



2025/2178

30.10.2025

DECIZIA (UE) 2025/2178 A COMISIEI

din 28 aprilie 2025

privind ajutorul de stat SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N) acordat de Germania în favoarea Condor Flugdienst GmbH

[notificată cu numărul C(2025) 2294]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile ⁽¹⁾ menționate anterior și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

- (1) În urma contactelor prealabile notificării ⁽²⁾, prin notificarea electronică din 23 iulie 2021 încheiată la 25 iulie 2021, Germania a notificat Comisiei, în temeiul articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), intenția sa de a acorda un ajutor de restructurare în favoarea Condor Flugdienst GmbH (denumită în continuare „Condor”).
- (2) Prin Decizia din 14 octombrie 2019 ⁽³⁾ (denumită în continuare „decizia privind ajutorul pentru salvare”), Comisia a aprobat, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, ajutorul pentru salvare acordat Condor în sensul Orientărilor privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate (denumite în continuare „Orientările privind salvarea și restructurarea”) ⁽⁴⁾. Ajutorul pentru salvare a luat forma unui împrumut pentru salvare în valoare de 380 de milioane EUR (denumit în continuare „împrumutul pentru salvare”) acordat de banca publică germană de dezvoltare Kreditanstalt für Wiederaufbau („KfW”), acoperit de o garanție de stat, cu scadența la șase luni de la data plății primei tranșe.
- (3) Prin decizia din 26 aprilie 2020 ⁽⁵⁾, Comisia a aprobat o eventuală compensare a pagubelor pe care Condor era de așteptat să le suporte în perioada 17 martie 2020-31 decembrie 2020, în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE (denumită în continuare „decizia anulată privind compensarea pagubelor”). Instrumentele de ajutor au constat din două împrumuturi de la KfW în valoare totală de 550 de milioane EUR, acoperite de o garanție de stat. Condor a utilizat o parte din aceste împrumuturi pentru a rambursa împrumutul pentru salvare în termen de șase luni de la data plății primei tranșe. În hotărârea sa din 9 iunie 2021 în cauza Ryanair/Comisia, Tribunalul a anulat decizia din 26 aprilie 2020 privind compensarea pagubelor și a suspendat efectele anulării timp de două luni, până la adoptarea unei noi decizii de către Comisie ⁽⁶⁾.

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

⁽²⁾ Aceste schimburi au început la 25 mai 2021 și au inclus, până la notificare, schimburi de e-mailuri, discuții tehnice în cadrul videoconferințelor și al teleconferințelor, precum și feedback preliminar cu privire la proiectele de formulare de notificare și de plan de restructurare.

⁽³⁾ Decizia C(2019) 7429 final a Comisiei din 14 octombrie 2019 în cazul SA.55394 (2019/N) – Germania – Ajutor pentru salvare în favoarea Condor (JO C 294, 4.9.2020, p. 1).

⁽⁴⁾ JO C 249, 31.7.2014, p. 1.

⁽⁵⁾ Decizia C(2020) 2795 final a Comisiei din 26 aprilie 2020 în cazul SA.56867 (2020/N) – Germania – Compensarea pagubelor provocate Condor Flugdienst GmbH de pandemia de COVID-19 (JO C 310, 18.9.2020, p. 1).

⁽⁶⁾ Hotărârea Tribunalului din 9 iunie 2021, Ryanair/Comisia, T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

- (4) Comisia a reevaluat compensarea pagubelor în lumina hotărârii din 9 iunie 2021 și, la 26 iulie 2021, a adoptat o nouă decizie privind compensarea pagubelor suferite de Condor pentru perioada cuprinsă între 17 martie 2020 și 31 decembrie 2020 (denumită în continuare „decizia Condor I”) ⁽⁷⁾. În aceeași zi, Comisia a adoptat o altă decizie privind compensarea pagubelor suferite de Condor pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2021 și 31 mai 2021 (denumită în continuare „decizia Condor II”) ⁽⁸⁾, precum și o decizie de aprobare a ajutorului de restructurare notificat de Germania în favoarea Condor (denumită în continuare „decizia privind ajutorul de restructurare din 2021”) ⁽⁹⁾. Germania a acordat ajutorul de restructurare în favoarea Condor la sfârșitul lunii iulie 2021.
- (5) Ryanair DAC (denumită în continuare „Ryanair”) a introdus o acțiune având ca obiect anularea deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021. În hotărârea pronunțată la data de 8 mai 2024 (denumită în continuare „hotărârea Condor din 2024”), potrivit constatărilor Tribunalului, Comisia ar fi trebuit să aibă îndoieli care să justifice inițierea procedurii oficiale de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE și, din acest motiv, a anulat decizia privind ajutorul de restructurare din 2021 ⁽¹⁰⁾.
- (6) În decizia Condor I, Comisia a evaluat pagubele suferite de Condor în perioada 17 martie 2020-31 decembrie 2020 pe baza cifrelor *ex post* ale prejudiciului real și a concluzionat că, în această perioadă, Condor a suferit un prejudiciu de 175,35 milioane EUR. În decizia Condor II, potrivit constatărilor Comisiei, Condor a suferit prejudicii în valoare de 73,66 milioane EUR în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2021 și 31 mai 2021 și a aprobat un ajutor pentru despăgubirea parțială a Condor pentru prejudiciile respective sub forma ștergerii unui cuantum de 60 de milioane EUR din împrumuturile în valoare de 550 de milioane EUR. Calculul pentru perioada cuprinsă între 17 martie 2020 și 31 mai 2021, descris în Deciziile Condor I și Condor II, a condus la o valoare cumulată a prejudiciului real de 249,02 milioane EUR.
- (7) În decizia anulată privind compensarea pagubelor, Comisia a aprobat un ajutor pe care Condor l-a primit ulterior pentru a compensa daunele potențiale în valoare de 276,7 milioane EUR. Considerentul 44 din decizia respectivă reamintește că Germania s-a angajat să recupereze de la Condor orice supracompensare pe baza unui calcul *ex post* al prejudiciului real suferit, inclusiv al dobânzilor. Potrivit considerentului 24 din decizia Condor I, supracompensarea se ridica la 91,74 milioane EUR. În plus, Condor a trebuit să plătească dobânzi pentru avantajul pe care l-a obținut prin supracompensarea în valoare de [...] milioane EUR și dobânda restantă datorată în continuare în valoare de [...] milioane EUR. Considerentele 24 și 25 din decizia Condor I descriu modul în care mecanismul de recuperare prevăzut în decizia anulată privind compensarea pagubelor ar fi pus în aplicare pe baza calculului *ex post* al prejudiciului.
- (8) Prin decizia privind ajutorul de restructurare din 2021, Comisia a aprobat planurile Germaniei de a sprijini planul de restructurare a Condor prin intermediul următoarelor măsuri: (i) o modificare a condițiilor și ștergerea suplimentară în parte a unui cuantum de 90 de milioane EUR din împrumuturile în valoare de 550 de milioane EUR acordate de KfW; și (ii) ștergerea dobânzilor în cuantum de 20,2 milioane EUR pentru avantajul primit din supracompensare și a dobânzii încă datorate, pe baza contractului de împrumut inițial, pe care Condor ar fi trebuit să o ramburseze (a se vedea considerentul 7). Această decizie a constatat că măsurile (i) și (ii) implicau un ajutor de restructurare în valoare de 321,18 milioane EUR, constând în partea din împrumuturile în valoare de 550 de milioane EUR care nu reprezintă pagube provocate de pandemia de COVID-19, și anume 300,98 milioane EUR, la care se adaugă dobânda anulată în valoare de 20,2 milioane EUR. Evaluarea compatibilității măsurilor de restructurare cu piața internă a fost separată de evaluarea măsurilor de compensare a pagubelor, pe baza unor temeuri juridice și a unor costuri eligibile diferite.
- (9) În urma anulării deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021, prin scrisoarea din 29 iulie 2024, Comisia a informat Germania că a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE cu privire la ajutor (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii”).

⁽⁷⁾ Decizia Comisiei din 26 iulie 2021 în cazul SA.56867, (2020/N, ex 2020/PN) – Germania – Compensarea pagubelor provocate Condor Flugdienst GmbH de pandemia de COVID-19 (JO C 177, 29.4.2022, p. 1).

⁽⁸⁾ Decizia Comisiei din 26 iulie 2021 în cazul SA.63617, (2021/N) – Germania – COVID 19 – Compensarea pagubelor Condor II (JO C 169, 22.4.2022, p. 1).

⁽⁹⁾ Decizia C(2021) 5729 final a Comisiei din 26 iulie 2021 în cazul SA.63203 (2021/N) Germania – Ajutor de restructurare pentru Condor (JO C 429, 22.10.2021, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Hotărârea Tribunalului din 8 mai 2024, Ryanair/Comisia, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

- (10) Decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽¹¹⁾. Comisia a invitat părțile interesate să prezinte observații. Germania și-a transmis observațiile la 27 septembrie 2024.
- (11) Comisia a primit observații formulate de două părți interesate. Aceste observații au fost comunicate Germaniei, căreia i s-a dat posibilitatea de a răspunde. La 18 noiembrie 2024, Germania a informat Comisia că nu va transmite observații cu privire la observațiile părților terțe.
- (12) Prin scrisoarea din 19 iulie 2021, Germania a acceptat, în mod excepțional, să renunțe la drepturile care decurg din articolul 342 din TFUE, coroborat cu articolul 3 din Regulamentul nr. 1/1958 al Consiliului ⁽¹²⁾, și și-a exprimat acordul privind adoptarea și comunicarea prezentei decizii în limba engleză.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A AJUTORULUI

- (13) Prezenta decizie evaluează compatibilitatea ajutorului de stat implicat în două măsuri în favoarea Condor notificate de Germania și față de care Comisia nu a formulat obiecții în decizia privind ajutorul de restructurare din 2021, care a fost ulterior anulată de Tribunal. Hotărârea Condor din 2024 face obiectul unei proceduri pendinte în fața Curții de Justiție ca urmare a recursului introdus de Condor ⁽¹³⁾. Evaluarea de către Comisie a ajutorului de restructurare din prezenta decizie nu aduce atingere respectivelor proceduri de recurs pendinte. Acest aspect este independent de dispoziția prevăzută la articolul 2 și explicată în considerentul 258 din prezenta decizie.

2.1. Anularea deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021

- (14) Acțiunea Ryanair având ca obiect anularea deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021 a invocat 10 motive, în esență: (i) măsura în cauză nu intra în domeniul de aplicare al Orientărilor privind salvarea și restructurarea; (ii) o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește demonstrarea disfuncționalității pieței și a dificultăților sociale; (iii), (iv), (v) și (vi), Comisia nu a demonstrat necesitatea intervenției statului și efectul său stimulat, că planul de restructurare era realist, coerent și amplu și era de natură să restabilească viabilitatea pe termen lung a Condor, și nici caracterul adecvat și proporțional al ajutorului în cauză; (vii) Comisia a săvârșit o eroare în analizarea efectelor negative ale măsurii în cauză; (viii) încălcarea principiilor nediscriminării, libertății de a presta servicii și libertății de stabilire; (ix) încălcarea drepturilor procedurale ale Ryanair; și (x) încălcarea obligației de motivare.
- (15) Tribunalul a respins motivele (i)-(viii) ca inadmisibile, considerând că Ryanair nu demonstrase că era vizată în mod individual de decizia privind ajutorul de restructurare din 2021 în sensul articolului 263 din TFUE și, prin urmare, nu avea calitate procesuală activă pentru a contesta această decizie pe fond. Tribunalul a admis al nouălea motiv invocat de Ryanair, considerând că Ryanair era parte în cauză în sensul articolului 108 alineatul (2) din TFUE și parte interesată în sensul articolului 1 litera (h) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ⁽¹⁴⁾ și că, prin urmare, aceasta avea calitate procesuală activă pentru a-și proteja drepturile procedurale. În contextul acestui motiv, Ryanair a invocat opt elemente de probă, corespunzătoare motivelor sale (i)-(viii), pentru a-și susține afirmația potrivit căreia examinarea măsurii în cauză de către Comisie era insuficientă și incompletă, ceea ce ar demonstra persistența unor îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea măsurii în temeiul articolului 107 din TFUE și ar fi trebuit să determine Comisia să inițieze procedura oficială de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE.

⁽¹¹⁾ A se vedea nota de subsol 1.

⁽¹²⁾ Regulamentul nr. 1 al Consiliului de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene (JO L 7, 6.10.1958, p. 385/58).

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

⁽¹⁴⁾ Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

- (16) Tribunalul a amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, atunci când examinarea preliminară de către Comisie a unei măsuri de ajutor nu i-a permis să depășească dificultățile serioase pe care le implica aprecierea compatibilității măsurii respective cu piața internă, Comisia avea obligația de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE și nu dispunea de nicio marjă de apreciere în această privință. În continuare, Tribunalul a examinat elementele de probă ale Ryanair și a respins ca nefondate motivele (i)-(v) invocate de Ryanair. Printre altele, Tribunalul a confirmat opinia Comisiei potrivit căreia evaluarea compatibilității măsurilor de ajutor de restructurare cu piața internă a fost separată de evaluarea măsurilor de compensare a pagubelor, pe baza unor temeuri juridice și a unor costuri eligibile diferite. Tribunalul a statuat în special că, potrivit considerentului 131 din decizia privind ajutorul de restructurare din 2021, „o parte din împrumuturile acordate în contextul pandemiei de COVID-19 din 2020 au servit la acoperirea costurilor excepționale suportate de Condor în contextul pandemiei de COVID-19 și care, prin urmare, nu constituie costuri de restructurare incluse în planul de restructurare, în timp ce cuantumul rămas din aceste împrumuturi a finanțat restructurarea, cu adăugarea sumei corespunzătoare celei de a doua părți a măsurii în cauză” ⁽¹⁵⁾.
- (17) În continuare, Tribunalul a examinat motivele (vi) și (vii) invocate de reclamantă, prin care se contesta aprecierea de către Comisie a proporționalității măsurii și a efectului negativ al acesteia asupra concurenței și a schimburilor comerciale. În această privință, potrivit constatărilor Tribunalului, Comisia ar fi trebuit să aibă îndoieli, pe de o parte, cu privire la îndeplinirea de către măsura în cauză a cerinței unei repartizări adecvate a sarcinilor prevăzută la punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea și, pe de altă parte, cu privire la conformitatea domeniului de aplicare al măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței cu cerințele prevăzute în special în secțiunea 3.6.2.2 din Orientările privind salvarea și restructurarea. Potrivit Tribunalului, aceste îndoieli au făcut ca examinarea preliminară a Comisiei să fie incompletă și insuficientă, constituind, la rândul său, un indiciu al existenței unor dificultăți serioase.
- (18) Acest fapt a determinat Tribunalul să concluzioneze că, în ceea ce privește Comisia, aceasta ar fi trebuit să aibă îndoieli care să justifice inițierea procedurii oficiale de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE și anularea deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021 ⁽¹⁶⁾. În sfârșit, Tribunalul a considerat că nu era necesar să se examineze al optulea element de probă prezentat de Ryanair și nici al zecelea motiv, invocând lipsa motivării.
- (19) Comisia adoptă prezenta decizie pentru a se conforma hotărârii Tribunalului în conformitate cu articolul 266 din TFUE, în pofida recursului pendinte împotriva hotărârii respective (a se vedea considerentul 13).

2.2. Măsurile

- (20) În secțiunea 2, măsurile și contextul acestora sunt descrise la momentul acordării lor (și anume în iulie 2021). Evaluarea măsurilor, în urma anulării deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021, trebuie să se bazeze pe faptele și pe elementele care prevalau la momentul acordării măsurilor respective. Acest lucru se datorează faptului că, atunci când evaluează compatibilitatea măsurilor de ajutor deja acordate cu piața internă, Comisia poate lua în considerare numai elementele care existau la momentul acordării. Prin urmare, datele financiare și comerciale se referă la perioada anterioară rezultatelor financiare din 2019, ca ultimul an de activitate în condiții normale înaintea intrării Condor în procedura de insolvență și înainte de acordarea ajutorului de restructurare, întrucât anul 2020 a fost puternic afectat de pandemia de COVID-19 și, prin urmare, nu a fost considerat reprezentativ.
- (21) Prima măsură constă în modificarea condițiilor – descrise în considerentele 51 și 52 – ale împrumuturilor KfW în valoare de 550 de milioane EUR care au fost acordate Condor în temeiul deciziei anulate privind compensarea pagubelor, în măsura în care împrumuturile modificate și ștergerea cuantumului în valoare de 90 de milioane EUR au sprijinit planul de restructurare al Condor și nu au compensat compania pentru prejudiciile suportate în contextul pandemiei de COVID-19. A doua măsură constă în anularea și ștergerea unei dobânzi datorate în cuantum de 20,2 milioane EUR pe care Condor ar fi trebuit să o ramburseze ca urmare a deciziei Condor I.

⁽¹⁵⁾ Cauza T-28/22, Ryanair/Comisia, punctul 133.

⁽¹⁶⁾ Cauza T-28/22, Ryanair/Comisia, punctele 243 și 244.

- (22) Cele două măsuri fac parte dintr-un pachet financiar negociat între Germania, noul acționar privat al Condor, Attestor Limited (denumit în continuare „Attestor”) și KfW, în vederea sprijinirii restructurării și continuării activității Condor.
- (23) Germania s-a angajat să publice pe site-ul www.bmwi.de următoarele informații referitoare la măsuri:
- textul integral al deciziei de acordare a ajutorului individual și al dispozițiilor de punere în aplicare a acestuia ori un link către textul respectiv;
 - identitatea autorității (autorităților) care acordă ajutorul;
 - identitatea beneficiarului individual, forma și valoarea ajutorului acordat beneficiarului, data acordării, tipul de întreprindere (IMM/întreprindere mare), regiunea în care este situat beneficiarul (la nivelul NUTS II) și sectorul economic principal în care beneficiarul își desfășoară activitățile (la nivelul grupei NACE).

2.3. Beneficiarul

2.3.1. Structura corporativă, acționariatul și activitățile

- (24) Beneficiarul măsurilor este Condor și filialele sale controlate (a se vedea considerentul 38). Condor este o companie aeriană germană care operează curse charter, cu sediul la Kelsterbach (Hessa). Aceasta furnizează servicii de transport aerian clienților individuali și operatorilor de turism de pe aeroporturile sale din Germania, axându-se pe piața călătoriilor de agrement, către destinații din întreaga lume. În 2019, compania a avut o cifră de afaceri de 1,7 miliarde EUR, un bilanț total de 7,2 miliarde EUR și 4 022 de angajați ⁽¹⁷⁾.
- (25) Germania a confirmat că nici Condor, nici acționarii săi anteriori sau actuali, nici vreo entitate controlată de aceasta nu au primit ajutor pentru salvare sau restructurare în ultimii zece ani, cu excepția ajutorului pentru salvare aprobat la 14 octombrie 2019 în decizia privind ajutorul pentru salvare (a se vedea considerentul 2).
- (26) La momentul notificării, SG Luftfahrt GmbH (denumită în continuare „SGL”) era acționarul unic al Condor. SGL era o societate holding fără activități operaționale. Aceasta deținea acțiuni fiduciare ale Condor după ieșirea Condor din procedura de insolvență în decembrie 2020 (a se vedea considerentul 33), până în momentul vânzării sale către un investitor strategic ⁽¹⁸⁾. SGL era deținută integral de Team Treuhand GmbH, care, la rândul său, era deținută integral de Noerr & Stiefenhofer. SGL a fost creată exclusiv pentru a deține acțiunile Condor până în momentul vânzării sale către Attestor și urma să fie lichidată după vânzarea tuturor acțiunilor (a se vedea considerentul 38). Conform proiectului de contract de achiziție prezentat de Germania la momentul notificării ⁽¹⁹⁾, până la data executării contractului se interzicea SGL să acționeze în calitate de acționar majoritar în condiții normale de exercitare a drepturilor. Interdicția include acțiuni precum dizolvarea Condor, încheierea, rezilierea sau anularea contractelor de societate în sensul articolului 291 și următoarele din Legea germană privind societățile pe acțiuni (*Aktiengesetz*) ⁽²⁰⁾, majorarea sau reducerea capitalului, modificarea statutului filialelor Condor, distribuirea dividendelor, transferul profiturilor, plata anticipată a profiturilor, încasarea sau răscumpărarea de acțiuni, cesiunea sau grevarea cu sarcini a activelor materiale (cu excepții), investițiile materiale de peste 2 milioane EUR pe lună (în total), încheierea, modificarea sau rezilierea de contracte de finanțare (inclusiv a unor noi astfel de contracte), inclusiv a contractelor de leasing de aeronave, sau numirea unui administrator sau a unui membru al consiliului de supraveghere. Figura 1 prezintă structura grupului Condor înainte de executarea contractului negociat cu Attestor (a se vedea considerentele 37 și 39).

⁽¹⁷⁾ KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Conceptul german de restructurare potrivit IDW S6/BGH, 16 iunie 2021, p. 5.

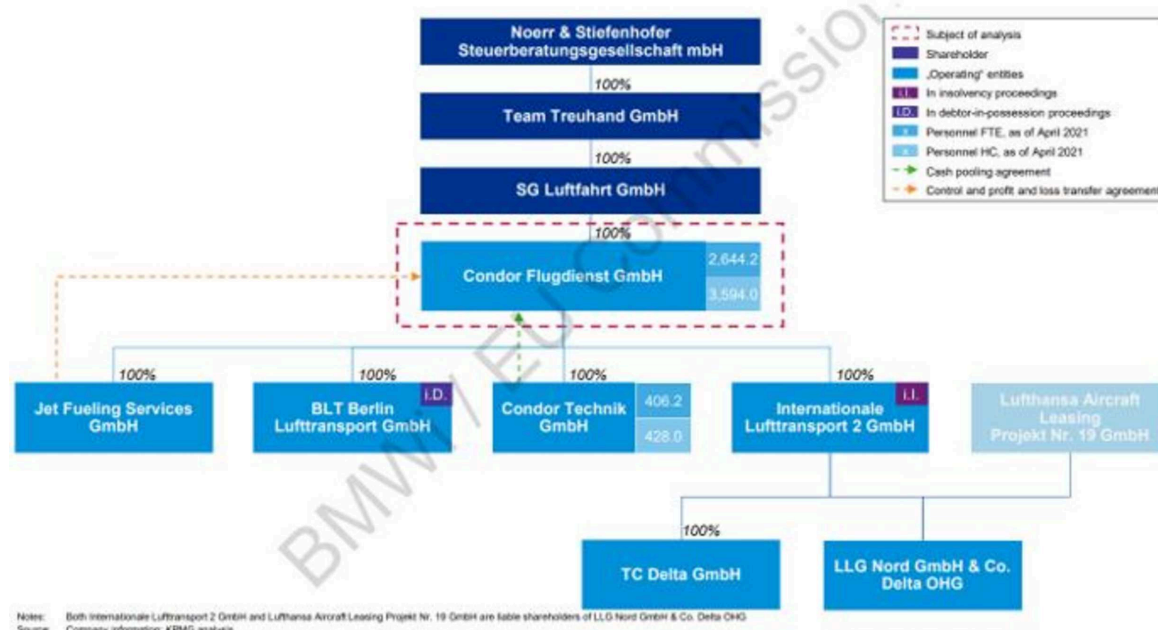
⁽¹⁸⁾ Începând cu 28 iulie 2021, 51 % din acțiunile deținute de SGL sunt controlate de fondul privat de investiții Attestor în temeiul unui acord negociat cu statul german, astfel cum se prevede în considerentele 37 și 39.

⁽¹⁹⁾ Contractul final de achiziție nu fusese încă semnat.

⁽²⁰⁾ Astfel de contracte de societate includ acorduri de control, precum și acorduri privind transferul profitului.

Figura 1

Structura grupului Condor Denumire, schemă



Sursă: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Conceptul german de restructurare potrivit IDW S6/BGH, 16 iunie 2021, p. 22.

- (27) În calitate de companie aeriană care operează curse charter, Condor furnizează servicii operatorilor de turism și agențiilor de voiaj. Condor vinde, de asemenea, locuri în avion direct clienților finali, de exemplu prin internet (așa-numitele „locuri rezervate”). Condor deserveste rute pe distanțe scurte și lungi, precum și zboruri către aeroporturi care nu sunt deservite de companiile aeriene care operează curse regulate ⁽²¹⁾.

2.3.2. Concurența pe piețele pe care Condor își desfășoară activitatea și poziția sa în cadrul acestora

- (28) În ceea ce privește companiile charter, Condor se confruntă în principal cu concurența din partea TUIfly, compania aeriană a grupului TUI, pe rute dinspre Germania către destinații turistice, cum ar fi Spania, Grecia, Italia sau Portugalia, zona Caraibilor sau Mexic ⁽²²⁾. Unele rute operate de Condor sunt operate și de Eurowings, operatorul low-cost al grupului Lufthansa ⁽²³⁾, sau de Ryanair. Cu toate acestea, Condor ar putea concura cu astfel de companii aeriene numai în ceea ce privește vânzările sale de locuri rezervate pe zboruri charter către anumite destinații deservite și de aceste companii aeriene.

⁽²¹⁾ Companiile aeriene care operează curse regulate sunt formate din transportatori tradiționali (sau transportatori de rețea cu servicii complete), cum ar fi Lufthansa, și din transportatori care prestează servicii aeriene la prețuri mici, cum ar fi Ryanair.

⁽²²⁾ Grupul TUI include compania aeriană și operatorii de turism. Spre deosebire de Condor, care deserveste și operatori de turism independenți, TUIfly deserveste numai operatorii de turism ai grupului TUI. La 27 martie 2020, Germania a decis să acorde TUI un împrumut în valoare de 1,8 miliarde EUR (canalizat prin intermediul KfW), iar la 4 ianuarie 2021, o măsură de recapitalizare în valoare totală de 1,25 miliarde EUR, pentru a compensa efectele pandemiei de COVID-19 [Decizia C(2021) 49 final a Comisiei din 4 ianuarie 2021 în cazul SA.59812 – Recapitalizarea TUI (JO C 169, 22.4.2022, p. 1)].

⁽²³⁾ La 25 iunie 2020, Comisia nu a formulat obiecții cu privire la planurile Germaniei de a acorda Lufthansa o recapitalizare în valoare de 6 miliarde EUR [Decizia C(2020) 4353 final a Comisiei din 25 iunie 2020, în cazul SA.57153 – Ajutor în favoarea Lufthansa (JO C 397, 20.11.2020, p. 1)]. La 10 mai 2023, Tribunalul a anulat decizia Comisiei (Hotărârea Tribunalului, Ryanair și Condor/Comisia, cauzele T-34/21 și T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). La 8 iulie 2024, Comisia a inițiat procedura oficială de investigare [a se vedea Decizia C(2024) 4481 final a Comisiei din 8 iulie 2024, în cazul SA.57153 – Ajutor în favoarea Lufthansa (JO C, C/2024/5957, 4.10.2024)].

- (29) Potrivit autorităților germane, Condor este – alături de Eurowings – singurul furnizor de zboruri directe de agrement pe distanțe lungi cu plecare din Germania. În vara anului 2019, Condor a deservit în total 126 de destinații, dintre care 35 erau destinații pe distanțe lungi. Pe rutele către destinații pe distanțe lungi, Condor a fost unicul furnizor pe 63 % din rute, în timp ce 29 % erau deservite de Condor și de o altă companie aeriană, iar pe 8 % din rute erau prezente cel puțin două companii aeriene. Pe segmentul transportului pe distanțe scurte și medii, Condor a fost unicul furnizor pe 25 % din rutele pe care le-a deservit în vara anului 2019; pe 32 % dintre acestea erau prezente două companii aeriene, iar 43 % dintre aceste rute erau deservite de cel puțin două companii aeriene.
- (30) În 2019, flota totală a Condor cuprindea 61 de aeronave, dintre care două erau exploatate de Brussels Airlines. Condor a efectuat aproximativ 45 400 de zboruri, transportând aproximativ 9,4 milioane de pasageri, cu un număr total de locuri disponibile pe kilometru (*available seats per kilometre* – „ASK”) de 10,4 milioane și un factor de încărcare de 90 % din aeronava operată. În vara anului 2019, Condor deținea o cotă de piață în sectorul transportului aerian de pasageri în Germania de 6,4 %, plasând-o pe locul trei după Lufthansa (37 %) și Eurowings (8 %), ambele deținute de grupul Lufthansa. Ryanair avea o cotă de 5 %, iar TUIfly de 3 %. În segmentul transportului aerian de agrement, grupul Lufthansa este, de asemenea, principalul operator, deținând o cotă de 31 % (Lufthansa și Eurowings), în timp ce Condor și Ryanair au fiecare 16 %, urmate de TUIfly cu 9 %, SunExpress cu 7 % și EasyJet cu 4 %.
- (31) În 2019, Condor a operat zboruri charter pe nouă aeroporturi din Germania, cu patru baze aeroportuare principale la Hamburg, Düsseldorf, München și Frankfurt ⁽²⁴⁾. Având în vedere întreaga activitate de transport aerian de pasageri din Germania, Condor deținea 3 % în ceea ce privește frecvențele, 4 % din capacitate și 6 % din ASK. În ceea ce privește frecvențele, dintre aeroporturile pe care le deservește, Condor a depășit 10 % numai pe aeroportul din Leipzig. A doua cea mai mare pondere a fost în Hanovra, cu 8 % din frecvență, 11 % din capacitate și 18 % din ASK. Ponderea mai ridicată a capacității totale și ASK deținută de Condor în unele aeroporturi s-a datorat utilizării de către Condor a unor aeronave mai mari și operării pe distanțe mai lungi decât în cazul companiilor aeriene interne sau continentale care transportă pasageri în scop de afaceri pe distanțe scurte. Leipzig și Hanovra sunt, de asemenea, în principal aeroporturi regionale care nu erau supraaglomerate și în cadrul cărora nu a existat un deficit de sloturi orare disponibile pentru companiile aeriene care le utilizează. În toate celelalte aeroporturi deservite, Condor deținea adesea mai puțin de 5 % din ponderea totală a frecvențelor, a capacității și a ASK ⁽²⁵⁾.

2.4. Dificultățile financiare ale Condor și găsirea unui investitor strategic

- (32) Performanța financiară a Condor pe bază de sine stătătoare a fost pozitivă înainte de pandemia de COVID-19. Condor a obținut în principal profituri anuale recurente începând din 2009, în valoare de 530 de milioane EUR cumulate și o medie anuală de 44,1 milioane EUR în perioada 2008-2019, astfel cum se arată în tabelul 1. Astfel, Condor a avut, *prima facie*, un model de afaceri funcțional și profitabil.

Tabelul 1

Profiturile/pierderile Condor în perioada 2008-2019

Exercițiul financiar	Profit în 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⁾ Celelalte cinci aeroporturi sunt Hanovra, Nürnberg, Stuttgart, Leipzig și Sylt, a se vedea notificarea, anexa 26.

⁽²⁵⁾ În niciunul dintre celelalte aeroporturi (Hamburg, München, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg și Sylt), Condor nu deținea o pondere din frecvențe care să depășească [...] % și doar într-unul dintre acestea în ceea ce privește capacitatea ([...] % în Sylt). În cinci dintre celelalte aeroporturi, și anume Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart și Sylt, Condor deținea o pondere mai mare de [...] % în ceea ce privește ASK ([...] %, [...] %, [...] %, [...] % și, respectiv, [...] %), a se vedea notificarea din anexa 26.

Exercițiul financiar	Profit în EUR
1.10.2016-30.9.2017	9 791 000
1.10.2017-31.12.2017	257
1.1.2018-30.9.2018	43 233 000
1.10.2018-30.9.2019	56 904 000
TOTAL CUMULAT	529 957 743

- (33) Cu toate acestea, situația financiară a Condor a fost și a rămas la momentul acordării ajutorului afectată în mod negativ de insolvența fostului său acționar majoritar, Grupul Thomas Cook (denumit în continuare „TCG”). Condor a participat la structura de gestionare centralizată a lichidităților TCG, avea creanțe în valoare de aproximativ [...] milioane EUR față de TCG și nu beneficia de finanțare bancară ⁽²⁶⁾. În contextul insolvenței societății-mamă, Condor nu și-a putut finanța nevoile de lichidități pe piață și a fost nevoită să solicite insolvența în regim de autoadministrare în septembrie 2019 ⁽²⁷⁾.
- (34) La 1 decembrie 2019, Tribunalul pentru insolvență din Frankfurt am Main (denumit în continuare „instanța competentă în materie de insolvență”) a declanșat procedura insolvenței și a autorizat Condor să își continue activitatea, elaborând în același timp un plan de insolvență. Instanța de insolvență a considerat că, în esență, Condor era o societate profitabilă din punct de vedere operațional, a cărei necesitate de restructurare nu a fost declanșată de deficiențe ale propriului model de afaceri și ale propriei rentabilități, ci de insolvența TCG. Planul de insolvență a stabilit măsurile pentru continuarea modelului de afaceri în calitate de furnizor de zboruri de agrement, un acord cu creditorii săi, măsuri de restructurare și intrarea pe piață a unui nou investitor. Principalul element al planului a fost separarea operațională și financiară a Condor de TCG, precum și preluarea de către un nou investitor. Acțiunile Condor deținute de TCG au fost reduse integral la zero, iar noi acțiuni în valoare de 20,2 milioane EUR au fost emise unui administrator fiduciar (SGL, a se vedea considerentul 26), al cărui scop era de a le deține până la găsirea unui nou investitor.
- (35) În ianuarie 2020 au fost depuse trei oferte pentru achiziționarea Condor. Ofertele respective au evaluat Condor la o valoare cuprinsă între [...] și [...] milioane EUR. PGL, societatea-mamă a LOT Polish Airlines, a fost ofertantul câștigător care a oferit un preț de achiziție de [...] milioane EUR. Contractul de achiziție cu PGL, inclusiv cerințele notariale, a fost semnat la 24 ianuarie 2020. La 24 februarie 2020, Oficiul federal german pentru întreprinderi (*Bundeskartellamt*) a autorizat fuziunea. În martie 2020, comitetul creditorilor Condor a adoptat planul de insolvență cu majoritatea necesară, iar instanța competentă în materie de insolvență l-a aprobat. Cu toate acestea, la 13 aprilie 2020, PGL s-a retras din acord, deoarece s-a confruntat cu dificultăți financiare și economice legate de pandemia de COVID-19, ceea ce a dus la solicitarea de către LOT Polish Airlines a unui sprijin de aproximativ 650 de milioane EUR din partea guvernului polonez ⁽²⁸⁾.
- (36) Retragerea PGL a prelungit procedura de insolvență a Condor cu șapte luni. Prolungirea a generat costuri suplimentare pentru care Condor era răspunzătoare în raport cu un quantum total de aproximativ 23,7 milioane EUR ⁽²⁹⁾. La 22 octombrie 2020, comitetul creditorilor Condor a aprobat un plan modificat pe care instanța competentă în materie de insolvență l-a aprobat la 24 noiembrie 2020. La 30 noiembrie 2020, instanța competentă în materie de insolvență a pronunțat ieșirea Condor din procedura de insolvență.

⁽²⁶⁾ Prin participarea Condor la structurile obișnuite de gestionare centralizată a lichidităților TCG, ultima intrând în vigoare în februarie 2018, creanțele care decurg din acordurile privind transferul profitului încheiate între acestea au fost compensate, iar Condor a primit lichidități intragrup, dacă a fost necesar. Această posibilitate de finanțare nu mai era disponibilă după lichidarea forțată a TCG. În absența unui profil de risc propriu independent și întrucât a făcut parte din TCG lichidat în mod obligatoriu, Condor nu a putut obține finanțare pe piețele de capital. În plus, la momentul intrării în lichidare a TCG, Condor avea creanțe în valoare de aproximativ [...] milioane EUR față de societatea-mamă, pe care nu le mai putea executa și care trebuiau șterse. În sfârșit, Condor era răspunzătoare în solidar pentru anumite datorii ale TCG.

⁽²⁷⁾ A se vedea, de asemenea, decizia privind ajutorul pentru salvare, considerentele 14-20.

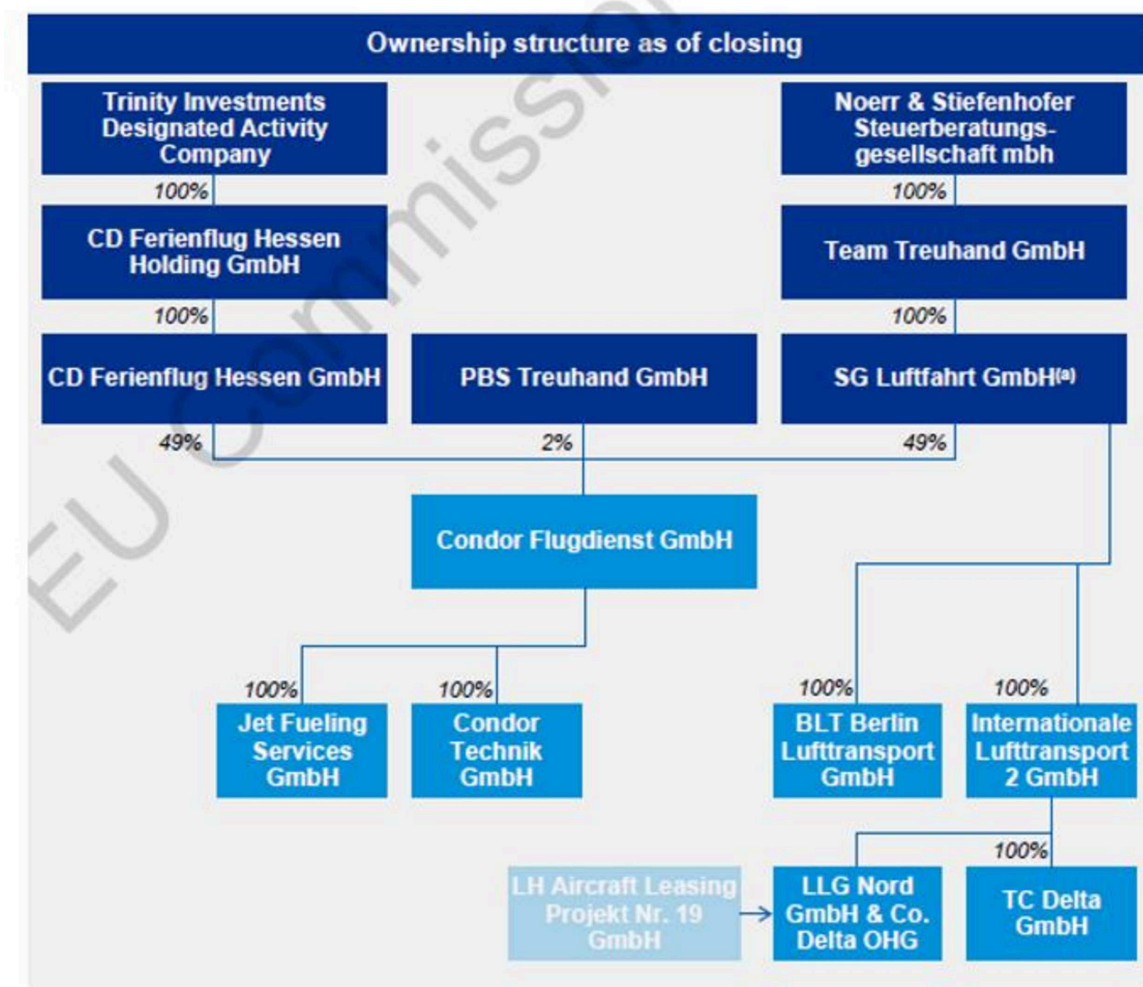
⁽²⁸⁾ Astfel cum a fost autorizat prin Decizia C(2020) 9606 final a Comisiei din 22 decembrie 2020 în cazul SA.59158 COVID-19 – Ajutor în favoarea LOT Polish Airlines (JO C 260, 2.7.2021, p. 1).

⁽²⁹⁾ Tribunalul a anulat decizia din aprilie 2020 privind compensarea pagubelor, întrucât, potrivit constatărilor Tribunalului, Comisia nu a stabilit corespunzător cerințelor legale existența unei legături directe între pierderile suferite de Condor ca urmare a restricțiilor impuse pentru a preveni răspândirea pandemiei de COVID-19 și creșterea costurilor procedurii de insolvență în valoare de 17 milioane EUR drept consecință a prelungirii procedurii de insolvență ca urmare a retragerii PGL din contractul de achiziție încheiat cu Condor (a se vedea decizia anulată privind compensarea pagubelor, considerentul 21). Întrucât s-a impus prelungirea procedurii dincolo de cele două până la trei luni prevăzute inițial, din aprilie 2020 până în noiembrie 2020 în loc de perioada iunie/iulie, quantumul final al acestor costuri a crescut la 23,7 milioane EUR.

- (37) Condor a continuat să caute un investitor și a făcut obiectul unei proceduri de ofertare necondiționate, concurențiale, transparente și nediscriminatorii. Dintre cele trei oferte primite în cursul procedurii, Consiliul de supraveghere al Condor, ai cărui membri acționari sunt reprezentanți ai guvernului federal german și ai *landului* Hessa (garanții împrumuturilor KfW), a selectat fondul privat de investiții Attestor. Attestor oferea cele mai bune condiții pentru Condor și pentru rambursarea împrumuturilor publice ale KfW acoperite de garanții publice. Un act notarial din 20 mai 2021 a consemnat achiziția planificată.
- (38) Germania a confirmat că, înainte de această ofertă, Attestor, care este un fond de investiții, nu avea nicio relație cu Condor și nici nu efectuase tranzacții comerciale cu Condor.
- (39) Conform proiectului de contract de achiziție, acțiunile Condor în cadrul filialelor sale Berlin Lufttransport și Internationale Lufttransport urmau să fie vândute societății holding SGL, Attestor urma să preia 49 % din acțiunile Condor de la SGL, în timp ce 2 % urmau a fi deținute de o societate fiduciară în numele Attestor. Attestor ar avea opțiunea de a achiziționa restul de 49 %. Potrivit acordului, Attestor controlează 51 % din acțiunile Condor începând cu 28 iulie 2021 (49 % prin intermediul unui fond de investiții administrat de Attestor și 2 % prin intermediul unui administrator fiduciar) și a furnizat capital propriu, potrivit celor convenite (a se vedea considerentul 46). Condițiile financiare ale tranzacției implică finanțarea planului de afaceri al Condor și restructurarea împrumuturilor publice existente acordate Condor în condițiile descrise în considerentele 51 și 52. Structura acționariatului Condor ulterior tranzacției este prezentată în figura 2:

Figura 2

Structura actionariatului Condor după vânzarea sa către Attestor



Sursă: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Conceptul german de restructurare potrivit IDW S6/BGH, 16 iunie 2021, p. 51.

2.5. Planul de restructurare a Condor

- (40) Condor a început punerea în aplicare a planului de restructurare în octombrie 2019, când a început un program de raționalizare și restructurare care se derulează până în septembrie 2023. Planul se bazează pe trei componente principale: (i) creșterea costurilor și a eficienței prin raționalizare și reînnoirea flotei; (ii) restructurarea financiară și a capitalului prin finanțare privată din partea Attestor și renegocierea împrumuturilor KfW; și (iii) stabilizarea organizațională prin intrarea unui partener strategic.

2.5.1. Restructurarea operațională și organizațională

- (41) Condor a lansat un program de raționalizare, optimizare comercială și îmbunătățire a productivității, în vederea reducerii costurilor de funcționare și a menținerii și sporirii în continuare a profitabilității sale. Conform planului de restructurare prezentat de Germania, se preconiza că programul respectiv va genera câștiguri de costuri și de productivitate după cum urmează: (i) o reducere cu 23 % a personalului până în mai 2021, incluzând, în special, o reducere a personalului de la sol cu 17 %, în ciuda preluării unei serii de sarcini gestionate anterior de TCG, precum și reduceri ale echipajului de cabină începând cu 2022 prin măsuri negociate în prealabil pe plan social; (ii) reduceri ale costurilor salariale prin ajustarea contractelor colective de muncă, a sporurilor de conducere și a salariilor, precum și reduceri ale anumitor plăți suplimentare, cum ar fi bonuri de masă și vouchere de vacanță; (iii) relocarea la un sediu cu costuri reduse; (iv) renegocierea contractelor cu furnizorii (în timpul procedurii de insolvență, avizele juridice și termenele legale nu s-au aplicat, ceea ce a permis rezilierea contractelor nefavorabile) și ajustarea contractelor de închiriere de aeronave; și (v) reînnoirea flotei. Se preconiza că programul de raționalizare va determina reduceri anuale permanente ale costurilor de peste [...] milioane EUR.
- (42) Măsurile de restructurare operațională, astfel cum se arată în tabelul 2, vizează menținerea și raționalizarea operațiunilor Condor până când aceasta poate genera profituri după eliminarea treptată a restricțiilor de zbor impuse pentru a preveni răspândirea pandemiei de COVID-19. Punerea lor în aplicare va asigura competitivitatea Condor prin reduceri suplimentare ale costurilor și reînnoirea necesară a flotei cu aeronave moderne eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil.
- (43) Condor avea o flotă învechită, care, în vara anului 2019, includea 61 de avioane, dintre care 59 erau exploatate direct. În special, cele 16 aeronave Boeing 767-300 pe care le utiliza pe rutele pe distanțe lungi aveau, în medie, o vechime de 26 de ani, care este peste media la nivel de sector. Restructurarea flotei, planificată să aibă loc în perioada 2022-2025 pentru aeronavele pe distanțe lungi și în perioada 2022-2029 pentru aeronavele pe distanțe scurte și medii, va duce la reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂. Pe baza ofertelor disponibile la momentul acordării ajutorului, Condor preconiza economii anuale în ceea ce privește costurile cu combustibilul de aproximativ [...] milioane EUR, economii cuprinse între 15-25 % în ceea ce privește emisiile de CO₂ și o reducere a consumului mediu de combustibil la mai puțin de 2 litri/100 000 km/pasager numai în segmentul transportului pe distanțe lungi, unde înlocuiește 16 aeronave Boeing 767-300.

Tabelul 2

Măsuri de restructurare luate de Condor

Măsura	Punere în aplicare
Reduceri de personal	Reducere a personalului de la sol: realizată până în martie 2020
Reducerea costurilor cu personalul	— Adaptarea contractelor colective de muncă: decembrie 2019 – martie 2020 — Contracte de muncă pe termen scurt și prelungirea negocierilor privind înghețarea remunerațiilor în vara anului 2020 și în primăvara anului 2021
Renegocierea contractelor cu furnizorii	Revizuiți permanente cu toți furnizorii, în desfășurare din septembrie 2020

Măsura	Punere în aplicare
Relocarea la un sediu cu costuri mai scăzute	— Negocieri în perioada aprilie-mai 2020 — Relocare finalizată în iulie 2021
Reînnoirea flotei	Reînnoirea treptată începând cu al treilea trimestru al anului 2022, se preconizează că 12 noi aeronave pe distanțe lungi vor fi introduse până în 2023

Sursă: Notificare, anexa 13.

- (44) În plus, intrarea investitorului strategic a creat un cadru corporativ stabil. În special, vânzarea unei părți din acțiunile Condor către Attestor a reprezentat un prim pas către independența structurală a Condor, după ieșirea sa din procedura de insolvență. În plus, intrarea Attestor și restructurarea împrumuturilor KfW au oferit Condor o finanțare suficientă și au permis societății să își consolideze baza de capitaluri proprii.

2.5.2. Restructurarea capitalului, restructurarea financiară și finanțarea planului de restructurare

- (45) Costurile de restructurare au inclus costurile de reînnoire a flotei Condor, precum și costurile de funcționare neacoperite ale acestora în cursul perioadei de restructurare. Ca atare, acestea au inclus rambursarea împrumutului pentru salvare și înlocuirea acestuia cu alte împrumuturi KfW, ștergerea creanței din dobânzi pentru supracompensare, astfel cum se prevede în considerentul 7, și costuri ale procedurii de insolvență în cuantum de 23,7 milioane EUR (considerentul 36). Costurile de restructurare au fost finanțate parțial din resurse proprii, în valoare totală de [...] milioane EUR, și parțial din finanțare publică sub forma restructurării datoriilor, în valoare totală de 300,98 milioane EUR. Finanțarea din resurse fără caracter public a fost asigurată din fonduri ale Attestor și a fost susținută de economii permanente de costuri și de ștergeri ale datoriilor rezultate din planul de insolvență, astfel cum se prevede în considerentele următoare.
- (46) Attestor a furnizat Condor capital propriu în valoare de 200 de milioane EUR, sub forma unei injecții de capital în valoare de 150 de milioane EUR în rezerva de capital a societății și a unui depozit de 50 de milioane EUR într-un cont escrow al notarului aflat la dispoziția Condor, în cazul în care se dovedește necesar pentru operațiuni.
- (47) În plus, Attestor a angajat [...] milioane EUR pentru reînnoirea flotei Condor, precum și o linie de credit în valoare de [...] milioane USD (aproximativ [...] milioane EUR), pe care Condor o poate utiliza în mai multe tranșe, fără reînnoire automată, pentru plăți în avans pentru livrarea aeronavelor. În special, [...] a furnizat Condor și filialelor sale o facilități de leasing, angajând direct sau prin intermediul uneia sau mai multor entități cu scop special o finanțare prin leasing de capital în valoare de [...] milioane EUR pentru achiziționarea de aeronave care urmează să fie închiriate Condor. Finanțarea aeronavelor ar urma să fie completată cu o finanțare externă preconizată să acopere, în conformitate cu practicile comerciale, între [...] % din totalul cheltuielilor pentru achiziționarea de aeronave. Proiectul de angajament de leasing ar permite astfel Condor să închirieze aeronave în valoare de până la [...] milioane EUR pentru o perioadă minimă de [...] ani.
- (48) În plus, creditorii Condor au acceptat ștergerea creanțelor în valoare de 630,8 milioane EUR în contextul procedurii de insolvență. Procedura a fost reglementată de dispozițiile legale obligatorii prevăzute de legislația germană standard în materie de insolvență, care conține dispoziții referitoare la constituirea unor grupuri diferite de creditori și la tratamentul acestora. În cadrul fiecărui grup, creditorii au fost tratați în mod egal. Creanțele din „Grupa 7 – Acționari” au fost tratate ca fiind subordonate altor creanțe ale altor grupuri de creditori în scopul procedurii de insolvență. Conform planului de insolvență, capitalul social al societății a fost redus la zero, ceea ce a determinat pierderea acțiunilor de către acționari. În același timp, dreptul de a subscrie noi acțiuni ca parte a majorării de capital în cadrul planului a fost exclus. Prin urmare, acționarii nu au primit nicio plată și și-au pierdut drepturile existente, în ceea ce privește atât acțiunile lor, cât și datoria pe care Condor o avea față de aceștia. Germania explică faptul că, în ceea ce privește restul creanțelor, comitetul creditorilor Condor ar putea alege între lichidarea Condor sau acceptarea unei cotații de insolvență de 0,1 % pentru creanțe în valoare totală de 631,5 milioane EUR, mai mulți creditori votând împotriva planului. Planul de insolvență a identificat următoarele șapte grupuri de creditori:
- angajați (*Arbeitnehmer*);
 - Agenția Federală pentru Ocuparea Forței de Muncă (*Bundesagentur für Arbeit*);

- Asociația pentru asigurarea în caz de insolvență a sistemelor de pensii la nivel de întreprindere (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit – PSVaG*);
 - creditori cu obligații solidare (*Gläubiger aus Mithaftung*);
 - societăți din cadrul grupului cu creanțe nesubordonate (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen*);
 - alți creditori chirografari și nesubordonați (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*);
 - acționari (*Gesellschafter*).
- (49) Câteva dintre aceste grupuri, cum ar fi personalul, societățile din cadrul grupului, acționarii, sunt compuse exclusiv din creditori privați. Fiecare creditor inclus într-unul dintre grupuri are drept de vot. În conformitate cu legislația germană în materie de insolvență, fiecare grup de creditori votează separat, iar majoritatea creditorilor cu drept de vot, nu numai în raport cu numărul de voturi, ci și cu sumele datorate, trebuie să ia o decizie în cadrul fiecărui grup ⁽³⁰⁾. Majoritatea creditorilor au decis să accepte cotația, iar comitetul creditorilor a aprobat planul la 22 octombrie 2020. Instanța competentă în materie de insolvență a aprobat planul.
- (50) În cele din urmă, în contextul programului său de raționalizare, Condor realizează reduceri permanente ale costurilor în valoare de [...] milioane EUR pe an, care decurg din adaptări ale contractelor de leasing, din renegocierea contractelor cu furnizorii și din ajustarea contractelor colective de muncă, astfel cum se descrie în considerentul 41. Aceste economii de costuri afectează contul de profit și pierdere al Condor și reduc nevoia de finanțare externă.
- (51) Contractul de achiziție și finanțarea leasingului financiar de către Attestor au stabilit drept condiție prealabilă o restructurare a împrumuturilor existente ale Condor în valoare de 550 de milioane EUR de la KfW. Anterior restructurării, împrumuturile KfW prevedeau următoarele condiții:
- (a) împrumutul 1, cu o valoare totală de 529,8 milioane EUR, era compus din tranșa A, cu o valoare nominală de 256 de milioane EUR, și din tranșa B, cu o valoare nominală de 273,8 milioane EUR. Pentru a garanta împrumutul 1, Condor a constituit un pachet de garanții care cuprindeau, printre altele, drepturi de gaj asupra acțiunilor, drepturi de ipotecă asupra aeronavelor, transferuri de valori mobiliare, cesiuni și garanții reale mobiliare pe conturi:
 - 1. tranșa A a împrumutului 1 avea scadența la 30 iunie 2026; acesta urma să fie rambursat în tranșe trimestriale în cuantum de [...] milioane EUR începând cu 30 iunie 2021 și printr-o plată unică a tuturor soldurilor restante la 30 iunie 2026; rata dobânzii era compusă dintr-o rată de bază echivalentă cu rata EURIBOR la 3 luni + [...] puncte de bază (bps) pe an + costurile de refinanțare ale KfW;
 - 2. tranșa B a împrumutului 1 era o facilitate de credit reînnoibilă automat cu scadența finală la 31 decembrie 2031; rata dobânzii era compusă dintr-o rată de bază echivalentă cu rata EURIBOR la 1 lună + [...] bps pe an + costurile de refinanțare ale KfW; sumele trase din tranșa B urmau să fie rambursate la sfârșitul fiecărei perioade de calculare a dobânzii, plus orice dobândă acumulată până la acea dată, dar încă neplătită; sumele rambursate puteau fi trase din nou în perioada de disponibilitate, cu condiția ca astfel să nu se depășească valoarea totală a împrumutului disponibil pentru tranșa B; începând cu 30 iunie 2026, valoarea totală a împrumutului pentru tranșa B ar urma să fie redusă automat cu [...] milioane EUR la sfârșitul fiecărui trimestru calendaristic ulterior;
 - (b) împrumutul 2, cu o valoare nominală de 20,2 milioane EUR și scadența la 31 decembrie 2031, avea o rată a dobânzii compusă dintr-o rată de bază echivalentă cu rata EURIBOR la 3 luni + [...] bps + costurile de refinanțare ale KfW; împrumutul 2 era garantat de [...] în favoarea KfW;
 - (c) în cazul în care Condor era vândut prin intermediul unei vânzări de acțiuni, angajamentele contractuale prevedeau o ierarhie a rambursărilor diferitelor tranșe. În primul rând, împrumutul 2 urma să fie rambursat, apoi tranșa A a împrumutului 1, urmată de tranșa B a împrumutului 1. În plus, în cazul altor vânzări de active ale Condor, tranșa A ar fi de asemenea redusă înainte de tranșa B. În cazul cesiunii garanțiilor reale, s-ar aplica o ordine de prioritate similară rambursării tranșelor. În cazul veniturilor din alte garanții reale, tranșa A ar avea prioritate față de tranșa B, și anume veniturile ar fi utilizate mai întâi pentru a rambursa tranșa A și apoi pentru a rambursa tranșa B.

⁽³⁰⁾ Codul procedurilor de insolvență (*Insolvenzordnung*) din octombrie 1994 (BGBl. I S. 2866), punctul 243 și punctul 244 alineatul (1).

- (52) În conformitate cu notificarea și proiectele de acorduri prezentate de Germania, Germania contribuie la finanțarea planului de restructurare prin restructurarea împrumuturilor KfW existente în valoare de 550 de milioane EUR, după cum urmează:
- (a) renunțarea la rambursarea tranșei B a împrumutului 1 în valoare de 90 de milioane EUR;
 - (b) restructurarea soldurilor restante aferente împrumutului 1 [după ștergerea cuantumului de 90 de milioane EUR menționat la litera (a) și ștergerea cuantumului de 60 de milioane EUR în temeiul deciziei Condor II (a se vedea considerentul 6), după cum urmează:
 - o tranșă de rang superior în valoare de 175 de milioane EUR, în aceleași condiții ca tranșa A a împrumutului 1, cu excepția următoarelor două modificări: (i) scadența finală ar urma să fie stabilită pentru septembrie 2026, astfel încât să coincidă cu exercițiul financiar al Condor (anterior iunie 2026 pentru tranșa A a împrumutului 1 și 31 decembrie 2031 pentru tranșa B a împrumutului 1 și împrumutul 2); (ii) [...];
 - o tranșă de rang inferior în valoare de 204,8 milioane EUR, în următoarele condiții: (i) rata dobânzii: [...] costuri; (ii) tipul datoriei: [...]; (iii) garanții reale: astfel cum a fost menționat anterior; (iv) sume disponibile pentru rambursare condiționate de venituri în urma unui mecanism de beneficii viitoare („earn-out”) (data de ieșire subiacentă: 30 septembrie 2026);
 - (c) împrumutul 2, care fusese acordat SGL pentru achiziționarea acțiunilor, urma să fie modificat astfel încât să respecte aceleași condiții ca noua tranșă de rang inferior, cu excepția faptului că garanția sa reală existentă va fi consolidată de [...]. Rambursarea tranșei de rang inferior ar fi [...].
- (53) Germania a confirmat că proiectele de acorduri au fost puse în aplicare astfel cum se descrie în considerentul 52. Conform informațiilor prezentate de Germania, mecanismul de beneficii viitoare prevede că plata în cadrul mecanismului de beneficii viitoare poate avea loc numai după ce investitorul a primit venituri nete (de exemplu, printr-o vânzare) în valoare de cel puțin [...] milioane EUR (limită de beneficii viitoare) până la 30 iunie 2026 sau în cazul în care valoarea capitalului propriu al societății la 30 septembrie 2026 este cel puțin egală cu suma respectivă. Peste o limită de beneficii viitoare de [...] milioane EUR, se va plăti o sumă de [...] EUR. Din sumele cuprinse între [...] milioane EUR și [...] milioane EUR, creditorul primește o cotă cuprinsă între [...] % și [...] %. Valoarea reală a rentabilității depinde de încasările nete. Condițiile de plată ale mecanismului de beneficii viitoare garantează astfel că statul german încasează plăți cuprinse între [...] și [...] milioane EUR până în septembrie 2026, în funcție de succesul economic al Condor. Plățile din mecanismul de beneficii viitoare trebuie utilizate pentru rambursarea tranșei de rang inferior și a împrumutului 2.
- (54) Germania, prin intermediul KfW, a acordat Condor împrumuturile garantate pentru a repara o parte din prejudiciile estimate a fi fost suportate de societate în contextul pandemiei de COVID-19. După adoptarea deciziei anulate privind compensarea pagubelor, Comisia a constatat suportarea de către Condor a unui prejudiciu în valoare de 175,355 milioane EUR în perioada cuprinsă între 17 martie și 31 decembrie 2020 ⁽³¹⁾ și a unui prejudiciu în valoare de 73,66 milioane EUR în perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 mai 2021 ⁽³²⁾, în cuantum total de 249,02 milioane EUR în perioada cuprinsă între 17 martie 2020 și 31 mai 2021. Diferența dintre, pe de o parte, cuantumurile împrumuturilor (550 de milioane EUR) înainte de aplicarea ștergerii sumelor (90 de milioane EUR și 60 de milioane EUR – considerentele 6 și 8) și, pe de altă parte, pagubele estimate în perioada 17 martie 2020-31 mai 2021 (249,02 milioane EUR) se ridică la 300,98 milioane EUR. Aceasta este valoarea împrumuturilor acordate pentru restructurare.
- (55) Germania prezintă două evaluări ale elementului de ajutor cuprins în restructurarea împrumuturilor.
- (56) În conformitate cu prima abordare, Germania susține că elementul de ajutor al restructurării împrumutului ar fi valoarea nominală a împrumuturilor în valoare de 400 de milioane EUR (și anume suma inițială de 550 de milioane EUR din care s-a scăzut cuantumul șters în valoare de 150 de milioane EUR) minus suma notificată de Germania ca ajutor pentru compensarea pagubelor pentru perioada cuprinsă între 17 martie 2020 și 31 mai 2021, în valoare de 144,1 milioane EUR, ceea ce ar conduce la o valoare nominală a ajutorului de restructurare de 255,9 milioane EUR.

⁽³¹⁾ A se vedea decizia Condor I, considerentul 203.

⁽³²⁾ A se vedea decizia Condor II, considerentul 112.

- (57) Cu toate acestea, Germania consideră că ar fi posibilă o evaluare mai puțin prudentă a elementului de ajutor. Pentru tranșa de rang superior în valoare de 175 de milioane EUR, elementul de ajutor ar fi o diferență de 18,9 milioane EUR între dobânda plătită efectiv de Condor și cea pe care ar trebui să o plătească pentru un împrumut ipotetic de pe piață. Un creditor de pe piață ar fi, de asemenea, de acord cu amânarea rambursării și a dobânzilor, care, prin urmare, nu ar beneficia de ajutor. În cele din urmă, Germania evaluează scutirea de datorie în valoare de 90 de milioane EUR ca subvenție cu un element de ajutor de 90 de milioane EUR.

2.5.3. Traectoria operațională și financiară a restructurării și restabilirea viabilității

- (58) Germania susține că, până la izbucnirea pandemiei de COVID-19, piața germană a călătoriilor în străinătate a crescut constant, înregistrându-se creșteri anuale de până la 4,6 %. Cu toate acestea, piața s-a prăbușit dramatic cu 58,1 % în 2020. Planul de restructurare prevede că cererea de pe piața germană sursă pentru călătoriile de agrement se va restabili începând din vara anului 2021. Potrivit celor susținute de Germania, călătoriile sunt strâns corelate cu produsul intern brut, care se preconizează că va reveni la nivelurile anterioare crizei până la sfârșitul anului 2021. Creșterea puternică a ratei nete de economisire la nivelul gospodăriilor în Germania, de la 10,9 % în 2019 la 16,3 % în 2020, a sugerat cheltuieli mari de consum, pe măsură ce restricțiile au fost eliminate treptat. Potrivit previziunilor, călătoriile de agrement urmau să se redreseze mai rapid decât călătoriile în scop general, revenind la nivelurile anterioare crizei cu aproximativ un an mai devreme decât călătoriile în scop general ⁽³³⁾.
- (59) Ipotezele din planul de restructurare se bazează pe o analiză a diferitelor tendințe, precum și a impactului acestora asupra călătoriilor de agrement. Raportul de restructurare al KPMG, furnizat de Germania, include, de asemenea, previziuni privind dezvoltarea pieței, bazate pe evaluări efectuate de terți ⁽³⁴⁾. O serie de expertize care au vizat previziunile privind circulația pasagerilor (PAX), RPK (venituri în funcție de numărul de călători-kilometri) ⁽³⁵⁾, IFR (regulile de zbor instrumental) ⁽³⁶⁾ și numărul de pasageri preconizau o revenire în 2023 a sectorului transportului aerian la nivelul din 2019, ca scenariu optimist ⁽³⁷⁾. Se preconizează o primă creștere în al treilea și al patrulea trimestru al anului 2021 în cazul în care restricțiile de călătorie s-ar fi încheiat, iar vaccinările ar fi înregistrat progrese. Aceste previziuni sunt utilizate pentru a evalua plauzibilitatea ipotezelor care stau la baza planului de afaceri al Condor.
- (60) Potrivit datelor furnizate (datele Euromonitor privind călătoriile de agrement în străinătate în ceea ce privește numărul de călătorii și cheltuielile, datele Statista și McKinsey privind veniturile), s-a stabilit că piața mondială a turismului va reveni la nivelurile din 2019 în cel mai bun caz în 2022 și în scenariul cel mai pesimist în 2024/2025. Astfel cum se arată în figura 3, se preconizează că redresarea indicatorilor-cheie de performanță („ICP”) PAX, RPK și IFR va atinge nivelurile din 2019 în perioada 2023/2024. Cu toate acestea, previziunile respective se referă la întregul sector aerian. Aceleași previziuni indică totodată o redresare mai rapidă în cazul zborurilor în scop turistic.

⁽³³⁾ Notificare, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Conceptul german de restructurare potrivit IDW S6/BGH, 16 iunie 2021, p. 27.

⁽³⁴⁾ Printre sursele terților se numără: BDL (*Bericht zur Lage der Branche* – ianuarie 2021), OACI (Efectele noului coronavirus asupra aviației civile: Analiza impactului economic – mai 2021), Eurocontrol (Actualizarea previziunilor 2021-2024 – mai 2020), ACI (Covid-19 și aeroporturile: Previziuni referitoare la trafic și impact financiar – ianuarie 2021), IATA (Previziuni financiare privind industria aviatică – aprilie 2021), Jefferies (previziunile IATA privind reducerile din 2021 – vaccinările, restricțiile de călătorie încetinesc redresarea – aprilie 2021).

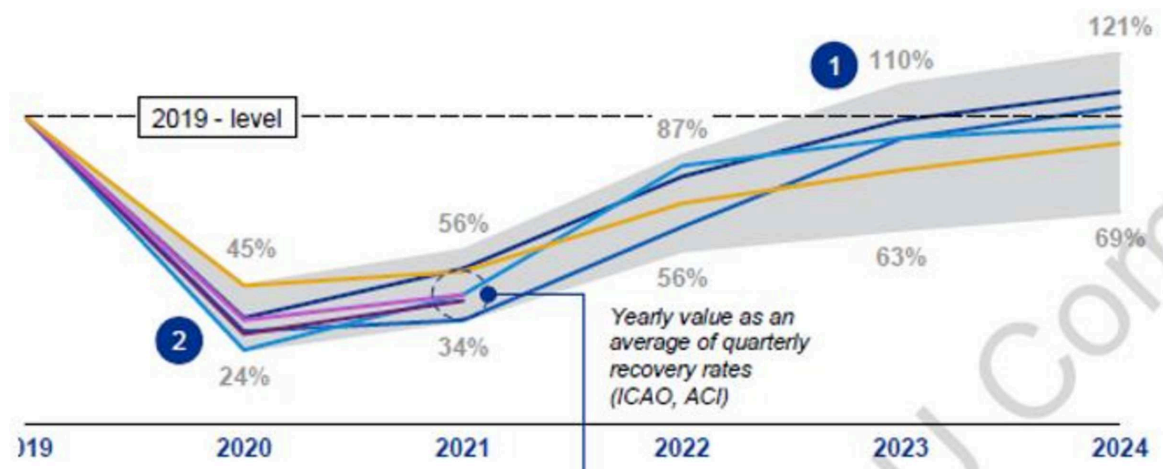
⁽³⁵⁾ RPK sau „venituri în funcție de numărul de călători-kilometri” înseamnă numărul de pasageri plătitori transportați înmulțit cu distanța parcursă.

⁽³⁶⁾ IFR sau „regulile de zbor instrumental” constituie un set de reglementări care prevăd modul în care urmează să fie operată aeronava atunci când pilotul nu poate naviga folosind repere vizuale în conformitate cu regulile de zbor la vedere.

⁽³⁷⁾ Sursă: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Conceptul german de restructurare potrivit IDW S6/BGH, 16 iunie 2021, p. 33.

Figura 3

Previziuni privind indicatorii-cheie de performanță în sectorul aerian în % în 2019



Sursă: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Conceptul german de restructurare potrivit IDW S6/BGH, 16 iunie 2021, p. 33.

- (61) Principalele costuri de exploatare a activității Condor sunt legate de întreținere, combustibil și personal. Ipotezele din planul de restructurare se bazează pe economia aeronavelor în funcție de tipul de rută atribuită, pe previziunile privind prețul petrolului și pe performanță. Planul de restructurare ia în considerare efectele măsurilor puse în aplicare ca parte a planului de insolvență, care decurg din reînnoirea flotei, transferul treptat de la [...], precum și reducerile de personal, munca pe termen scurt în contextul pandemiei de COVID-19 etc.
- (62) Se preconizează că veniturile Condor din operațiunile de zbor vor crește treptat. După o fază de accelerare în perioada 2020-2022, factorii de încărcare a aeronavelor se preconizează că vor atinge nivelurile înregistrate anterior pandemiei de COVID-19 în [...], în concordanță cu redresarea preconizată a pieței călătoriilor de agrement. În scenariul de referință (tabelul 3), se preconizează că, în ceea ce privește Condor, aceasta va înregistra profit și va acoperi cheltuielile cu dobânzile și amortizarea la sfârșitul perioadei de restructurare, în septembrie 2023, cu un rezultat net de [...] milioane EUR și [...] % câștiguri înainte de dobânzi și impozite (EBIT) ⁽³⁸⁾. Această tendință ascendentă va continua după sfârșitul perioadei de restructurare, cu un rezultat net de [...] milioane EUR și o marjă EBIT de [...] % în 2024, înregistrând ulterior un rezultat net de [...] milioane EUR și [...] % marjă EBIT în 2026.

Tabelul 3

Contul de profit și pierdere pentru Condor în scenariul de referință

În milioane EUR	Pre-restructurare		Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2017/2018 ACT	2018/2019 ACT	2019/2020 ACT	2020/2021 FC	2021/2022 PLAN	2022/2023 PLAN	2023/2024 PLAN	2024/2025 PLAN	2025/2026 PLAN
Venit din exploatare	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cheltuieli de exploatare	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: Costuri de închiriere a flotei			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁸⁾ EBIT sau „câștiguri înainte de dobânzi și impozite” reprezintă veniturile unei societăți minus cheltuielile, exclusiv impozite și dobânzi. Marja EBIT este un coeficient financiar care indică profitabilitatea unei societăți și poate fi calculată prin împărțirea EBIT la încasările din vânzări.

În milioane EUR	Pre-restructurare		Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2017/2018 ACT	2018/2019 ACT	2019/ 2020 ACT	2020/ 2021 FC	2021/ 2022 PLAN	2022/ 2023 PLAN	2023/ 2024 PLAN	2024/ 2025 PLAN	2025/ 2026 PLAN
Deprecierea și amortizarea	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: Amortizarea flotei			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Profit din exploatare (EBIT) preexcepțional	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri financiare	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: legate de flotă			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultate nete pe an	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marja (p.e.) EBITDA	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marja (p.e.) EBIT	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Randament	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Numărul total de locuri disponibile pe kilometru [ASK] (în m)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total venituri călători-kilometri [RPK] (în m)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Coeficient total de ocupare a locurilor	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total pasageri (în m)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: Notificare, date financiare ale Condor (defalcarea 2017/2018 și 2018/2019 pentru flotă nu este disponibilă).

- (63) Tabelul 3 arată că măsurile de restructurare de natură operațională și comercială și contribuțiile financiare vor permite Condor să atenueze treptat efectele insolvenței TCG asupra capitalurilor proprii, din care o parte se regăsesc încă în bilanțul său la data ieșirii sale din procedura de insolvență la 1 decembrie 2020. În conformitate cu legislația germană în materie de insolvență, Condor a eliminat integral capitalul social din bilanț, societatea înregistrând astfel capital propriu negativ. Deși Condor ar avea în continuare un capital propriu cu o valoare ușor negativă de [...]

milioane EUR până în 2026 din cauza acestui efect exogen, baza sa de capitaluri proprii se va îmbunătăți în mod constant și semnificativ în cursul perioadei de restructurare și va înregistra valori pozitive în 2027. În plus, datoriile financiare pe termen lung ale Condor, după ce au atins valoarea maximă de [...] milioane EUR în 2021, vor scădea, ajungând la [...] milioane EUR până în 2026. Pe lângă acestea, conform acestui set de date, rentabilitatea capitalului angajat (ROCE)⁽³⁹⁾ al Condor ar avea o valoare semnificativ pozitivă la sfârșitul perioadei de restructurare în exercițiul financiar 2023, precum și în anii următori, ROCE fiind cuprinsă între [...] % și [...] % (tabelul 4).

Tabelul 4

Bilanțul Condor în scenariul de referință

În milioane EUR	Pre-restructurare		Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2017/2018 ACT	2018/2019 ACT	2019/ 2020 ACT	2020/ 2021 FC	2021/ 2022 PLAN	2022/ 2023 PLAN	2023/ 2024 PLAN	2024/ 2025 PLAN	2025/ 2026 PLAN
Active	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Active imobilizate > 1 an	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>din care: Flotă (active)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Active circulante < 1 an	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>din care: Numerar și echivalente de numerar</i>	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorii	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitaluri proprii	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasive imobilizate > 1 an	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasive financiare pe termen lung > 1 an	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>din care: (Datorii care decurg din) contracte de leasing</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorii pe termen scurt < 1 an	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorii financiare pe termen scurt < 1 an	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(39) Capitalul angajat este definit ca totalul activelor minus datoriile curente.

În milioane EUR	Pre-restructurare		Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2017/2018 ACT	2018/2019 ACT	2019/ 2020 ACT	2020/ 2021 FC	2021/ 2022 PLAN	2022/ 2023 PLAN	2023/ 2024 PLAN	2024/ 2025 PLAN	2025/ 2026 PLAN
din care: (Datorii care decurg din) contracte de leasing			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rentabilitatea capitalului angajat	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: Notificare, date financiare ale Condor (defalcarea 2017/2018 și 2018/2019 pentru flotă nu este disponibilă).

- (64) Evaluarea întreprinderii Condor efectuată în iunie 2021 de Rothschild în contextul procedurii investitorului, astfel cum se arată în tabelul 5 estimează, pe baza unor ipoteze prudente, că, în ceea ce privește capitalul propriu al Condor, acesta se va situa între [...] milioane EUR și [...] miliarde EUR până în 2023, în funcție de metodă [multipli de fluxuri de trezorerie actualizate sau de câștiguri înainte de dobânzi, taxe, depreciere și amortizare (EBITDA)].

Tabelul 5

Evaluarea întreprinderii Condor

[...]

- (65) Raportul de evaluare al Rothschild include un calcul al costului mediu ponderat al capitalului („weighted average cost of capital” – WACC) Condor. WACC este suma dintre costul datoriei și costul capitalului propriu cu ponderile relevante. Ca structură țintă a capitalului, cu ponderile țintă pentru datorii și capitaluri proprii, presupunând [...] % capital propriu, costul datoriei se calculează ca [...] %, iar costul capitalului propriu ca [...] %⁽⁴⁰⁾. Costul WACC al Condor se calculează ca [...] %. La 1 ianuarie 2019 a intrat în vigoare cel de al șaisprezecelea standard internațional de raportare financiară („IFRS 16”), eliminând tratamentul diferit al leasingurilor financiare și al leasingurilor operaționale. Același calcul a fost furnizat luând în considerare IFRS 16 și ponderea mai mare rezultată a datoriei în contextul contabilizării datoriilor care decurg din contractele de leasing ca datorii financiare. Creșterea datoriei are drept consecință o structură de capital estimată la [...] % capital propriu și [...] % datorie. În acest scenariu, WACC este [...] %, ca urmare a ponderii mai mari a datoriei.
- (66) Autoritățile germane au furnizat, de asemenea, o evaluare a capitalului propriu al Condor în condițiile convenite cu Attestor, pe care se bazează PWC, având caracter obligatoriu pentru Germania în contextul evaluării condițiilor de împrumut ale KfW, precum și Rothschild, în calitate de expert independent care stabilește valoarea societății în procesul investițional. PWC adoptă o abordare conservatoare bazată pe EBIT de [...] milioane EUR planificat la un nivel inferior și pe un factor de multiplicare de [...]. Pe baza acestor ipoteze prudente, PWC concluzionează că, în ceea ce privește Condor, acesta va avea o valoare a capitalului propriu de aproximativ [...] milioane EUR în 2025, pe care chiar Condor l-a evaluat la aproximativ [...] milioane EUR înainte de pandemia de COVID-19⁽⁴¹⁾. Pe baza evaluării mai prudente a PWC, în 2026, Condor ar obține o rentabilitate a capitalurilor proprii (ROE) de [...] %. Această valoare este în deplină concordanță cu ROE mediană furnizată de un grup de alte companii aeriene, care în perioada 2017-2019 s-a situat în intervalul 23,4 %-25,3 %, astfel cum se arată în tabelul 6. După cum se poate observa în tabelul 6, companiile aeriene europene tradiționale și companiile aeriene din SUA au înregistrat rezultate mai mult sau mai puțin similare, cu excepția anului 2019.

⁽⁴⁰⁾ Costul datoriei de [...] % constă în rata dobânzii de [...] % a împrumuturilor KfW existente, ajustată pentru a ține seama de deductibilitatea fiscală a dobânzii. Costul capitalului propriu de [...] % este calculat utilizând un model de stabilire a prețului activelor de capital și constă în: (i) rata fără risc de [...] %, (ii) o primă pentru întreprinderile mici de [...] %; și (iii) prima de risc specifică societății, care este derivată din prima de risc de piață de [...] % înmulțită cu un factor beta (1,2 pe baza întreprinderilor similare), care, în cazul Condor, ar fi de [...] %.

⁽⁴¹⁾ Mandatul federal PWC din 18 mai 2021.

Tabelul 6

Rentabilitatea mediană a capitalurilor proprii ale companiilor aeriene în perioada 2017-2019 ⁽⁴²⁾

	2019	2018	2017
Companii tradiționale (Europa)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Companii low-cost (Europa)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
SUA	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Toate	25,3 %	23,4 %	24,6 %

- (67) În plus, potrivit autorităților germane, impactul combinat al planului de restructurare al Condor, care cuprinde o serie de măsuri de raționalizare și reînnoirea flotei (a se vedea tabelul 2), care va duce la reduceri semnificative ale costurilor cu personalul și cu furnizorii și la economii de costuri pentru combustibil și întreținere, precum și noua sursă de finanțare din partea Attestor vor permite Condor să obțină profit în conformitate cu media la nivel de sector. Astfel cum se arată în tabelul 3, marjele EBIT ale Condor ⁽⁴³⁾ au o valoare pozitivă începând cu exercițiul financiar 2023 ([...] % în 2023 până la [...] % în 2026). Marjele sunt semnificativ mai mari după pandemia de COVID-19 în comparație cu nivelurile anterioare pandemiei de COVID-19 ([...] % pentru exercițiul financiar 2018 și [...] % pentru exercițiul financiar 2019).
- (68) Tabelul 7 arată, de asemenea, profitabilitatea altor companii aeriene înainte de pandemia de COVID-19. Potrivit datelor furnizate de Germania, marja EBIT a acestor alte companii aeriene, care includ companii aeriene tradiționale și low-cost, cum ar fi Lufthansa și Ryanair, a fost, în medie, de 5,7 % sau de 7,3 % ca valoare mediană. Performanța acestui grup a fost extrem de divergentă, cu o diferență de 18,8 puncte procentuale între cea mai mare valoare de 13,3 % și cea mai mică valoare de -5,5 %. Pe baza cifrelor din 2019, randamentul pasagerilor Condor (venitul împărțit la numărul de pasageri) s-a ridicat la [...] ⁽⁴⁴⁾, în comparație cu o medie de 141 pentru celelalte companii aeriene, în timp ce Condor a operat cu [...] ASK, în comparație cu o medie de 135 773 ASK în cazul altor companii aeriene.

Tabelul 7

Comparație indicator-cheie cu alte companii aeriene înainte de pandemia de COVID-19

	Marja EBIT (%)	Randament (EUR)		Coefficient de ocupare a locurilor (%)	Pasageri (milioane)	Numărul de locuri disponibile (în milioane km)
Condor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Lufthansa	5,1	250,7		82,6	145,3	358 803
Norwegian	2,0	121,9		86,6	36,2	100 031
Eurowings	- 5,5	85,7		82,3	27,0	32 383
Ryanair	13,3	57,0		95,0	149,0	176 989
IAG	10,2	215,7		84,6	118,3	337 754
EasyJet	7,3	76,5		91,5	96,1	116 056
Wizz	13,0	69,0		93,6	40,0	69 973

⁽⁴²⁾ Decizia C(2020) 9221 a Comisiei din 11 decembrie 2020 în cazul SA.58463 Aide à la restructuration de Corsair (JO C 41, 5.2.2021, p. 1), considerentul 23. Eșantionul include 15 companii aeriene grupate în trei categorii: **companiile tradiționale** includ Air France KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean și Finnair; **companiile low-cost** includ Ryanair, Easy Jet și Air Europa, iar **SUA** includ Delta Airlines, American Airlines, United Airlines și Southwest Airlines.

⁽⁴³⁾ Marja EBIT bazată pe veniturile din vânzări. Planul de restructurare nu prevede alt profit din exploatare.

⁽⁴⁴⁾ Randamentul este mai mare decât cel indicat în tabelul 3 pe fondul comparabilității necesare cu întreprinderile similare. Întrucât datele disponibile public pentru concurenți nu sunt la fel de detaliate ca datele interne ale Condor, randamentul din tabelul 7 este definit ca venit din vânzări per PAX, în timp ce randamentul din tabelul 3 este definit ca (venituri din vânzări – vânzări de mărfuri – alte vânzări) per PAX.

	Marja EBIT (%)	Randament (EUR)		Coefficient de ocupare a locurilor (%)	Pasageri (milioane)	Numărul de locuri disponibile (în milioane km)
Swiss	11,1	238,9		83,9	21,5	63 321
Austrian	0,7	144,3		80,8	14,6	28 508
Brussels Airlines	- 2,2	143,2		81,5	10,3	21 994
Turkish Airlines	8,1	146,0		81,6	74,3	187 696
Valoare medie (inclusiv Condor)	5,5	143,8		86,2	61,8	127 474
Valoare medie (exclusiv Condor)	5,7	140,8		85,8	66,6	135 773
Mediană (inclusiv Condor)	6,2	143,8		84,3	38,1	85 002
Mediană (exclusiv Condor)	7,3	143,2		83,9	40,0	100 031

Sursă: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Conceptul german de restructurare potrivit IDW S6/BGH, 16 iunie 2021, p. 37 și calculul propriu

- (69) În plus, Germania a furnizat date privind fluxurile de trezorerie preconizate ale Condor pentru scenariul de referință, astfel cum se arată în tabelul 8.

Tabelul 8

Fluxurile de trezorerie preconizate în scenariul de referință

În milioane EUR	Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2019/2020 ACT	2020/2021 FC	2021/2022 PLAN	2022/2023 PLAN	2023/2024 PLAN	2024/2025 PLAN	2025/2026 PLAN
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fluxuri de trezorerie din activități de exploatare (p.e.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Posturi extraordinare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fluxuri de trezorerie din activități de investiții	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Modificări ale capitalurilor proprii	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Modificări ale datoriilor financiare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: Datorii financiare KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fluxuri de trezorerie din activități de finanțare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Reducerea/creșterea netă a numerarului și a echivalentelor de numerar	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
La începutul perioadei	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
La sfârșitul perioadei	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

În milioane EUR	Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2019/2020 ACT	2020/2021 FC	2021/2022 PLAN	2022/2023 PLAN	2023/2024 PLAN	2024/2025 PLAN	2025/2026 PLAN
Tranșa B disponibilă	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Numerar blocat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Lichiditate disponibilă	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: Notificare, date financiare ale Condor.

- (70) Datele furnizate de Germania indică ieșiri de numerar din operațiuni în valoare de [...] milioane EUR în exercițiul financiar 2021. În același timp, principalii contribuitori la intrările de numerar sunt posturile extraordinare în valoare de [...] milioane EUR, care se referă la lichidarea TCG, la lichiditatea furnizată de investiția Attestor și la modificările datoriilor financiare față de KfW. După contribuția Attestor la capitalul propriu al Condor, lichiditatea disponibilă nu scade nicodată sub [...] milioane EUR.
- (71) Potrivit informațiilor furnizate, Condor s-a confruntat cu o criză de lichiditate pe termen scurt, combinată cu situația negativă a solvabilității moștenită de la lichidarea TCG (figura 4).

Figura 4

Poziția lichidității pe termen scurt a Condor

[...]

Sursă: Notificare, evaluarea restructurării KPMG.

- (72) Germania a furnizat o analiză a sensibilității care arată modul în care profitul și pierderile Condor și, ulterior, bilanțul său vor varia de la scenariul de referință reflectat în tabelul 3 și tabelul 4, în cazul în care costurile combustibililor ar crește și mai mult decât în scenariul de referință din cauza unei creșteri a prețurilor pentru certificatele de emisii și creditele de compensare, iar creșterea randamentului per pasager⁽⁴⁵⁾ ar fi, de asemenea, afectată în mod negativ de potențialele evoluții negative ale pieței, și anume concurența sporită, reducând astfel creșterea randamentului preconizată, în special din cauza noilor aeronave care operează pe distanțe lungi. Rezultatul acestei analize este prezentat în tabelul 9 și tabelul 10.

Tabelul 9

Contul de profit și pierdere previzionat în scenariul nefavorabil

În milioane EUR	Pre-restructurare		Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2017/2018 ACT	2018/2019 ACT	2019/ 2020 ACT	2020/ 2021 FC	2021/ 2022 PLAN	2022/ 2023 PLAN	2023/ 2024 PLAN	2024/ 2025 PLAN	2025/ 2026 PLAN
Venit din exploatare	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cheltuieli de exploatare	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: Costuri de închiriere a flotei			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Deprecierea și amortizarea	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁵⁾ Veniturile din vânzări împărțite la volumul total de pasageri.

În milioane EUR	Pre-restructurare		Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2017/2018 ACT	2018/2019 ACT	2019/ 2020 ACT	2020/ 2021 FC	2021/ 2022 PLAN	2022/ 2023 PLAN	2023/ 2024 PLAN	2024/ 2025 PLAN	2025/ 2026 PLAN
din care: Amortizarea flotei			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Profit din exploatare (EBIT) preexcepțional	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri financiare	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: legate de flotă			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultate nete pe an	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marja (p.e.) EBITDA	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marja (p.e.) EBIT	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Randament	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Numărul total de locuri disponibile pe kilometru [ASK] (în m)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total venituri călători-kilometri [RPK] (în m)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Coeficient total de ocupare a locurilor	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total pasageri (în m)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: Notificare, date financiare ale Condor (defalcarea 2017/2018 și 2018/2019 pentru flotă nu este disponibilă).

Tabelul 10

Bilanțul în scenariul nefavorabil

În milioane EUR	Pre-restructurare		Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2017/2018 ACT	2018/2019 ACT	2019/ 2020 ACT	2020/ 2021 FC	2021/ 2022 PLAN	2022/ 2023 PLAN	2023/ 2024 PLAN	2024/ 2025 PLAN	2025/ 2026 PLAN
Active	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Active imobilizate > 1 an	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

În milioane EUR	Pre-restructurare		Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2017/2018 ACT	2018/2019 ACT	2019/ 2020 ACT	2020/ 2021 FC	2021/ 2022 PLAN	2022/ 2023 PLAN	2023/ 2024 PLAN	2024/ 2025 PLAN	2025/ 2026 PLAN
din care: Flotă (active)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Active circulante < 1 an	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: Numerar și echivalente de numerar	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorii	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitaluri proprii	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasive imobilizate > 1 an	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasive financiare pe termen lung > 1 an	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: (Datorii care decurg din) contracte de leasing			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorii pe termen scurt < 1 an	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorii financiare pe termen scurt < 1 an	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: (Datorii care decurg din) contracte de leasing			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Raportul dintre datoria netă și EBITDA	1,7	1,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rentabilitatea capitalului angajat	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: Notificare, date financiare ale Condor (defalcarea 2017/2018 și 2018/2019 pentru flotă nu este disponibilă).

- (73) Conform ipotezelor scenariului nefavorabil, performanța operațională a Condor ar scădea ușor, EBIT fiind, în medie, cu [...] milioane EUR mai mic decât în scenariul de referință. Cu toate acestea, Condor ar fi în continuare profitabilă cu o marjă EBIT de [...] % la sfârșitul perioadei de restructurare, ajungând până la [...] % la sfârșitul perioadei vizate de previziuni, și anume 2019/2020 până în 2025/2026 (denumită în continuare „perioada de planificare”).

- (74) În ceea ce privește bilanțul, impactul scenariului nefavorabil este în principal asupra poziției lichidității și a capitalurilor proprii ale Condor. În cazul nefavorabil, Condor are mai puține active în numerar, iar capitalul propriu negativ nu scade la fel de rapid ca în scenariul de referință. În scenariul nefavorabil, Condor va avea în continuare un capital propriu negativ de [...] milioane EUR la sfârșitul perioadei de planificare. Cu toate acestea, chiar și în acest caz, o revenire la un capital propriu pozitiv în anul următor perioadei de planificare ar fi realizabilă. Astfel cum se explică în considerentul 64 și reiese din tabelul 5 și tabelul 9, valoarea de întreprindere și valoarea capitalului propriu Condor estimate de Rothschild și PWC se bazează deja pe ipotezele negative ale scenariului nefavorabil și, prin urmare, rămân valabile.
- (75) Ajustările veniturilor și costurilor afectează fluxurile de trezorerie. Tabelul 11 arată că lichiditatea de care dispune Condor este cu [...] milioane EUR mai mică la sfârșitul perioadei de restructurare în exercițiul financiar 2023 decât în scenariul de referință. În 2026, lichiditatea disponibilă este cu [...] milioane EUR mai mică, în contextul efectului cumulativ al scăderii fluxurilor de trezorerie provenite din operațiuni. În medie, fluxul de trezorerie pozitiv provenit din operațiuni este cu aproximativ [...] milioane EUR mai mic. Un flux de trezorerie suplimentar pozitiv în capitalurile proprii compensează parțial efectul în 2023.

Tabelul 11

Fluxurile de trezorerie preconizate în scenariul nefavorabil

În milioane EUR	Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2019/2020 ACT	2020/2021 FC	2021/2022 PLAN	2022/2023 PLAN	2023/2024 PLAN	2024/2025 PLAN	2025/2026 PLAN
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fluxuri de trezorerie din activități de exploatare (p.e.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Posturi extraordinare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fluxuri de trezorerie din activități de investiții	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Modificări ale capitalurilor proprii	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Modificări ale datoriilor financiare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: Datorii financiare KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fluxuri de trezorerie din activități de finanțare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Reducerea/creșterea netă a numerarului și a echivalentelor de numerar	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
La începutul perioadei	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
La sfârșitul perioadei	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tranșa B disponibilă	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Numerar blocat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Lichiditate disponibilă	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: Notificare, date financiare ale Condor.

- (76) Astfel cum se explică în considerentul 63, pe baza datelor furnizate de Germania, ROCE corespunzătoare Condor ar fi extraordinar de mare, cu un randament cuprins între [...] % și [...] %. Această situație se datorează în principal programului Condor de reînnoire a flotei și elaborării conturilor auditate ale Condor în temeiul Codului comercial german („*Handelsgesetzbuch*” sau HGB). Reînnoirea flotei Condor include, de asemenea, trecerea de la deținerea în proprietate sau închirierea de aeronave în temeiul contractelor de leasing financiar la închirierea aeronavelor în temeiul contractelor de leasing operațional. Spre deosebire de contractele de leasing financiar, contractele de leasing operațional nu conferă utilizatorului drepturi de proprietate. De la intrarea în vigoare a IFRS 16, toate contractele de leasing sunt contabilizate în bilanț. Totuși, această modificare nu se aplică tuturor standardelor contabile naționale. Deoarece Condor își întocmește situațiile financiare auditate în temeiul HGB, contractele de leasing operațional nu afectează bilanțul utilizatorului, deoarece acestea sunt contabilizate în afara bilanțului și nu sunt capitalizate ⁽⁴⁶⁾.
- (77) Flota de aeronave a Condor reprezintă o parte semnificativă a capitalului și activelor companiilor aeriene. Prin urmare, necontabilizarea în bilanț a contractelor de leasing de aeronave poate reduce semnificativ valoarea bilanțului. Lipsa acționării în acest sens afectează indicatori-cheie precum ROCE, deoarece activele utilizate pentru operațiuni, și anume aeronavele, nu sunt luate în considerare la calcularea capitalului angajat și, prin urmare, supraestimează profitabilitatea bazată pe capital. Neluarea în considerare a contractelor de leasing de aeronave complică, de asemenea, comparațiile semnificative între companiile aeriene, deoarece performanța financiară a companiei aeriene în cauză depinde de alegerea dreptului de proprietate asupra aeronavei.
- (78) Din aceste motive, Germania a furnizat rapoartele financiare ale Condor, inclusiv contractele de leasing contabilizate în bilanț în conformitate cu IFRS 16. Germania a explicat că, deși situațiile financiare publicate și auditate ale Condor sunt întocmite în temeiul HGB, Condor a elaborat, de asemenea, în mod regulat astfel de seturi alternative care prezintă contractele de leasing în conformitate cu IFRS 16 din perioada în care era o filială a TCG. Transpunerea se realizează pentru fiecare contract de închiriere în parte. Deși aceste declarații nu sunt auditate, ele sunt examinate periodic de auditori (Ernst și Young) și elaborate în cooperare cu auditorii (KPMG).
- (79) Tabelul 12 și tabelul 13 prezintă contul de profit și pierdere și bilanțul ajustate conform scenariului de referință. Impactul în ambele scenarii este identic, deoarece ajustarea se referă exclusiv la contabilizarea flotei și, prin urmare, este independentă de ipotezele mai nefavorabile ale scenariului nefavorabil. Cifrele conforme cu IFRS 16 indică un EBIT ușor mai ridicat, dar un profit net mai scăzut. Prin urmare, marja EBIT crește, de asemenea, în comparație cu marja EBIT bazată pe tabelul 3. La sfârșitul perioadei de restructurare, marja EBIT va fi de [...] %, ajungând până la [...] % la sfârșitul perioadei de planificare. Principalul impact este vizibil în bilanț. Activele totale sunt de aproximativ 2,5 ori mai mari decât cele prevăzute de normele contabile germane. Această modificare are ca rezultat o rată a ROCE semnificativ mai mică, cuprinsă între [...] % și [...] % în scenariul de referință și, respectiv, între [...] % și [...] % în scenariul nefavorabil.

Tabelul 12

Contul de profit și pierdere previzionat cu contracte de leasing capitalizate în scenariul de referință

În milioane EUR	Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2019/2020 ACT	2020/2021 FC	2021/2022 PLAN	2022/2023 PLAN	2023/2024 PLAN	2024/2025 PLAN	2025/2026 PLAN
Venit din exploatare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cheltuieli de exploatare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: Costuri de închiriere a flotei	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Deprecierea și amortizarea	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Pentru procesul de fuziune și achiziție și pentru raportarea către KfW, Condor utilizează cifrele de planificare IFRS. Pentru evaluarea restructurării KPMG, cifrele IFRS au fost reconciliate cu cifrele HGB. Prin urmare, deși cifrele previzionate în evaluarea restructurării sunt, de asemenea, în conformitate cu IFRS, IFRS 16 nu a fost utilizat pentru planul de afaceri.

În milioane EUR	Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2019/2020 ACT	2020/2021 FC	2021/2022 PLAN	2022/2023 PLAN	2023/2024 PLAN	2024/2025 PLAN	2025/2026 PLAN
din care: Amortizarea flotei	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Profit din exploatare (EBIT) preexcepțional	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri financiare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: legate de flotă	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultate nete pe an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marja (p.e.) EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marja (p.e.) EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Randament	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Numărul total de locuri disponibile pe kilometru [ASK] (în m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total venituri călători-kilometri [RPK] (în m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Coeficient total de ocupare a locurilor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total pasageri (în m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: Notificare, date financiare ale Condor.

Tabelul 13

Bilanțul cu contracte de leasing capitalizate în scenariul de referință

În milioane EUR	Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2019/2020 ACT	2020/2021 FC	2021/2022 PLAN	2022/2023 PLAN	2023/2024 PLAN	2024/2025 PLAN	2025/2026 PLAN
Active	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Active imobilizate > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: Flotă (active)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Active circulante < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: Numerar și echivalente de numerar	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorii	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitaluri proprii	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasive imobilizate > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasive financiare pe termen lung > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: (Datorii care decurg din) contracte de leasing	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

În milioane EUR	Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2019/2020 ACT	2020/2021 FC	2021/2022 PLAN	2022/2023 PLAN	2023/2024 PLAN	2024/2025 PLAN	2025/2026 PLAN
Datorii pe termen scurt < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorii financiare pe termen scurt < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: (Datorii care decurg din) contracte de leasing	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rentabilitatea capitalului angajat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: Notificare, date financiare ale Condor.

Tabelul 14

Contul de profit și pierdere previzionat cu contracte de leasing capitalizate în scenariul nefavorabil

În milioane EUR	Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2019/2020 ACT	2020/2021 FC	2021/2022 PLAN	2022/2023 PLAN	2023/2024 PLAN	2024/2025 PLAN	2025/2026 PLAN
Venit din exploatare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cheltuieli de exploatare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: Costuri de închiriere a flotei	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Deprecierea și amortizarea	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: Amortizarea flotei	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Profit din exploatare (EBIT) preexcepțional	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri financiare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care: legate de flotă	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultate nete pe an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marja (p.e.) EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marja (p.e.) EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Randament	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Numărul total de locuri disponibile pe kilometru [ASK] (în m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total venituri călători-kilometri [RPK] (în m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Coeficient total de ocupare a locurilor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total pasageri (în m)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: Notificare, date financiare ale Condor.

Tabelul 15

Bilanțul cu contracte de leasing capitalizate în scenariul nefavorabil

În milioane EUR	Perioada de restructurare				Post-restructurare		
	2019/2020 ACT	2020/2021 FC	2021/2022 PLAN	2022/2023 PLAN	2023/2024 PLAN	2024/2025 PLAN	2025/2026 PLAN
Active	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Active imobilizate > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>din care: Flotă (active)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Active circulante < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>din care: Numerar și echivalente de numerar</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorii	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitaluri proprii	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasive imobilizate > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasive financiare pe termen lung > 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>din care: (Datorii care decurg din) contracte de leasing</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorii pe termen scurt < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorii financiare pe termen scurt < 1 an	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>din care: (Datorii care decurg din) contracte de leasing</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rentabilitatea capitalului angajat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: Notificare, date financiare ale Condor.

- (80) Germania a furnizat, de asemenea, situații modificate ale fluxurilor de trezorerie ajustate la IFRS 16. Cu toate acestea, transpunerea se referă numai la un transfer de fluxuri de numerar între activitățile de exploatare, activitățile de investiții și activitățile de finanțare, fără niciun impact asupra lichidităților disponibile.
- (81) În plus, Germania a furnizat, de asemenea, valori de referință ROCE pentru un grup de concurenți europeni. Criteriile de referință arată că, înainte de pandemia de COVID-19, ROCE medie a grupului a fost de 6,9 % sau de 11,8 % în cazul calculării ca mediană. ROCE s-a situat într-un interval larg, între – 20,3 % și plus 14,6 %, după cum se arată în tabelul 16.

Tabelul 16

ROCE corespunzătoare altor companii aeriene înainte de pandemia de COVID-19

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

	ROCE (%) 31 decembrie 2019
IAG	12,6
EasyJet	13,6
Wizz Air	12,7
Brussels Airlines	- 20,3
Medie	6,9
Mediană	11,8

Sursă: Informații prezentate de Germania la 25 iunie 2021; sursa datelor: baza de date ORBIS.

2.6. Măsuri de limitare a denaturărilor concurenței

(82) Autoritățile germane s-au angajat să adopte următoarele trei măsuri de limitare a denaturărilor concurenței pe durata perioadei de restructurare, până la 30 septembrie 2023:

- (a) Flota proprie a Condor nu va depăși [...] aeronave, iar Condor nu va prezenta mai mult de [...] milioane de locuri pe an fiscal; această limitare nu va aduce atingere capacității Condor de [...], sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții:
 1. [...];
 2. [...];
 3. [...];
 4. [...];
 5. Germania va notifica ⁽⁴⁷⁾ Comisiei, în vederea autorizării, orice cerere motivată [...]. Comisia va autoriza cererea în termen de cel mult 15 zile lucrătoare de la furnizarea informațiilor necesare sau va refuza cererea, prezentând motivele în acest sens;
- (b) Condor se va abține de la achiziționarea de acțiuni în orice întreprindere în timpul perioadei de restructurare, cu excepția cazului în care acest lucru este indispensabil pentru a asigura viabilitatea pe termen lung a Condor;
- (c) Condor se va abține de la a prezenta publicului sprijinul de stat drept un avantaj concurențial atunci când își comercializează produsele și serviciile.

2.7. Situația în absența ajutorului de restructurare

(83) Germania a susținut că, în absența ajutorului de restructurare, Condor nu ar fi putut ieși din procedura de insolvență. Într-adevăr, intrarea unui investitor privat a fost un element central al planului de insolvență al Condor, iar retragerea PGL a determinat o prelungire a procedurii de insolvență. În plus, acordul de investiții cu noul investitor Attestor a fost condiționat de restructurarea împrumuturilor KfW și nu ar fi fost semnat în absența ajutorului. În consecință, Condor și-ar fi epuizat rapid lichiditățile. Acest fapt ar fi declanșat suspendarea și retragerea ulterioară a licenței sale de operare, ceea ce ar fi privat Condor de principala sa sursă de venit și ar fi condus la lichidarea Condor. De asemenea, ar fi avut drept consecință nerambursarea împrumuturilor KfW, pierderea a peste 4 000 de locuri de muncă într-un context deja dificil din punct de vedere economic și reducerea concurenței pe piața germană a călătoriilor de agrement.

⁽⁴⁷⁾ Germania nu a notificat nicio astfel de cerere Comisiei în cursul perioadei de restructurare.

- (84) Potrivit celor susținute de Germania, Condor a jucat un rol esențial pe piața germană de agrement, care, în cazul ieșirii de pe piață a Condor, nu ar fi putut fi acoperit cu ușurință de niciun concurent. În special, Condor a ocupat o poziție unică pe această piață. A fost singura companie aeriană din Germania care a furnizat servicii de zbor unui număr de aproximativ 2 500 de operatori de turism independenți și unui număr de 11 000 de agenții de turism, un număr mare fiind IMM-uri. Potrivit celor susținute de Germania, Condor a fost una dintre ultimele companii aeriene de pe piața germană care a fost capabilă și dispusă să adapteze într-un termen scurt planurile și serviciile de zbor la nevoile specifice ale operatorilor de turism precum REWE, Alltours, Schauinsland și FTI. Germania a declarat că operatorii de turism s-au adresat în scris autorităților germane în scopul de a sublinia importanța Condor pentru activitatea lor și au indicat că depind de Condor pentru efectuarea zborurilor ⁽⁴⁸⁾. Potrivit Germaniei, rolul Condor ar fi deosebit de important în faza de accelerare după pandemia de COVID-19, când operatorii de turism și agențiile de voiaj ar depinde de un partener de zbor cu experiență pe piață și de competențele tehnice oferite de Condor pentru a-și relansa activitatea după pandemie.
- (85) În plus, experiența Condor, infrastructura tehnică, rețeaua de rute și contactele de pe piețele de destinație, precum și încrederea părților interesate pe care aceasta a câștigat-o sunt toți factori-cheie care au alimentat împreună capacitatea Condor de a dezvolta și de a vinde cu succes destinații turistice. Germania a susținut că această imbinare de elemente nu a fost identificată în cadrul altor companii aeriene active pe piața germană a călătoriilor de agrement, ci a fost construită și dezvoltată de Condor timp de mulți ani, inclusiv soluții informatice brevetate dezvoltate de Condor. Prin urmare, Germania a susținut că ieșirea Condor de pe piață ar fi implicat totodată o pierdere a cunoștințelor tehnice și a expertizei valoroase dezvoltate de Condor în contextul modelului său unic de afaceri, care nu este ușor accesibil pe piață.
- (86) În plus, Condor dispunea de o rețea de aproximativ 5 800 de furnizori, toți aceștia fiind afectați în mod semnificativ de ieșirea companiei de pe piață, în special în situația economică precară existentă la momentul acordării ajutorului ca urmare a pandemiei de COVID-19. Condor a angajat, de asemenea, peste 4 000 de persoane, iar ieșirea sa de pe piață ar fi fost în detrimentul personalului tehnic specializat, în special în circumstanțele predominante la momentul respectiv, în care multe companii aeriene europene și-au redus capacitatea ca urmare a efectelor pandemiei de COVID-19 asupra transportului aerian mondial.
- (87) În plus, Germania a susținut că ieșirea Condor de pe piață ar fi fost în detrimentul concurenței pe piața germană a transportului aerian. Piața era deja foarte consolidată, iar grupul Lufthansa, care ocupa o poziție dominantă, se extindea și pe piața călătoriilor de agrement. Germania a considerat că ieșirea Condor de pe piață ar conduce la o concentrare suplimentară a pieței, ceea ce ar fi în detrimentul concurenței în transportul aerian de agrement, deoarece ar reduce inovarea și ar genera prețuri mai mari.

2.8. Motivele pentru inițierea procedurii

- (88) Ca urmare a anulării deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021 prin hotărârea Condor din 2024, Comisia și-a exprimat îndoielile în ceea ce privește conformitatea măsurii de ajutor de restructurare sub forma ștergerii unei datorii cu punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (89) În primul rând, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la caracterul necesar în continuare, în urma ștergerii datoriei, a unui randament pozitiv pentru stat sau dacă riscurile de asumare a unor riscuri excesive sau de hazard moral al acționarilor existenți și al creditorilor subordonați nu apar în condițiile inexistenței capitalului propriu al societății după contabilizarea pierderilor. În această privință, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că, având în vedere valoarea capitalului propriu (negativ) rămas înainte de intervenția statului și reducerea totală a valorii contabile a acțiunilor de fostul acționar TGC, ar fi oportun să se considere că suma preconizată, sau chiar valoarea zero, a acordat statului o cotă rezonabilă din câștiguri în remunerarea valorii totale a ștergerii datoriei pe care a acordat-o, în sensul punctului 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea (a se vedea decizia de inițiere a procedurii, considerentul 172). În al doilea rând, în cazul în care ar fi încă necesară o rentabilitate rezonabilă a statului, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că mecanismul de beneficii viitoare stabilit pentru rambursarea de către Condor a tranșei de rang inferior a împrumutului 1 propus de autoritățile germane ar îndeplini cerința prevăzută la punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea (a se vedea decizia de inițiere a procedurii, considerentul 173).

⁽⁴⁸⁾ Germania a prezentat exemple de scrisori din partea operatorilor de turism ca anexa 13 la notificare.

- (90) În plus, având în vedere impactul posibil al unei neconformități ipotetice a remunerării ștergerii datorilor cu punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia și-a exprimat totodată îndoielile cu privire la calibrarea măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței generate de ajutor, astfel cum au fost oferite de Germania (decizia de inițiere a procedurii, considerentul 189). Prin urmare, Comisia a avut îndoieli cu privire la posibilitatea ca ajutorul de restructurare să fie declarat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

3. OBSERVAȚII FORMULATE DE PĂRȚILE INTERESATE

3.1. Observațiile formulate de Condor

- (91) În observațiile prezentate la 15 octombrie 2024, înregistrate la 16 octombrie 2024, Condor consideră că ajutorul de restructurare în cauză respectă întru totul punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea și este pe deplin compatibil cu piața internă. Mai precis, potrivit Condor, în circumstanțe precum cele în cauză: (i) punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea nu prevede obligația de a asigura statului o cotă din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului; (ii) în orice caz, în speță, pachetul de restructurare negociat cu Attestor și mecanismul de beneficii viitoare cuprins în acesta asigură statului o cotă din viitoarele creșteri de valoare ale Condor, iar cota respectivă este rezonabilă; și (iii) nu există niciun motiv pentru recalibrarea măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței care au fost oferite de Germania.
- (92) În ceea ce privește argumentul menționat în considerentul 91 punctul (i), potrivit Condor, în acest caz, punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea este îndeplinit în condițiile în care cota din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului acordată statului este egală cu zero, iar o cotă egală cu zero este rezonabilă în circumstanțele cauzei.
- (93) În primul rând, acest aspect decurge din obiectivul prevăzut la punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, care, în circumstanțele din prezenta cauză, nu poate justifica cerința ca statului german să i se asigure o cotă din viitoarele creșteri de valoare ale Condor. Condor consideră că nu există nicio problemă de „hazard moral” în acest caz și este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia există un risc de hazard moral numai în ceea ce privește acționarii și creditorii subordonați *existenți*. Acționarii și alți creditori, niciunul nefiind titular de creanță subordonată, din perioada anterioară acordării ajutorului, și-au șters integral sau cvasiintegral acțiunile sau creanțele în cadrul procedurii de insolvență ⁽⁴⁹⁾, în conformitate cu punctul 66 din Orientările privind salvarea și restructurarea și, în opinia Condor, nu mai există posibilitatea de a preveni mai mult sau într-o mai mare măsură hazardul moral sau asumarea unor riscuri excesive. Prin urmare, ștergerea datorilor în cauză nu aduce beneficii acționarilor sau creditorilor existenți, ci doar viitorilor acționari.
- (94) Totodată, Condor consideră că nu există nicio problemă de hazard moral în ceea ce privește Attestor, întrucât Attestor – în calitate de nou acționar al Condor – nu intră sub incidența obiectivului de prevenire a hazardului moral în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea. În mod similar, implicarea SGL nu generează nicio problemă de hazard moral, având în vedere că aceasta a avut un rol pur fiduciar, vizând intrarea noului investitor.
- (95) Condor susține că pachetul de măsuri convenit între guvernul federal și Attestor face parte dintr-o soluție negociată și echilibrată și, într-o astfel de configurație, acordarea unei remunerații suplimentare statului implică privarea Attestor de respectiva remunerație și, prin urmare, obligarea unui nou investitor să împartă sarcina asumării excesive a riscurilor anterioare de către foștii acționari sau titulari de creanțe. O astfel de soluție ar descuraja investitorii privați, întrucât ar fi contrară obiectivelor de reducere la minimum a ajutoarelor de stat și de asigurare a unei concurențe nedenateurate, și ar contraveni și ultimei părți a punctului 66 din Orientările privind salvarea și restructurarea, din care rezultă că cei care au injectat noi capitaluri proprii nu ar trebui să fie afectați în mod disproporționat.

⁽⁴⁹⁾ În special, valoarea contabilă a acțiunilor Condor deținute de TCG a fost redusă la zero în cadrul procedurii de insolvență. TCG se află în lichidare. Aceasta nu va beneficia în niciun caz de avantajele restructurării cu succes a Condor. De asemenea, ceilalți creditori ai Condor au acceptat o cotație de 0,1 % din creanțele lor în planul de insolvență aprobat de instanța germană competentă în materie de insolvență și, astfel, și-au eliminat creanțele din bilanț aproape complet.

- (96) În al doilea rând, potrivit Condor, din a doua parte a punctului 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea ⁽⁵⁰⁾ rezultă totodată că, în speță, o cotă zero a statului din viitoarele creșteri de valoare ale Condor este rezonabilă. Acest lucru este valabil având în vedere că nu există nicio injecție de capital (și anume cuantumul „capitalurilor proprii investite de stat” este zero) și având în vedere că nu există – sau există doar în cuantum negativ – „restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor”, la care ar putea fi stabilită o injecție de capital presupusă de stat în ceea ce privește determinarea caracterului rezonabil al cotei statului din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului. Și anume, se preconizează menținerea unei valori negative a capitalului propriu al Condor până în 2026, până la rambursarea împrumuturilor acordate ca ajutor în septembrie 2026; aceasta ar putea deveni pozitivă abia după 2026. În opinia Condor, deși este vorba de o „consolidare a capitalului propriu”, trebuie să se facă distincție între ștergerile de datorii și „injecțiile de capital”.
- (97) În ceea ce privește argumentul menționat în considerentul 91 punctul (ii), Condor susține că, în orice caz, în speță, punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea este îndeplinit, deoarece statului i se asigură o cotă din viitoarele creșteri de valoare ale Condor, iar această cotă este rezonabilă: (a) datorită selecției competitive a investitorilor; și (b) datorită mecanismului de beneficii viitoare și altor circumstanțe ale cauzei.
- (98) Potrivit celor susținute de Condor, caracterul rezonabil al cotei statului din viitoarele creșteri de valoare ale Condor nu poate fi evaluat pe baza criteriilor enunțate în a doua parte a punctului 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea. Cu toate acestea, în cazul în care se consideră totuși necesar să se asigure statului o cotă din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului, caracterul rezonabil al acestei cote trebuie apreciat pe baza tuturor circumstanțelor, cum ar fi, în speță, mecanismul de beneficii viitoare, întregul pachet de restructurare, inclusiv procedura de selecție a investitorului, sarcinile suportate de acționarii și creditorii existenți și contribuțiile proprii ale Attestor.
- (99) Potrivit Condor, caracterul rezonabil al procedurii de ofertare concurențiale rezultă din faptul că Attestor a fost selectat din trei ofertanți în cadrul unei proceduri competitive, iar oferta Attestor a asigurat cele mai bune condiții pentru Condor și pentru rambursarea împrumuturilor de stat (în ceea ce privește rambursarea unei ponderi ridicate din valoarea împrumutului restant, dar și pentru un mecanism de beneficii viitoare). O astfel de procedură de licitație concurențială garantează – pe lângă caracterul negociat al condițiilor convenite între guvernul federal german și Attestor – că respectiva cotă convenită de stat din viitoarele creșteri de valoare ale Condor corespunde celor mai bune condiții care pot fi obținute de la investitorii de pe piață.
- (100) Potrivit Condor, caracterul rezonabil se datorează totodată mecanismului de beneficii viitoare ⁽⁵¹⁾ care se aplică [...]. Potrivit Condor, în scenariul optimist, întreaga sumă de [...] milioane EUR va fi rambursată; potrivit deciziei de inițiere a procedurii, suma de [...] milioane EUR, reprezentând cota statului din viitoarele creșteri de valoare în scenariul optimist și intervalul cuprins între [...] milioane EUR și [...] milioane EUR menționate de Germania în notificare, a reprezentat o estimare care a servit doar la cuantificarea elementului de ajutor.
- (101) În cele din urmă, Condor subliniază următoarele alte circumstanțe ale cauzei care constituie elemente suplimentare în favoarea caracterului rezonabil al cotei statului din viitoarele creșteri de valoare ale Condor:
- (a) statul primește [...] indiferent de viitoarele creșteri de valoare ale Condor. Această dobândă este plătită chiar dacă nu se datorează rambursări în cadrul mecanismului de beneficii viitoare;
 - (b) pachetul negociat cu Attestor a redus considerabil durata împrumuturilor existente. Întreaga sumă rămasă va fi rambursată până în septembrie 2026, față de decembrie 2031 în cazul tranșei inițiale B a împrumutului 1 și a împrumutului 2;
 - (c) în absența intrării Attestor, Condor ar fi intrat în insolvență. Aceasta nu ar fi fost în măsură să își îndeplinească obligațiile de rambursare și nici să plătească dobânda aferentă împrumuturilor;

⁽⁵⁰⁾ În conformitate cu a doua parte a punctului 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, caracterul rezonabil al cotei din viitoarele creșteri de valoare ale Condor acordate statului trebuie determinat „având în vedere cuantumul capitalurilor proprii investite de stat în comparație cu restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor”.

⁽⁵¹⁾ Mecanismul de beneficii viitoare, astfel cum este descris de Germania (a se vedea considerentul 53).

- (d) Se preconizează menținerea unei valori negative a capitalului propriu al Condor până la rambursarea împrumuturilor în septembrie 2026. În conformitate cu punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, caracterul rezonabil al cotei statului din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului trebuie determinat având în vedere „restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor”. Cu toate acestea, în cazul în care se consideră necesar să se asigure statului o parte din viitoarele creșteri de valoare ale Condor și în cazul unui capital propriu negativ, din trimiterea la „restul capitalurilor proprii ale întreprinderii” trebuie să reiasă cel puțin că, cu cât restul capitalurilor proprii în cauză este mai mic, cu atât mai mică trebuie să fie cota statului din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului.

- (102) În ceea ce privește argumentul menționat în considerentul 91 punctul (iii), potrivit Condor, nu există niciun motiv pentru recalibrarea măsurilor oferite de Germania pentru a limita denaturările concurenței generate de ajutor, care sunt adecvate, având în vedere că ajutorul de restructurare în cauză respectă întru totul punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea și este pe deplin compatibil cu piața internă.

3.2. Observațiile formulate de Ryanair

- (103) În observațiile sale din 16 octombrie 2024, Ryanair sprijină îndoielile Comisiei cu privire la măsura în care ștergerea datoriilor autorizată prin decizia privind ajutorul de restructurare din 2021 a acordat statului o cotă rezonabilă din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului și calibrarea măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței, astfel cum au fost oferite de Germania. Cu toate acestea, Ryanair exprimă o serie de alte motive de îngrijorare.
- (104) Ryanair consideră, în primul rând, că ștergerile acceptate de creditorii Condor nu constituie o măsură generală, astfel cum a considerat în mod eronat Comisia, ci rezultă dintr-o decizie colectivă a creditorilor.
- (105) Ryanair susține, de asemenea, că neaplicarea punctului 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, astfel cum sugerează Comisia, ar contraveni principiilor eficienței cheltuielilor publice și necesității de a evita irosirea resurselor publice. Potrivit Ryanair, aspectele conform cărora acționarul inițial al Condor și-a pierdut toate acțiunile, iar Attestor nu a fost anterior acționar sunt irelevante, întrucât viitorii acționari sunt cei care au dreptul la creșteri de valoare și ar trebui să împartă sarcina cu statul. În plus, deținerea de către Condor a unui capital propriu negativ nu înseamnă că nu se pot preconiza câștiguri viitoare; prin injectarea de capital propriu, Attestor a demonstrat că există potențial pentru câștiguri viitoare. Prin urmare, niciunul dintre aceste puncte nu poate justifica o constatare a faptului că remunerația zero ar asigura în continuare statului o cotă rezonabilă din viitoarele creșteri de valoare.
- (106) În plus, rambursarea tranșei de rang inferior a împrumutului 1 este condiționată de venituri viitoare, ceea ce ar putea duce la nerambursarea tranșei respective de către Condor, întrucât veniturile sale vor fi probabil insuficiente din cauza deficiențelor planului său de restructurare. Ryanair susține astfel că mecanismul de beneficii viitoare reprezintă un alt avantaj în favoarea Condor și Attestor și nu este în măsură să acorde statului un randament pozitiv, indiferent de plățile viitoare ipotetice. Ryanair susține totodată caracterul inadecvat al criteriilor Comisiei de evaluare a caracterului rezonabil al remunerației. Acest lucru se datorează faptului că evaluarea rentabilității beneficiilor viitoare ar trebui să se bazeze pe profilul de risc al Condor, nu pe cel al KfW, de exemplu randamentul obligațiunilor companiilor aeriene cu un rating de credit sub categoria „investment grade”. Ryanair constată că rata de actualizare care urmează să fie aplicată fluxurilor de trezorerie, care nu este specificată, ar trebui să reflecte un nivel de risc bazat pe instrumente de capital și nu pe instrumente de datorie.
- (107) Ryanair consideră că poziția Comisiei cu privire la absența unor noi capitaluri proprii investite de stat și restul capitalurilor proprii după contabilizarea pierderilor, astfel cum se prevede în considerentul 166 din decizia de inițiere a procedurii, este în contradicție cu punctul 217 din hotărârea Condor din 2024⁽⁵²⁾. Ryanair consideră că Germania ar fi trebuit să includă o clauză prin care sumele șterse să fie recuperate în funcție de performanța viitoare a Condor sau să convertească sumele în capitaluri proprii.

⁽⁵²⁾ Ryanair/Comisia, cauza T-28/22, punctul 217 prevede că: „În această privință, trebuie să se observe totuși că acest ultim segment de teză urmează imediat după cerința de a asigura statului o „cotă rezonabilă” din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului. Astfel, acesta poate fi înțeles ca o indicație a ceea ce ar constitui, în termeni cantitativi, o „cotă rezonabilă”, ceea ce trebuie stabilit pe baza proporției pe care o reprezintă cuantumul plătit de stat raportat la restul cuantumului capitalurilor proprii ale beneficiarului după contabilizarea pierderilor. Această interpretare ar permite astfel concilierea părții introductive și a părții finale a punctului 67 din Orientările S&R”.

- (108) În ceea ce privește efectele negative ale ajutorului asupra concurenței și a schimburilor comerciale, Ryanair consideră că, prin faptul că nu asigură statului o cotă adecvată din viitoarele creșteri, în pofida caracterului sprijinului de consolidare a capitalurilor proprii, ajutorul nu atenuează hazardul moral, ceea ce ar stimula acționarii Condor să se angajeze într-o concurență agresivă și ar determina caracterul insuficient al măsurilor notificate de limitare a denaturării concurenței. În plus, remunerația neplătită statului ar oferi Condor numerar suplimentar pe care l-ar putea utiliza pentru a se extinde și a reduce prețurile. În cele din urmă, Ryanair constată că decizia nu conține nicio mențiune cu privire la măsura în care plafonul dimensiunii flotei angajate de Germania ca parte a măsurilor de limitare a denaturării concurenței se referă la aeronave care ar fi fost eliminate treptat în orice caz pentru a restabili viabilitatea Condor, deoarece acestea erau prea vechi.
- (109) În plus, Ryanair critică decizia de inițiere a procedurii pentru: (i) lipsa unor informații pretins esențiale; și (ii) limitarea domeniului său de aplicare la cele două puncte pe baza cărora Tribunalul a anulat decizia privind ajutorul de restructurare din 2021.
- (110) În ceea ce privește lipsa de informații din decizia de inițiere a procedurii, Ryanair susține că drepturile sale procedurale au fost încălcate prin omiterea în mod excesiv a textului, în special în ceea ce privește datele financiare ale Condor (marja EBIT, ROCE), evaluările întreprinderii efectuate de Rothschild și PWC, nivelul de remunerare a ajutorului cu și fără mecanism de beneficii viitoare, precum și plafonul flotei după eliminarea treptată a aeronavelor și excepțiile de la plafon. Acest fapt ar priva Ryanair de posibilitatea de a prezenta observații semnificative cu privire la acești parametri esențiali ai planului de restructurare a Condor.
- (111) În ceea ce privește domeniul de aplicare al deciziei de inițiere a procedurii, Ryanair consideră că, prin limitarea evaluării sale la cele două puncte cu privire la care decizia privind ajutorul de restructurare din 2021 a fost anulată, Comisia riscă să omită alte posibile cazuri de incompatibilitate a ajutorului cu Orientările privind salvarea și restructurarea sau cu privire la care Ryanair este abia acum în măsură să prezinte observații. În acest sens, Ryanair invocă șase aspecte legate de: (i) avantajele indirecte de care Attestor ar fi putut beneficia; (ii) eligibilitatea Condor pentru ajutor în calitate de întreprindere preluată de un grup mare; (iii) conformitatea ajutorului cu secțiunea 3.1 din Orientările privind salvarea și restructurarea; (iv) necesitatea intervenției statului; (v) caracterul adecvat al ajutorului; și (vi) proporționalitatea ajutorului. Aceste argumente corespund în esență motivelor și elementelor de probă invocate de Ryanair în cadrul acțiunii sale în anulare în cauza T-28/22, pe care Tribunalul le-a respins în hotărârea Condor din 2024.
- (112) În ceea ce privește primul aspect, Ryanair îndeamnă Comisia să extindă domeniul de aplicare al investigației și să examineze dacă Attestor ar fi putut beneficia de acest ajutor, deși nu era eligibil pentru ajutor de restructurare, prin intermediul cadrului privind acordarea ajutorului de restructurare în favoarea Condor și al angajamentelor asumate de Germania. Ryanair consideră că este posibil ca ajutorul să fi permis Attestor să achiziționeze compania aeriană Marabu în 2022.
- (113) În ceea ce privește al doilea aspect, Ryanair consideră că, având în vedere dificultățile financiare ale Condor și dorința Germaniei de a vinde societatea, precum și absența probabilă a unei proceduri de ofertare în conformitate cu punctul 84 din Comunicarea privind noțiunea de ajutor de stat ⁽³³⁾, este posibil ca Attestor să fi achiziționat Condor la un preț mai mic decât valoarea de piață, ceea ce, potrivit Ryanair, ar impune Comisiei să investigheze eligibilitatea Condor pentru ajutorul de restructurare ca întreprindere preluată de un grup de întreprinderi mai mare.
- (114) În ceea ce privește al treilea aspect, Ryanair susține că, contrar constatărilor Comisiei, Condor nu ar grupa cererea către destinații de nișă pentru micii operatori de turism și nici nu le-ar oferi flexibilitate pe termen scurt în ceea ce privește planurile de zbor, deoarece destinațiile principale promovate de Condor sunt operate de multe alte companii aeriene, iar anumite zboruri de pe site-ul internet al Condor sunt vândute până în noiembrie 2025. În plus, Ryanair susține că planul de restructurare nu este adecvat și nu restabilește viabilitatea pe termen lung a Condor, deoarece, în primul rând, se bazează pe o ipoteză nerealistă potrivit căreia, de la o țară cu performanțe slabe anterioare pandemiei

⁽³³⁾ Comunicarea C/2016/2946 a Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 262, 19.7.2016, p. 1).

de COVID-19 (de exemplu, cu marje EBIT de 1 % și 3 % în comparație cu media și mediana întreprinderilor similare de 5,7 % și, respectiv, 7,3 %), Condor se va fi transformat în întreprinderi similare cu performanțe mai bune până în 2026 și, în al doilea rând, punctul 51 din Orientările privind salvarea și restructurarea interzice în mod expres ca ajutorul să genereze obținerea de către beneficiar a unor rezultate mai bune decât cele înregistrate de piață. Ryanair critică, de asemenea, alegerea de către Comisie a grupului de întreprinderi similare pentru analiza comparativă a performanței Condor, care este compus din transportatori low-cost, care oferă servicii complete și care nu cuprinde nicio companie aeriană ce își desfășoară activitatea în segmentele de agrement sau curse charter pe distanțe lungi. În plus, potrivit Ryanair, Comisia și-a bazat analiza comparativă pe diferite grupuri de întreprinderi similare pentru marja EBIT, ROCE și ROE, ceea ce ar echivala cu alegerea cea mai convenabilă a companiilor aeriene necesare pentru a dovedi acest lucru.

- (115) În ceea ce privește necesitatea intervenției statului, Ryanair susține că, în privința Condor, aceasta ar fi putut obține finanțare de pe piață, astfel cum au procedat în momentul respectiv și alte companii aeriene, cum ar fi American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul și GOL, și care, potrivit ratingului lor de credit, se aflau într-o poziție similară cu cea a Condor, pe baza categoriei ⁽⁵⁴⁾ JRC a Comisiei, ceea ce înseamnă „prost/dificultăți financiare”. Potrivit Ryanair, faptul că Condor se afla în acel moment într-o procedură de insolvență nu are nicio incidență asupra acestei chestiuni, întrucât legislația germană în materie de insolvență ar plasa creditorii care oferă finanțare întreprinderilor în cadrul procedurilor de insolvență înaintea creditorilor obișnuiți în cadrul unei proceduri ulterioare de insolvență și întrucât mai multe companii aeriene insolvente (Norwegian Air, Delta Airlines, LATAM Airlines) au reușit să obțină finanțare bazată pe piață. În plus, lipsa ratingului de credit al Condor, care rezultă din participarea sa la structura de gestionare centralizată a lichidităților fostei sale societăți-mamă, nu ar constitui un obstacol în calea obținerii de finanțare pe piața privată, unde multe societăți nu dispun de un rating.
- (116) În ceea ce privește caracterul adecvat al ajutorului, Ryanair critică decizia de inițiere a procedurii pentru că nu a comparat soluția de ajutor cu alte opțiuni și pentru că nu a verificat remunerarea ajutorului, susținând că decizia se limitează să precizeze că ajutorul abordează problemele de solvabilitate și lichiditate ale Condor. Ryanair consideră că ar fi trebuit evaluată posibilitatea unei conversii a creanțelor în acțiuni, care ar fi îmbunătățit și poziția de solvabilitate a Condor. Potrivit Ryanair, acest fapt nu numai că ar fi avut un efect de denaturare mai redus decât o ștergere a datoriei, ci ar fi dat și dreptul Germaniei la o cotă din viitoarele creșteri ale Condor, sporind nivelul de conformitate a ajutorului cu punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea. În cele din urmă, Ryanair susține că este imposibil să formuleze observații în privința remunerării ajutorului în mod corespunzător, întrucât decizia nu conține nicio mențiune cu privire la nivelul remunerației în cazul în care mecanismul de beneficii viitoare nu este declanșat.
- (117) În ceea ce privește proporționalitatea ajutorului, Ryanair susține, în primul rând, că, în ceea ce privește Comisia, aceasta a calculat în mod eronat ajutorul de restructurare ca diferența dintre împrumutul KfW în valoare de 550 de milioane EUR și pagubele provocate de pandemia de COVID-19 în cuantum de 249,02 milioane EUR plus dobânda de 20,2 milioane EUR care urmează să fie ștearsă, rezultând un total de 321,18 milioane EUR. Potrivit Ryanair, Comisia ar fi trebuit să deducă numai valoarea ajutorului pentru compensarea pagubelor aprobat de Comisie în deciziile Condor I și Condor II, și anume 204,1 milioane EUR, rezultând un ajutor de restructurare în valoare de 345,9 milioane EUR. În plus, potrivit Ryanair, raționamentul Germaniei cu privire la valoarea ajutorului de restructurare este eronat, deoarece deduce operațiunea de ștergere, care este ajutorul de restructurare, și deduce de două ori suma ștearsă în temeiul deciziei Condor II. Prin urmare, Comisia nu a putut utiliza această sumă fantezistă pentru a-și prezenta propria estimare ca fiind prudentă în decizia de inițiere a procedurii. În al doilea rând, Ryanair susține că anumite costuri suportate de Condor în perioada de restructurare ar fi fost deja compensate prin ajutorul pentru compensarea pagubelor, care vizează perioade ce se suprapun cu perioada de restructurare. Potrivit Ryanair, compensarea pagubelor contribuie la acoperirea costurilor, întrucât acesta este însuși obiectivul unui astfel de ajutor. Întrucât decizia de inițiere a procedurii indică includerea costurilor de funcționare neacoperite în costurile de restructurare, Ryanair consideră plauzibil ca ajutorul de restructurare să acopere cel puțin unele costuri deja compensate prin ajutorul pentru compensarea pagubelor, cum ar fi, de exemplu, rambursarea împrumutului pentru salvare, pe care decizia de inițiere a procedurii îl enumeră ca fiind atât unul dintre costurile de restructurare, cât și unul dintre scopurile pentru care a fost utilizată compensarea pagubelor.
- (118) Ryanair concluzionează că, datorită ajutorului de restructurare, Condor a fost în măsură să deschidă noi rute, să achiziționeze aeronave noi și să își consolideze cota de piață pe aeroporturi și, în cazul în care Comisia ar autoriza ajutorul, poziția concurențială a Ryanair ar fi afectată pe mai multe rute. Prin urmare, Ryanair solicită Comisiei să interzică ajutorul și să solicite Germaniei să îl recupereze de la Condor.

⁽⁵⁴⁾ În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont (JO C 14, 19.1.2008, p. 6).

4. OBSERVAȚIILE GERMANIEI

4.1. Observații privind decizia de inițiere a procedurii de investigație formală

- (119) În observațiile sale din 27 septembrie 2024, Germania consideră că ajutorul de restructurare este pe deplin compatibil cu piața internă, precum era și la momentul emiterii deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021. Autoritățile germane au precizat că Germania susține recursul formulat de Condor împotriva hotărârii Tribunalului de anulare a deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021 ⁽⁵⁵⁾, iar observațiile prezentate în cadrul prezentei proceduri nu aduc atingere respectivei proceduri de recurs.
- (120) După încheierea procedurii de insolvență a Condor la 30 noiembrie 2020, în timpul căutării investitorilor și la momentul acordării ajutorului de restructurare, nu existau acționari sau creditori subordonați ai Condor. Selectarea investitorului a fost efectuată în cadrul unei proceduri de ofertare concurențiale, transparente, nediscriminatorii și necondiționate, iar oferta Attestor a fost selectată din trei oferte ca fiind cea mai avantajoasă pentru continuitatea Condor și pentru rambursarea împrumuturilor KfW, reducând astfel la minimum contribuția statului german și a *landului* Hessa, garanții împrumuturilor. În contextul pachetului de măsuri convenit cu noul investitor Attestor, care nu este vizat de sfera cerinței de atenuare a hazardului moral prevăzută în Orientările privind salvarea și restructurarea, orice contribuție suplimentară a Condor la profiturile statului ar fi fost retrasă noului investitor, ceea ce ar fi condus la eșecul soluției care a menținut Condor în activitate (restructurată). Mecanismul de beneficii viitoare face parte din acest pachet negociat și, prin urmare, contrar celor susținute de Ryanair (a se vedea considerentul 106), nu constituie un „avantaj suplimentar” în favoarea Condor.
- (121) În plus, Germania observă că, în cazul Condor, la momentul acordării măsurilor, nu exista niciun capital propriu (pozitiv) rămas, care se preconizează că își va menține valoarea negativă până la rambursarea împrumuturilor acordate ca ajutor, prevăzută a avea loc în septembrie 2026. În opinia Germaniei, nicio remunerație sub forma unei cote din viitoarele creșteri de valoare ale Condor nu ar fi rezonabilă în aplicarea punctului 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (122) Chiar dacă o astfel de remunerație ar trebui să fie pozitivă, Germania consideră că mecanismul de beneficii viitoare ar permite Germaniei să participe în mod adecvat la viitoarele creșteri de valoare ale Condor. Acest mecanism prevede că, în cazul în care valoarea capitalului propriu al Condor – [...] – depășește [...] milioane EUR, o sumă de [...] milioane EUR ar fi plătită Germaniei. Aceasta ar fi de peste două ori mai mare decât [...] milioane EUR [...]. Cu valori ale evaluării cuprinse între [...] milioane EUR și [...] milioane EUR, plata către Germania ar fi între [...] din principalul împrumutului, astfel încât, chiar și în cazul unei evaluări cu mult sub valoarea de [...] milioane EUR investită de Attestor, statul ar beneficia de creșteri ale valorii (capitalului propriu al) Condor.
- (123) În ceea ce privește preconizarea unei remunerații pozitive pentru stat, Germania a furnizat un calcul care compară remunerația pentru stat ce rezultă din mecanismul de beneficii viitoare cu valoarea ajutorului care vizează „consolidarea capitalurilor proprii”. Germania calculează cota din ajutor care vizează „consolidarea capitalurilor proprii” ca fiind fie de [...] milioane EUR, fie de [...] milioane EUR. Quantumul se bazează pe: (i) [...] ⁽⁵⁶⁾; (ii) [...]; (iii) [...]. La valoarea maximă ([...] milioane EUR), beneficiile viitoare ar reprezenta, prin urmare, în scenariul optimist, [...] % din valoarea ajutorului care vizează „consolidarea capitalurilor proprii”. Conform unor ipoteze prudente, și anume plata estimată între [...] și [...] milioane EUR descrisă în considerentul 50 din decizia de inițiere a procedurii, plata în cadrul mecanismului de beneficii viitoare ar reprezenta între [...] % și [...] % din valoarea ajutorului care vizează „consolidarea capitalurilor proprii”.
- (124) În plus, în ceea ce privește economiile de dobândă, și anume [...] milioane EUR, Germania susține că, în absența implicării Attestor, Condor nu ar fi fost în măsură să plătească deloc dobândă. În continuare, o mare parte a „avantajului din dobânzi” rezultă doar din scadența pe un termen semnificativ mai lung a finanțării inițiale în comparație cu finanțarea restructurată. Condițiile privind dobânzile au fost aceleași. În plus, tranșa B a împrumutului 1 din finanțarea inițială a fost un împrumut reînnoibil automat, care nu ar fi fost în mod necesar utilizat la valoarea maximă permisă până în 2031, astfel încât ar fi putut fi avute în vedere și rate ale dobânzii semnificativ mai mici. Prin urmare, Germania consideră că o comparație economică are doar o importanță limitată. În plus, datorită investiției efectuate de Attestor, KfW a economisit costuri de refinanțare în valoare de aproximativ [...] milioane EUR.

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

⁽⁵⁶⁾ Calculul se bazează pe următoarele rate ale dobânzii:
[...].

- (125) În cele din urmă, întrucât statului german i se asigură o remunerație adecvată legată de viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului, chiar și în cazul în care remunerația necesară ar fi zero, Germania consideră adecvată calibrarea măsurilor de atenuare a denaturărilor concurenței.

4.2. Comentarii privind observațiile terților

- (126) La 18 noiembrie 2024, autoritățile germane au informat Comisia că nu vor transmite comentarii cu privire la observațiile părților terțe prezentate de Condor și Ryanair.

5. EVALUAREA AJUTORULUI

5.1. Existența ajutorului de stat

- (127) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, „[c]u excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

- (128) Prin urmare, pentru ca o măsură să fie calificată drept ajutor în sensul dispoziției menționate, este necesar ca toate condițiile următoare să fie îndeplinite: (i) măsura trebuie să fie imputabilă statului și să fie finanțată prin intermediul resurselor de stat; (ii) măsura trebuie să confere un avantaj beneficiarului său; (iii) acest avantaj trebuie să fie selectiv; și (iv) măsura trebuie să denatureze concurența sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

5.1.1. Resursele de stat și imputabilitatea în sarcina statului

- (129) Astfel cum se prevede în considerentele 137-139 din decizia Condor I a Comisiei, decizia de acordare a împrumuturilor inițiale în valoare de 550 de milioane EUR a fost luată de guvernul federal german. Împrumuturile au fost extinse la rate ale dobânzii subvenționate prin intermediul băncii publice de dezvoltare KfW. Guvernul german a impus KfW acordarea împrumutului, care este doar instrumentul guvernului pentru direcționarea împrumuturilor. KfW nu va acumula dobânzi și nici nu va suporta riscuri. Plățile dobânzilor sunt transferate guvernului, iar guvernul extinde garanția acordată KfW pentru rambursarea împrumutului. Garanțiile au fost emise de guvernul federal. Împrumuturile și garanțiile sunt inseparabile, și anume nu ar exista una fără cealaltă. Decizia de acordare a măsurii a fost, prin urmare, imputabilă statului, iar măsura a fost finanțată din resurse de stat, deoarece a fost finanțată din bugetul general al statului. Decizia de restructurare a împrumuturilor KfW (a se vedea considerentul 52) și de ștergere a dobânzii aferente supracompensării a fost luată, de asemenea, de guvernul federal german, cu efecte asupra resurselor statului care sunt pierdute, amânate pentru rambursare și, în orice caz, implicate.

- (130) Oferta de vânzare a Condor a fost selectată de Consiliul de supraveghere al Condor, ai cărui acționari sunt reprezentanți ai statului (considerentul 37). Punerea în aplicare a contractului de achiziție a fost necesară pentru a asigura rambursarea împrumuturilor KfW. Punerea în aplicare a contractului de achiziție a fost condiționată de restructurarea împrumutului și de ștergerea dobânzilor. Restructurarea împrumutului a fost pusă în aplicare printr-un contract-cadru, încheiat la cererea guvernului federal, între KfW și Condor.

- (131) Prin urmare, Comisia concluzionează că restructurarea împrumuturilor KfW și anularea dobânzilor aferente supracompensării implică resurse de stat, iar decizia de a acorda măsurile este imputabilă statului.

5.1.2. Avantajul

- (132) Măsurile notificate au ajutat Condor să finanțeze continuarea operațiunilor sale în faza de accelerare după pandemia de COVID-19 și punerea în aplicare a planului său de restructurare, oferindu-i acces la finanțare pe care Condor, având în vedere situația sa specifică și circumstanțele predominante la momentul acordării ajutorului, nu a putut să o obțină pe piață. În această privință, Condor nu ar fi putut pune în aplicare contractul de achiziție încheiat cu Attestor fără restructurarea împrumuturilor KfW sau renunțarea la rambursarea dobânzilor aferente supracompensării. Împrumuturile nu ar fi existat și nu ar fi fost acordate ca și cum ar fi fost dacă Germania nu ar fi acordat ajutorul pentru salvare și ajutorul pentru compensarea pagubelor în favoarea Condor (considerentele 2 și 3). Investiția de capital și punerea în aplicare a facilității de leasing de către Attestor au fost condiționate de semnarea contractului de achiziție, care, la rândul său, este condiționat de punerea în aplicare a restructurării împrumuturilor.
- (133) În ansamblu, restructurarea împrumuturilor KfW garantate de stat are diverse componente nedisociabile și interdependente ale amânărilor, eliminărilor din bilanș și condiționalității rambursării tranșelor care reduc sau ușurează remunerația globală datorată creditorului. Componentele sunt legate între ele pentru a sprijini continuarea operațiunilor Condor din motive de ordine publică urmărite de Germania. În plus, Germania a renunțat la dreptul său de a primi rambursarea dobânzii aferente supracompensării care rezultă din acordarea anterioară a ajutorului. Aceste componente care au beneficiat de ajutor aveau ca obiect și ca efect comun eliberarea de resurse financiare care sprijină planul de restructurare al Condor și pe care Condor nu le-ar fi putut împrumuta sau obține în totalitate pe piață.
- (134) Comisia concluzionează astfel că măsurile notificate conferă un avantaj economic companiei Condor în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.3. Selectivitatea

- (135) Măsurile notificate sunt acordate exclusiv în beneficiul Condor. Astfel cum a precizat Curtea de Justiție⁽⁵⁷⁾, în cazul ajutorului individual, identificarea avantajului economic permite, în principiu, să se prezume selectivitatea unei măsuri. Acest lucru este valabil indiferent dacă există operatori pe piețele relevante care se află într-o situație comparabilă. Deși Germania a acordat sau poate încă să acorde ajutor de stat altor companii aeriene care concurează cu Condor, restructurarea împrumutului și renunțarea la dobândă nu fac în niciun caz parte dintr-o măsură mai amplă de politică economică generală de acordare a aceluiași tip de sprijin ad-hoc întreprinderilor care se află într-o situație de fapt și de drept comparabilă din perspectiva obiectivului unei astfel de măsuri de politică generală, care își desfășoară activitatea în sectorul aviației sau în alte sectoare economice, ci este pus numai la dispoziția Condor.
- (136) În consecință, Comisia concluzionează că măsurile notificate sunt selective în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.4. Denaturarea concurenței și impactul asupra schimburilor comerciale

- (137) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul comerțului intra-Uniune, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv. Este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței. În această privință, faptul că un sector economic a fost liberalizat la nivelul Uniunii este un element care ar putea caracteriza un efect real sau potențial al ajutorului asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre. Condor furnizează servicii de transport aerian pe rute dinspre Germania către alte state membre. Sectorul aviației este deschis concurenței în Uniune și are loc furnizarea de servicii dintr-un stat membru în altul.
- (138) În consecință, măsurile notificate sunt susceptibile să denatureze sau amenință să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- (139) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că măsurile notificate constituie ajutor de stat în favoarea Condor în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

⁽⁵⁷⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 4 iunie 2015, Comisia/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punctul 60.

5.2. Legalitatea măsurii

- (140) Prin notificarea ajutorului sub forma unei restructurări și a ștergerii datoriilor și a dobânzilor înainte de punerea sa în aplicare, autoritățile germane și-au respectat inițial obligațiile care le revin în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE.
- (141) Cu toate acestea, în pofida notificării prealabile și a aprobării Comisiei înainte de atribuire, în urma anulării de către Tribunal a deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021, în măsura în care măsurile notificate constituie ajutor de stat, acestea au devenit ajutoare ilegale retroactiv de la momentul acordării lor, în condițiile în care nu mai fac obiectul aprobării Comisiei.

5.3. Compatibilitate

- (142) Întrucât Comisia a concluzionat că măsurile implică un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, este necesar să se examineze dacă aceste măsuri sunt compatibile cu piața internă. Întrucât măsurile constituie ajutor ilegal, compatibilitatea acestora trebuie evaluată în conformitate cu dispozițiile legale în vigoare la momentul acordării ajutorului, și anume la sfârșitul lunii iulie 2021.
- (143) Articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE prevede că pot fi considerate compatibile cu piața internă ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.
- (144) Astfel, pentru ca ajutorul să fie declarat compatibil, pe de o parte, acesta trebuie să vizeze facilitarea dezvoltării anumitor activități sau a anumitor regiuni economice și, pe de altă parte, nu trebuie să modifice în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.
- (145) În ceea ce privește prima condiție, Comisia verifică dacă ajutorul este destinat să faciliteze dezvoltarea anumitor activități economice. În ceea ce privește a doua condiție, Comisia pune în balanță efectele pozitive ale ajutorului propus pentru dezvoltarea activităților pe care ajutorul urmărește să le sprijine și efectele negative pe care ajutorul le poate avea asupra pieței interne ⁽⁵⁸⁾.
- (146) În Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia a stabilit criteriile pe care le examinează atunci când evaluează compatibilitatea ajutorului de restructurare al unei societăți cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE ⁽⁵⁹⁾. În conformitate cu punctul 137 din respectivele Orientări, Comisia va analiza compatibilitatea cu piața internă a oricărui ajutor pentru salvare sau de restructurare acordat fără aprobarea sa și care, în consecință, încalcă articolul 108 alineatul (3) din tratat, pe baza respectivelor orientări, în cazul în care ajutorul este acordat integral sau parțial după publicarea acestora în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Aceasta este situația în speță.
- (147) Din notificare nu rezultă că ajutorul de restructurare sau condițiile aferente acestuia sau activitățile economice facilitate de acesta ar putea implica o încălcare a unei dispoziții relevante din dreptul Uniunii. În special, Comisia nu a trimis Germaniei un avis motivat privind o posibilă încălcare a dreptului Uniunii care ar avea legătură cu acest caz și nici nu a primit plângeri sau informații care să sugereze că ajutorul de stat, condițiile aferente acestuia sau activitățile economice facilitate de ajutor ar putea fi contrare unor dispoziții relevante din dreptul Uniunii.
- (148) Germania consideră că ajutorul de restructurare poate fi declarat compatibil cu piața internă în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea.
- (149) Având în vedere natura și obiectivul ajutorului de stat în cauză, precum și afirmațiile autorităților germane, Comisia va evalua dacă finanțarea planificată pentru sprijinirea restructurării respectă dispozițiile relevante prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽⁵⁸⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 22 septembrie 2020, Austria/Comisia (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punctul 19.

⁽⁵⁹⁾ Orientările privind salvarea și restructurarea, punctul 38.

5.3.1. Ajutorul facilitează dezvoltarea unei activități economice

- (150) Conform articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, pentru a fi considerate compatibile cu piața internă, ajutoarele de stat trebuie să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice.
- (151) În acest sens, pentru a demonstra că un ajutor de restructurare este destinat să faciliteze dezvoltarea unor astfel de activități sau regiuni, statul membru care acordă ajutorul trebuie să demonstreze că ajutorul urmărește să prevină dificultăți sociale sau să remedieze o disfuncționalitate a pieței. În contextul specific al ajutorului de restructurare, Comisia observă că, astfel cum se recunoaște la punctul 43 din Orientările privind salvarea și restructurarea, de fapt, ieșirea de pe piață este importantă pentru procesul mai larg de creștere a productivității, astfel încât simpla împiedicare a ieșirii de pe piață a unei întreprinderi nu justifică în mod suficient ajutorul de stat. Dimpotrivă, ajutoarele pentru salvare și restructurare se numără printre tipurile de ajutoare de stat care denaturează cel mai mult concurența, deoarece interferează cu procesul de ieșire de pe piață. Cu toate acestea, în anumite situații, restructurarea unei întreprinderi aflate în dificultate poate contribui la dezvoltarea unor activități sau regiuni economice, inclusiv în afara activităților desfășurate de beneficiar. Acesta este cazul în care, în absența ajutorului respectiv, falimentul beneficiarului ar conduce la situații de disfuncționalitate a pieței sau de dificultăți sociale, împiedicând dezvoltarea unor activități și/sau a unor regiuni economice care ar fi afectate de astfel de situații. O listă neexhaustivă a acestor situații este prevăzută la punctul 44 din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (152) Astfel de situații apar, printre altele, atunci când ajutorul evită riscul de întrerupere a unui serviciu important care este greu de reprodus și în cazul căruia ar fi dificil ca un concurent să ia locul beneficiarului, sau atunci când beneficiarul joacă un rol sistemic important într-o regiune sau într-un sector în care ieșirea sa ar avea potențiale consecințe negative⁽⁶⁰⁾. Permițând beneficiarului să își continue activitatea, ajutorul împiedică astfel o disfuncționalitate a pieței sau dificultăți sociale. În cazul ajutorului de restructurare, acest lucru este valabil însă numai atunci când ajutorul permite beneficiarului să concureze pe piață prin forțe proprii, lucru care ar fi asigurat doar dacă ajutorul se bazează pe punerea în aplicare a unui plan de restructurare care să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului.
- (153) Prin urmare, Comisia va evalua mai întâi eligibilitatea Condor pentru ajutorul de restructurare (secțiunea 5.3.1.1), dacă ajutorul este destinat să prevină o situație de disfuncționalitate a pieței sau de dificultăți sociale (secțiunea 5.3.1.2) și dacă este însoțit de un plan de restructurare care să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului (secțiunea 5.3.1.3).

5.3.1.1. Eligibilitate: întreprindere aflată în dificultate

- (154) Pentru a fi eligibil pentru ajutor de restructurare, beneficiarul trebuie să se încadreze în categoria întreprinderilor aflate în dificultate. Se consideră că o întreprindere se află în dificultate atunci când este practic sigur că, în absența intervenției statului, aceasta va fi obligată să își abandoneze activitatea pe termen scurt sau mediu. În special, se consideră că o societate cu răspundere limitată se află în dificultate atunci când mai mult de jumătate din capitalul social subscris a dispărut din cauza pierderilor acumulate. Această situație survine atunci când deducerea pierderilor acumulate din rezerve (și din toate celelalte elemente considerate în general ca făcând parte din fondurile proprii ale societății) conduce la un quantum cumulat negativ care depășește jumătate din capitalul social subscris⁽⁶¹⁾.
- (155) În plus, o întreprindere care face parte dintr-un grup nu poate beneficia de un ajutor pentru restructurare decât dacă se poate demonstra că dificultățile sale sunt intrinseci și nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului și că aceste dificultăți sunt prea grave pentru a fi soluționate de către grup⁽⁶²⁾.
- (156) Astfel cum se prevede în tabelul 4, Condor are în prezent și avea la momentul acordării ajutorului capital propriu negativ și, în consecință, valoarea cumulată a pierderilor depășește întregul capital social subscris. Aceasta înseamnă că întregul său capital social subscris a dispărut.

⁽⁶⁰⁾ Punctul 44 literele (b) și (c) din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽⁶¹⁾ Punctul 20 litera (a) din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽⁶²⁾ Punctul 22 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

- (157) Descrierea dreptului de proprietate asupra Condor la momentul acordării ajutorului arată totodată că această companie nu făcea parte dintr-un grup mai larg. Acționarul unic al Condor la momentul respectiv, SGL, nu deținea alte participații în cadrul altor întreprinderi. SGL era doar o societate de servicii fiduciare, creată exclusiv în scopul deținerii acțiunilor de la ieșirea Condor din procedura de insolvență în decembrie 2020 și până la vânzarea acestora către un investitor. Contractul de achiziție a privat SGL de majoritatea drepturilor ce revin unui acționar. Rezultă că Noerr & Stiefenhofer, societatea-mamă de cel mai înalt rang a Condor, nu a putut exercita, prin intermediul SGL, drepturi de proprietate semnificative asupra Condor, astfel încât nu putea fi considerată ca făcând parte nici dintr-un grup Noerr (a se vedea considerentul 26). Oferta de achiziție a Attestor era condiționată de restructurarea împrumutului și a fost pusă în aplicare abia la 28 iulie 2021, după ce Comisia aprobase inițial ajutorul pentru restructurare. Prin urmare, nu se poate considera că dificultățile Condor rezultă dintr-o alocare arbitrară a costurilor în cadrul unui grup ipotetic mai larg.
- (158) În plus, oferta Attestor pentru Condor a fost selectată în urma unei proceduri de ofertare concurențiale, transparente, necondiționate și nediscriminatorii de către consiliul de administrație al Condor ca fiind cea mai bună dintre cele trei oferte primite (a se vedea considerentele 37 și 120). De asemenea, guvernul federal german a considerat că oferta Attestor prevede cele mai bune condiții pentru rambursarea împrumuturilor KfW, astfel încât ajutorul pentru restructurare să poată fi redus la minimum. Contrar celor susținute de Ryanair (a se vedea considerentul 113), nu există niciun indiciu că prețul plătit de Attestor a fost afectat de presupusa voință a guvernului german de a vinde Condor într-o vânzare în regim de urgență. În fapt, a trecut mai mult de un an între momentul în care PGL s-a retras din oferta sa pentru Condor în aprilie 2020 (a se vedea considerentul 35) și momentul în care contractul de vânzare cu Attestor a fost semnat în iulie 2021, după o procedură de licitație care a atras oferte din partea a trei achizitori interesați (a se vedea considerentul 37). Prin urmare, Comisia consideră că Attestor a plătit un preț de piață pentru Condor și că, în consecință, Attestor nu a beneficiat de nicio parte a ajutorului de restructurare acordat Condor.
- (159) Din motive de exhaustivitate, Comisia adaugă că fosta societate-mamă a Condor, TCG, intrase în lichidare forțată în 2019, cu mult înainte de acordarea ajutorului de restructurare, și era în curs de lichidare, astfel încât nu putea soluționa nici dificultățile Condor. În decizia privind ajutorul pentru salvare, Comisia a considerat că dificultățile Condor nu erau rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul fostului grup TCG și nu puteau fi suportate de acest grup, aflat în lichidare. Tribunalul a confirmat această apreciere în hotărârea sa în cauza T-577/20. Hotărârea în cauză nu a fost atacată cu recurs.
- (160) Tribunalul a evaluat respectarea acestei condiții în Hotărârea Condor din 2024 și a concluzionat că, în ceea ce privește Comisia, aceasta era îndreptățită să constate că situația Condor nu intra în domeniul de aplicare al interdicției prevăzute la punctul 22 din Orientările privind salvarea și restructurarea (beneficiar care face parte dintr-un grup mai mare de întreprinderi sau care este preluat de acesta) ⁽⁶³⁾.
- (161) Prin urmare, Comisia concluzionează că Condor este eligibilă pentru un ajutor de restructurare.

5.3.1.2. Dezvoltarea unei activități economice

- (162) Întrucât, pentru a fi compatibilă cu piața internă, o intervenție a statului trebuie să urmărească să faciliteze dezvoltarea unei activități economice, în ceea ce privește un ajutor de restructurare, statul membru trebuie să demonstreze, printre altele, că ajutorul evită riscul de întrerupere a unui serviciu important dificil de reprodus și pe care un concurent nu l-a putut furniza cu ușurință în locul beneficiarului.
- (163) Din motivele prezentate în considerentele 84 și 85, Comisia consideră că, prin faptul că oferă servicii unice de zbor, consolidând cererea, oferind orare flexibile și sisteme informatice de rezervare personalizate pentru mii de agenții de voiaj independente și operatori de turism, dintre care mulți sunt IMM-uri, Condor joacă un rol important pe piața germană a călătoriilor de agrement.
- (164) În special, potrivit observațiilor Comisiei, Condor grupează cererea către destinații de nișă pentru micii operatori de turism și le oferă acestora flexibilitate pe termen scurt în ceea ce privește planurile de zbor. Orarele companiilor aeriene tradiționale și low-cost sunt blocate pentru perioade mai lungi și, prin urmare, nu sunt în măsură să ofere o astfel de flexibilitate. Sistemul de rezervare brevetat al Condor permite operatorilor de turism să plaseze zboruri pentru pachete de servicii de călătorie și oferă flexibilitatea necesară pentru a se adapta la evoluția cererii (a se vedea considerentul 84). Spre deosebire de ceea ce susține Ryanair (a se vedea considerentul 114), acest lucru nu este pus la îndoială de faptul că zborurile Condor pot fi rezervate în avans și nici de faptul că această companie efectuează zboruri (și) către anumite destinații deservite de alte companii aeriene. Nicio companie aeriană nu ar putea să își

⁽⁶³⁾ Cauza T-28/22, Ryanair/Comisia, punctele 44-54.

desfășoare activitatea în mod eficient și profitabil fără a avea un orar de zbor și fără a oferi posibilitatea clienților de a rezerva locuri cu puțin timp înainte. Deși oferă acest serviciu, Condor rămâne mai flexibil decât companiile aeriene care operează curse regulate, iar funcția sa esențială de intermediar și facilitator pentru agențiile de turism și operatorii de turism a fost subliniată de mărturii ale industriei de turism. În special, în cursul evaluării ajutorului pentru salvare acordat Condor, potrivit informațiilor furnizate de Germania în notificare, operatorii de turism s-au adresat în scris autorităților germane pentru a sublinia faptul că depind de aceste servicii pentru o parte a activității lor și că ar suferi pierderi considerabile în ceea ce privește cifra de afaceri în absența unor astfel de servicii (a se vedea considerentul 84). Pentru a reproduce aceste sisteme, concurenții ar trebui să dezvolte expertiza necesară, rețeaua de destinații și puncte de contact, precum și sistemele și procesele informatice, ceea ce ar necesita timp și resurse considerabile și nu ar putea fi realizat pe termen scurt și mediu.

- (165) În plus, peisajul informatic al Condor permite atât rezervări charter, cât și rezervări în sistemul global de distribuție (SGD) ⁽⁶⁴⁾ pe rute turistice, iar sistemele sale comerciale permit utilizarea datelor în timp real provenite de la diferite servicii și accesul prin canale multiple. Astfel, Condor oferă acces la zboruri de agrement unui număr de peste [...] agenții de voiaj care nu dețin o licență IATA, prin intermediul diferitelor interfețe pe care transportatorii tradiționali și cei low-cost nu le oferă. Astfel, Comisia consideră că, în lipsa interfețelor Condor, operatorii care nu dețin o licență IATA ar depinde în întregime de intermediari pentru accesul la zborurile turistice și ar trebui să plătească taxe suplimentare pentru serviciile de intermediere. Tehnologia necesară pentru operarea acestor interfețe a fost dezvoltată în mare măsură de Condor și, deoarece nu este disponibilă pe piața IT, nu a putut fi reprodușă pe termen scurt și mediu.
- (166) Prin urmare, este foarte puțin probabil ca un transportator tradițional sau low-cost existent să fie atât dispus, cât și capabil să dezvolte, într-un interval de timp rezonabil, expertiza, rețelele și tehnologia necesare pentru a prelua rolul Condor de facilitator și de intermediar pentru aproximativ 11 000 de agenții de voiaj independente și operatori de turism pe piața germană a călătoriilor de agrement. Este cu atât mai puțin probabil ca rolul Condor să fie reproduș de mai mulți transportatori, fiecare dintre aceștia dezvoltând și punând în aplicare în mod individual anumite servicii, fără nicio coordonare sau interoperabilitate între servicii.
- (167) În plus, potrivit observațiilor Comisiei, Condor a dobândit o expertiză considerabilă în ceea ce privește deschiderea și dezvoltarea destinațiilor turistice și a construit capacități tehnice în ceea ce privește consolidarea cererii, a orarelor de zbor și a rezervărilor flexibile prin intermediul unor programe și procese informatice personalizate brevetate, pe care le-a dezvoltat intern. Ieșirea sa de pe piață ar cauza pierderea cunoștințelor tehnice și a expertizei respective, ceea ce ar necesita timp și investiții pentru reconstruirea rețelelor și dezvoltarea IT.
- (168) În plus, Condor are un model de afaceri funcțional, care a suferit doar de pe urma efectelor negative ale unor evenimente aflate în afara controlului său, cum ar fi insolvența TCG și pandemia de COVID-19. În pofida situației economice dificile predominante la momentul acordării ajutorului, Condor a reușit să atragă investitori privați dispuși să finanțeze întreprinderea, pe baza previziunilor sale de afaceri. Este un participant consacrat în Germania și important pentru menținerea concurenței pe piața germană a călătoriilor de agrement, care este deja foarte concentrată și dominată de grupul Lufthansa. Operatorii de turism și-au exprimat îngrijorarea față de autoritățile germane cu privire la o posibilă pierdere a serviciilor Condor. În plus, autoritatea germană de reglementare în domeniul concurenței a deschis o investigație în temeiul articolului 102 din TFUE cu privire la posibila utilizare abuzivă de către Lufthansa a poziției sale dominante pe piață în detrimentul Condor. După această investigație, autoritatea de reglementare în domeniul concurenței a interzis Lufthansa să rezilieze anumite acorduri de tip „feeder” pe termen lung încheiate cu Condor ⁽⁶⁵⁾ pentru a împiedica Lufthansa să abuzeze de poziția sa pe piață în detrimentul Condor și pentru a preveni o nouă concentrare prejudiciabilă a pieței. De fapt, potrivit observațiilor Comisiei, Condor este singurul concurent rămas al Lufthansa pe distanțe lungi operate în afara Germaniei. În consecință, Comisia consideră că, pentru menținerea unei concurențe efective pe piața germană a transportului aerian de agrement pe distanțe lungi, Condor are un rol important.

⁽⁶⁴⁾ Un sistem global de distribuție (SGD) este o rețea computerizată care permite efectuarea de tranzacții între furnizorii de servicii din industria de turism, în principal companii aeriene, hoteluri, societăți de închirieri auto și agenții de voiaj, utilizând date în timp real (de exemplu, numărul de camere de hotel sau de locuri disponibile pentru zboruri). Agențiile de turism se bazează pe SGD pentru servicii, produse și tarife pentru a furniza servicii legate de călătoria consumatorilor finali.

⁽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) În cele din urmă, ieșirea de pe piață a Condor ar fi avut efecte negative asupra rețelei sale de aproape [...] furnizori și asupra personalului său de peste 4 000 de angajați, care ar fi fost afectați în mod semnificativ (considerentul 86). Efectele potențiale ar fi fost grave, în special în situația economică dificilă la momentul acordării ajutorului, când multe companii aeriene își reduceau capacitățile și concediau angajați, astfel încât ar fi fost puțin probabil ca acestea fie să asigure suficiente activități pentru furnizorii Condor, fie să absoarbă o parte semnificativă a personalului Condor. Acest lucru este valabil cu atât mai mult cu cât Condor deține o pondere peste medie a destinațiilor de agrement pe distanțe lungi, în raport cu care grupează cererea din partea a aproximativ 11 000 de operatori de turism și agenții de voiaj. Este foarte puțin probabil ca întreprinderile concurente să fi putut reproduce serviciile Condor pe aceste destinații și, prin urmare, să fi atins un factor de încărcare a avionului suficient pentru a le exploata în mod profitabil. În plus, nu au existat indicii că vreun concurent ar fi fost dispus să dezvolte un astfel de sistem de cooperare cu operatorii de turism și cu agențiile de turism. De fapt, operatorii de turism au confirmat că depindeau de Condor pentru aceste servicii și că o ieșire de pe piață a Condor le-ar cauza pierderi grave (a se vedea considerentul 84).
- (170) Prin urmare, deși unele rute ale Condor ar putea fi atractive pentru un concurent de sine stătător, nu existau indicii că vreun concurent sau câțiva transportatori concurenți ar fi putut prelua toate serviciile Condor în sensul că ar fi îndeplinit, în același timp, rolul Condor de intermediar pentru 11 000 de agenții de voiaj independente și operatori de turism, ar fi deținut cunoștințele tehnice, expertiza, rețeaua de contact și sistemele informatice personalizate ale Condor și ar fi preluat angajații, avioanele și sloturile orare ale Condor, multe dintre acestea vizând destinații specializate de nișă pe distanțe lungi operate numai de transportatori de agrement. Prin urmare, ieșirea Condor de pe piață ar fi putut genera dificultăți sociale grave pentru clienții, personalul și furnizorii săi. În lipsa ajutorului, Condor nu ar fi fost în măsură să furnizeze în continuare acest serviciu important.
- (171) Tribunalul a evaluat cerința prevăzută la punctul 44 din Orientările privind salvarea și restructurarea în hotărârea Condor din 2024 și a concluzionat că reclamanta nu a demonstrat că, în ceea ce privește Comisia, aceasta ar fi trebuit să aibă îndoieli cu privire la furnizarea de către Condor a unui serviciu important care este greu de reprodus sau dacă ar fi dificil ca un concurent să ia locul beneficiarului, în sensul punctului 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea ⁽⁶⁶⁾.
- (172) Prin urmare, Comisia concluzionează că ajutorul contribuie la dezvoltarea activității economice de transport aerian de agrement prin facilitarea menținerii unui serviciu important care nu ar putea fi reprodus cu ușurință în întregime și fără dificultăți sociale din partea concurenților pe termen scurt și mediu.

5.3.1.3. Planul de restructurare și restabilirea viabilității pe termen lung

- (173) În conformitate cu Orientările privind salvarea și restructurarea, ajutorul de restructurare ar trebui acordat numai pentru a sprijini un plan de restructurare realist, coerent și cuprinzător, ale cărui măsuri trebuie să fie concepute astfel încât să restabilească viabilitatea pe termen lung într-un interval de timp rezonabil, excluzând orice ajutor suplimentar în plus față de cel care sprijină planul de restructurare al Condor. Planul de restructurare trebuie să identifice cauzele dificultăților și ale deficiențelor beneficiarului și să prezinte modul în care măsurile de restructurare propuse vor remedia problemele de bază ale beneficiarului ⁽⁶⁷⁾.
- (174) Rezultatele restructurării trebuie să fie demonstrate într-o varietate de scenarii, în special prin identificarea parametrilor de performanță și a principalilor factori de risc previzibili. Restabilirea viabilității beneficiarului trebuie să aibă ca rezultat o rentabilitate adecvată a capitalului investit după acoperirea costurilor, care să nu depindă de ipoteze optimiste cu privire la factori precum variațiile de preț sau de cerere. Viabilitatea pe termen lung se realizează atunci când o întreprindere este în măsură să asigure o rentabilitate previzionată adecvată a capitalului după ce și-a acoperit toate costurile, inclusiv amortizarea și cheltuielile financiare, și poate, de asemenea, să concureze pe piață prin forțe proprii ⁽⁶⁸⁾.
- (175) În acest sens, planul de restructurare include un set de măsuri serioase, coerente și care se consolidează reciproc (considerentele 40-43) care îmbunătățesc eficiența furnizării de servicii și raționalizează baza de costuri a Condor. În special, reînnoirea completă a celor mai vechi aeronave ale Condor, și anume flota sa de transport pe distanțe lungi, posibilă prin investiția Attestor în valoare de 250 de milioane EUR într-o facilități de leasing (a se vedea considerentul 47), împreună cu programul ambițios de restructurare a personalului, a contractelor și a proceselor pe care Condor era în curs de a le pune în aplicare la momentul acordării ajutorului (a se vedea considerentul 41), ar spori și mai mult competitivitatea acesteia.

⁽⁶⁶⁾ Cauza T-28/22, Ryanair/Comisia, punctele 61-93.

⁽⁶⁷⁾ Punctele 45, 47 și 48 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽⁶⁸⁾ Punctele 50 și 52 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

- (176) Evenimentele care au condus Condor la insolvență au fost coroborate și s-au suprapus cu evenimentul excepțional reprezentat de pandemia de COVID-19 și cu o perturbare gravă a economiei germane în cadrul căreia Condor își prestează serviciile, precum și în alte state membre. Printre aceste circumstanțe se numără, în special, procedurile de insolvență prelungite la care a fost supusă Condor, inclusiv căutarea unui nou investitor după ce PGL s-a retras, încetarea legăturilor corporative cu fosta societate-mamă și pandemia concomitentă de COVID-19, care a avut un impact grav asupra companiilor aeriene și a potențialilor investitori. Aceste circumstanțe extraordinare au limitat în mod grav lichiditatea și capacitatea Condor de a avea acces la finanțare de pe piață, afectând în același timp în mod grav bilanțul și poziția sa în materie de capitaluri proprii, cu efecte exogene de durată. În aceste condiții, cauzele dificultăților cu care se confrunta Condor nu erau intrinseci modelului său de afaceri și strategiei sale, iar planul de restructurare nu ar trebui să fie orientat către modificarea în mod semnificativ a acestora, ci mai degrabă către consolidarea fundamentelor sale economice și financiare.
- (177) Perioada de restructurare a Condor a durat în total patru ani de la acordarea ajutorului pentru salvare în octombrie 2019. Această durată a perioadei de restructurare corespunde limitei inferioare a duratelor din practica decizională a Comisiei, în special în ceea ce privește restructurările companiilor aeriene efectuate în contextul pandemiei de COVID-19. Condor a reacționat rapid și nu a întârziat măsurile de restructurare necesare, toate fiind finalizate la sfârșitul perioadei de restructurare, în septembrie 2023. Durata planului de restructurare este rezonabilă în circumstanțele descrise în considerentul 176.
- (178) Comisia observă că previziunile Condor din scenariul de referință privind reluarea operațiunilor, și anume revenirea Condor la performanțele înregistrate la nivelul din 2019, se încadrează în previziunile la nivel de sector efectuate de către părți terțe. Astfel cum se explică în considerentul 58 și după cum se arată în figura 3, s-a estimat, de exemplu de către IATA, în aprilie 2021, în ceea ce privește veniturile în funcție de numărul de călători-kilometri (RPK), că industria va reveni la nivelurile din 2019 între 2023 și 2024. Astfel cum se poate observa în figura 3, se preconiza atingerea de către Condor a nivelului RPK din 2019 în exercițiul financiar [...]. Comisia observă, de asemenea, că se putea preconiza o redresare și mai rapidă pentru zborurile în scop de turism și, prin urmare, Comisia consideră plauzibilă creșterea veniturilor preconizată de Condor. Ca atare, plauzibilitatea ipotezelor din planul de restructurare al Condor se bazează pe previziunile la nivel de sector efectuate de către părți terțe și nu se bazează pe compararea indicatorilor cu un grup de alte companii aeriene, astfel cum susține Ryanair ⁽⁶⁹⁾.
- (179) Previziunile care stau la baza planului de restructurare în scenariul de referință au demonstrat capacitatea Condor de a restabili viabilitatea pe termen lung, astfel încât să se asigure o rentabilitate previzionată adecvată a capitalului după ce și-a acoperit toate costurile. În ceea ce privește veniturile, factorul de încărcare al Condor de [...] % începând cu perioada 2022/2023 poate fi considerat plauzibil, având în vedere redresarea preconizată a sectorului și factorul de încărcare istoric al Condor înainte de pandemia de COVID-19. Randamentul estimat per pasager, de aproximativ [...] EUR în perioada 2022/2023, a fost ușor mai ridicat în comparație cu [...] EUR în perioada 2018/2019. Totuși, acest nivel mai ridicat a fost explicabil prin revizia flotei de către Condor, inclusiv a noilor aeronave care deservesc rute pe distanțe lungi. Costurile previzionate au ținut seama în mod corespunzător de impactul măsurilor de restructurare (cum ar fi reducerea personalului și reînnoirea flotei, a se vedea considerentele 41 și 43), deoarece, de exemplu, programul de reînnoire a flotei ar conduce la costuri mai mici cu combustibilul per ASK, dar, în același timp, ar crește costurile de proprietate ca urmare a ratelor mai ridicate ale leasingului operațional.
- (180) Planul de afaceri al Condor a arătat că indicatorii de rentabilitate ai acesteia se vor îmbunătăți pe tot parcursul perioadei de restructurare și vor atinge [...] % ROCE în 2023, până la [...] % în 2025 și [...] % în 2026, în conformitate cu tabelul 16 ⁽⁷⁰⁾. Comisia observă că ROCE se calculează după formula EBIT/(total active – datorii curente). În mod alternativ, întrucât obiectivul este de a compara ROCE cu WACC și acesta din urmă este un concept

⁽⁶⁹⁾ În ceea ce privește argumentul Ryanair prevăzut în considerentul 111, Comisia observă că datele omise în versiunea neconfidențială a deciziei de inițiere a procedurii au un caracter sensibil din punct de vedere comercial, financiar sau strategic, a căror publicare poate cauza prejudicii grave beneficiarului și au fost omise pe baza Comunicării privind secretul profesional în deciziile din domeniul ajutorului de stat (JO C 297, 9.12.2003, p. 6). Cu toate acestea, decizia de inițiere a procedurii face referiri clare în ceea ce privește descrierea măsurilor și, în special, raționamentul Comisiei și a permis Ryanair să își prezinte observațiile.

⁽⁷⁰⁾ Având în vedere imaginea mai completă a elementelor financiare ale societății pe care o oferă bilanțul, inclusiv o raportare conformă cu IFRS 16 a contractelor de leasing de aeronave în exploatare, având în vedere valoarea flotei de aeronave și faptul că reprezintă o mare parte din capital, Comisia și-a întemeiat evaluarea pe aceste cifre și nu pe bilanț, în conformitate cu standardele contabile germane.

postfiscal, Comisia a calculat ROCE ca profit net din exploatare după impozitare/capital mediu angajat ⁽⁷¹⁾. Utilizând o astfel de abordare conservatoare, ROCE pentru Condor ar fi de [...] % în 2023, [...] % în 2024, [...] % în 2025 și [...] % în 2026. Astfel cum se descrie în considerentul 65, Germania a furnizat un calcul al costului mediu ponderat al capitalului Condor de [...] %. Potrivit calculelor Germaniei, rentabilitatea capitalului Condor, măsurată de ROCE, ar fi în mod constant mai ridicată decât costul WACC al Condor începând cu sfârșitul perioadei de restructurare, în 2023. Prin urmare, Condor ar funcționa peste valoarea nominală și ar crea valoare, ceea ce constituie un indicator al unei societăți viabile.

- (181) În plus, conform calculului Comisiei, valoarea ROCE a Condor ar fi mai mare decât WACC începând din 2023. Condor ar avea în continuare câștiguri nete după amortizare și cheltuieli financiare și ar putea concura pe piață chiar și în scenariul nefavorabil. Din motive de exhaustivitate, valoarea ROCE aferentă Condor ar fi proporțională cu sau chiar ar depăși rentabilitatea capitalului altor companii aeriene înregistrată înainte de pandemia de COVID-19, astfel cum se arată în considerentul 81. Calculată ca mediană, valoarea ROCE a celorlalte companii aeriene din grup era de 11,8 % înainte de pandemia de COVID-19 și, prin urmare, la un nivel comparabil cu rentabilitatea capitalului Condor la sfârșitul perioadei de restructurare în exercițiul financiar 2023 ⁽⁷²⁾.
- (182) În ceea ce privește WACC, astfel cum se descrie în considerentul 65, ponderea presupusă a datoriei și a capitalului propriu Condor a fost de [...] % datorie și de [...] % capital propriu. Aceasta corespunde unui raport între datorii și capitaluri proprii de aproximativ [...], pe care Comisia îl consideră a fi un raport solid cu un nivel rezonabil al îndatorării, aliniat la standardele la nivel de sector. În plus, ca o verificare încrucișată, Comisia a evaluat raportul istoric dintre datorii și capitaluri proprii al unui grup format din alte companii aeriene ⁽⁷³⁾. Raportul mediu între datorii și capitaluri proprii al acestui grup de companii aeriene, calculat ca mediană, a fost de aproximativ 3 și de aproximativ 4,3 ca medie aritmetică în 2019 ⁽⁷⁴⁾. Atunci când se utilizează mediana, acesta corespunde unei ponderi a datoriei de 75 % și unui capital propriu de 25 %. Prin urmare, structura de capital presupusă a Condor, cu o cotă de capital de [...] %, a fost justificată în mod intrinsec și solidă în sine și, de asemenea, în conformitate cu observațiile la nivel de sector.
- (183) De asemenea, potrivit reexaminării stabilirii WACC, costul estimat al capitalului propriu urmează o abordare relativ standard a unui model de determinare a valorii activelor financiare cu valori ale primelor și ale parametrilor care sunt derivate din informațiile de piață, adaptate la caracteristicile Condor, în timp ce costul datoriei se bazează, de asemenea, pe ratele reale ale dobânzii percepute Condor (considerentul 65 și nota de subsol 39). Pe această bază rezonabilă și obiectivă, costul WACC al Condor în contextul considerării IFRS 16 a fost de [...] % (a se vedea, de asemenea, considerentul 65) și, prin urmare, a fost semnificativ mai mic decât ROCE. Chiar și în cazul unui WACC semnificativ mai mare de 12 %, valoarea ROCE a Condor ar fi în continuare mai mare decât acest WACC și, prin urmare, Condor ar oferi o rentabilitate rezonabilă a capitalului.
- (184) De asemenea, tabelul 3 arată că profitabilitatea Condor, măsurată ca marjă EBIT, era de așteptat să crească peste valoarea sa istorică, anterioară crizei, de aproximativ [...] % din veniturile totale și să se situeze între [...] % și [...] % începând cu 2023, sfârșitul perioadei de restructurare, până în 2026. Astfel cum se arată în tabelul 7, profitabilitatea companiilor aeriene din grup înainte de pandemia de COVID-19 a fost de 5,7 % (sau de 7,3 % ca mediană) ⁽⁷⁵⁾. Prin urmare, la sfârșitul perioadei de restructurare, în 2023, și înainte ca piața să se redreseze pe deplin, Condor nu ar

⁽⁷¹⁾ Calculat ca $EBIT \times (1-T) / \text{medie} [\text{capital angajat } (t); \text{capital angajat } (t-1)]$, unde EBIT este reprezentat de câștigurile înainte de dobânzi și impozite; T este rata impozitului pe profit al Condor; capitalul angajat (t) și capitalul angajat (t-1) reprezintă capitalul angajat în anul curent și, respectiv, în anul anterior anului curent. Capitalul angajat este definit drept capitaluri proprii plus pasive imobilizate (sau total active minus datorii curente).

⁽⁷²⁾ De asemenea, Comisia a recalculat ROCE în conformitate cu metoda prezentată în nota de subsol 70 pentru un grup de companii aeriene. Pe baza datelor disponibile în Capital IQ, grupul respectiv este compus din: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair și Aegean. Valoarea medie a ROCE pentru acest grup de companii aeriene în anul 2019 a fost de 7 %, calculată ca mediană, sau de 8 %, calculată ca medie.

⁽⁷³⁾ Pentru același grup ca cel descris în nota de subsol 71.

⁽⁷⁴⁾ Într-o serie de timp mai lungă, raportul nu se modifică drastic, ca mediană a fost: 2,98 în 2016, 2,34 în 2017 și 2,38 în 2018; ca medie aritmetică: 4,87 în 2016, 3,64 în 2017 și 4,36 în 2018.

⁽⁷⁵⁾ Având în vedere nivelul ridicat de divergență dintre cifrele EBIT individuale la nivelul grupului respectiv, Comisia a utilizat mediana ca măsură pentru valoarea medie, deoarece este mai fiabilă în ceea ce privește valorile excepționale statistice în comparație cu media aritmetică.

înregistra performanțe slabe în comparație cu alte companii aeriene înainte de pandemia de COVID-19 ⁽⁷⁶⁾. După redresarea completă a pieței, preconizată pentru 2026, la trei ani de la sfârșitul perioadei de restructurare, Condor ar funcționa în conformitate cu valoarea de referință. În această privință, Comisia observă, de asemenea, că, atunci când se aplică IFRS 16, marja EBIT a Condor ar crește la [...] % în exercițiul financiar 2023 până la [...] % în exercițiul financiar 2026. Această creștere a EBIT se datorează în principal faptului că, în condițiile capitalizării flotei, costurile de închiriere a flotei reprezintă o cheltuială mai mare (în contabilitatea conformă cu standardele contabile germane) decât amortizarea flotei. În plus, în exercițiul financiar 2023, Condor ar genera un rezultat net pozitiv care ar contribui la reducerea capitalului propriu negativ moștenit. Evoluția pozitivă preconizată a câștigurilor nete ar urma, datorită redresării călătoriilor de agrement, să crească și mai mult în 2024, și anume după perioada de restructurare, profitul conducând la înregistrarea unei valori contabile pozitive a capitalului propriu după 2026.

(185) În ceea ce privește indicatorii de solvabilitate, în urma ștergerilor din evidențele contabile ale Condor drept consecință și ca urmare a insolvenței TCG, Condor ar menține o poziție fragilă, deși în curs de îmbunătățire, în materie de capitaluri proprii în termeni contabili pe întreaga durată a planului său de restructurare. Cu toate acestea, capacitatea planului de restructurare de a readuce Condor pe o traiectorie de viabilitate pe termen lung este susținută și coroborată cu alte indicii semnificative, și anume:

- (a) Condor a prezentat profituri susținute și constante pe o bază de sine stătătoare înainte de intrarea în insolvență a societății sale mamă, TCG. Între 2008 și 2019, Condor a obținut în mod constant profituri cuprinse între 43 și 76 de milioane EUR, cu excepția a doi ani. Valoarea totală cumulată a profiturilor și media anuală au fost de 530 de milioane EUR și, respectiv, de 44,1 milioane EUR (a se vedea considerentul 32), fără a include alte fluxuri de numerar disponibile generate;
- (b) înainte de pandemia de COVID-19, activele și modelul de afaceri al Condor erau atractive pentru un investitor din sector care se angajase să plătească [...] milioane EUR pentru proiectul de achiziție în primăvara anului 2020. Până atunci, valoarea estimată a capitalurilor proprii ale Condor era cuprinsă între [...] și [...] milioane EUR (considerentul 35);
- (c) Planul de afaceri și perspectivele Condor au atras în prezent diverși investitori de pe piață, un ofertant câștigător angajând 200 de milioane EUR sub formă de capital nou pentru o participație de 51 %, precum și capital propriu gajat pentru reînnoirea flotei în valoare suplimentară de 250 de milioane EUR (considerentele 46 și 47). Pe baza evaluării valorii viitoare a capitalului propriu (considerentul 65), din perspectiva acționarului, creșterea preconizată a valorii acțiunilor Condor – indiferent dacă este redirecționată prin dividende sau nu – oferă cel puțin o rentabilitate financiară prospectivă anuală de [...] % pentru investiția de capital privat care face obiectul unui angajament ferm ⁽⁷⁷⁾. Comisia observă că această rentabilitate financiară prospectivă este în concordanță cu ROE mediană de 25,3 % corespunzătoare unui eșantion de transportatori aerieni în perioada 2017-2019 (considerentul 66).

(186) Ca alternativă la scenariul de referință al proiecțiilor financiare, scenariul nefavorabil definit în planul de restructurare era, de asemenea, adecvat și credibil. Scenariul nefavorabil era credibil, deoarece eforturile susținute necesare pentru reducerea și stabilizarea bazei costurilor de funcționare ale Condor ar fi menținute pe parcursul perioadei de restructurare (considerentul 41). Viabilitatea ar putea fi afectată în principal de factori exogeni, iar scenariul nefavorabil a luat astfel în considerare variațiile plauzibile în ceea ce privește veniturile și factorii de cost, cum ar fi veniturile comerciale mai mici, coroborate cu creșteri considerabile, dar posibile, ale costurilor combustibilului ca urmare a prețului certificatelor de emisii de CO₂ și al creditelor de compensare (considerentul 72).

⁽⁷⁶⁾ Comisia constată că grupul de companii aeriene include Wizz Air, care pare să nu fi întocmit situații financiare utilizând IFRS 16 în 2019. Utilizarea IFRS 16 sporește valoarea EBIT a unei societăți, dacă aceasta este un utilizator în cadrul contractelor de leasing operațional, deoarece plățile de leasing nu constituie costuri de funcționare, ci costuri financiare. Prin urmare, un grup ce include societăți care utilizează IFRS 16 și societăți care nu utilizează IFRS 16 va subestima marja EBIT medie a grupului în comparație cu o societate care utilizează IFRS 16 sau o va supraestima în comparație cu o societate care nu utilizează IFRS 16. Cu toate acestea, excluderea Wizz Air ar conduce la o marjă EBIT medie mai mică, având în vedere că valoarea EBIT a Wizz Air este peste mediana grupului.

⁽⁷⁷⁾ Rothschild a evaluat valoarea capitalului propriu al Condor până în 2026 în condițiile restructurării datoriilor și ale investițiilor discutate de autoritățile germane, iar Attestor a angajat ferm 200 de milioane EUR pentru o participație de 51 %. Evaluarea valorii viitoare a capitalului propriu se bazează pe ipoteze prudente și pe metode larg acceptate și se ridică la [...] milioane EUR (considerentul 65). Suma gajată pentru deținerea a 51 % din capital în 2021 reprezintă în mod implicit drepturi depline de proprietate asupra Condor, și anume dreptul de a alocă – și de a vinde – valoarea preconizată a întreprinderii. ROE de [...] % reprezintă creșterea anuală a valorii participației integrale în perioada cuprinsă între 2021 [...] milioane EUR și 2026 [...] milioane EUR).

- (187) Într-un astfel de scenariu nefavorabil, rezultatele Condor ar fi afectate, însă ar rămâne fiabile și durabile, fără a compromite astfel restabilirea viabilității. Câștigurile nete preconizate după acoperirea costurilor cu dobânzile și amortizarea ar continua să fie pozitive până în 2022-2023 și, ulterior, la fel ca în scenariul de referință, în timp ce marja EBIT s-ar situa la [...] % în exercițiul financiar 2023 și ar crește la [...] % în 2025-2026 (marja respectivă ar fi de [...] % și ar crește la [...] % în acord cu normele contabile conform IFRS 16). De asemenea, valoarea ROCE ar rămâne peste costul WACC al Condor, variind de la [...] % în 2023 la [...] % în 2026. În plus, lichiditatea disponibilă în previziunile privind fluxurile de numerar nu ar scădea sub [...] milioane EUR în punctul cel mai de jos al perioadei de restructurare din 2020-2021 (considerentul 75), menținând astfel continuarea operațiunilor cu niveluri suficiente de numerar și rezerve de lichidități impuse de licența de operare.
- (188) În plus, analizând alți indicatori de performanță, de exemplu randamentul pasagerilor Condor, reiese, pe baza acestui calcul, că cifrele Condor din 2019 au fost de [...], în mare măsură mai bune decât media altor companii aeriene, de 144, iar factorul de încărcare al Condor a fost de [...] %, o pondere remarcabilă, a doua doar după Ryanair, care înregistra 95 % (a se vedea considerentul 68). Astfel, performanța Condor poate fi considerată în concordanță cu cea a altor companii aeriene, iar faptul că un indicator sau celălalt este mai mare sau mai mic decât media valorii de referință nu o transformă într-o întreprindere cu performanțe mai bune sau mai slabe. Astfel cum se arată în tabelul 7, profitabilitatea companiilor aeriene din grup înainte de pandemia de COVID-19 a fost de 5,7 % (sau de 7,3 % ca mediană). Prin urmare, la sfârșitul perioadei de restructurare, în 2023, și înainte ca piața să se redreseze pe deplin, Condor nu ar înregistra performanțe slabe în comparație cu alte companii aeriene înainte de pandemia de COVID-19. După redresarea completă a pieței, preconizată pentru 2026, la trei ani de la sfârșitul perioadei de restructurare, Condor ar funcționa în conformitate cu valoarea de referință.
- (189) Contrar celor susținute de Ryanair (a se vedea considerentul 114), Condor nu a sărit de la o performanță sub nivelul concurenților în 2019 la o performanță peste acest nivel după restructurare. În primul rând, afirmația se referea doar la doi indicatori, marja EBIT și ROE, în raport cu care Condor ar ajunge într-o poziție mai bună decât media unui grup de alte companii aeriene în 2026. Acest aspect situează performanța la trei ani de la sfârșitul perioadei de restructurare, prin urmare, la un moment care nu mai este relevant pentru evaluarea compatibilității în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea. În plus, în 2019, marja EBIT a Condor a fost de [...] % față de media de 5,7 % pentru celelalte companii aeriene și a ajuns la [...] % în cazul Condor la sfârșitul perioadei de restructurare, în 2023, neatingând astfel pe deplin media celorlalte companii aeriene în 2019.
- (190) Această performanță, care aduce Condor mai aproape de media grupului altor companii aeriene, este susținută de o redresare mai rapidă decât se preconizase a pieței călătoriilor de agrement în comparație cu călătoriile în scop general (a se vedea considerentul 58), precum și de programul de raționalizare întreprins de Condor în contextul restructurării sale (a se vedea considerentul 41). Se preconizează că valoarea ROE a Condor va crește puțin mai rapid și va atinge o valoare ușor mai ridicată în 2026 decât mediana unui grup de alte companii aeriene între 2017 și 2019 (a se vedea tabelul 6 și considerentul 65). În această privință, potrivit observațiilor Comisiei, Condor avea capital propriu negativ semnificativ la începutul planului său de restructurare din motivul explicat în considerentul 63, astfel încât, de la început, poziția Condor în materie de capitaluri proprii a fost considerabil mai scăzută decât cea a altor companii aeriene. În consecință, Condor a trebuit să își crească ROE mai rapid decât alte companii aeriene pentru a ajunge la poziții comparabile în materie de capitaluri proprii.
- (191) În ceea ce privește alegerea companiilor aeriene utilizate pentru analiza comparativă, Comisia a considerat că este relevant să compare performanțele Condor cu cele ale concurenților săi efectivi, indiferent dacă aceștia sunt etichetați ca fiind companii low-cost, companii aeriene tradiționale, companii aeriene care operează curse charter sau altele, în loc să limiteze comparația doar la companiile aeriene care operează curse charter. Majoritatea companiilor aeriene care operează curse charter în Europa – și, cu siguranță, în Germania – sunt mai mici și nu sunt comparabile cu Condor, care este o companie aeriană de dimensiuni medii ce operează curse charter. În plus, doar foarte puține companii aeriene care operează curse charter își desfășoară activitatea pe piața germană. Prin urmare, utilizarea ca valoare de referință exclusiv a companiilor care operează curse charter ar fi fost mai puțin reprezentativă. După cum se poate observa în tabelul 7 și tabelul 16, performanțele diferitelor companii aeriene examinate acopereau o gamă largă de poziții, independent de profilul lor, ceea ce indică faptul că anumite categorii precum vechimea, navlosirea etc. au o importanță redusă pentru compararea performanțelor financiare și operaționale.

- (192) Companiile aeriene selectate de PWC/KPMG și prezentate de Germania conțineau un număr suficient de companii aeriene principale active în Europa pentru a constitui o valoare de referință adecvată comparației cu performanța financiară și operațională preconizată a Condor. Cu excepția diferențelor în ceea ce privește modelul de afaceri, Ryanair nu oferă niciun indiciu că profilul acestor companii aeriene era prea diferit de cel al Condor pentru a elimina orice astfel de comparație pentru evaluarea viabilității pe termen lung. Prin urmare, este oportună efectuarea unei comparații cu companiile aeriene care sunt viabile și care nu fac obiectul unui plan de restructurare sau nu au primit ajutor pentru salvare sau restructurare. Contrar celor susținute de Ryanair, societatea din grupul Lufthansa, Eurowings, își desfășoară activitatea în sectorul transportului de agrement pe distanțe lungi, care este astfel reprezentat în comparație. În plus, multe dintre companiile aeriene utilizate pentru analiza comparativă desfășoară, de asemenea, activități de tip charter, unele dintre acestea la o scară care nu este neglijabilă (de exemplu, IAG își face publicitate pentru capacitatea sa charter ridicată, Norwegian Airlines și EasyJet oferă zboruri charter pentru grupul TUI etc.).
- (193) În ceea ce privește afirmația Ryanair, potrivit căreia analiza comparativă cu alte companii aeriene s-a bazat pe o alegere selectivă de criterii de către Comisie pentru a dovedi un aspect (a se vedea considerentul 114), Comisia subliniază, în primul rând, că performanța financiară preconizată a Condor la sfârșitul perioadei de restructurare este satisfăcătoare pe o bază de sine stătătoare și poate sprijini constatarea potrivit căreia planul de restructurare este de natură să restabilească viabilitatea pe termen lung a Condor. În al doilea rând, Comisia nu a avut niciun motiv să se îndoiască de caracterul adecvat al datelor prezentate de Germania și întocmite de KPMG pentru a verifica încrucișat diverși indicatori de performanță financiară ai companiilor aeriene cu indicatorii preconizați de Condor. Toate eșantioanele sunt reprezentative pentru piața transportului aerian din UE, iar concurenții Condor de pe piața germană, Lufthansa, Eurowings și Ryanair sunt incluși în toate acestea.
- (194) Previzuniile care stau la baza planului de restructurare în scenariul de referință au demonstrat capacitatea Condor de a restabili viabilitatea pe termen lung, astfel încât să se asigure o rentabilitate previzionată adecvată a capitalului după ce și-a acoperit toate costurile. În ceea ce privește veniturile, factorul de încărcare al Condor de [...] % începând cu perioada 2022/2023 poate fi considerat plauzibil, având în vedere redresarea preconizată a sectorului și factorul de încărcare istoric al Condor înainte de pandemia de COVID-19. Randamentul estimat per pasager, de aproximativ [...] EUR în perioada 2022/2023, a fost ușor mai ridicat în comparație cu [...] EUR în perioada 2018/2019. Totuși, acest nivel mai ridicat a fost explicabil prin revizia flotei de către Condor, inclusiv a noilor aeronave care deserveșc rute pe distanțe lungi. Costurile previzionate au ținut seama în mod corespunzător de impactul măsurilor de restructurare (cum ar fi reducerea personalului și reînnoirea flotei, a se vedea considerentele 41 și 43), deoarece, de exemplu, programul de reînnoire a flotei ar conduce la costuri mai mici cu combustibilul per ASK, dar, în același timp, ar crește costurile de proprietate ca urmare a ratelor mai ridicate ale leasingului operațional.
- (195) Cifrele prezentate în tabelul 3 arată că profitabilitatea Condor, măsurată ca marjă EBIT, era de așteptat să crească peste valoarea sa istorică, anterioară crizei, de aproximativ [...] % din veniturile totale și să se situeze între [...] % și [...] % începând cu 2023, sfârșitul perioadei de restructurare, până în 2026. Astfel cum se arată în tabelul 7, profitabilitatea companiilor aeriene din grup înainte de pandemia de COVID-19 a fost de 5,7 % (sau de 7,3 % ca mediană). Prin urmare, la sfârșitul perioadei de restructurare, în 2023, și înainte ca piața să se redreseze pe deplin, Condor nu ar înregistra performanțe slabe în comparație cu alte companii aeriene înainte de pandemia de COVID-19. După redresarea completă a pieței, preconizată pentru 2026, la trei ani de la sfârșitul perioadei de restructurare, Condor ar funcționa în conformitate cu valoarea de referință. În această privință, Comisia observă, de asemenea, că, atunci când se aplică IFRS 16, marja EBIT a Condor ar crește la [...] % în exercițiul financiar 2023 până la [...] % în exercițiul financiar 2026. Această creștere a EBIT se datorează în principal faptului că, în condițiile capitalizării flotei, costurile de închiriere a flotei reprezintă o cheltuială mai mare (în contabilitatea conformă cu standardele contabile germane) decât amortizarea flotei. În plus, în exercițiul financiar 2023, Condor ar genera un rezultat net pozitiv care ar contribui la reducerea capitalului propriu negativ moștenit. Evoluția pozitivă preconizată a câștigurilor nete ar urma, datorită redresării călătoriilor de agrement, să crească și mai mult în 2024, și anume după perioada de restructurare, profitul conducând la înregistrarea unei valori contabile pozitive a capitalului propriu după 2026.
- (196) În hotărârea Condor din 2024, Tribunalul a evaluat aceste cerințe și a concluzionat că reclamanta nu a demonstrat că, în ceea ce privește Comisia, aceasta ar fi trebuit să aibă îndoieli cu privire la faptul că planul de restructurare al Condor era realist, coerent, cuprinzător și în măsură să îi restabilească viabilitatea pe termen lung.

- (197) Prin urmare, Comisia concluzionează că planul de restructurare finanțat parțial din ajutor este realist, coerent și cuprinzător și, astfel, a fost în măsură să restabilească viabilitatea pe termen lung a Condor într-o perioadă de timp rezonabilă și fără a se baza pe ajutoare de stat suplimentare.

Efectele pozitive ale ajutorului depășesc efectele negative în ceea ce privește denaturarea concurenței și efectele nefavorabile asupra schimburilor comerciale

5.3.1.4. Necesitatea ajutorului și efectul stimulat

- (198) Conform punctului 53 din Orientările privind salvarea și restructurarea, statele membre care intenționează să acorde un ajutor de restructurare trebuie să furnizeze o comparație cu un scenariu alternativ credibil care nu implică ajutor de stat, care să demonstreze că dezvoltarea activităților sau a regiunilor economice vizate de ajutor, menționată în secțiunea 3.1.1 din Orientările privind salvarea și restructurarea, nu va fi realizată sau ar fi realizată într-o mai mică măsură. De asemenea, pentru a demonstra că ajutorul de restructurare are un efect stimulat, statele membre trebuie să demonstreze că, în absența ajutorului, beneficiarul ar fi fost restructurat, vândut sau lichidat într-un mod care nu ar fi permis realizarea obiectivului urmărit de a se evita disfuncționalitățile pieței sau dificultățile sociale (punctul 59 din Orientările privind salvarea și restructurarea).
- (199) Astfel cum se prevede în considerentele 34-36, intrarea unui investitor privat a fost unul dintre elementele centrale ale planului de insolvență al Condor. Astfel, ieșirea Condor din procedura de insolvență depindea de un acord de investiții. Într-adevăr, retragerea PGL, care a încheiat un acord cu Condor în ianuarie 2020, a prelungit insolvența societății cu șapte luni și a necesitat organizarea unei alte proceduri de ofertare.
- (200) Astfel cum se prevede în considerentele 51 și 83, acordul de investiții cu Attestor, care a fost cea mai bună ofertă primită în cadrul procedurii de ofertare, a fost condiționat de acordarea unui ajutor de restructurare sub forma restructurării împrumuturilor KfW, care a reprezentat o condiție prealabilă pentru încheierea acordului.
- (201) Astfel, în absența măsurilor de ajutor de stat notificate de Germania, acordul de investiții nu ar fi fost încheiat, iar Condor ar fi rămas în insolvență, cu o serie de consecințe negative care ar fi condus în cele din urmă la lichidarea Condor (a se vedea, de asemenea, considerentele 83-87). Acest risc a fost subliniat și în planul de insolvență al Condor.
- (202) Fără finanțare din partea unui nou investitor, Condor nu ar fi fost în măsură să își înlocuiască flota învechită, fapt care i-ar fi îngreunat în mare măsură operațiunile. În plus, continuarea procedurii de insolvență ar fi generat costuri suplimentare (astfel cum reiese din prima prelungire, care a generat costuri suplimentare semnificative din care Condor era obligată să suporte suma de 23,7 milioane EUR, a se vedea considerentul 36).
- (203) Comisia consideră că, în absența ajutorului, Condor nu ar fi fost în măsură să obțină finanțare de pe piața privată, chiar și în temeiul dispozițiilor specifice ale legislației germane în materie de insolvență privind datoriile privilegiate la care face referire Ryanair (a se vedea considerentul 115). Deși este adevărat că anumite întreprinderi fără rating de credit sau anumite întreprinderi care se confruntă cu dificultăți financiare sau anumite întreprinderi aflate în proceduri de insolvență reușesc să obțină finanțare, acest lucru nu este valabil pentru toate întreprinderile în aceste împrejurări. A fortiori, această situație nu este valabilă în cazul întreprinderilor precum Condor care se confruntă în același timp cu toate cele trei dezavantaje. Este foarte puțin probabil ca un creditor privat să fi împrumutat bani unei întreprinderi care, în același timp, făcea în continuare obiectul procedurii de insolvență de la intrarea în lichidare a societății-mamă în 2019, nu avea antecedente de credit sau rating anterior, și-a gajat toate activele indiferent de valoare ca garanție pentru împrumuturile KfW și deținea capital propriu negativ semnificativ, pasivele depășind cu mult activele deținute (a se vedea tabelul 4). Acest lucru era demonstrat și de faptul că oferta Attestor era condiționată de restructurarea datoriei.

- (204) Într-o astfel de situație, Condor și-ar fi epuizat rapid lichiditățile și, chiar înainte ca acest lucru să se întâmple, nu ar fi fost în măsură să demonstreze că ar fi putut să își îndeplinească toate obligațiile în anul următor, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 ⁽⁷⁸⁾. Acest fapt ar fi condus cel mai probabil la suspendarea și retragerea ulterioară a licenței sale de operare, ceea ce ar fi privat Condor de principala sa sursă de venit, conducând, în cele din urmă, la lichidarea societății.
- (205) Ieșirea Condor de pe piață ar fi cauzat o reducere suplimentară a concurenței pe piața germană deja extrem de concentrată a transportului aerian, dominată de grupul Lufthansa, în detrimentul clienților, și ar fi condus la nerambursarea împrumuturilor KfW, în detrimentul contribuabililor germani. În plus, aceasta ar fi declanșat pierderea a peste 4 000 de locuri de muncă într-un context deja dificil din punct de vedere economic și ar fi avut un impact negativ semnificativ asupra celor peste 11 000 de agenții de voiaj și operatori de turism independenți care se bazează pe serviciile unice oferite de Condor, fără a exista o perspectivă credibilă ca alți transportatori să preia relațiile cu angajații și partenerii de afaceri respectivi fără perturbări, în special în contextul pandemiei de COVID-19 existente la momentul respectiv (a se vedea secțiunea 2.7).
- (206) Obiectivul ajutorului de restructurare este de a evita încetarea activității Condor și, prin urmare, de a evita o situație de disfuncționalitate a pieței și dificultăți sociale care ar împiedica dezvoltarea serviciilor de transport aerian în Germania și ar pune în pericol supraviețuirea a mii de agenții de voiaj și operatori de turism, în principal IMM-uri. Acest obiectiv este atins prin punerea în aplicare a planului de restructurare, finanțat parțial de ajutorul de restructurare și parțial de investitori privați. În planul de restructurare se arată că trebuie abordate problemele legate de solvabilitate ale beneficiarului pentru a se soluționa problemele financiare ale acestuia. Având în vedere situația Condor în 2021, în special procedura de insolvență în curs, societatea nu a fost în măsură să asigure continuarea furnizării de servicii esențiale în materie de facilitare și de conectare către operatorii de turism și agențiile de turism, să respecte obligațiile financiare sau să aibă acces la piețele financiare, cu excepția cazului în care planul de restructurare, pe care îl sprijină ajutorul și care este o condiție pentru ieșirea cu succes a Condor din procedura de insolvență, este pe deplin pus în aplicare. Pe termen lung, având în vedere poziția semnificativă a capitalului propriu negativ, care trebuie abordată în planul de restructurare, Condor, fără ajutorul care face parte din acordul de investiții, nu ar fi în măsură să își îndeplinească obligațiile financiare.
- (207) În aceste condiții, Comisia consideră că ajutorul de restructurare a fost necesar pentru a pune în aplicare planul de restructurare al Condor și, astfel, pentru a preveni o situație de disfuncționalitate a pieței sau dificultăți sociale cauzate de ieșirea de pe piață a unei întreprinderi care oferă un rol important pentru călătoriile de agrement cu avionul în Germania, care este greu de reprodus și în cazul căruia ar fi dificil ca un concurent să ia locul beneficiarului, astfel cum se descrie în secțiunea 5.3.1.2. Prin urmare, cerința privind necesitatea ajutorului prevăzută la punctul 38 litera (b) și la punctul 53 din Orientările privind salvarea și restructurarea este îndeplinită.
- (208) Pe baza evaluării de mai sus, Comisia concluzionează, de asemenea, că ajutorul are un efect stimulat. În lipsa ajutorului de restructurare, Condor ar ieși de pe piață într-un mod care ar cauza dificultăți sociale, afectând mii de IMM-uri active pe piața germană a călătoriilor de agrement, împiedicând astfel dezvoltarea economică și socială și conducând la o deteriorare suplimentară a concurenței pe piața transporturilor aeriene, deja extrem de concentrată din Germania, în detrimentul clienților, astfel cum se descrie în secțiunea 2.7. Prin urmare, este îndeplinită cerința ca intervenția statului să aibă un efect stimulat prevăzută la punctul 38 litera (d) și la punctul 59 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽⁷⁸⁾ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3). În conformitate cu articolul 3 din regulamentul respectiv, nicio întreprindere stabilită în Uniune nu poate desfășura activități de transport aerian de pasageri în cadrul transportului comercial fără licență de operare. În temeiul articolului 9, autoritatea de acordare a licențelor suspendă sau revocă licența unui transportator aerian în cazul în care nu mai este convinsă că acesta își poate îndeplini obligațiile existente și potențiale pe o perioadă de 12 luni. Cu toate acestea, autoritatea poate acorda o licență temporară, pentru cel mult 12 luni, până la reorganizarea financiară a societății, cu condiția ca siguranța să nu fie periclitată și să existe o posibilitate reală de reconstrucție financiară satisfăcătoare în intervalul de timp respectiv. În cazul în care a fost declanșată procedura insolvenței împotriva unui transportator aerian din Uniune, autoritatea trebuie să evalueze situația financiară a unei societăți în termen de trei luni de la declanșarea procedurii insolvenței și, pe baza constatărilor, să revizuiască statutul licenței de operare, în conformitate cu articolul 9.

5.3.1.5. Caracterul adecvat al ajutorului

- (209) Ajutorul de restructurare nu va fi considerat compatibil cu piața internă dacă alte măsuri care denaturează mai puțin concurența îndeplinesc același obiectiv; ajutorul trebuie să fie adaptat la situația lichidității sau a solvabilității beneficiarului ⁽⁷⁹⁾.
- (210) Ajutorul de restructurare ia forma reorganizării și ștergerii în parte a unora dintre împrumuturile KfW existente în valoare de 550 de milioane EUR acordate Condor în 2020 și a ștergerii dobânzii pentru supracompensare. Acest fapt ar degreva societatea de anumite datorii pe termen scurt și ar elibera lichidități pentru acoperirea cheltuielilor de funcționare în cursul perioadei de restructurare. Astfel cum se descrie în considerentul 52, o tranșă de rang superior în valoare de 175 de milioane EUR ar suporta aceeași dobândă ca cea plătită de Condor pentru tranșa inițială A a împrumutului 1 (EURIBOR la 3 luni, majorată cu [...] bps și costurile de refinanțare), în timp ce o tranșă de rang inferior în valoare de 225 de milioane EUR ar urma să suporte [...] ⁽⁸⁰⁾. Condițiile restructurării împrumutului au fost negociate între KPMG, obligatoriu pentru Germania, Condor și investitorul strategic al Condor, Attestor. Attestor a fost ales deoarece oferta sa asigura cele mai bune condiții pentru rambursarea împrumutului KfW, în sensul că aceasta nu numai că determina rambursarea unei ponderi semnificative din suma restantă a împrumutului, ci includea și un mecanism de beneficii viitoare care urma să reglementeze rambursarea sumei finale în funcție de veniturile viitoare ale Condor, astfel încât, cu cât societatea câștiga mai mult, cu atât rambursarea era mai mare (a se vedea considerentele 37 și 53). Condițiile contractului de achiziție și ale restructurării împrumutului constituie astfel un pachet menit să maximizeze beneficiile pentru Attestor, precum și să optimizeze rambursarea împrumutului către KfW, aflându-se în relație de interdependență. În plus, durata împrumuturilor existente a fost redusă considerabil, deoarece întreaga sumă restantă va fi rambursată până în septembrie 2026, față de decembrie 2031 pentru tranșa inițială B a împrumutului 1 și a împrumutului 2. Prin urmare, deși valoarea totală a dobânzii datorate pentru împrumutul restructurat este mai mică decât cea a împrumutului inițial, aceasta face parte dintr-un pachet negociat care vizează maximizarea rentabilității atât pentru Attestor, cât și pentru guvernul german, inclusiv un mecanism de beneficii viitoare, și, prin urmare, poate fi considerată ca reprezentând o remunerație adecvată a ajutorului.
- (211) În plus, întrucât împrumutul pentru salvare fusese acordat în octombrie 2019, Condor a ieșit din procedura de insolvență și a atras un investitor privat care era dispus să investească cel puțin 450 de milioane EUR în societate. Pe lângă acestea, cu un număr tot mai mare de vaccinuri distribuite în întreaga Europă, piețele de transport aerian începuseră să se redreseze, iar companiile aeriene europene își intensificau activitatea, preconizându-se o redresare mai rapidă decât media pentru piața transporturilor de agrement, pe care Condor își desfășoară activitatea. Aceștia erau indicatori ai îmbunătățirii mediului de piață și ai operațiunilor Condor de la acordarea împrumuturilor inițiale KfW. În cele din urmă, se preconizează că împrumutul restructurat va fi rambursat integral în 2026. Împrumutul va fi rambursat într-o perioadă de timp relativ scurtă, ceea ce va reduce și mai mult impactul negativ al acestuia asupra concurenței. Prin urmare, ajutorul de restructurare planificat este remunerat în mod corespunzător.
- (212) Astfel cum se arată în tabelul 4 și tabelul 8, Condor s-a confruntat cu o criză de lichidități coroborată cu o situație de solvabilitate nesustenabilă. Măsurile de ajutor de restructurare coroborate cu investiția efectuată de Attestor au abordat ambele aspecte. Restructurarea împrumuturilor publice, astfel cum este descrisă în considerentele 51 și 52, ar elibera lichidități pe termen mai scurt, datorită amânării dobânzii și rambursării, precum și reducerii poziției datoriei Condor, datorită anulării creditului KfW. Prin urmare, aceasta vine în completarea capitalului nou de 200 de milioane EUR care a remediat criza iminentă de lichiditate a Condor și a îmbunătățit poziția capitalului propriu al Condor. Astfel, ajutorul de restructurare a fost adaptat la situația lichidității și a solvabilității Condor.
- (213) În hotărârea Condor din 2024, Tribunalul a evaluat caracterul adecvat al ajutorului și a constatat că reclamanta nu a demonstrat că, în ceea ce privește Comisia, aceasta ar fi trebuit să aibă îndoieli cu privire la caracterul adecvat al ajutorului ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁹⁾ Punctul 38 litera (c) și punctul 58 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽⁸⁰⁾ Pentru o descriere completă a condițiilor împrumutului inițial, a se vedea considerentul 51.

⁽⁸¹⁾ Cauza T-28/22, Ryanair/Comisia, punctele 191-195.

(214) În aceste circumstanțe, Comisia concluzionează că ajutorul de restructurare este adecvat.

5.3.1.6. Proportionalitatea, contribuția proprie și repartizarea sarcinilor

(215) Orientările privind salvarea și restructurarea prevăd că resursele proprii ale beneficiarului ajutorului, ale acționarilor sau ale creditorilor acestuia, ale grupului din care face parte sau ale noilor investitori contribuie la costurile de restructurare într-un mod comparabil cu ajutorul acordat în ceea ce privește efectele asupra solvabilității sau a poziției lichidității beneficiarului. Contribuțiile trebuie să fie reale, și anume efective, ceea ce exclude profiturile potențiale, nu implică niciun ajutor, iar cuantumul acestora ar trebui să fie de cel puțin 50 % din costurile de restructurare ⁽⁸²⁾.

(216) Astfel cum se descrie în considerentul 219 literele (a) și (b), contribuția proprie abordează atât problemele de solvabilitate, cât și de lichiditate ale Condor și, ca atare, este comparabilă cu ajutorul acordat (a se vedea, de asemenea, considerentul 212). În plus, astfel cum reiese din considerentele 46-48, 219 și 220, doar o sumă foarte mică din contribuția proprie se referă la împrumuturi noi ([...] milioane EUR dintr-o contribuție proprie totală de [...] milioane EUR) și, prin urmare, instrumentele de consolidare a capitalurilor proprii incluse în contribuția proprie depășesc cu mult ajutorul acordat de statul german (acest lucru ar fi valabil chiar dacă s-ar ignora finanțarea prin leasing de capital în valoare de [...] milioane EUR). În plus, nu statul german, ci Attestor este cel care asigură finanțarea în numerar a planului, cu mult peste contribuția la ajutor din partea Germaniei. Prin urmare, contribuția proprie este în conformitate cu punctul 62 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

(217) Astfel cum s-a menționat în considerentul 54, o parte din împrumuturile KfW au servit la plata unor costuri excepționale de până la 249,02 milioane EUR pe care Condor le-a suportat în contextul pandemiei de COVID-19 și, prin urmare, nu reprezintă costuri de restructurare incluse în planul de restructurare. Astfel cum se menționează în considerentul 117, Ryanair a considerat, în acțiunea sa de anulare a deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021, că numai valoarea ajutorului aprobat în temeiul deciziilor Condor I și Condor II, și anume 204,1 milioane EUR, ar fi trebuit să fie dedusă din valoarea totală a împrumuturilor. Acest raționament este nefondat, întrucât prejudiciul total al Condor cauzat de pandemia de COVID-19 s-a ridicat la 249,02 milioane EUR, iar partea corespunzătoare din împrumut a servit la amortizarea respectivului prejudiciu, ceea ce înseamnă că numai suma rămasă de 300,98 milioane EUR era disponibilă pentru finanțarea restructurării. În temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE, Condor avea dreptul să primească despăgubiri pentru prejudiciul total suferit. Faptul că, din perspectiva Comisiei, doar 204,1 milioane EUR din împrumuturile acordate constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, nu schimbă situația. Pagubele au fost suferite de Condor din cauza circumstanțelor extraordinare ale pandemiei de COVID-19 și au dat naștere unei despăgubiri, corespunzătoare pagubelor cauzate de pandemie. Acest aspect nu are legătură cu nevoile de finanțare ale planului de restructurare, care ar fi existat și în absența acestor pagube.

(218) Prin urmare, restructurarea a fost finanțată din cuantumul rămas de 300,98 milioane EUR din împrumuturile care urmau să fie restructurate, la care s-a adăugat suma de 20,2 milioane EUR reprezentând dobânda ștearsă. Rezultă că suma de 321,18 milioane EUR constituie valoarea ajutorului de restructurare, a cărui proporționalitate este evaluată de prezenta decizie, în pofida celor două estimări alternative ale cunquanturilor ajutorului prezentate de Germania, ambele conducând la valori mai mici ale ajutorului de restructurare (considerentele 55-57).

⁽⁸²⁾ Punctele 61-64 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

(219) Comisia trebuie să verifice dacă diferitele surse de finanțare a planului prezentat de Germania, coroborate cu ajutorul de restructurare, la momentul acordării ajutorului nu beneficiau de ajutor și erau reale, și anume suficient de sigure pentru a se materializa, excluzând profiturile viitoare preconizate. Finanțarea ar fi asigurată prin economii permanente de costuri realizate în cadrul programului de restructurare al Condor, prin ștergerea datoriilor rezultate din planul de insolvență și prin finanțarea furnizată de Attestor, defalcată după cum urmează:

- (a) angajamentul unui nou investitor privat, Attestor, pentru suma de 200 de milioane EUR care furnizează capital social societății Condor și o finanțare în valoare de 250 de milioane EUR angajată pentru reînnoirea flotei Condor, este ferm și obligatoriu, astfel cum se prevede în actele notariale (considerentele 46 și 47); din acestea, locatorul aeronavelor [...] s-a angajat să furnizeze Condor o facilitate de credit în valoare de [...] milioane USD (aproximativ [...] milioane EUR la momentul acordării ajutorului) pentru plățile în avans pentru livrarea aeronavelor (a se vedea considerentul 47); angajamentul Attestor este prevăzut într-un contract de achiziție cu caracter ferm și obligatoriu, astfel încât finanțarea are un grad ridicat de probabilitate în ceea ce privește deblocarea sa. Deși angajamentul Attestor de a furniza finanțare pentru reînnoirea flotei avea caracter ferm și obligatoriu, nu același lucru era valabil în ceea ce privește finanțarea suplimentară viitoare a contractelor de închiriere de aeronave până la o sumă suplimentară de [...] milioane EUR, care nu era ferm angajată și, prin urmare, nu era reală și efectivă (considerentul 47). Prin urmare, la momentul acordării ajutorului, numai finanțarea în valoare de 250 de milioane EUR angajată pentru reînnoirea flotei Condor reprezenta o contribuție proprie reală și efectivă din partea Attestor;
- (b) Creditorii Condor au acceptat să ștergă creanțe în valoare de 630,8 milioane EUR în contextul planului de insolvență al Condor. Ștergerile sunt aprobate de instanța competentă în materie de insolvență (a se vedea considerentul 35) și, prin urmare, au caracter definitiv și obligatoriu; ștergerile nu beneficiază de ajutor, întrucât rezultă din legislația germană în materie de insolvență, care prevede condiții generale și sumare aplicabile procedurilor de insolvență; astfel cum se prevede în considerentul 48, planul de insolvență al Condor stabilește șapte grupuri de creditori, printre care mai multe grupuri formate exclusiv din creditori privați; în conformitate cu legislația germană în materie de insolvență, pentru a aproba planul de insolvență, este necesară o majoritate a creditorilor cu drept de vot în fiecare grup. În cazul de față, se poate exclude posibilitatea potrivit căreia creditorii publici ai Condor ar fi depășit ca număr de voturi creditorii privați și, prin urmare, ar fi direcționat ajutorul de stat către Condor sub forma unei cotații foarte scăzute în planul de insolvență, deoarece aceștia nu ar fi putut influența votul în grupurile compuse exclusiv din creditori privați (în special în grupurile pentru angajați, fostele societăți din grup); prin urmare, ștergerea este aplicabilă tuturor categoriilor de creditori deopotrivă, a fost aprobată cu majoritatea necesară a creditorilor și este implementată prin aplicarea dispozițiilor obligatorii ale legii generale în materie de insolvență cu efect asupra tuturor întreprinderilor aflate în aceeași situație de fapt și de drept în Germania (a se vedea considerentele 34, 35 și 48);
- (c) în contextul programului său de raționalizare, Condor a realizat reduceri permanente ale costurilor în valoare de [...] milioane EUR pe an în cursul punerii în aplicare a planului de restructurare, care decurg din adaptarea contractelor de leasing, din renegocierea contractelor cu furnizorii și din adaptarea contractelor colective de muncă (considerentul 41); aceste economii rezultă din acorduri deja în vigoare cu caracter obligatoriu și, prin urmare, sunt suficient de sigure pentru a fi considerate efective; acestea au același efect financiar ca și reducerea valorii contabile a datoriei în cadrul procedurilor de insolvență, cu excepția faptului că efectul este repartizat pe mai mulți ani și nu este punctual.

(220) Valoarea combinată a finanțării ferm angajate, care include majorarea capitalului social, facilitatea de credit și ștergerea creanțelor creditorilor, este de [...] milioane EUR și constituie surse reale și efective de contribuție proprie din partea investitorilor și a creditorilor la restructurare. Contribuția proprie din aceste două surse include o parte substanțială a noii finanțări de până la 450 de milioane EUR și, în ceea ce privește ajutorul de restructurare în valoare de 321,18 milioane EUR, se ridică la aproximativ 77 % din finanțarea costurilor totale de restructurare în valoare de [...] milioane EUR din plan. Chiar și fără a lua în considerare ștergerea datoriei de către creditori și luând în considerare numai noua finanțare furnizată de Attestor, această finanțare depășește valoarea totală a ajutorului de restructurare acordat Condor. Prin urmare, contribuția proprie depășește valoarea minimă de 50 % din costurile de restructurare prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea.

- (221) În acest context, rămâne nesoluționată chestiunea dacă reducerile permanente ale costurilor de [...] milioane EUR pe an realizate de Condor în urma renegocierilor cu furnizorii, locatorii sau personalul reprezintă o contribuție reală și efectivă la acoperirea costurilor de restructurare suportate sau avute în vedere pentru punerea în aplicare a planului, întrucât, chiar și în absența acestei sume, valoarea contribuției proprii rămâne substanțială și îndeplinește deja cerința prevăzută în Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (222) În această privință, Tribunalul a constatat în hotărârea Condor din 2024 că cerința prevăzută la punctul 64 din Orientările privind salvarea și restructurarea în ceea ce privește contribuția proprie a beneficiarului a fost îndeplinită ⁽⁸³⁾.
- (223) Prin urmare, potrivit concluziilor Comisiei, contribuția proprie a Condor la costurile de restructurare depășește 50 % din costurile de restructurare și, astfel, este în conformitate cu cerința prevăzută la punctul 64 din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (224) În ceea ce privește repartizarea sarcinii de restructurare între stat și foștii acționari și creditori subordonați ai Condor, rezultă că fostul acționar unic al Condor, TCG, este dizolvat și lichidat, în timp ce acțiunile Condor au fost reduse la zero și au fost emise acțiuni noi unei societăți fiduciare (considerentele 26 și 34). TCG a pierdut întreaga valoare a participației și a instrumentelor sale de datorie și nu va beneficia în niciun caz de avantajele restructurării cu succes a Condor. În mod similar, creditorii Condor (printre care nu existau creditori subordonați) și-au eliminat din bilanț aproape toate creanțele în cadrul procedurii de insolvență (considerentul 48), contribuind astfel în mod substanțial la finanțarea planului de restructurare. Contribuția creditorilor la eliminarea din bilanț depășește valoarea ajutorului de restructurare, în ceea ce privește atât eliminarea parțială, cât și continuarea împrumuturilor KfW restructurate puse la dispoziția Condor de către stat.
- (225) Rezultă că foștii acționari și creditori ai Condor contribuie în mod efectiv la restructurare, diminuând astfel valoarea ajutorului de stat care s-ar fi putut dovedi altfel necesar, de exemplu, pentru a rambursa datoria sau pentru a remunera participația. Ordinea și condițiile în care Germania sprijină restructurarea Condor prin ștergerea în parte a datoriei previn, de asemenea, riscul de hazard moral în ceea ce privește acționarul și creditorii implicați în speță, în care nu se identifică nicio strategie riscantă sau nesustenabilă a Condor, ci mai degrabă consecințele apartenenței sale la TCG și circumstanțele transportului aerian în 2020 și 2021. Acționarul și creditorii existenți au pierdut practic întreaga valoare a investiției lor în Condor și nu au beneficiat în niciun fel de îmbunătățirea solvabilității sale ca urmare a ștergerii în parte a datoriei decise de Germania. La un nivel mai general și dincolo de cazul de față, nici alți acționari sau creditori subordonați de pe piața internă care ar fi încurajat strategiile nereușite ale altor companii aeriene nu pot presupune din ajutorul de restructurare acordat în acest caz că Germania sau alte state membre ar atenua, prin intermediul ajutorului de restructurare, consecințele alegerilor lor în materie de investiții.
- (226) Prin urmare, Comisia a concluzionat în decizia privind ajutorul de restructurare din 2021 că ajutorul de restructurare implica o repartizare adecvată a sarcinilor.
- (227) Cu toate acestea, Tribunalul a anulat decizia privind ajutorul de restructurare din 2021, întrucât a considerat că, în ceea ce privește Comisia, aceasta ar fi trebuit să aibă îndoieli cu privire la faptul că ștergerea datoriei de către stat: (i) intră sub incidența punctului 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea; și (ii) respectă cerințele prevăzute la punctul 67 din aceste orientări.
- (228) Punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea prevede că orice ajutor de stat care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii ar trebui acordat în condiții care să asigure statului o cotă rezonabilă din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului, având în vedere quantumul capitalurilor proprii investite de stat în comparație cu restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor.

⁽⁸³⁾ Cauza T-28/22, Ryanair/Comisia, punctul 201.

- (229) Tribunalul a statuat că punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea face parte din secțiunea 3.5.2.2 din respectivele orientări referitoare la repartizarea sarcinilor, unde, potrivit Tribunalului, cerințele prevăzute la punctul 67 se adaugă celor de la punctele 65 și 66. Tribunalul a considerat că, în timp ce punctul 66 se referă la suportarea pierderilor de către acționarii și creditorii subordonați existenți și are loc înainte de intervenția statului, punctul 67 se referă la o situație viitoare, și anume cea a viitoarelor creșteri de valoare ale beneficiarului. Prin urmare, potrivit Tribunalului, punctele 66 și 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea prevăd cerințe autonome, care se referă la momente diferite în timp. În plus, dispozițiile privind repartizarea sarcinilor urmăresc să prevină hazardul moral, astfel cum se prevede la punctul 65, care menționează, de asemenea, că, în cazul în care sprijinul de stat se acordă într-o formă care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii, cum ar fi granturile, injectiile de capital sau ștergerea datoriilor, acest fapt poate avea ca efect protejarea acționarilor și a creditorilor subordonați de consecințele alegerii lor de a investi în beneficiar. Tribunalul a subliniat că, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 9 din Orientările privind salvarea și restructurarea, riscul de hazard moral constă în faptul că întreprinderile, care anticipează salvarea sau restructurarea lor, ar putea pune în aplicare strategii de afaceri excesiv de riscante și neviabile. În acest context, atât cerințele prevăzute la punctul 66 din Orientările privind salvarea și restructurarea referitoare la absorbția pierderilor de către acționarii existenți și creditorii subordonați, cât și cele prevăzute la punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, care atribuie statului o cotă din profiturile viitoare, contribuie la reducerea stimulentei pentru asumarea unor riscuri excesive în scopul de a genera mai multe profituri. În contextul aprecierii argumentelor invocate de Comisie, Tribunalul a constatat în special că, în ceea ce privește Comisia, aceasta nu se referea la niciun element de natură să demonstreze că riscul de hazard moral apare numai atunci când un stat membru injectează capital în beneficiar, dar nu și atunci când acesta își șterge datoria sau îi acordă o subvenție și că nicio parte din Orientările privind salvarea și restructurarea nu conduce la o astfel de concluzie. Dimpotrivă, în conformitate cu punctul 65 din Orientările privind salvarea și restructurarea, un astfel de risc apare pentru orice sprijin din partea statului acordat sub o formă care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii, cum ar fi granturile, injectiile de capital și ștergerile de datorii. Potrivit Tribunalului, rezultă că cerințele de acordare a unei cote rezonabile din viitoarele creșteri prevăzute la punctul 67 ar trebui să se aplice nu numai injectiilor de capital efectuate de stat, ci și oricărei alte forme de ajutor care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii, cum ar fi ștergerea datoriilor sau granturile. Tribunalul stabilește că, în consecință, „Comisia nu putea să concluzioneze, fără a avea îndoieli, că măsura în cauză” (ștergerea datoriei) „nu intră în domeniul de aplicare al punctului menționat” (punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea) „și să omită să examineze dacă măsura menționată este conformă cu cerințele prevăzute la acest punct ⁽⁸⁴⁾”.
- (230) În urma declanșării procedurii oficiale de investigare și a observațiilor primite din partea Germaniei și a părților terțe, Comisia va reexamina dacă ștergerea datoriei de către Germania: (i) intră sub incidența punctului 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea; și (ii) respectă cerințele prevăzute la acest punct în lumina orientărilor Curții.
- (231) Comisia observă că punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea urmărește, la fel ca celelalte dispoziții din secțiunea 3.5.2.2 din orientările respective, să abordeze aspectele legate de asumarea de riscuri excesive și de hazardul moral al acționarilor existenți și al creditorilor subordonați ai beneficiarului. Acest risc nu apare atunci când nu există acționari sau titulari de credite subordonați care ar putea beneficia de măsuri de consolidare a capitalurilor proprii. Astfel, contrar celor susținute de Ryanair (a se vedea considerentul 105), punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea nu se aplică viitorilor acționari. În continuare, astfel cum a constatat Tribunalul, nicio dispoziție din Orientările privind salvarea și restructurarea nu permite să se concluzioneze că un astfel de risc apare numai atunci când statul injectează capital, iar nu atunci când statul acordă alte ajutoare de consolidare a capitalurilor proprii. Prin urmare, măsurile de ștergere a datoriilor pot fi acoperite de punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea. În consecință, Comisia interpretează noțiunea de remunerare a ajutorului de stat de la punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea ca un mijloc de reducere a riscului de hazard moral prin privarea acționarilor existenți sau a titularilor de creanțe subordonate de o parte din profiturile viitoare ale întreprinderii restructurate, atribuindu-le parțial statului în schimbul acțiunilor de finanțare sau de ștergere care îi consolidează capitalul propriu. În interpretarea teleologică a punctului 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, rezultă că acesta nu a fost menit să furnizeze un venit pozitiv statului în toate circumstanțele, astfel cum se ilustrează în a doua parte a punctului 67, care se referă la cuantumul capitalurilor proprii investite de stat „în comparație cu restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor”. Aceasta înseamnă că, din perspectiva repartizării sarcinilor, măsurile de ajutor de consolidare a capitalurilor proprii și nevoia de remunerare în acest caz trebuie să fie puse în balanță cu existența și valoarea capitalurilor proprii deținute în continuare de acționarii actuali sau anteriori, dar nu viitori, sau care pot fi atribuite acestora. Există situații precum cea în cauză în care, în pofida existenței unui ajutor de stat care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii, cota rezonabilă din viitoarele creșteri pentru stat poate fi foarte scăzută sau chiar echivalentă cu zero. Caracterul rezonabil al oricărei rentabilități depinde, prin urmare, de o evaluare de la caz la caz. În acest context, pentru evitarea oricărui dubiu, Comisia va aplica această interpretare prezentei cauze și viitoarelor cauze similare. Comisia va evalua în continuare dacă a fost necesar un randament pozitiv pentru stat în urma ștergerii datoriei în acest caz.

⁽⁸⁴⁾ Cauza T-28/22, Ryanair/Comisia, punctul 233.

- (232) Pentru a evalua caracterul rezonabil al rentabilității pentru stat în acest caz, Comisia ia în considerare circumstanțele prezentate în considerentele care urmează.
- (233) În primul rând, Comisia observă că, în acest caz, acționarul existent (TCG) a pierdut întreaga valoare a participației sale, care a fost redusă integral în cursul procedurii de insolvență a Condor și este în curs de lichidare (a se vedea considerentele 33, 34 și 63).
- (234) În al doilea rând, Condor nu avea nicio datorie subordonată, iar datoria acționarilor care a fost calificată drept subordonată în cadrul insolvenței a fost redusă integral (considerentul 48). În orice caz, creditorii săi (nesubordonați) existenți au acceptat o cotație de 0,1 % din creanțele lor în planul de insolvență aprobat de instanța germană competentă în materie de insolvență și, astfel, și-au pierdut aproape toate creanțele (a se vedea considerentul 48). Măsurile descrise în considerentul 21 nu au făcut parte din această reducere a creanțelor de către creditori, ci au fost în plus față de reducerea respectivă a creanțelor și puse în aplicare ulterior.
- (235) În al treilea rând, numărul limitat de acțiuni noi ale Condor existente la momentul acordării ajutorului era deținut de SGL, un administrator fiduciar fără activități operaționale, fără capacitate de decizie în ceea ce privește operațiunile Condor și al cărui unic rol era de a deține acțiunile până la transferul acestora către un nou acționar privat (a se vedea, de asemenea, considerentul 25).
- (236) În al patrulea rând, noul acționar al Condor, Attestor, nu a fost implicat în nicio tranzacție comercială anterioară a beneficiarului (a se vedea considerentul 38) și – contrar celor susținute de Ryanair (a se vedea considerentul 105) – nu este, prin urmare, vizat de dispozițiile secțiunii 3.5.2.2 din Orientările privind salvarea și restructurarea referitoare la prevenirea asumării excesive a riscurilor și a hazardului moral al acționarilor existenți și al titularilor de creanțe subordonate. În plus, pachetul de măsuri convenit între statul german și Attestor a fost rezultatul unei negocieri care a asigurat un rezultat echilibrat, fiecare parte urmărindu-și interesul superior. Într-un astfel de cadru, acordarea unei remunerații suplimentare statului ar fi echivalat cu privarea Attestor de respectiva remunerație și, prin urmare, cu obligarea unui nou investitor să împartă sarcina asumării excesive a riscurilor anterioare de către foștii acționari sau titulari de creanțe.
- (237) În al cincilea rând, în ceea ce privește a doua parte a punctului 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea („cuantumul capitalurilor proprii investite de stat în comparație cu restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor”), Comisia observă că, în acest caz, capitalul propriu rămâne negativ, astfel cum se descrie în considerentul 63; aceasta adaugă că nu au existat nici creditori subordonați ai Condor (a se vedea considerentul 120).
- (238) În al șaselea rând, Comisia observă că, după aplicarea punctului 66 din Orientările privind salvarea și restructurarea, obiectivul de limitare a hazardului moral și a asumării de riscuri excesive a fost atins în totalitate în ceea ce privește acționarii și creditorii existenți. Faptul că acționarii existenți și-au pierdut toate drepturile asupra capitalului propriu (negativ) al Condor, iar creditorii existenți au pierdut totul, cu excepția a 0,1 % din creanțele lor, încă din timpul procedurii de insolvență nu oferă posibilitatea de a preveni mai mult sau într-o mai mare măsură hazardul moral sau asumarea unor riscuri excesive.
- (239) Cei șase factori prevăzuți în considerentele 233-238 arată că, în cazul de față, în care nu există niciun capital propriu rămas după absorbția pierderilor în temeiul punctului 66 din Orientările privind salvarea și restructurarea de care ar fi putut beneficia investitorii existenți în Condor, cota rezonabilă din viitoarele creșteri pentru stat poate fi echivalentă cu zero, în sensul punctului 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea. Acest lucru se datorează faptului că, în conformitate cu punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, „cota rezonabilă din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului” pe care ajutorul de consolidare a capitalurilor proprii ar trebui să o asigure statului este calibrată în raport cu „restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor”, iar cele două condiții prevăzute la punctul 67 trebuie aplicate împreună. În ceea ce privește în mod specific ștergerea datoriei de 90 de milioane EUR și renunțarea la dobânzile în valoare de 20,2 milioane EUR aferente supracompensării, Comisia observă că aceste elemente nu au nicio contraprestație specifică aferentă, în pofida faptului că fac parte dintr-un pachet negociat de măsuri. Cu toate acestea, în circumstanțele cauzei, Comisia consideră că punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea trebuie aplicat astfel încât ștergerea fără o contraprestație sau o remunerație specifică să fie considerată a fi efectuată în condiții care să asigure statului o cotă rezonabilă din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului, deoarece nu există niciun capital propriu rămas al societății după contabilizarea pierderilor sau, după caz, după anularea tuturor acțiunilor și în absența unor instrumente de tip creanță subordonată care ar putea beneficia de instrumente de ajutor de consolidare a capitalurilor proprii, cum ar fi ștergerea datoriilor.

- (240) Comisia ia act de argumentele Germaniei și ale Condor potrivit cărora mecanismul de beneficii viitoare ar oferi Germaniei o cotă rezonabilă din viitoarele creșteri de valoare ale Condor (a se vedea considerentele 100, 122 și 123). Cu toate acestea, întrucât Comisia consideră că, în speță, punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea este respectat chiar și în lipsa unei contraprestații sau a unei remunerații specifice pentru ștergerea datoriilor, nu mai este necesar să se aprecieze temeinicia argumentelor invocate cu privire la mecanismul de beneficii viitoare.

5.3.1.7. Principiul „pentru prima și ultima dată” și limitarea denaturărilor concurenței

- (241) Pentru a se asigura că efectele negative ale ajutorului sunt limitate, astfel încât să se evite efectele nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale și să se asigure că bilanțul general este pozitiv ⁽⁸⁵⁾, atunci când se acordă ajutoare întreprinderilor aflate în dificultate trebuie să se respecte principiul „pentru prima și ultima dată”, conform căruia ajutoarele respective sunt limitate la o perioadă de zece ani. În plus, trebuie luate măsuri de limitare a denaturărilor concurenței ⁽⁸⁶⁾.
- (242) Comisia autorizează ajutorul de restructurare în sprijinul unei singure operațiuni de restructurare și cu condiția ca, dacă este cazul, să fi trecut mai mult de zece ani de la acordarea unui alt ajutor de restructurare sau de la încheierea sau oprirea planului de restructurare ⁽⁸⁷⁾. Comisia permite excepții de la această regulă atunci când ajutorul de restructurare este acordat ulterior ajutorului pentru salvare în cadrul unei singure operațiuni de restructurare ⁽⁸⁸⁾.
- (243) Ajutorul de restructurare pentru Condor a sprijinit o singură operațiune de restructurare care a început în 2019. Astfel cum a fost prezentat de Germania (considerentul 25) și confirmat prin verificarea propriilor evidențe de către Comisie, Condor (inclusiv acționarii săi majoritari din trecut și din prezent și toate entitățile pe care le controlează) nu a primit ajutor de restructurare în ultimii zece ani. Există, de asemenea, o continuitate a ajutorului pentru salvare aprobat și acordat pe o perioadă de șase luni, până în aprilie 2020, în cadrul unei singure operațiuni de restructurare în sensul punctului 72 litera (a) din Orientările privind salvarea și restructurarea. Condor a încercat mai întâi să atragă un investitor interesat capabil să sprijine continuarea și restructurarea operațiunilor sale, precum și să negocieze cu acesta (considerentul 34). Condor nu s-a reținut să își restructureze operațiunile înainte și după negocierile rămase în final fără succes (considerentele 41-43 și tabelul 2).
- (244) În acest sens, ajutorul pentru compensare acordat Condor în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE în circumstanțele evenimentului extraordinar reprezentat de pandemia de COVID-19 nu constituie ajutor pentru salvare sau ajutor de restructurare ⁽⁸⁹⁾. Ajutorul în cauză compensează pagubele cauzate în mod direct de pandemia de COVID-19 ca urmare a restricțiilor de călătorie impuse de acest eveniment extraordinar. Mai precis, au fost excluse de la compensare costurile suportate de Condor începând din 17 martie 2020 ca urmare a restricțiilor guvernamentale care nu constituie interdicții de călătorie sau restricții de călătorie cu avionul, precum și a cererii reduse generate de perturbarea economică gravă a economiei Germaniei în 2020. Aceste din urmă costuri, costurile care decurg din decizia Condor I ca recuperare și dobândă, precum și alte costuri de restructurare care decurg din punerea în aplicare a planului de restructurare sunt acoperite de ajutorul de restructurare, de veniturile din exploatare ale Condor și de finanțarea suplimentară furnizată de investitori, locatori sau creditori.
- (245) Astfel cum se prevede în detaliu în considerentul 82, Germania s-a angajat, în ceea ce privește Condor, că aceasta va lua următoarele măsuri de limitare a denaturării concurenței, care se vor aplica până la sfârșitul planului de restructurare, la 30 septembrie 2023: (i) stabilirea unui plafon pentru flota de aeronave de maximum [...] de aeronave; (ii) interzicerea publicității pentru ajutorul de stat primit; și (iii) interdicția privind achizițiile.

⁽⁸⁵⁾ Punctul 38 litera (f) din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽⁸⁶⁾ Punctele 76-93 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽⁸⁷⁾ Punctele 70 și 71 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽⁸⁸⁾ Punctul 72 litera (a) din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽⁸⁹⁾ Punctul 15 din Comunicarea Comisiei intitulată „Cadru temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19” (JO C 91I, 20.3.2020, p. 1), astfel cum a fost modificată prin Comunicările Comisiei C(2020) 2215 (JO C 112I, 4.4.2020, p. 1), C(2020) 3156 (JO C 164, 13.5.2020, p. 3), C(2020) 4509 (JO C 218, 2.7.2020, p. 3), C(2020) 7127 (JO C 340I, 13.10.2020, p. 1), C(2021) 564 (JO C 34, 1.2.2021, p. 6), C(2021) 8442 (JO C 473, 24.11.2021, p. 1) și C(2022) 7902 (JO C 423, 7.11.2022, p. 9).

- (246) În conformitate cu Orientările privind salvarea și restructurarea, evaluarea măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței depinde de cuantumul și natura ajutorului acordat Condor, de condițiile și circumstanțele în care a fost acordat ajutorul, de mărimea și importanța relativă a Condor pe piață și de caracteristicile pieței în cauză. În mod similar, existența unor grade ale contribuției proprii și repartizării sarcinilor mai mari decât cele prevăzute, prin limitarea cuantumului ajutorului și a hazardului moral, poate reduce amploarea necesară a măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței. Măsurile în domeniul concurenței nu ar trebui să compromită perspectivele de restabilire a viabilității și nici nu ar trebui să fie în detrimentul consumatorilor și al concurenței⁽⁹⁰⁾.
- (247) Ajutorul de restructurare în favoarea Condor în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE a fost acordat în circumstanțe de perturbare economică gravă a economiei statelor membre menționate la articolul 107 alineatul (3) litera (b) din TFUE. Efectele economice ale pandemiei de COVID-19 începând din martie 2020 au fost deosebit de acute asupra cererii și ofertei de transport aerian, de călătorii de agrement și de activități conexe⁽⁹¹⁾.
- (248) Aceste circumstanțe extraordinare au slăbit funcționarea Condor, care, spre deosebire de profiturile recurente anterioare pandemiei de COVID-19, se preconiza că va înregistra câștiguri negative înainte de impozitare de [...] milioane EUR în perioada septembrie 2019-septembrie 2021. Pierderile nete legate de reducerea cererii de călătorii de agrement care au depășit valoarea combinată a împrumuturilor KfW de 550 de milioane EUR acordate Condor, fie ca despăgubiri pentru daune, fie ca ajutor de restructurare, a fost necesar să fie absorbite și au limitat capacitatea Condor de a rezista la cesionări sau la alte retrageri ale capacității.
- (249) În contextul punerii în aplicare a planului său de restructurare, Condor și-a redus în mod semnificativ dimensiunea flotei și capacitatea măsurată în materie de aeronave și locuri disponibile în comparație cu situația din 2019, înainte de plan. Din [...] de aeronave și [...] de milioane de locuri în 2019, Condor exploata [...] de aeronave care ofereau [...] de milioane de locuri la momentul acordării ajutorului. Reducerea capacității în termeni relativi ar rămâne semnificativă până în septembrie 2023, în conformitate cu planul de restructurare: Condor ar exploata până atunci o flotă de dimensiuni mai mici ([...] de aeronave) în comparație cu perioada anterioară restructurării, [...]. Comisia nu a primit nicio astfel de notificare din partea Germaniei. Flota Condor a rămas astfel la [...] de aeronave pe parcursul întregii perioade de restructurare, care s-a încheiat în septembrie 2023. Contrar celor susținute de Ryanair, eliminarea treptată a aeronavelor vechi nu are legătură cu limitarea voluntară a numărului de aeronave exploatate de Condor în perioada de restructurare. În cursul normal al activității, companiile aeriene care elimină treptat aeronavele vechi le-ar înlocui cu aeronave pe care le pot exploata, în caz contrar acestea ar trebui să își reducă și, în cele din urmă, să își înceteze activitatea. În plus, prin acordul de investiții încheiat cu Attestor, Condor dispune de mijloacele financiare necesare pentru a-și reînnoi flota. Prin urmare, plafonul pentru dimensiunea flotei trebuie considerat o limitare semnificativă a capacității operaționale a Condor pe parcursul perioadei de restructurare.
- (250) În continuare, în temeiul deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021, Condor a trebuit, de asemenea, să se abțină de la achiziționarea de acțiuni în orice întreprindere în timpul perioadei de restructurare, cu excepția cazului în care acest lucru era necesar pentru a asigura viabilitatea pe termen lung a Condor. Aceasta a impus o nouă limitare a creșterii Condor prin achiziții externe de concurenți sau furnizori de produse sau servicii complementare celor proprii până la sfârșitul planului de restructurare, cu excepția cazului în care acest lucru este indispensabil pentru a asigura viabilitatea sa pe termen lung. În acest din urmă caz, Germania ar fi trebuit să transmită Comisiei o notificare cu privire la achiziția planificată, să justifice caracterul indispensabil al acesteia și să se abțină de la punerea în aplicare până când Comisia confirmă că aceasta este necesară pentru a sprijini viabilitatea pe termen lung a Condor. Comisia nu a primit nicio astfel de notificare din partea Germaniei și, prin urmare, interdicția privind achizițiile a fost respectată pe parcursul întregii perioade de restructurare, care s-a încheiat în septembrie 2023. Astfel, Condor nu s-a extins prin achiziții care au devenit posibile în mod indirect prin ajutorul de restructurare. În cele din urmă, Condor a trebuit, de asemenea, să se abțină de la a prezenta publicului sprijinul de stat drept un avantaj concurențial atunci când comercializează produse și servicii pe durata perioadei de restructurare. Angajamentul Germaniei în temeiul deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021 a fost în egală măsură respectat.

⁽⁹⁰⁾ Punctele 87-90 și 92 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽⁹¹⁾ Punctele 1-4 din Comunicarea Comisiei – Cadru temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19, astfel cum a fost modificată.

- (251) Cu flota sa de aeronave relativ mică, Condor deținea o cotă limitată de [...] % pe piața globală a transportului aerian din Germania; Condor era cu mult în urma celui mai mare furnizor de servicii, reprezentat de grupul Lufthansa, și mai mult sau mai puțin la egalitate cu Ryanair, care avea o cotă de 5 %. Luând în considerare numai segmentul de agrement al pieței germane a transportului aerian în ansamblu, cotele Condor și Ryanair au fost fiecare de [...] %, urmate de cota TUIfly de 9 %, și s-au menținut cu mult în urma cotei de 31 % deținută de grupul Lufthansa, care era aproape dublă față de cea a Condor. În sfârșit, în ceea ce privește prezența pe piață, la momentul acordării ajutorului, Condor nu deținea nicio poziție importantă sau notabilă de peste [...] % pe niciunul dintre aeroporturile din Germania de pe care operează, cu excepția aeroporturilor relativ mici (considerentele 30 și 31).
- (252) Condor a suferit o reducere a capacității flotei, ceea ce a permis o eventuală ofertă excedentară pe piața germană a transportului aerian, unde își va desfășura activitatea în principal, într-o măsură adecvată, având în vedere poziția sa relativ limitată în cadrul acesteia. Într-adevăr, cu o flotă de aeronave redusă și plafonată, Condor ar fi în măsură să deservească clienții și să limiteze reducerea cotei sale de piață în ceea ce privește transportul aerian de agrement și să reziste concurenței din partea companiilor aeriene care nu fac obiectul unor limitări similare, cum ar fi Eurowings și TUIfly, numai dacă ar putea utiliza aeronavele într-un mod mai eficient, cu factori de încărcare mai mari și cu o frecvență mai ridicată. Măsura limitează efectiv denaturarea concurenței cauzată de ajutorul de restructurare pe o piață în care concurența este denaturată de ajutorul de stat primit de companiile aeriene concurente, cum ar fi Lufthansa și TUI, în aceste două cazuri fiind vorba de recapitalizări publice considerabile (a se vedea notele de subsol 22 și 23).
- (253) Într-o astfel de situație, Condor ar fi trebuit să fie capabilă să reacționeze într-o anumită măsură la cererea pieței [...]. Deși a oferit Condor o flexibilitate limitată pentru a se adapta la situațiile în schimbare de pe piață în circumstanțe clar definite, acest mecanism ar menține în continuare flota Condor în perioada de restructurare sub nivelul de [...] avioane înregistrat înainte de pandemia de COVID-19. Pe o piață concentrată, cum este cazul în Germania, care, în plus, este denaturată de cantități substanțiale ale ajutoarelor acordate concurenților, calibrarea măsurii este necesară pentru a evita ca aceasta să fie în detrimentul concurenței.
- (254) În plus, amplexarea măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței poate fi mai mică în cazul Condor decât în cazurile în care ajutorul stimulează hazardul moral (a se vedea considerentul 246). În acest scop, amplexarea contribuției proprii și repartizarea sarcinilor între foști și viitori acționari și creditori limitează valoarea ajutorului de restructurare. Contribuția proprie depășește 70 % din costurile de restructurare, iar ștergerea datoriilor de către creditori depășește valoarea ajutorului sub forma împrumuturilor KfW restructurate și a operațiunilor de ștergere puse la dispoziție de Germania. În plus, astfel cum se prevede în considerentul 216, contribuția proprie abordează problema deficitului de lichidități și a solvabilității Condor și, prin urmare, atât ajutorul, cât și contribuția proprie contribuie la soluționarea deficiențelor care au cauzat problema Condor. Mai mult decât atât, cea mai mare parte a finanțării planului provine din contribuții proprii care, spre deosebire de ajutor, includ și noi resurse financiare în numerar. Fostul acționar al Condor și-a pierdut toate investițiile. Creditorii Condor – fie că sunt garantați sau chirografari și în rândul cărora nu existau creditori subordonați – și-au pierdut aproape în totalitate investiția sau creanțele și, prin urmare, nu vor beneficia de avantajele preconizate ale restructurării și nici nu vor primi rambursarea datoriilor Condor peste nivelul de 0,1 % al recuperării creanțelor. Prin urmare, ajutorul nu induce convingerea că statul german va sprijini restructurarea companiilor aeriene care au avut un comportament comercial sau financiar riscant în beneficiul acționarilor sau creditorilor lor. În condiții de egalitate, amplexarea măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței aplicabile Condor ar putea fi, prin urmare, limitată și pentru că ajutorul nu a stimulat hazardul moral sau nu a luat în considerare asumarea de riscuri, fiind totodată remunerată în mod corespunzător.
- (255) Rezultă că măsurile propuse de Germania pentru a atenua denaturările concurenței create de ajutorul de restructurare sunt adecvate.

5.3.1.8. Transparență

- (256) În conformitate cu punctul 96 din Orientările privind salvarea și restructurarea, autoritățile germane se angajează să îndeplinească cerințele de transparență publicate pe site-ul internet www.bmwi.de (considerentul 23).

6. CONCLUZIE

- (257) Comisia constată că, având în vedere anularea deciziei privind ajutorul de restructurare din 2021 de către Tribunal în cauza T-28/22, ajutorul de restructurare acordat de Germania în favoarea Condor a devenit în mod retroactiv ilegal și trebuie considerat ca fiind acordat cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Cu toate acestea, ajutorul de restructurare îndeplinește condițiile prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea și, prin urmare, contribuie la dezvoltarea activității economice a transportului aerian de agrement fără a afecta în mod negativ condițiile schimburilor comerciale de pe piața internă într-o măsură care contravine interesului comun al Uniunii. Prin urmare, ajutorul este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.
- (258) Comisia ajunsese la aceeași concluzie și nu a ridicat obiecții cu privire la ajutorul de restructurare în decizia sa din 2021 privind ajutorul de restructurare, anulată în cauza T-28/22. Prezenta decizie se adoptă pentru asigurarea conformării cu hotărârea în cauza T-28/22. Cu toate acestea, Comisia reamintește că hotărârea respectivă face obiectul unui recurs în cauza C-505/24 P. Prin urmare, din motive de securitate juridică, este necesar să se clarifice efectele juridice produse de prezenta decizie în cazul în care decizia privind ajutorul de restructurare din 2021, în urma recursului în fața Curții de Justiție, ar produce efecte juridice. Într-un astfel de caz, analiza ajutorului de restructurare în cauză în prezenta decizie ar deveni redundantă. Prin urmare, este oportun ca prezenta decizie să producă efecte juridice numai în măsura în care decizia privind ajutorul de restructurare din 2021 nu produce efecte juridice,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pus în aplicare de Germania în favoarea Condor Flugdienst GmbH și a filialelor sale controlate, în valoare de 321,18 milioane EUR, este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 2

Prezenta decizie produce efecte juridice numai în măsura în care Decizia C(2021) 5729 final a Comisiei din 26 iulie 2021 în cazul SA.63203 (2021/N) – Germania – Restructurarea Condor nu produce efecte juridice.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

În cazul în care decizia conține informații confidențiale care nu ar trebui publicate, vă rugăm să informați Comisia în termen de 15 zile lucrătoare de la data primirii. În cazul în care Comisia nu primește o cerere motivată până la termenul menționat, se va considera că sunteți de acord cu publicarea textului integral al deciziei. Cererea dumneavoastră, în care veți specifica informațiile relevante, trebuie trimisă electronic la următoarea adresă:

Comisia Europeană
Direcția Generală Concurență
Grefa pentru ajutoare de stat
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Adoptată la Bruxelles, 28 aprilie 2025.

Pentru Comisie
Teresa RIBERA
Vicepreședintă executivă