgas un kurās netiek īstenots pārstrukturēšanas plāns vai kuras nav saņēmušas glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu. Pretēji *Ryanair* apgalvojumam, *Lufthansa* grupas aviosabiedrība *Eurowings* darbojas tālo atpūtas lidojumu nozarē, un tas arī ir atspoguļots salīdzinājumā. Turklāt daudzas aviosabiedrības, kas ir izmantotas salīdzinošajā novērtēšanā, nodrošina arī čarterreiskus, un dažām no tām ir ievērojams mērogs (piemēram, *IAG* reklamē savu augsto čarterreisu kapacitāti, *Norwegian Airlines* un *EasyJet* nodrošina čarterreiskus *TUI* grupai).
- (193) Attiecībā uz *Ryanair* apgalvojumu, ka salīdzināšana ar citām aviosabiedrībām bija balstīta uz Komisijas veikto selektīvo atlasī, lai pierādītu sev vēlamo (sk. 114. apsvērumu), Komisija uzsver, ka, pirmkārt, *Condor* paredzamie finanšu darbības rezultāti pārstrukturēšanas perioda beigās ir apmierinoši paši par sevi un var tikt izmantoti, lai pamatotu konstatējumu, ka pārstrukturēšanas plāns ir piemērots *Condor* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanai. Otrkārt, Komisijai nebija iemesla apšaubīt KPMG sagatavoto un Vācijas iesniegto datu atbilstību dažādu aviosabiedrību finanšu darbības rezultātu salīdzināšanai ar prognozētajiem *Condor* rādītājiem. Visi paraugi ir reprezentatīvi attiecībā uz ES gaisa pārvadājumu tirgu, un tajos ir iekļauti *Condor* konkurenti Vācijas tirgū – *Lufthansa*, *Eurowings* un *Ryanair*.
- (194) Pamatscenārija prognozes, kas bija pamatā pārstrukturēšanas plānam, parādīja *Condor* spēju atjaunot ilgtermiņa dzīvotspēju, nodrošinot atbilstošu prognozēto kapitāla atdevi pēc visu savu izmaksu segšanas. Attiecībā uz ieņēmumiem *Condor* (..) % noslogojuma koeficientu no 2022./2023. gada var uzskatīt par ticamu, ņemot vērā prognozēto nozares atveseļošanos un *Condor* vēsturisko noslogojuma koeficientu pirms Covid-19 pandēmijas. Prognozētais ienesīgums uz vienu pasažieri aptuveni (..) EUR apmērā 2022./2023. gadā bija nedaudz lielāks nekā (..) EUR ienesīgums 2018./2019. gadā. Tomēr šis augstākais līmenis bija izskaidrojams ar *Condor* veikto flotes modernizāciju, ieskaitot jaunu tālo lidojumu gaisa kuģu iekļaušanu. Prognozētajās izmaksās tika pienācīgi ņemta vērā pārstrukturēšanas pasākumu ietekme (piemēram, darbinieku skaita samazināšana un flotes atjaunošana, sk. 41. un 43. apsvērumu), jo, piemēram, flotes atjaunošanas programmas rezultātā samazinātos degvielas izmaksas uz vienu ASK, bet vienlaikus palielinātos īpašumtiesību izmaksas augstāku operatīvās nomas līkņu dēļ.
- (195) 3. tabulā iekļautie skaitļi liecina, ka bija sagaidāms – *Condor* pelnītspēja, ko mēra kā *EBIT* rentabilitāti, pārsniegs tās vēsturisko pirmskrīzes vērtību, kas ir aptuveni (..) % no kopējiem ieņēmumiem, un no 2023. gada jeb pārstrukturēšanas perioda beigām līdz 2026. gadam tā būtu (..)–(..) %. Kā redzams 7. tabulā, aviosabiedrību grupas rentabilitāte pirms Covid-19 bija 5,7 % (vai 7,3 % kā mediāna). Tāpēc pārstrukturēšanas perioda beigās 2023. gadā, kad vēl netika gaidīta tirgus pilnīga atgūšanās, *Condor* snieguma rādītāji nebūtu sliktāki kā citām aviosabiedrībām pirms Covid-19. Kad tirgus būtu pilnībā atgūvis, kas bija paredzēts 2026. gadā, trīs gadus pēc pārstrukturēšanas perioda beigām, *Condor* darbotos atbilstoši atsauces vērtībai. Šajā sakarā Komisija arī norāda, ka, piemērojot 16. SFPS, *Condor EBIT* rentabilitāte 2023. fiskālajā gadā palielinātos līdz (..) % un 2026. fiskālajā gadā – līdz (..) %. Šis *EBIT* pieaugums galvenokārt ir saistīts ar to, ka flotes nomas izmaksas rada lielākus izdevumus (izmantojot Vācijas grāmatvedības standartus) nekā flotes nolietojums, ja flote tiek kapitalizēta. Turklāt 2023. fiskālajā gadā *Condor* radītu pozitīvu neto rezultātu, kas palīdzētu uzlabot vēsturiski negatīvo pašu kapitālu. Tā kā atpūtas ceļojumu nozare atgūstas, prognozētais neto peļņas pieaugums 2024. gadā, t. i., pēc pārstrukturēšanas perioda, vēl vairāk palielinātos, un no 2026. gada pašu kapitāla uzskaites vērtība kļūtu pozitīva.
- (196) Vispārējā tiesa 2024. gada spriedumā par *Condor* izvērtēja šīs prasības un secināja, ka prasītājs nav pierādījis, ka Komisijai būtu vajadzējis rasties šaubām par to, vai *Condor* pārstrukturēšanas plāns ir reālistisks, saskaņots, tālejošs un varētu atjaunot tā ilgtermiņa dzīvotspēju.

- (197) Rezultātā Komisija secina, ka pārstrukturēšanas plāns, ko daļēji finansē no atbalsta, ir reālistisks, saskaņots un tālejošs un tāpēc ir piemērots *Condor* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanai samērīgā laikposmā, nepaļaujoties uz turpmāku valsts atbalstu.

Atbalsta pozitīvā ietekme atsver iespējamo negatīvo ietekmi, kas izpaužas kā konkurences izkropļojumi un nelabvēlīga ietekme uz tirdzniecību

5.3.1.4. Atbalsta nepieciešamība un stimulējoša ietekme

- (198) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 53. punktu dalībvalstīm, kuras plāno piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu, ir jāiesniedz salīdzinājums ar ticamu alternatīvu scenāriju, kas neietver valsts atbalstu, pierādot, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.1.1. iedaļā minēto saimniecisko darbību vai tautsaimniecības jomu attīstība, ko plānots panākt ar atbalstu, bez atbalsta netiks sasniegta vai tiks sasniegta mazākā mērā. Turklāt, lai pierādītu, ka pārstrukturēšanas atbalstam ir stimulējoša ietekme, dalībvalstīm ir jāpierāda, ka bez atbalsta labuma guvējs tiktu pārstrukturēts, pārdots vai likvidēts tādā veidā, ka netiktu sasniegts iecerētais mērķis izvairīties no tirgus nepilnībām vai sociālām grūtībām (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 59. punkts).
- (199) Kā izklāstīts 34.–36. apsvērumā, privāta ieguldītāja iesaiste bija viens no *Condor* maksātnespējas plāna galvenajiem elementiem. Tādējādi *Condor* maksātnespējas procedūras pabeigšana bija atkarīga no ieguldījumu līguma. Proti, PGL, kas 2020. gada janvārī noslēdza līgumu ar *Condor*, izstājās no šā līguma, tā pagarinot uzņēmuma maksātnespēju par septiņiem mēnešiem un radot vajadzību pēc vēl vienas konkursa procedūras rīkošanas.
- (200) Kā izklāstīts 51. un 83. apsvērumā, ieguldījumu līgums ar *Attestor*, kas bija labākais piedāvājums, kurš tika saņemts konkursa procedūrā, bija atkarīgs no pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanas KfW aizdevumu pārstrukturēšanas veidā, kas bija priekšnoteikums līguma noslēgšanai.
- (201) Tādējādi, ja nebūtu Vācijas paziņoto valsts atbalsta pasākumu, ieguldījumu līgums nebūtu noslēgts un *Condor* paliktu maksātnespējīga, tā radot dažādas nelabvēlīgas sekas, kuru rezultātā *Condor* tiktu likvidēta (sk. arī 83.–87. apsvērumu). Šis risks tika uzsvērts arī *Condor* maksātnespējas plānā.
- (202) Bez jauna ieguldītāja finansējuma *Condor* nebūtu spējusi aizstāt savu novecojošo floti, kas būtu ļoti traucējis tās darbību. Turklāt maksātnespējas procedūras turpināšana būtu radījusi papildu izmaksas (kā liecina pirmais pagarinājums, kas radīja ievērojamas papildu izmaksas 23,7 miljonu EUR apmērā, par kuru segšanu bija atbildīga *Condor*, sk. 36. apsvērumu).
- (203) Komisija uzskata, ka bez atbalsta *Condor* nebūtu varējusi piesaistīt finansējumu no privātā tirgus pat saskaņā ar Vācijas maksātnespējas likuma īpašajiem noteikumiem par privilēģētiem parādiem, uz kuriem atsaucas *Ryanair* (sk. 115. apsvērumu). Lai gan ir taisnība, ka atsevišķiem uzņēmumiem bez kredītreitinga, finansiālās grūtībās nonākušiem uzņēmumiem vai uzņēmumiem, kuri ir uzsākti maksātnespējas process, izdodas iegūt finansējumu, tas neattiecas uz visiem uzņēmumiem, kuri nonākuši šādos apstākļos. Vēl jo vairāk tas neattiecas uz tādiem uzņēmumiem kā *Condor*, kam vienlaicīgi ir visas trīs minētās grūtības. Ir ļoti maz ticams, ka kāds privāts kreditors būtu aizdevis naudu uzņēmumam brīdī, kad tas kopš mātesuzņēmuma likvidācijas sākuma 2019. gadā bija ilgstošā maksātnespējas procesā, tam nebija iepriekšējas kredītvēstures vai kredītreitinga, tas bija iekļājis visus savus aktīvus kā nodrošinājumu KfW aizdevumiem un tam bija ievērojams negatīvs pašu kapitāls, proti, saistības, kas ievērojami pārsniedz tā aktīvus (sk. 4. tabulu). To apliecināja arī fakts, ka *Attestor* piedāvājuma nosacījums bija parāda pārstrukturēšana.

- (204) Šādā situācijā *Condor* būtu ātri zaudējusi likviditāti, un pat pirms tam tā nebūtu varējusi pierādīt, ka nākamajā gadā tā varētu izpildīt visas savas saistības, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 1008/2008 ⁽⁷⁸⁾. Tas, visticamāk, būtu izraisījis darbības licences apturēšanu un vēlāku anulēšanu, un rezultātā *Condor* zaudētu galveno ienākumu avotu, galu galā izraisot uzņēmuma likvidāciju.
- (205) *Condor* aiziešana no tirgus būtu vēl vairāk samazinājusi konkurenci jau tā ārkārtīgi koncentrētajā Vācijas gaisa pārvadājumu tirgū, kurā dominē *Lufthansa* grupa, tādējādi kaitējot klientu interesēm, un būtu novedusi pie tā, ka *KfW* aizdevumi vispār netiktu atmaksāti, tādējādi kaitējot Vācijas nodokļu maksātāju interesēm. Turklāt tas būtu izraisījis vairāk nekā 4 000 darbvietu zaudēšanu situācijā, kas jau tā ir ekonomiski sarežģīta, un būtu būtiski nelabvēlīgi ietekmējis vairāk nekā 11 000 neatkarīgo ceļojumu aģentūru un ceļojumu rīkotāju, kas palāvās uz *Condor* unikālajiem pakalpojumiem, un nebija ticamu izredžu, ka citi pārvadātāji bez traucējumiem pārņems attiecības ar šiem darbiniekiem un darījumu partneriem, it īpaši ņemot vērā tobrīd notiekošo Covid-19 pandēmiju (sk. 2.7. iedaļu).
- (206) Pārstrukturēšanas atbalsta mērķis ir nepieļaut *Condor* darbības pārtraukšanu un tādējādi novērst tirgus nepilnības un sociālās grūtības, kas traucētu attīstīt gaisa pārvadājumu pakalpojumus Vācijā un apdraudētu tūkstošiem ceļojumu aģentūru un ceļojumu rīkotāju, galvenokārt MVU, izdzīvošanu. Šis mērķis tiek sasniegts, īstenojot pārstrukturēšanas plānu, ko daļēji finansē no pārstrukturēšanas atbalsta un daļēji – no privātu ieguldītāju līdzekļiem. Pārstrukturēšanas plāns liecina, ka, lai atrisinātu saņēmēja finanšu problēmas, ir jārisina ar tā maksātpēju saistītās problēmas. Ņemot vērā *Condor* situāciju 2021. gadā, it īpaši uzsāktu maksātnespējas procedūru, uzņēmums nespēja nodrošināt, ka tiek turpināta būtisku koordinēšanas un savienošanas pakalpojumu sniegšana ceļojumu rīkotājiem un ceļojumu aģentūrām, izpildīt finansiālās saistības vai piekļūt finanšu tirgiem, ja vien netiek pilnībā īstenots pārstrukturēšanas plāns, kura īstenošanai ir piešķirts atbalsts un kurš ir jāīsteno, lai *Condor* sekmīgi pabeigtu maksātnespējas procedūru. Ņemot vērā tās ievērojamo negatīvo pašu kapitāla pozīciju, kas jārisina ar pārstrukturēšanas plānu, *Condor* ilgtermiņā nespētu izpildīt savas finansiālās saistības bez atbalsta, kas ir daļa no ieguldījumu līguma.
- (207) Komisija uzskata, ka šādos apstākļos pārstrukturēšanas atbalsts bija vajadzīgs, lai īstenotu *Condor* pārstrukturēšanas plānu un tādējādi novērstu tirgus nepilnības vai sociālās grūtības, ko rada tāda uzņēmuma aiziešana no tirgus, kuram ir svarīga loma Vācijas atpūtas lidojumu nozarē, kuru ir grūti replicēt un kuru jebkuram konkurentam būtu grūti vienkārši aizstāt, kā aprakstīts 5.3.1.2. iedaļā. Tādējādi Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta b) apakšpunktā un 53. punktā noteiktā atbalsta nepieciešamības prasība ir izpildīta.
- (208) Pamatojoties uz iepriekš minēto novērtējumu, Komisija arī secina, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme. Bez pārstrukturēšanas atbalsta *Condor* aizietu no tirgus tādā veidā, kas radītu sociālās grūtības, kaitētu tūkstošiem MVU, kas darbojas Vācijas atpūtas ceļojumu tirgū, tādējādi kavējot ekonomisko un sociālo attīstību, un vēl vairāk pasliktinātu konkurenci jau tā ārkārtīgi koncentrētajā Vācijas gaisa pārvadājumu tirgū, tādējādi kaitējot klientu interesēm, kā aprakstīts 2.7. iedaļā. Tādējādi ir izpildīta Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta d) apakšpunktā un 59. punktā noteiktā prasība, ka valsts iejaukšanās pasākumiem ir jābūt stimulējošai ietekmei.

⁽⁷⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp. Saskaņā ar minētās regulas 3. pantu nevienam uzņēmumam, kas veic uzņēmējdarbību ES, nav atļauts gaisa komercpārvadājumos pārvadāt pasažierus, ja tam nav darbības licences. Saskaņā ar minētās regulas 9. pantu licencētāja iestāde uz 12 mēnešiem aptur vai anulē gaisa pārvadātāja licenci, ja tā vairs nav pārliecināta par attiecīgā gaisa pārvadātāja faktisko vai iespējamo saistību izpildi. Tomēr iestāde uz laiku, kas nepārsniedz 12 mēnešus, var piešķirt pagaidu licenci līdz uzņēmuma finansiālai reorganizācijai, ja tas neapdraud drošību un ja ir reālas izredzes attiecīgajā laikposmā pietiekami uzlabot finanšu stāvokli. Ja pret kādu ES gaisa pārvadātāju celta prasība par maksātnespēju, iestādei trīs mēnešu laikā pēc maksātnespējas procedūras sākšanas ir jānovērtē uzņēmuma finansiālais stāvoklis un, pamatojoties uz konstatējumiem, jāpārskata darbības licences statuss saskaņā ar 9. pantu.

5.3.1.5. Atbalsta piemērotība

- (209) Pārstrukturēšanas atbalsts netiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja citi mazāk kropļojoši pasākumi sasniedz to pašu mērķi; atbalsts jāpielāgo saņēmēja likviditātes vai maksāspējas situācijai ⁽⁷⁹⁾
- (210) Pārstrukturēšanas atbalsts izpaužas kā esošo 550 miljonu EUR KfW aizdevumu, kas piešķirti *Condor* 2020. gadā, reorganizācija, daļēja norakstīšana un pārmērīgas kompensācijas procentu norakstīšana. Tas atbrīvotu uzņēmumu no dažām īstermiņa saistībām un atbrīvotu likviditāti darbības izdevumu segšanai pārstrukturēšanas periodā. Kā parādīts 52. apsvērumā, augstākās prioritātes daļai 175 miljonu EUR apmērā būtu tādi paši procenti kā 1. aizdevuma sākotnējai A daļai, kuras procentus maksā *Condor* (trīs mēnešu *EURIBOR*, kas palielināta par (..) bāzes punktiem, un refinansēšanas izmaksas), savukārt zemākās prioritātes daļai 225 miljonu EUR apmērā turpmākie procenti būtu (..) ⁽⁸⁰⁾. KPMG kā Vācijas pilnvarotā persona vienojās ar *Condor* un *Condor* stratēģisko ieguldītāju *Attestor* par aizdevumu pārstrukturēšanas nosacījumiem. *Attestor* tika izvēlēts tāpēc, ka tā piedāvājums ietvēra labākos nosacījumus KfW aizdevumu atmaksai, proti, rezultātā ne tikai tiktu atmaksāta liela daļa no neatmaksātā aizdevuma, bet arī izmantots atgūšanas mehānisms, kas mainītu galīgo atmaksājamo summu atbilstoši *Condor* nākotnes ieņēmumiem – jo vairāk uzņēmums nopelna, jo lielāku summu tas atmaksā (sk. 37. un 53. apsvērumu). Tādējādi pirkuma līguma un aizdevumu pārstrukturēšanas nosacījumi veido pasākumu kopumu, kura mērķis ir palielināt *Attestor* ieguvumus, kā arī optimizēt aizdevumu atmaksu KfW, un šie mērķi ir savstarpēji atkarīgi. Turklāt esošo aizdevumu termiņš ir ievērojami saīsināts, jo visa atlikusi 1. aizdevuma sākotnējās B daļas un 2. aizdevuma summa tiks atmaksāta līdz 2026. gada septembrim, nevis 2031. gada decembrim. Tāpēc, lai gan kopējā procentu summa, kas jāmaksā par pārstrukturēto aizdevumu, ir mazāka nekā sākotnējā aizdevuma procentu summa, tā ir daļa no pieņemtā pasākumu kopuma, kura mērķis ir maksimāli palielināt peļņu gan *Attestor*, gan Vācijas valdībai, tai skaitā nodrošinot atgūšanas mehānismu, un tādējādi to var uzskatīt par atbilstīgu atbalsta atlīdzināšanu.
- (211) Turklāt, tā kā glābšanas aizdevums tika piešķirts 2019. gada oktobrī, *Condor* bija pabeigusi maksātnespējas procedūru un piesaistījusi privātu ieguldītāju, kas bija gatavs ieguldīt uzņēmumā vismaz 450 miljonus EUR. Visā Eiropā pieaugot vakcinācijas gadījumu skaitam, gaisa pārvadājumu tirgi sāka atveseļoties, Eiropas aviosabiedrības izvērša darbību, un tika paredzēts, ka atpūtas tirgus, kurā darbojas *Condor*, atgūšanās ātrums būs lielāks par vidējo. Tie bija rādītāji, kas liecināja par to, ka kopš sākotnējā KfW aizdevumu piešķiršanas tirgus vide un *Condor* darbība ir uzlabojusies. Visbeidzot, paredzams, ka pārstrukturētais aizdevums tiks pilnībā atmaksāts 2026. gadā. Aizdevums tiks atmaksāts salīdzinoši īsā laikposmā, kas vēl vairāk samazinās tā nelabvēlīgo ietekmi uz konkurenci. Tādējādi plānotais pārstrukturēšanas atbalsts tiek pienācīgi atlīdzināts.
- (212) Kā redzams 4. tabulā un 8. tabulā, *Condor* saskārās ar likviditātes krīzi apvienojumā ar ilgtspējīgu maksāspējas situāciju. Pārstrukturēšanas atbalsta pasākumi apvienojumā ar *Attestor* ieguldījumu risināja abas minētas problēmas. Valsts aizdevumu pārstrukturēšana, kā aprakstīts 51. un 52. apsvērumā, atbrīvotu likviditāti īsākā termiņā, ko nodrošina procentu maksājumu un aizdevumu atmaksas atlikšana, kā arī samazinātu *Condor* parāda pozīciju, ko nodrošina KfW aizdevumu norakstīšana. Tāpēc šis pasākums papildina jauno 200 miljonu EUR kapitālu, kas novērš *Condor* gaidāmo likviditātes krīzi un uzlaboja *Condor* pašu kapitāla pozīciju. Tādējādi pārstrukturēšanas atbalsts tika pielāgots *Condor* likviditātes un maksāspējas situācijai.
- (213) Vispārējā tiesa 2024. gada spriedumā par *Condor* novērtēja atbalsta piemērotību un konstatēja, ka prasītājs nav pierādījis, ka Komisijai būtu vajadzējis rasties šaubām par atbalsta piemērotību ⁽⁸¹⁾

⁽⁷⁹⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta c) apakšpunkts un 58. punkts.

⁽⁸⁰⁾ Pilnu aprakstu par sākotnējiem aizdevumu nosacījumiem sk. 51. apsvērumā.

⁽⁸¹⁾ Lieta T-28/22 *Ryanair/Komisija*, 191.–195. punkts.

(214) Šādos apstākļos Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas atbalsts ir piemērots.

5.3.1.6. Samērīgums, pašu ieguldījums un sloga sadale

(215) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs ir paredzēts, ka atbalsta saņēmēja, tā akcionāru vai kreditoru grupas, kurai tas pieder, vai jaunu ieguldītāju pašu resursi tiek izmantoti pārstrukturēšanas izmaksu segšanai tā, lai to ietekme uz saņēmēja maksātspēju vai likviditāti būtu līdzvērtīga piešķirtā atbalsta ietekmei. Šai resursu izmantošanai jābūt reālai, t. i., efektīvai, izslēdzot potenciālo peļņu, neietverot nekādu atbalstu un veidojot vismaz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām ⁽⁸²⁾

(216) Kā aprakstīts 219. apsvēruma a) un b) punktā, pašu ieguldījums risina gan *Condor* maksātspējas, gan likviditātes problēmas un tādējādi ir salīdzināms ar piešķirto atbalstu (sk. arī 212. apsvērumu). Turklāt, kā redzams 46.–48., 219. un 220. apsvērumā, tikai ļoti neliela pašu ieguldījuma summa attiecas uz jauniem aizdevumiem (..) miljoni EUR no kopējā pašu ieguldījuma (..) miljonu EUR apmērā, un tādējādi pašu ieguldījumā iekļautie pašu kapitāla palielināšanas instrumenti ievērojami pārsniedz Vācijas valsts piešķirto atbalstu (tā tas joprojām būtu pat tad, ja neņemtu vērā kapitāla nomas finansējumu (..) miljonu EUR apmērā). Turklāt tieši *Attestor*, nevis Vācija, finansē šo plānu ar naudas līdzekļiem, kas ievērojami pārsniedz Vācijas atbalsta apmēru. Tāpēc pašu ieguldījums atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 62. punktam.

(217) Kā norādīts 54. apsvērumā, daļa no KfW aizdevumiem tika izmantota, lai segtu ārkārtas izmaksas līdz 249,02 miljoniem EUR, kas *Condor* radās saistībā ar Covid-19 pandēmiju, un tādējādi tās neveido pārstrukturēšanas plānā iekļautās pārstrukturēšanas izmaksas. Kā izklāstīts 117. apsvērumā, *Ryanair* savā prasībā atcēl 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu norādīja, ka no aizdevumu kopējās summas būtu bijis jāatskaita tikai tā atbalsta summa, kas apstiprināta saskaņā ar *Condor I* un *Condor II* lēmumiem, proti, 204,1 miljons EUR. Šī norāde nav pamatota, jo kopējais kaitējums, ko Covid-19 pandēmija radīja *Condor*, sasniedza 249,02 miljonus EUR un atbilstošā aizdevuma daļa tika izmantota, lai segtu šos zaudējumus, tādēļ pārstrukturēšanas finansēšanai bija pieejama tikai atlikusī summa 300,98 miljonu EUR apmērā. Saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu *Condor* bija tiesības saņemt kompensāciju par kopējo nodarīto kaitējumu. Lai arī Komisija uzskatīja, ka tikai 204,1 miljons EUR no piešķirtajiem aizdevumiem ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, šie fakti paliek nemainīgi. Šo kaitējumu *Condor* nodarīja Covid-19 pandēmijas radītie ārkārtējie apstākļi, un par to tika izmaksāta kompensācija, kas atbilst pandēmijas radītajam kaitējumam. Tas nav saistīts ar pārstrukturēšanas plāna finansēšanas vajadzībām, kas pastāvētu arī tad, ja nebūtu šāda kaitējuma.

(218) Tādējādi pārstrukturēšana tika finansēta no pārstrukturēto aizdevumu atlikušās daļas 300,98 miljonu EUR apmērā, kam tika pieskaitīti norakstītie procenti 20,2 miljonu EUR apmērā. No tā izriet, ka 321,18 miljoni EUR ir pārstrukturēšanas atbalsta summa, kuras samērīgums ir novērtēts šajā lēmumā, neraugoties uz divām alternatīvajām Vācijas iesniegtajām aplēsēm par atbalsta summām, kuru rezultātā tiktu samazinātas pārstrukturēšanas atbalsta summas (55.–57. apsvērumi).

⁽⁸²⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 61.–64. punkts.

(219) Komisijai ir jāpārbauda, vai Vācijas iesniegtā plāna dažādie finansējuma avoti, kas apvienoti ar pārstrukturēšanas atbalstu, atbalsta piešķiršanas brīdī neietvēra atbalstu un bija reāli, t. i., bija pietiekami ticams, ka tie realizēsies, neņemot vērā nākotnē paredzamo peļņu. Finansējums tiktu nodrošināts, izmantojot pastāvīgus izmaksu ietaupījumus, kas panākti *Condor* pārstrukturēšanas programmas procesā, parādu norakstīšanu, kas izriet no maksātnespējas plāna, un *Attestor* sniegto finansējumu, un šie finansējuma avoti ir sadalīti šādi:

- a) jaunā privātā ieguldītāja *Attestor* saistības, kas ietver 200 miljonu EUR finansējumu *Condor* akciju kapitālam un 250 miljonu EUR finansējums *Condor* flotes atjaunošanai, ir stingras un saistošas, kā noteikts notariālos aktos (46. un 47. apsvērumi); no minētās summas gaisa kuģa iznomātājs (..) apņēms nodrošināt *Condor* kredītiespējas (..) miljonu ASV dolāru apmērā (aptuveni (..) miljoni EUR atbalsta piešķiršanas brīdī) pirmspiegādes maksājumiem par gaisa kuģiem (sk. 47. apsvērumu); *Attestor* saistības ir noteiktas pirkuma līgumā, kas ir stingrs un saistošs, lai būtu augsta iespējamības pakāpe, ka finansējums tiks piešķirts. Lai gan *Attestor* apņemšanās nodrošināt finansējumu flotes atjaunošanai bija stingra un saistoša, tas pats neattiecas uz turpmāku papildu finansējumu gaisa kuģu nomai par papildu summu, kas nepārsniedz (..) miljonus EUR un kas nebija stingri noteikta, un tādējādi tā nebija reāla un faktiskā (47. apsvērumi). Tāpēc laikā, kad atbalsts tika piešķirts, reāls un faktiskais *Attestor* pašu ieguldījums bija tikai 250 miljonu EUR finansējums, kas bija paredzēts *Condor* flotes atjaunošanai;
- b) *Condor* kreditori *Condor* maksātnespējas plāna ietvaros piekrita norakstīt prasījumus 630,8 miljonu EUR apmērā. Norakstīšanu apstiprināja maksātnespējas tiesa (sk. 35. apsvērumu), un tādējādi tā ir galīga un saistoša; norakstīšana nav atbalsts, jo tā izriet no Vācijas maksātnespējas likuma, kurā ir paredzēti vispārīgi un abstrakti nosacījumi, kas piemērojami maksātnespējas procedūrai; kā izklāstīts 48. apsvērumā, *Condor* maksātnespējas plānā ir noteiktas septiņas kreditoru grupas, tai skaitā vairākas grupas, kurās ietilpst tikai privātie kreditori; saskaņā ar Vācijas maksātnespējas likumu, lai apstiprinātu maksātnespējas plānu, katrā grupā ir vajadzīgs kreditoru ar balsstiesībām vairākums. Šajā gadījumā var izslēgt iespēju, ka *Condor* publiskie kreditori būtu varējuši balsošanā gūt pārsvaru pār privātajiem kreditoriem un novirzīt valsts atbalstu *Condor* kā ļoti zemu likmju piedāvājumu, kas ietverts maksātnespējas plānā, jo tie nebūtu varējuši ietekmēt balsošanu grupās, kuru sastāvā ir tikai privātie kreditori (it īpaši darbinieku grupas un uzņēmumu grupas bijušie uzņēmumi); tādējādi norakstīšana ir vienādi piemērojama visām kreditoru kategorijām, tā tika apstiprināta ar vajadzīgo kreditoru vairākumu un tiek īstenota, piemērojot vispārējo maksātnespējas tiesību saistošos noteikumus, kas piemērojami visiem uzņēmumiem, kuri Vācijā atrodas vienā un tajā pašā faktiskajā un juridiskajā situācijā (sk. 34., 35. un 48. apsvērumu);
- c) *Condor* saistībā ar racionalizācijas programmu panāca pastāvīgu izmaksu samazinājumu par (..) miljoniem EUR gadā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā, kas izriet no nomas līgumu pielāgošanas, piegādātāju līgumu pārskatīšanas un koplīgumu pielāgošanas (41. apsvērumi); šie ietaupījumi izriet no jau spēkā esošiem saistošiem līgumiem, un tādējādi tie ir pietiekami droši, lai tos varētu uzskatīt par faktiskiem; tiem ir tāda pati finansiālā ietekme kā parādu norakstīšanai maksātnespējas procedūrās, tikai šajā gadījumā ietekme ir sadalīta pa gadiem un nav vienreizēja.

(220) Stingri piešķirtā finansējuma kopējā summa, kas ietver akciju kapitāla palielināšanu, kredītiespēju un kreditoru prasījumu norakstīšanu, ir (..) miljoni EUR, un tie ir reāli un faktiski ieguldītāju un kreditoru pašu ieguldījuma avoti, kas tiek izmantoti pārstrukturēšanā. Pašu ieguldījums no šiem diviem avotiem ietver ļoti būtisku jauna finansējuma daļu līdz 450 miljoniem EUR, un kopā ar pārstrukturēšanas atbalstu 321,18 miljonu EUR apmērā, tas veido aptuveni 77 % no kopējām pārstrukturēšanas plāna izmaksām, kas ir (..) miljoni EUR. Pat neņemot vērā kreditoru parādu norakstīšanu un ņemot vērā tikai *Attestor* sniegto jauno finansējumu, šis finansējums ir lielāks nekā visa *Condor* saņemtā pārstrukturēšanas atbalsta summa. No tā izriet, ka pašu ieguldījums pārsniedz minimālo līmeni – 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām, kas noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs.

- (221) Šajā kontekstā jautājums par to, vai pastāvīgie izmaksu samazinājumi – (..) miljoni EUR gadā –, ko *Condor* ir panākusi pēc atkārtotām sarunām ar piegādātājiem, iznomātājiem vai darbiniekiem, ir reāls un faktiskais ieguldījums to pārstrukturēšanas izmaksu segšanā, kuras radušās vai ir paredzētas plāna īstenošanas gaitā, var palikt atklāts, jo pat bez šīs summas pašu ieguldījuma summa joprojām ir ievērojama un jau atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasībām.
- (222) Šajā sakarā Vispārējā tiesa 2024. gada spriedumā par *Condor* konstatēja, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punktā noteiktā prasība attiecībā uz saņēmēja paša ieguldījumu ir izpildīta ⁽⁸³⁾.
- (223) Tādējādi Komisija secina, ka *Condor* pašu ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās pārsniedz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām un atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punkta prasībām.
- (224) Attiecībā uz pārstrukturēšanas sloga sadali starp valsti un *Condor* bijušajiem akcionāriem un pakārtotajiem kreditoriem ir skaidrs, ka vienīgais bijušais *Condor* akcionārs TCG tiek likvidēts, savukārt *Condor* akcijas tika norakstītas līdz nullei, un jaunas akcijas tika emitētas trastam (26. un 34. apsvērums). TCG zaudēja visu savu akciju un parāda instrumentu vērtību un nekādā veidā negūs labumu no *Condor* veiksmīgas pārstrukturēšanas. Tāpat *Condor* kreditori (tai skaitā pakārtotie kreditori) norakstīja gandrīz visus savus prasījumus maksātnespējas procedūrā (48. apsvērums) un tādējādi būtiski veicināja pārstrukturēšanas plāna finansēšanu. Norakstīšanas ieguldījums, ko snieguši kreditori, pārsniedz pārstrukturēšanas atbalsta summu gan attiecībā uz daļēju norakstīšanu, gan to pārstrukturēto KfW aizdevumu turpināšanu, kurus valsts ir darījusi pieejamus *Condor*.
- (225) No tā izriet, ka *Condor* bijušie akcionāri un kreditori faktiski piedalās pārstrukturēšanā, tādējādi samazinot valsts atbalsta summu, kas citādi varētu būt nepieciešama, piemēram, lai atmaksātu parādu vai atalgotu akcionārus. Secība un nosacījumi, ar kuriem saskaņā Vācija atbalsta *Condor* pārstrukturēšanu, daļēji norakstot parādu, novērš arī bezrūpīgas rīcības risku attiecībā uz akcionāru un kreditoriem, kas ir iesaistīti šajā lietā, kurā nav konstatēta riskanta vai ilgtspējīga *Condor* stratēģija, bet drīzāk sekas, ko rada tās piederība TCG, un gaisa pārvadājumu nozares apstākļi 2020. un 2021. gadā. Akcionārs un esošie kreditori praktiski zaudēja visu vērtību, ko sniedz to ieguldījums *Condor*, un nekādi negūst labumu no tās maksātnespējas uzlabošanas, ko izraisīja parāda daļēja norakstīšana, par ko lēmumu pieņēma Vācija. Plašākā nozīmē un ārpus šī gadījuma citi akcionāri vai pakārtotie kreditori iekšējā tirgū, kas būtu veicinājuši citu aviosabiedrību neveiksmīgas stratēģijas, no šajā gadījumā piešķirtā pārstrukturēšanas atbalsta nevar secināt, ka Vācija vai citas dalībvalstis ar pārstrukturēšanas atbalstu mazinātu to ieguldīšanas lēmumu sekas.
- (226) Tāpēc Komisija 2021. gada lēmumā par pārstrukturēšanas atbalstu secināja, ka pārstrukturēšanas atbalsts ietver pienācīgu sloga sadali.
- (227) Tomēr Vispārējā tiesa atcēla 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu, jo uzskatīja, ka Komisijai būtu vajadzējis rasties šaubām par to, vai parāda norakstīšana, ko īsteno valsts: i) ietilpst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta tvērumā, un ii) atbilst šo pamatnostādņu 67. punktā noteiktajām prasībām.
- (228) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktā noteikts, ka jebkurš valsts atbalsts, kas uzlabo saņēmēja pašu kapitāla pozīciju, jāpiešķir ar noteikumiem, kuri valstij nodrošina samērīgu daļu no saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma, ievērojot valsts ieguldītā pašu kapitāla summu attiecībā pret uzņēmuma pašu kapitālu, kas paliek pēc zaudējumu ņemšanas vēra.

⁽⁸³⁾ Lieta T-28/22 *Ryanair/Komisija*, 201. punkts.

(229) Vispārējā tiesa nosprieda, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkts ietilpst šo pamatnostādņu 3.5.2.2. iedaļā par sloga sadali, jo Vispārējā tiesa uzskata, ka 67. punkta prasības papildina 65. un 66. punkta prasības. Vispārējā tiesa norādīja, ka, lai gan 66. punkts attiecas uz zaudējumu segšanu, ko veic esošie akcionāri un pakārtotie kreditori un kas notiek pirms valsts iejaukšanās, 67. punktā ir ietverta atsauce uz situāciju nākotnē, proti, atbalsta saņēmēja vērtības turpmāko pieaugumu. Tāpēc Vispārējā tiesa uzskata, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 66. un 67. punktā ir noteiktas autonomas prasības, kas attiecas uz dažādiem laikposmiem. Turklāt noteikumu par sloga sadali mērķis ir novērst bezrūpīgas rīcības risku, kā izklāstīts 65. punktā, kurā arī noteikts – ja valsts atbalsts tiek sniegts veidā, kas uzlabo atbalsta saņēmēja pašu kapitāla pozīciju, piemēram, kā dotācijas, kapitāla iepludināšana vai parāda norakstīšana, tas var aizsargāt akcionārus un pakārtotos kreditorus no sekām, ko rada viņu izvēle ieguldīt saņēmējā. Vispārējā tiesa norādīja, ka saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 9. punktu bezrūpīgas rīcības risku rada tas, ka uzņēmumi, paredzot savu glābšanu vai pārstrukturēšanu, var sākt īstenot pārmērīgi riskantas un ilgtnespējīgas uzņēmējdarbības stratēģijas. Šajā kontekstā gan Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 66. punkta prasības attiecībā uz zaudējumu segšanu, ko veic esošie akcionāri un pakārtotie kreditori, gan Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta prasības par nākotnes peļņas daļēju piešķiršanu valstij palīdz samazināt pārmērīga riska uzņemšanos nolūkā gūt lielāku peļņu. Izvērtējot Komisijas izvirzītos argumentus, Vispārējā tiesa it īpaši konstatēja, ka Komisija nav atsaukusies ne uz vienu elementu, kas varētu pierādīt, ka bezrūpīgas rīcības risks rodas tikai tad, ja dalībvalsts iepludina kapitālu atbalsta saņēmējā, bet ne tad, ja tā noraksta parādu vai piešķir tam dotāciju, un ka neviena Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu daļa neļauj izdarīt šādu secinājumu. Gluži pretēji, saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 65. punktu šāds risks rodas saistībā ar jebkādu valsts atbalstu, kas tiek sniegts tādā veidā, kas uzlabo atbalsta saņēmēja pašu kapitāla pozīciju, piemēram, kā dotācijas, kapitāla iepludināšana un parādu norakstīšana. Vispārējā tiesa uzskata – no tā izriet, ka 67. punktā minētās prasības par vērtības turpmākā pieauguma samērīgas daļas piešķiršanu ir jāpiemēro ne tikai valsts kapitāla iepludināšanai, bet arī jebkādam citam atbalsta veidam, kas uzlabo atbalsta saņēmēja pašu kapitāla pozīciju, piemēram, parāda norakstīšanai vai dotācijām. Vispārējā tiesa secina, ka līdz ar to “Komisija, nerodoties šaubām, nevarēja secināt, ka attiecīgais pasākums” (parāda norakstīšana) “neietilpst minētā punkta piemērošanas jomā,” (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkts), “un nepārbaudīt, vai minētais pasākums atbilst šajā punktā paredzētajām prasībām”⁽⁸⁴⁾.

(230) Ņemot vērā oficiālās izmeklēšanas sākšanu un Vācijas un trešo personu iesniegtos apsvērumus, Komisija atkārtoti pārbaudīs, vai parāda norakstīšana, ko īstenoja Vācija: i) ietilpst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta piemērošanas jomā, un ii) atbilst minētajā punktā izklāstītajām prasībām, ņemot vērā Tiesas norādījumus.

(231) Komisija norāda, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta un minēto pamatnostādņu 3.5.2.2. iedaļas pārējo noteikumu mērķis ir risināt jautājumus par atbalsta saņēmēja esošo akcionāru un pakārtoto kreditoru pārmērīga riska uzņemšanos un bezrūpīgas rīcības risku. Šis risks nerodas, ja nav esošu akcionāru vai pakārtoto kreditoru, kas varētu gūt labumu no pašu kapitāla palielināšanas pasākumiem. Tādējādi, pretēji *Ryanair* apgalvojumam (sk. 105. apsvērumu), Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkts nav piemērojams nākotnes akcionāriem. Turklāt, kā konstatēja Vispārējā tiesa, nekas Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs neļauj secināt, ka šāds risks rodas tikai tad, kad valsts iepludina kapitālu, bet ne tad, kad valsts piešķir cita veida atbalstu, kas palielina pašu kapitālu. Tāpēc uz parāda norakstīšanas pasākumiem var attiecināt Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktu. Rezultātā Komisija Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktā minēto valsts atbalsta atļauzināšanas jēdzienu interpretē kā veidu, kā samazināt bezrūpīgas rīcības risku, atņemot esošajiem akcionāriem vai pakārtotajiem parāda turētājiem daļu no pārstrukturētā uzņēmuma nākotnes peļņas un to daļēji piešķirot valstij par finansējumu vai norakstīšanu, kas palielina uzņēmuma pašu kapitālu. Teleoloģiski interpretējot Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktu, var secināt, ka tā mērķis nav nodrošināt valstij pozitīvus ieņēmumus jebkādos apstākļos, ko parāda 67. punkta otrā daļa, kurā minēta valsts ieguldītā pašu kapitāla summa “attiecībā pret uzņēmuma pašu kapitālu, kas paliek pēc zaudējumu ņemšanas vērā”. Tas nozīmē, ka no sloga sadales viedokļa pašu kapitālu palielinoši atbalsta pasākumi un vajadzība pēc atļauzināšanas šajā gadījumā ir jālīdzsvaro ar pašu kapitāla esamību un apjomu, kas joprojām ir pašreizējo vai iepriekšējo akcionāru turējumā vai ir attiecināms uz tiem, bet ne uz nākotnes akcionāriem. Ir arī tādas situācijas kā šī, kad, neraugoties uz to, ka pastāv valsts atbalsts, kas uzlabo saņēmēja pašu kapitāla pozīciju, valstij paredzētā samērīgā daļa no vērtības turpmākā pieauguma var būt ļoti maza vai pat vienāda ar nulli. Tādējādi iespējamās atdeves samērīgums ir jāizvērtē katrā gadījumā atsevišķi. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija piemēros šo interpretāciju šim un turpmākiem līdzīgiem gadījumiem, lai izvairītos no šaubām. Komisija tālāk novērtēs, vai šajā gadījumā pēc parāda norakstīšanas valstij bija vajadzīga pozitīva atdeve.

⁽⁸⁴⁾ Lieta T-28/22 *Ryanair*/Komisija, 233. punkts.

- (232) Lai novērtētu, vai atdeve valstij šajā gadījumā ir samērīga, Komisija ņem vērā tālākajos apsvērumos izklāstītos apstākļus.
- (233) Komisija vispirms norāda, ka šajā gadījumā esošais akcionārs (TCG) ir zaudējis pilnu savas līdzdalības vērtību, kas tika pilnībā norakstīta *Condor* maksātnespējas procedūras laikā, un šis akcionārs pašlaik tiek likvidēts (sk. 33., 34. un 63. apsvērumu).
- (234) Otrkārt, *Condor* nebija pakārtota parāda, un akcionāra parāds, kas maksātnespējas procedūrā tika kvalificēts kā pakārtots, tika pilnībā norakstīts (48. apsvērumi). Jebkurā gadījumā tā esošie (nepakārtotie) kreditori pieņēma 0,1 % koeficientu, kas to prasījumiem tika piemērots Vācijas maksātnespējas tiesas apstiprinātajā maksātnespējas plānā, un tādējādi zaudēja gandrīz visus savus prasījumus (sk. 48. apsvērumu). Pasākumi, kas aprakstīti 21. apsvērumā, nebija daļa no minētā prasījumu samazinājuma, ko veica kreditori, bet tie tika īstenoti pēc tam – papildus minētajam prasījumu samazinājumam.
- (235) Treškārt, ierobežotais skaits *Condor* jauno akciju, kas pastāvēja atbalsta piešķiršanas brīdī, piederēja SGL, kas ir pilnvarotā persona, kura neveic operatīvo darbību un kurai nav lēmumu pieņemšanas spējas attiecībā uz *Condor* darbībām, un kuras vienīgā funkcija bija turēt akcijas līdz to nodošanai jaunam privātam akcionāram (sk. arī 25. apsvērumu).
- (236) Ceturtkārt, *Condor* jaunais akcionārs *Attestor* nebija iesaistīts nevienā atbalsta saņēmēja iepriekšējā darījumā (sk. 38. apsvērumu), un – pretēji *Ryanair* apgalvojumam (sk. 105. apsvērumu) – tāpēc uz to neattiecas Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.5.2.2. iedaļas noteikumi par to, kā novērst esošo akcionāru un pakārtoto parāda turētāju pārmērīga riska uzņemšanos un bezrūpīgas rīcības risku. Turklāt pasākumu kopums, par kuru vienojās Vācijas valsts un *Attestor*, bija sarunu rezultāts ar mērķi nodrošināt līdzsvarotu iznākumu, kurā katra puse īstenoja savas intereses. Šādā situācijā papildu atbildības piešķiršana valstij būtu līdzvērtīga šādas atbildības nepiešķiršanai *Attestor*, un līdz ar to jaunajam ieguldītājam tiktu uzlikta daļa sloga, kas saistīts ar pārmērīgu risku, ko agrāk uzņēmās bijušie akciju vai parāda turētāji.
- (237) Piektkārt, attiecībā uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta otro daļu ("valsts ieguldītā pašu kapitāla summa attiecībā pret uzņēmuma pašu kapitālu, kas paliek pēc zaudējumu ņemšanas vērā") Komisija norāda, ka šajā gadījumā pašu kapitāls joprojām ir negatīvs, kā aprakstīts 63. apsvērumā; tā piebilst, ka *Condor* nebija arī pakārtoto kreditoru (sk. 120. apsvērumu).
- (238) Sestkārt, Komisija norāda, ka pēc Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 66. punkta piemērošanas mērķis ierobežot bezrūpīgas rīcības risku un pārmērīga riska uzņemšanos ir pilnībā sasniegts attiecībā uz esošajiem akcionāriem un kreditoriem. Tas, ka esošie akcionāri zaudēja visas savas tiesības uz *Condor* (negatīvo) pašu kapitālu un esošie kreditori zaudēja visu, izņemot 0,1 % no to prasījumiem jau maksātnespējas procedūras laikā, neatstāj nekādu iespēju panākt lielāku vai turpmāku bezrūpīgas rīcības vai pārmērīga riska uzņemšanās novēršanu.
- (239) Seši faktori, kas izklāstīti 233.–238. apsvērumā, liecina, ka konkrētajā gadījumā, kad pēc zaudējumu segšanas saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 66. punktu nav atlikušā pašu kapitāla, no kura *Condor* esošie ieguldītāji būtu varējuši gūt labumu, valstij paredzētā samērīgā daļa no vērtības turpmākā pieauguma var būt līdzvērtīga nullei Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta nozīmē. Tas ir tāpēc, ka saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktu "samērīga daļa no saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma", kas par pašu kapitāla palielinošo atbalstu būtu jāpiešķir valstij, ir kalibrēta attiecībā pret "uzņēmuma pašu kapitālu, kas paliek pēc zaudējumu ņemšanas vērā", un šie abi 67. punkta noteikumi ir jāpiemēro kopā. Konkrēti attiecībā uz 90 miljonu EUR parāda norakstīšanu un atteikšanos no 20,2 miljonu EUR procentiem par pārmērīgo kompensāciju Komisija norāda, ka ar šiem elementiem nav saistīta nekāda īpaša kompensācija, neraugoties uz to, ka tie ir daļa no pieņemtā pasākumu kopuma. Tomēr šajā gadījumā Komisija uzskata, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkts ir jāpiemēro tā, ka norakstīšanu bez īpašas kompensācijas vai atbildības uzskata par veiktu atbilstoši noteikumiem, kas valstij paredz samērīgu daļu no saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma, jo uzņēmumam vairs nav pašu kapitāla, kas būtu atlicis pēc zaudējumu ņemšanas vērā vai attiecīgā gadījumā pēc visu akciju anulēšanas, un nav pakārtotu parāda instrumentu, kas varētu gūt labumu no pašu kapitālu palielinošiem atbalsta instrumentiem, piemēram, parāda norakstīšanas.

- (240) Komisija pieņem zināšanai Vācijas un *Condor* argumentus, ka atgūšanas mehānisms nodrošinātu Vācijai samērīgu daļu no *Condor* vērtības turpmākā pieauguma (sk. 100., 122. un 123. apsvērumu). Tomēr, tā kā Komisija uzskata, ka šajā gadījumā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkts ir ievērots pat tad, ja par parāda norakstīšanu nav noteikta īpaša kompensācija vai atlīdzība, vairs nav jāizvērtē, cik pamatoti ir izvirzītie argumenti par atgūšanas mehānismu.

5.3.1.7. Princips “vienreiz un pēdējoreiz” un konkurences izkropļojumu ierobežošana

- (241) Lai nodrošinātu, ka atbalsta negatīvā ietekme ir ierobežota, tādējādi novēršot nepamatotu ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību un nodrošinot, ka kopējais atlikums ir pozitīvs ⁽⁸⁵⁾, atbalsts jāpiešķir grūtībās nonākušiem uzņēmumiem saskaņā ar principu “vienreiz un pēdējoreiz”, kas ierobežo šādu atbalstu uz desmit gadiem. Turklāt ir jāveic pasākumi, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus ⁽⁸⁶⁾.
- (242) Komisija pieļauj pārstrukturēšanas atbalstu, lai atbalstītu tikai vienu pārstrukturēšanas darbību un, ja piemērojams, ar nosacījumu, ka ir pagājuši vairāk nekā desmit gadi pēc pārstrukturēšanas atbalsta iepriekšējās piešķiršanas vai pēc pārstrukturēšanas plāna darbības beigām vai īstenošanas apstādināšanas ⁽⁸⁷⁾. Komisija pieļauj izņēmumus no šī noteikuma, ja pārstrukturēšanas atbalsts seko glābšanas atbalstam un ietilpst vienotā pārstrukturēšanas procesā ⁽⁸⁸⁾.
- (243) Ar aviosabiedrībai *Condor* piešķirto pārstrukturēšanas atbalstu tika atbalstīta tikai viena pārstrukturēšanas darbība, kas sākās 2019. gadā. Kā norādījusi Vācija (25. apsvēruma) un pēc savu datu pārbaudes apstiprinājusi Komisija, *Condor* (ieskaitot iepriekšējos un pašreizējos kontrolējošos akcionārus un visas tās kontrolētās struktūras) pēdējo desmit gadu laikā nebija saņēmusi pārstrukturēšanas atbalstu. Pastāv arī nepārtrauktība attiecībā uz glābšanas atbalstu, kas apstiprināts un piešķirts uz sešiem mēnešiem līdz 2020. gada aprīlim vienota pārstrukturēšanas procesa ietvaros Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 72. punkta a) apakšpunkta nozīmē. *Condor* vispirms centās piesaistīt ieinteresētu ieguldītāju, kas spēj atbalstīt *Condor* darbības turpināšanu un pārstrukturēšanu, un vest ar to sarunas (34. apsvēruma). *Condor* neatturējās no savas darbības pārstrukturēšanas pirms un pēc šīm sarunām, kas galu galā bija neveiksmīgas (41.–43. apsvēruma un 2. tabula).
- (244) Šajā ziņā kompensācijas atbalsts, kas piešķirts *Condor* saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu Covid-19 pandēmijas izraisītā ārkārtējā notikuma apstākļos, nav uzskatāms par glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu ⁽⁸⁹⁾. Attiecīgais atbalsts kompensē kaitējumu, ko tieši radījusi Covid-19 pandēmija ceļošanas ierobežojumu dēļ, kurus izraisīja šie ārkārtējie apstākļi. Jo īpaši no kompensācijas tika izslēgtas izmaksas, kas *Condor* radās kopš 2020. gada 17. marta tādu valdības ierobežojumu dēļ, kas nav ceļošanas aizliegumi un/vai aviopāravadājumu ierobežojumi, kā arī saistībā ar samazinātu pieprasījumu, ko izraisīja nopietnie traucējumi Vācijas ekonomikā 2020. gadā. Pēdējās minētās izmaksas un izmaksas, kas izriet no *Condor* I lēmuma kā atgūšanas mehānisms un procentu maksājumi, kā arī citas pārstrukturēšanas izmaksas, kas rodas, īstenojot pārstrukturēšanas plānu, sedz no pārstrukturēšanas atbalsta, no *Condor* darbības ieņēmumiem un no papildu finansējuma, ko nodrošina ieguldītāji, iznomātāji vai kreditori.
- (245) Kā izklāstīts 82. apsvērumā, Vācija apņēmas nodrošināt, ka *Condor* veiks tālāk uzskaitītos pasākumus, kas ierobežo konkurences izkropļojumus un kas būs spēkā līdz pārstrukturēšanas plāna beigām, proti, līdz 2023. gada 30. septembrim: i) gaisa kuģu flotes ierobežojums – maksimālā (..) gaisa kuģu skaita nepārsniegšana; ii) aizliegums reklamēt saņemto valsts atbalstu un iii) iegādes aizliegums.

⁽⁸⁵⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta f) apakšpunkts.

⁽⁸⁶⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 76.–93. punkts.

⁽⁸⁷⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 70. un 71. punkts.

⁽⁸⁸⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 72. punkta a) apakšpunkts.

⁽⁸⁹⁾ 15. punkts Komisijas paziņojumā “Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā” (OV C 911, 20.3.2020., 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas paziņojumiem C(2020) 2215 (OV C 1121, 4.4.2020., 1. lpp.), C(2020) 3156 (OV C 164, 13.5.2020., 3. lpp.), C(2020) 4509 (OV C 218, 2.7.2020., 3. lpp.), C(2020) 7127 (OV C 3401, 13.10.2020., 1. lpp.), C(2021) 564 (OV C 34, 1.2.2021., 6. lpp.), C(2021) 8442 (OV C 473, 24.11.2021., 1. lpp.) un C(2022) 7902 (OV C 423, 7.11.2022., 9. lpp.).

(246) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņem konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumu novērtējums ir atkarīgs no *Condor* sniegtā atbalsta apjoma un veida, nosacījumiem un apstākļiem, kādos tas tika piešķirts, *Condor* lieluma un relatīvās nozīmes tirgū, kā arī no attiecīgā tirgus iezīmēm. Tāpat, ja pašu ieguldījuma un sloga sadales apmērs ir lielāks nekā prasīts un tādējādi ierobežo atbalsta apjomu un bezrūpīgas rīcības riskus, tas var nozīmēt mazāku apmēru, kādā jāveic konkurences kropļojumu ierobežošanas pasākumi. Konkurences pasākumiem nevajadzētu apdraudēt izredzes atjaunot dzīvotspēju, un tos nedrīkstētu īstenot uz patērētāju un konkurences rēķina ⁽⁹⁰⁾.

(247) Pārstrukturēšanas atbalsts *Condor* saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu tika piešķirts apstākļos, kad pastāvēja nopietni dalībvalstu ekonomikas traucējumi, kā minēts LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktā. Covid-19 pandēmijas ekonomiskā ietekme kopš 2020. gada marta ir īpaši spēcīgi skārusi gaisa pārvadājumu, atpūtas ceļojumu un saistīto darbību piedāvājumu un pieprasījumu ⁽⁹¹⁾.

(248) Šie ārkārtējie apstākļi vājināja *Condor* darbību, un tika prognozēts, ka, atšķirībā no periodiskās peļņas pirms Covid-19 pandēmijas, laikposmā no 2019. gada septembra līdz 2021. gada septembrim tiks gūti negatīvi ieņēmumi pirms nodokļu nomaksas (..) miljonu EUR apmērā. Neto zaudējumi bija saistīti ar mazāku pieprasījumu pēc atpūtas ceļojumiem, un tie pārsniedza KfW aizdevumu kopējo summu – 550 miljonus EUR –, kuri tika piešķirti *Condor* kā kaitējuma kompensācija vai kā pārstrukturēšanas atbalsts, kas bija jāsedz un kas ierobežoja *Condor* spēju izturēt atsavināšanu vai kapacitātes turpmāku samazināšanu.

(249) Īstenojot pārstrukturēšanas plānu, *Condor* bija ievērojami samazinājusi savu floti un kapacitāti, kas tiek mērīta gaisa kuģos un pieejamajās sēdvietās, salīdzinājumā ar situāciju 2019. gadā pirms plāna pieņemšanas. No (..) gaisa kuģiem un (..) miljoniem sēdvietu *Condor* 2019. gadā ekspluatēja (..) gaisa kuģus, kas atbalsta piešķiršanas laikā nodrošināja (..) miljonus sēdvietu. Kapacitātes samazinājums relatīvā izteiksmē paliktu ievērojams līdz 2023. gada septembrim saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu: *Condor* līdz tam ekspluatētu mazāka izmēra floti (..) gaisa kuģi) salīdzinājumā ar laikposmu pirms pārstrukturēšanas (..). Komisija no Vācijas nav saņēmusi nevienu šādu paziņojumu. Tādējādi visā pārstrukturēšanas periodā, kas beidzās 2023. gada septembrī, *Condor* flotē bija (..) gaisa kuģi. Pretēji *Ryanair* apgalvojumam, veco gaisa kuģu pakāpeniska izņemšana no ekspluatācijas nav saistīta ar *Condor* ekspluatēto lidmašīnu skaita brīvprātīgu ierobežošanu pārstrukturēšanas periodā. Parastās darījumdarbības gaitā aviosabiedrības, pakāpeniski atsakoties no veciem gaisa kuģiem, tos aizstāj ar gaisa kuģiem, kurus tās var ekspluatēt, pretējā gadījumā tām būtu jāierobežo un galu galā jāizbeidz sava darbība. Turklāt ieguldījumu līgums ar *Attestor* nodrošina *Condor* finanšu līdzekļus, lai vajadzības gadījumā atjaunotu savu floti. Tāpēc flotes lieluma ierobežojums ir jāuzskata par ievērojamu *Condor* darbības spējas ierobežojumu visā pārstrukturēšanas periodā.

(250) Turklāt saskaņā ar 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu *Condor* pārstrukturēšanas periodā arī bija jāatturas no jebkādu uzņēmuma akciju iegādes, izņemot gadījumus, kad tas nepieciešams *Condor* ilgtermiņa dzīvotspējas nodrošināšanai. Laikposmā līdz pārstrukturēšanas plāna beigām tas vēl vairāk ierobežoja *Condor* izaugsmi saistībā ar tādu konkurentu vai piegādātāju ārējām iegādēm, kas piedāvā produktus vai pakalpojumus, kuri papildina paša uzņēmuma piedāvātos produktus vai sniegtos pakalpojumus, ja vien tas nav nepieciešams, lai nodrošinātu uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju. Pēdējā minētajā gadījumā Vācijai būtu bijis jāpaziņo Komisijai par plānoto iegādi, jāpamato tās nepieciešamība un jāatturas no īstenošanas, līdz Komisija ir apstiprinājusi, ka iegāde bija nepieciešama *Condor* ilgtermiņa dzīvotspējas atbalstam. Komisija šādu paziņojumu no Vācijas nav saņēmusi, un tādējādi visā pārstrukturēšanas periodā, kas beidzās 2023. gada septembrī, ir ievērots iegādes aizliegums. *Condor* nebija paplašinājusies, veicot iegādes, kas netieši bija iespējamas ar pārstrukturēšanas atbalstu. Visbeidzot, *Condor* bija jāatturas publiskot valsts atbalstu kā konkurences priekšrocību, kad tā pārstrukturēšanas periodā tirgoja produktus un pakalpojumus. Šīs saistības, ko Vācija uzņēmas saskaņā ar 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu, arī tika ievērotas.

⁽⁹⁰⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 87.–90. un 92. punkts.

⁽⁹¹⁾ Grozītā Komisijas paziņojuma "Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā" 1.–4. punkts.

- (251) Ņemot vērā salīdzinoši mazo gaisa kuģu floti, *Condor* daļa Vācijas kopējā gaisa pārvadājumu tirgū bija ierobežota – (..) %; *Condor* bija ievērojami atpalikusi no lielākā pakalpojumu sniedzēja, kas bija *Lufthansa* grupa, un bija vairāk vai mazāk vienādā pozīcijā ar *Ryanair*, kuras daļa bija 5 %. Ja aplūko tikai Vācijas kopējā gaisa pārvadājumu tirgus atpūtas segmentu, *Condor* un *Ryanair* daļas bija (..) % katrai, kam sekoja *TUIfly* ar 9 % daļu, un tās saglabājās daudz mazākas nekā *Lufthansa* grupas daļa 31 % apmērā, kas bija gandrīz divreiz lielāka nekā *Condor* daļa. Visbeidzot, vērtējot klātbūtni tirgū atbalsta piešķiršanas brīdī, *Condor* nevienā no Vācijas lidostām, kurās tā darbojas, nebija nozīmīgas vai pamanāmas pozīcijas, kas pārsniegtu (..) %, izņemot salīdzinoši nelielas lidostas (30. un 31. apsvērums).
- (252) *Condor* samazināja gaisa kuģu flotes kapacitāti, tā ierobežojot iespējamo pārmērīgo piedāvājumu Vācijas gaisa pārvadājumu tirgū, kur tā galvenokārt darbosies; šā samazinājuma apmērs bija atbilstošs *Condor* salīdzinoši ierobežotajai pozīcijai šajā tirgū. Ja *Condor* gaisa kuģu flote tiek samazināta un ierobežota, tā faktiski spētu apkalpot klientus, ierobežot savas tirgus daļas samazinājumu atpūtas gaisa pārvadājumu nozarē un izturēt to aviosabiedrību konkurenci, uz kurām neattiecas līdzīgi ierobežojumi, piemēram, *Eurowings* un *TUIfly*, bet tas būtu iespējams tikai tad, ja tā varētu izmantot gaisa kuģus efektīvāk, ar augstāku noslogojuma koeficientu un biežāk. Šis pasākums faktiski ierobežo konkurences izkropļojumu, ko rada pārstrukturēšanas atbalsts tirgū, kurā konkurenci izkropļo konkurējošo aviosabiedrību, piemēram, *Lufthansa* un *TUI*, saņemtais valsts atbalsts; šajos divos gadījumos ir veikta apjomīga publiskā rekapitalizācija (sk. 22. un 23. zemsvītras piezīmi).
- (253) Šādā situācijā *Condor* būtu bijis jāspēj zināmā mērā reaģēt uz tirgus pieprasījumu (..). Lai gan minētais mehānisms sniedza *Condor* ierobežotu elastību, kas ļauj pielāgoties mainīgajam tirgus stāvoklim skaidri noteiktos apstākļos, tas pārstrukturēšanas periodā joprojām saglabātu *Condor* flotes kapacitāti zem (..) lidmašīnām, kā tas bija pirms Covid-19. Koncentrētā tirgū, kā tas ir Vācijā, kuru turklāt izkropļo ievērojamas konkurentiem piešķirtā atbalsta summas, pasākuma kalibrēšana ir vajadzīga, lai izvairītos no konkurences izkropļojumiem.
- (254) Turklāt pasākumu, ar ko ierobežo konkurences izkropļojumus, apmērs *Condor* gadījumā var būt mazāks nekā gadījumos, kad atbalsts stimulē bezrūpīgas rīcības risku (sk. 246. apsvērums). Šajā nolūkā pašu ieguldījuma apmērs un sloga sadale starp bijušajiem un esošajiem akcionāriem un kreditoriem ierobežo pārstrukturēšanas atbalsta summu. Pašu ieguldījums pārsniedz 70 % no pārstrukturēšanas izmaksām, un kreditoru norakstītie parādi pārsniedz atbalsta summu, kas ir piešķirta pārstrukturēto KfW aizdevumu un Vācijas nodrošinātās norakstīšanas veidā. Turklāt, kā izklāstīts 216. apsvērumā, pašu ieguldījums risina *Condor* likviditātes trūkuma un maksāspējas problēmas, un tādējādi gan atbalsts, gan pašu ieguldījums palīdz novērst nepilnības, kas izraisīja *Condor* problēmu. Turklāt lielāko daļu plāna finansējuma veido pašu ieguldījums, kas, atšķirībā no atbalsta, ietver arī jaunus naudas līdzekļus. Bijušais *Condor* akcionārs ir zaudējis visus savus ieguldījumus. *Condor* kreditori – gan nodrošināti, gan nenodrošināti, starp kuriem nebija pakārtoto kreditoru, – gandrīz pilnībā zaudēja visus savus ieguldījumus vai prasījumus, un tāpēc viņi negūs labumu no gaidāmās pārstrukturēšanas pozitīvās ietekmes, un viņiem netiks atmaksātas *Condor* saistības, kas pārsniedz 0,1 % no prasījumiem. Tāpēc atbalsts nerada pārliecību, ka Vācija atbalstīs to aviosabiedrību pārstrukturēšanu, kuras ir īstenojušas riskantas komerciālās vai finansiālās darbības par labu saviem akcionāriem vai kreditoriem. Tā kā visi pārējie apstākļi ir vienādi, pasākumi, ar ko ierobežo konkurences izkropļojumus, aviosabiedrībai *Condor* varētu tikt piemēroti ierobežotā apmērā arī tāpēc, ka atbalsts nestimulē bezrūpīgas rīcības risku vai nesamērīga riska uzņemšanos un vienlaikus nodrošina pienācīgu atbildību valstij.
- (255) No tā izriet, ka Vācijas ierosinātie pasākumi, kuru mērķis ir mazināt pārstrukturēšanas atbalsta radītos konkurences izkropļojumus, ir atbilstoši.

5.3.1.8. Pārredzamība

- (256) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 96. punktu Vācijas iestādes apņemas ievērot pārredzamības prasības, kas noteiktas tīmekļa vietnē www.bmwi.de (23. apsvērums).

6. SECINĀJUMS

(257) Komisija konstatē, ka, ņemot vērā to, ka Vispārējā tiesa lietā T-28/22 atcēla 2021. gada lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu, pārstrukturēšanas atbalsts, ko Vācija īstenoja par labu *Condor*, ar atpakaļejošu spēku kļuva nelikumīgs, un ir jāuzskata, kas tas tika piešķirts, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu. Tomēr pārstrukturēšanas atbalsts atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu noteikumiem un tāpēc veicina atpūtas gaisa pārvadājumu saimnieciskās darbības attīstību, nelabvēlīgi neietekmējot tirdzniecības apstākļus iekšējā tirgū tādā mērā, lai tas būtu pretrunā ES kopējām interesēm. Tāpēc atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(258) Komisija bija nonākusi pie tāda paša secinājuma un neizteica iebildumus pret pārstrukturēšanas atbalstu savā 2021. gada lēmumā par pārstrukturēšanas atbalstu, kas atcelts lietā T-28/22. Šis lēmums ir pieņemts, lai izpildītu spriedumu lietā T-28/22. Tomēr Komisija atgādina, ka minētais spriedums ir pārsūdzēts lietā C-505/24 P. Tāpēc juridiskās noteiktības labad ir jāprecizē juridiskās sekas, ko šis lēmums rada gadījumā, ja 2021. gada lēmums par pārstrukturēšanas atbalstu pēc pārsūdzības Tiesā radītu tiesiskas sekas. Šādā gadījumā attiecīgā pārstrukturēšanas atbalsta analīze šajā lēmumā zaudētu nozīmi. Tāpēc ir atbilstīgi, ka šis lēmums rada juridiskas sekas tikai tiktāl, ciktāl 2021. gada lēmums par pārstrukturēšanas atbalstu nerada juridiskas sekas,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, ko Vācija piešķirusi aviosabiedrībai *Condor Flugdienst GmbH* un tās kontrolētajiem meitasuzņēmumiem 321,18 miljonu EUR apmērā, ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

2. pants

Šis lēmums rada juridiskas sekas tikai tiktāl, ciktāl Komisijas 2021. gada 26. jūlija Lēmums C(2021)5729 final par valsts atbalstu SA.63203 (2021/N) – Vācija – Atbalsts *Condor* pārstrukturēšanai nerada juridiskas sekas.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Ja lēmumā ir konfidenciāla informācija, ko nedrīkst publicēt, informējiet par to Komisiju piecpadsmit darbdienu laikā no saņemšanas dienas. Ja Komisija līdz minētajam termiņam nesaņems pamatotu lūgumu, tiks uzskatīts, ka piekrītat šā lēmuma pilna teksta publicēšanai. Šāds lūgums, kurā norādīta attiecīgā informācija, jānosūta elektroniski uz šādu adresi:

Eiropas Komisija
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Briselē, 2025. gada 28. aprīlī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājas izpildvietniece
Teresa RIBERA