



2025/2178

30.10.2025

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/2178

z 28. apríla 2025

o štátnej pomoci SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N), ktorú poskytlo Nemecko spoločnosti Condor Flugdienst GmbH

[oznámené pod číslom C(2025) 2294]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) V nadväznosti na prednotifikačné kontakty ⁽²⁾ Nemecko elektronickou notifikáciou z 23. júla 2021, ktorá bola úplná 25. júla 2021, oznámilo Komisii podľa článku 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) svoj zámer poskytnúť pomoc na reštrukturalizáciu spoločnosti Condor Flugdienst GmbH (ďalej len „Condor“).
- (2) Komisia rozhodnutím zo 14. októbra 2019 ⁽³⁾ (ďalej len „rozhodnutie o pomoci na záchranu“) schválila na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ pomoc na záchranu pre spoločnosť Condor v zmysle Usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (ďalej len „usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu“) ⁽⁴⁾. Pomoc na záchranu mala formu úveru na záchranu vo výške 380 miliónov EUR (ďalej len „úver na záchranu“) od nemeckej verejnej rozvojovej banky Kreditanstalt für Wiederaufbau (ďalej len „KfW“), ktorý bol krytý štátnou zárukou a splatný šesť mesiacov od dátumu vyplatenia prvej splátky.
- (3) Komisia rozhodnutím z 26. apríla 2020 ⁽⁵⁾ na základe článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ schválila budúcu náhradu škody spoločnosti Condor, ktorej vznik sa očakával v období od 17. marca 2020 do 31. decembra 2020 (ďalej len „zrušené rozhodnutie o náhrade škody“). Nástrojmi pomoci boli dva úvery od KfW v celkovej výške 550 miliónov EUR kryté štátnou zárukou. Spoločnosť Condor použila časť týchto úverov na vrátenie úveru na záchranu do šiestich mesiacov od dátumu vyplatenia prvej splátky. Všeobecný súd vo svojom rozsudku z 9. júna 2021 vo veci Ryanair/Komisia zrušil rozhodnutie o náhrade škody z 26. apríla 2020, pričom na dva mesiace pozastavil účinky zrušenia až do prijatia nového rozhodnutia Komisiou ⁽⁶⁾.

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

⁽²⁾ Tieto výmeny sa začali 25. mája 2021 a až do notifikácie zahŕňali výmeny e-mailov, odborné diskusie počas videokonferencií a telekonferencií a predbežnú spätnú väzbu k návrhu notifikačných formulárov a k reštrukturalizačnému plánu.

⁽³⁾ Rozhodnutie Komisie C(2019) 7429 final zo 14. októbra 2019 vo veci SA.55394 (2019/N) – Nemecko – Pomoc na záchranu pre spoločnosť Condor (Ú. v. EÚ C 294, 4.9.2020, s. 1).

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1.

⁽⁵⁾ Rozhodnutie Komisie C(2020) 2795 final z 26. apríla 2020 vo veci SA.56867 (2020/N) – Nemecko – Náhrada škody spôsobenej pandemiou COVID-19 spoločnosti Condor Flugdienst GmbH (Ú. v. EÚ C 310, 18.9.2020, s. 1).

⁽⁶⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 9. júna 2021, Ryanair/Komisia, vec T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

- (4) Vzhľadom na rozsudok z 9. júna 2021 Komisia prehodnotila náhradu škody a 26. júla 2021 prijala nové rozhodnutie týkajúce sa náhrady škody pre spoločnosť Condor za obdobie od 17. marca 2020 do 31. decembra 2020 (ďalej len „prvé rozhodnutie vo veci Condor“) ⁽⁷⁾. Komisia v ten istý deň prijala ďalšie rozhodnutie týkajúce sa náhrady škody pre spoločnosť Condor za obdobie od 1. januára 2021 do 31. mája 2021 (ďalej len „druhé rozhodnutie vo veci Condor“) ⁽⁸⁾ a rozhodnutie, ktorým sa schválila pomoc na reštrukturalizáciu oznámená Nemeckom v prospech spoločnosti Condor (ďalej len „rozhodnutie o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021“) ⁽⁹⁾. Nemecko poskytlo pomoc na reštrukturalizáciu spoločnosti Condor koncom júla 2021.
- (5) Spoločnosť Ryanair DAC (ďalej len „Ryanair“) podala žalobu o neplatnosť rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021. Všeobecný súd vo svojom rozsudku z 8. mája 2024 (ďalej len „rozsudok vo veci Condor z roku 2024“) konštatoval, že Komisia mala mať pochybnosti odôvodňujúce začatie formálneho vyšetrovacieho konania podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ a z uvedeného dôvodu zrušil rozhodnutie o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 ⁽¹⁰⁾.
- (6) Komisia v rámci prvého rozhodnutia vo veci Condor na základe dodatočných údajov o skutočnej škode posúdila škodu, ktorú spoločnosť Condor utrpela v období od 17. marca 2020 do 31. decembra 2020, a dospela k záveru, že spoločnosť Condor utrpela v uvedenom období škodu vo výške 175,35 milióna EUR. Komisia v druhom rozhodnutí vo veci Condor konštatovala, že spoločnosť Condor utrpela v období od 1. januára 2021 do 31. mája 2021 škodu vo výške 73,66 milióna EUR, a schválila pomoc s cieľom čiastočne nahradiť túto škodu formou odpísania 60 miliónov EUR z úverov vo výške 550 miliónov EUR. Na základe výpočtu za obdobie od 17. marca 2020 do 31. mája 2021, ako sa opisuje v prvom a druhom rozhodnutí vo veci Condor, bola celková skutočná škoda vo výške 249,02 milióna EUR.
- (7) Komisia v zrušenom rozhodnutí o náhrade škody schválila pomoc, ktorá bola spoločnosti Condor následne poskytnutá na náhradu budúcej škody vo výške 276,7 milióna EUR. V odôvodnení 44 uvedeného rozhodnutia sa pripomína, že Nemecko sa zaviazalo vymôcť od spoločnosti Condor prípadnú nadmernú náhradu škody na základe dodatočného výpočtu skutočne vzniknutej škody, a to vrátane úrokov. Podľa odôvodnenia 24 prvého rozhodnutia vo veci Condor bola nadmerná náhrada škody vo výške 91,74 milióna EUR. Okrem toho musela spoločnosť Condor zaplatiť úroky za výhodu, ktorú získala prostredníctvom nadmernej náhrady škody, a to vo výške [...] mil. EUR, a nesplatené úroky, ktoré boli stále splatné vo výške [...] mil. EUR. V odôvodneniach 24 a 25 prvého rozhodnutia vo veci Condor sa opisuje, ako sa bude na základe dodatočného výpočtu škody uplatňovať mechanizmus spätného vymáhania stanovený v zrušenom rozhodnutí o náhrade škody.
- (8) Komisia rozhodnutím o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 schválila plány Nemecka podporiť reštrukturalizačný plán spoločnosti Condor prostredníctvom týchto opatrení: i) úprava podmienok a ďalší čiastočný odpis 90 miliónov EUR z úverov KfW vo výške 550 miliónov EUR; ii) odpis úrokov vo výške 20,2 milióna EUR za výhodu získanú z nadmernej náhrady škody a za stále splatné úroky na základe pôvodnej zmluvy o úvere, ktoré by spoločnosť Condor musela vrátiť (pozri odôvodnenie 7). V uvedenom rozhodnutí sa konštatovalo, že opatrenia i) a ii) zahŕňali pomoc na reštrukturalizáciu vo výške 321,18 milióna EUR, ktorú tvorila časť z úverov vo výške 550 miliónov EUR, ktorá nepredstavovala škodu spôsobenú pandémiou COVID-19, konkrétne 300,98 milióna EUR, a odpísané úroky vo výške 20,2 milióna EUR. Posúdenie zlučiteľnosti reštrukturalizačných opatrení s vnútorným trhom bolo oddelené od posúdenia opatrení na náhradu škody na základe odlišných právnych základov a oprávnených nákladov.
- (9) Komisia po zrušení rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 listom z 29. júla 2024 oznámila Nemecku svoje rozhodnutie, že v súvislosti s touto pomocou začne konanie stanovené v článku 108 ods. 2 ZFEÚ (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“).

⁽⁷⁾ Rozhodnutie Komisie z 26. júla 2021 vo veci SA.56867, (2020/N, ex 2020/PN) – Nemecko – Náhrada škody spôsobenej pandémiou COVID-19 spoločnosti Condor Flugdienst GmbH (Ú. v. EÚ C 177, 29.4.2022, s. 1).

⁽⁸⁾ Rozhodnutie Komisie z 26. júla 2021 vo veci SA.63617, (2021/N) – Nemecko – Druhá náhrada škody spôsobenej pandémiou COVID-19 spoločnosti Condor (Ú. v. EÚ C 169, 22.4.2022, s. 1).

⁽⁹⁾ Rozhodnutie Komisie C(2021) 5729 final z 26. júla 2021 vo veci SA.63203 (2021/N) Nemecko – Pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Condor (Ú. v. EÚ C 429, 22.10.2021, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 8. mája 2024, Ryanair/Komisia, vec T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

- (10) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽¹¹⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky. Nemecko predložilo svoje pripomienky 27. septembra 2024.
- (11) Komisia dostala pripomienky od dvoch zainteresovaných strán. Postúpila ich Nemecku, ktoré dostalo príležitosť reagovať. Nemecko 18. novembra 2024 oznámilo Komisii, že k pripomienkam tretích strán nepredloží žiadne pripomienky.
- (12) Nemecko listom z 19. júla 2021 výnimočne súhlasilo s tým, že sa zriekne svojich práv vyplývajúcich z článku 342 ZFEÚ v spojení s článkom 3 nariadenia č. 1/1958 ⁽¹²⁾ a že toto rozhodnutie sa prijme a oznámi v angličtine.

2. PODROBNÝ OPIS POMOCI

- (13) V tomto rozhodnutí sa posudzuje zlučiteľnosť štátnej pomoci tvorenej dvoma opatreniami opatrenia v prospech spoločnosti Condor notifikované Nemeckom, proti ktorým Komisia nevzniesla žiadne námietky v rozhodnutí o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021, ktoré bolo následne zrušené Všeobecným súdom. Rozsudok vo veci Condor z roku 2024 je predmetom prebiehajúceho konania pred Súdnym dvorom na základe odvolania podaného spoločnosťou Condor ⁽¹³⁾. Uvedené prebiehajúce odvolacie konanie nie je dotknuté posúdením pomoci na reštrukturalizáciu Komisiou v tomto rozhodnutí, a to bez ohľadu na ustanovenie uvedené v článku 2 a vysvetlené v odôvodnení 258 tohto rozhodnutia.

2.1. Zrušenie rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021

- (14) Žaloba spoločnosti Ryanair o neplatnosť rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 vychádza z desiatich žalobných dôvodov založených v podstate: i) na tom, že sporné opatrenie nepatrí do rozsahu pôsobnosti usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu; ii) na zjavnom nesprávnom posúdení, pokiaľ ide o preukázanie zlyhania trhu a sociálnych ťažkostí; iii), iv), v) a vi) na nepreukázaní potreby štátneho zásahu a jeho stimulačného účinku Komisiou, na nepreukázaní Komisiou, že reštrukturalizačný plán je realistický, koherentný a ďalekosiahly a vhodný na obnovenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Condor, a na nepreukázaní vhodnosti a primeranosti spornej pomoci; vii) na nesprávnom preskúmaní negatívnych účinkov sporného opatrenia Komisiou; viii) na porušení zásad nediskriminácie, slobodného poskytovania služieb a slobody usadiť sa; ix) na porušení procesných práv spoločnosti Ryanair a x) na porušení povinnosti odôvodnenia.
- (15) Všeobecný súd zamietol žalobné dôvody i) až viii) ako neprípustné, pričom konštatoval, že spoločnosť Ryanair nepreukázala, že bola osobne dotknutá rozhodnutím o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 v zmysle článku 263 ZFEÚ, a preto nemala legitimáciu na spochybnenie dôvodnosti uvedeného rozhodnutia. Všeobecný súd pripustil deviaty žalobný dôvod spoločnosti Ryanair, pričom konštatoval, že spoločnosť Ryanair je dotknutou stranou na účely článku 108 ods. 2 ZFEÚ a zainteresovanou stranou v zmysle článku 1 písm. h) nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ⁽¹⁴⁾, a preto mala aktívnu legitimáciu v záujme ochrany svojich procesných práv. V rámci uvedeného žalobného dôvodu spoločnosť Ryanair uviedla osem dôkazov zodpovedajúcich jej žalobným dôvodom i) až viii) na podporu svojho tvrdenia, že preskúmanie sporného opatrenia Komisiou bolo nedostatočné a neúplné, z čoho podľa nej vyplývalo, že pretrvávali vážne pochybnosti o zlučiteľnosti opatrenia podľa článku 107 ZFEÚ a že Komisia mala začať formálne vyšetrovacie konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ.

⁽¹¹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

⁽¹²⁾ Nariadenie Rady č. 1 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve (Ú. v. ES 17, 6.10.1958, s. 385/58).

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

⁽¹⁴⁾ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

- (16) Všeobecný súd pripomenul, že podľa ustálenej judikatúry platí, že ak predbežné preskúmanie opatrenia pomoci neumožnilo Komisii prekonať závažné ťažkosti spojené s posúdením zlučiteľnosti uvedeného opatrenia s vnútorným trhom, Komisia bola povinná začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 ZFEÚ a v tejto súvislosti nemala žiadnu mieru voľnej úvahy. Všeobecný súd následne pristúpil k preskúmaniu dôkazov spoločnosti Ryanair a ako nedôvodné zamietol jej žalobné dôvody i) až v). Všeobecný súd okrem iného potvrdil názor Komisie, že na základe odlišných právnych základov a oprávnených nákladov bolo posúdenie zlučiteľnosti opatrení pomoci na reštrukturalizáciu s vnútorným trhom oddelené od posúdenia opatrení na náhradu škody. Všeobecný súd konkrétne uviedol, že z odôvodnenia 131 rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 bolo zjavné, že „časť úverov z roku 2020 súvisiacich s pandémiou COVID-19 slúžila na krytie mimoriadnych nákladov, ktoré spoločnosti Condor vznikli počas pandémie COVID-19 a ktoré preto nepredstavujú náklady na reštrukturalizáciu zahrnuté v reštrukturalizačnom pláne, zatiaľ čo zo zvyšnej časti týchto úverov sa financovala reštrukturalizácia, a to s pripočítaním sumy zodpovedajúcej druhej časti sporného opatrenia“⁽¹⁵⁾.
- (17) Všeobecný súd následne preskúmal žalobné dôvody žalobcu vi) a vii), ktoré spochybňovali posúdenie primeranosti opatrenia a jeho negatívneho účinku na hospodársku súťaž a obchod Komisiou. Všeobecný súd v tejto súvislosti konštatoval, že Komisia mala mať pochybnosti po prvé o tom, či sporné opatrenie spĺňa požiadavku primeraného rozdelenia zaťaženia stanovenú v bode 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a po druhé o tom, či rozsah opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže spĺňal požiadavky stanovené najmä v oddiele 3.6.2.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Podľa Všeobecného súdu tieto pochybnosti viedli k tomu, že predbežné preskúmanie Komisiou bolo neúplné a nedostatočné, čo zas predstavovalo dôkaz o existencii závažných ťažkostí.
- (18) Všeobecný súd to viedlo k záveru, že Komisia mala mať pochybnosti odôvodňujúce začatie formálneho vyšetrovacieho konania podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ a zrušenie rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021⁽¹⁶⁾. Všeobecný súd napokon rozhodol, že nebolo potrebné preskúmať ôsmy dôkaz predložený spoločnosťou Ryanair, ani jej desiaty žalobný dôvod založený na nedostatočnom odôvodnení.
- (19) Komisia prijíma toto rozhodnutie s cieľom zabezpečenia súladu s rozsudkom Všeobecného súdu podľa článku 266 ZFEÚ bez ohľadu na prebiehajúce odvolacie konanie proti tomuto rozsudku (pozri odôvodnenie 13).

2.2. Opatrenia

- (20) V oddiele 2 sa opisujú opatrenia a ich súvislosti v čase ich poskytnutia (t. j. v júli 2021). Posúdenie opatrení po zrušení rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 musí vychádzať zo skutočností a prvkov prevládajúcich v čase poskytnutia týchto opatrení. Dôvodom je, že pri posudzovaní zlučiteľnosti už poskytnutých opatrení pomoci s vnútorným trhom môže Komisia zohľadniť len prvky, ktoré existovali v čase poskytnutia opatrení. V dôsledku toho sa finančné a obchodné údaje vzťahujú na obdobie do predloženia finančných výsledkov za rok 2019, čo bol posledný rok bežnej obchodnej činnosti spoločnosti Condor pred jej vstupom do insolvenčného konania a pred poskytnutím pomoci na reštrukturalizáciu, keďže rok 2020 bol výrazne ovplyvnený pandémiou COVID-19, a preto sa nepovažoval za reprezentatívny.
- (21) Prvé opatrenie spočíva v úprave podmienok, ako sa opisujú v odôvodneniach 51 a 52, úverov KfW vo výške 550 miliónov EUR, ktoré boli poskytnuté spoločnosti Condor na základe zrušeného rozhodnutia o náhrade škody, a to v rozsahu, v akom sa upravenými úvermi a odpisom vo výške 90 miliónov EUR podporil reštrukturalizačný plán spoločnosti Condor, nie však v rozsahu, v akom sa jej nahradila škoda súvisiaca s pandémiou COVID-19. Druhé opatrenie spočíva v odpustení a odpísaní splatných úrokov vo výške 20,2 milióna EUR, ktoré by spoločnosť Condor bola povinná vrátiť v dôsledku prvého rozhodnutia vo veci Condor.

⁽¹⁵⁾ Vec T-28/22, Ryanair/Komisia, bod 133.

⁽¹⁶⁾ Vec T-28/22, Ryanair/Komisia, body 243 a 244.

- (22) Tieto dve opatrenia sú súčasťou finančného balíka dohodnutého medzi Nemeckom, spoločnosťou Attestor Limited (ďalej len „Attestor“) ako novým súkromným akcionárom spoločnosti Condor a bankou KfW s cieľom podporiť reštrukturalizáciu spoločnosti Condor a pokračovanie jej podnikania.
- (23) Nemecko sa zaviazalo, že na webovom sídle www.bmwi.de uverejní tieto informácie týkajúce sa opatrení:
- úplné znenie rozhodnutia o poskytnutí individuálnej pomoci a jeho vykonávacích ustanovení, alebo príslušný odkaz,
 - totožnosť orgánu alebo orgánov poskytujúcich pomoc,
 - totožnosť jednotlivého príjemcu, formu a výšku pomoci poskytnutej príjemcovi, dátum poskytnutia pomoci, typ podniku (MSP/veľký podnik), región, v ktorom má príjemca sídlo (na úrovni NUTS II) a hlavné hospodárske odvetvie, v ktorom príjemca vykonáva svoju činnosť (na úrovni skupiny NACE).

2.3. Príjemca

2.3.1. Štruktúra, vlastníctvo a činnosti podniku

- (24) Príjemcom opatrení je spoločnosť Condor a jej kontrolované dcérske spoločnosti (pozri odôvodnenie 38). Spoločnosť Condor je nemecká charterová letecká spoločnosť so sídlom v Kelsterbachu (Hesensko). Poskytuje služby leteckej dopravy individuálnym klientom a cestovným kanceláriám zo svojich letísk v Nemecku do destinácií po celom svete, a to so zameraním na trh rekreačných zájazdov. V roku 2019 dosiahla obrát 1,7 miliardy EUR a celkovú bilančnú sumu 7,2 miliardy EUR a mala 4 022 zamestnancov ⁽¹⁷⁾.
- (25) Nemecko potvrdilo, že okrem pomoci na záchranu schválenej 14. októbra 2019 v rozhodnutí o pomoci na záchranu (pozri odôvodnenie 2) spoločnosť Condor, ani jej bývalí alebo súčasní akcionári, a ani žiaden subjekt, ktorý je ňou kontrolovaný, nedostali v posledných desiatich rokoch pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu.
- (26) V čase notifikácie bola jediným akcionárom spoločnosti Condor spoločnosť SG Luftfahrt GmbH (ďalej len „SGL“). Spoločnosť SGL bola holdingovou spoločnosťou bez prevádzkových činností. Akcie spoločnosti Condor držala v traste od decembra 2020, keď spoločnosť Condor vystúpila z insolvenčného konania (pozri odôvodnenie 33), a to až do ich predaja strategickému investorovi ⁽¹⁸⁾. Spoločnosť SGL bola vo výlučnom vlastníctve spoločnosti Team Treuhand GmbH, ktorá bola zas vo výlučnom vlastníctve spoločnosti Noerr & Stiefenhofer. Spoločnosť SGL bola vytvorená výlučne na účely držby akcií spoločnosti Condor do ich predaja spoločnosti Attestor a po predaji všetkých akcií bude zlikvidovaná (pozri odôvodnenie 38). Podľa návrhu kúpnej zmluvy, ktorý Nemecko predložilo v čase notifikácie ⁽¹⁹⁾, mala spoločnosť SGL až do dňa vykonania zmluvy zakázané konať tak, ako by za normálnych okolností pri výkone svojich práv mohol konať väčšinový akcionár. Tento zákaz zahŕňa také úkony, ako sú napríklad zrušenie spoločnosti Condor, uzavretie, ukončenie alebo zrušenie podnikových dohôd v zmysle odsekov 291 a nasl. nemeckého zákona o akciových spoločnostiach (*Aktiengesetz*) ⁽²⁰⁾, zvýšenie alebo zníženie základného imania, zmeny stanov dcérskych spoločností spoločnosti Condor, rozdelenie dividend, prevod zisku, vyplácanie preddavkov za zisk, prevzatie alebo spätné odkúpenie akcií, predaj alebo zaťaženie hmotného majetku (s výnimkami), významné investície nad 2 milióny EUR mesačne (celkom), uzavretie, zmena alebo ukončenie (vrátane nových) zmlúv o financovaní vrátane zmlúv o prenájme lietadiel, vymenovanie riaditeľa alebo člena dozornej rady. Na obrázku 1 je znázornená štruktúra skupiny Condor pred uzavretím dohody vyjednejanej so spoločnosťou Attestor (pozri odôvodnenia 37 a 39).

⁽¹⁷⁾ KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemecká reštrukturalizačná koncepcia podľa IDW S6/BGH, 16. júna 2021, s. 5.

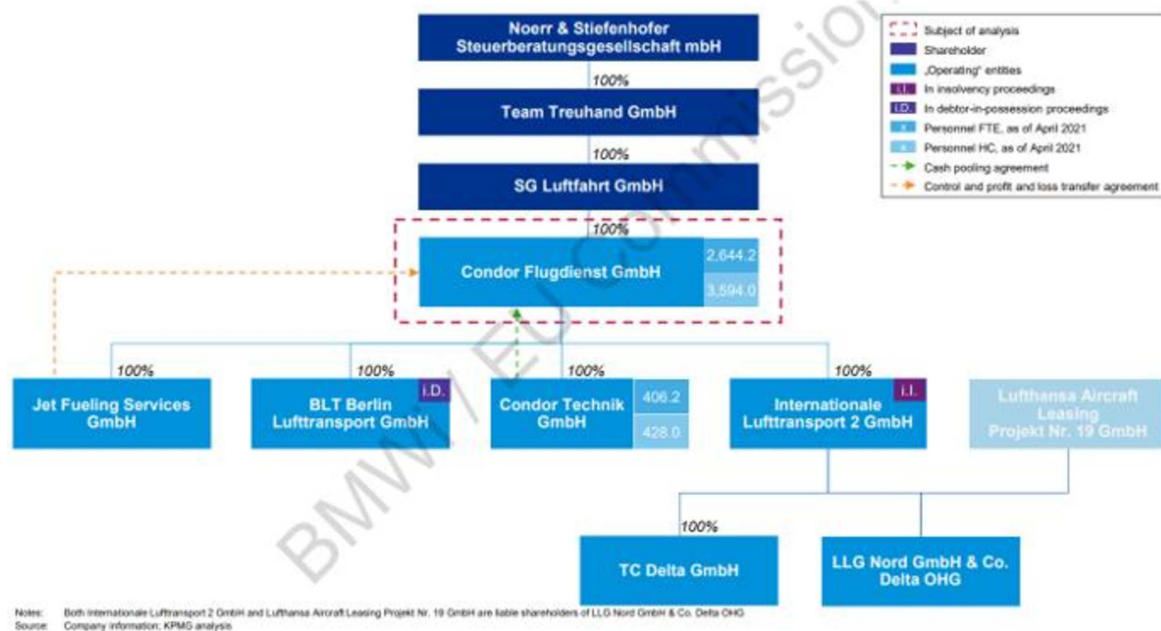
⁽¹⁸⁾ Od 28. júla 2021 kontroluje 51 % akcií, ktoré má v držbe spoločnosť SGL, súkromný investičný fond Attestor za podmienok dohody vyjednejanej s nemeckým štátom, ako sa uvádza v odôvodneniach 37 a 39.

⁽¹⁹⁾ Konečná kúpna zmluva vtedy ešte nebola podpísaná.

⁽²⁰⁾ Takéto podnikové dohody zahŕňajú dohody o kontrole, ako aj dohody o prevode zisku.

Obrázok 1

Štruktúra skupiny Condor



Zdroj: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemecká reštrukturalizačná koncepcia podľa IDW S6/BGH, 16. júna 2021, s. 22.

- (27) Spoločnosť Condor ako charterová letecká spoločnosť poskytuje služby cestovným kanceláriám a cestovným agentúram. Spoločnosť Condor predáva letenky aj priamo koncovým zákazníkom, napríklad prostredníctvom internetu [tzv. samostatné letenky („dry seats“)]. Spoločnosť Condor prevádzkuje krátke, stredne dlhé a dlhé lety a lieta aj na letiská, na ktoré nelietajú leteckí dopravcovia zabezpečujúci pravidelné lety ⁽²¹⁾.

2.3.2. Konkurencia na trhoch, na ktorých spoločnosť Condor pôsobí, a jej postavenie na nich

- (28) Pokiaľ ide o charterové spoločnosti, spoločnosť Condor čelí konkurencii najmä zo strany spoločnosti TUIfly, ktorá je leteckým dopravcom skupiny TUI, a to na trasách z Nemecka do turistických destinácií, ako sú Španielsko, Grécko, Taliansko alebo Portugalsko, Karibik alebo Mexiko ⁽²²⁾. Niektoré letecké spojenia prevádzkované spoločnosťou Condor prevádzkuje aj spoločnosť Eurowings, ktoré je nízkonákladovým leteckým dopravcom skupiny Lufthansa ⁽²³⁾, alebo spoločnosť Ryanair. Spoločnosť Condor však potenciálne konkuruje takýmto leteckým dopravcom len v oblasti predaja samostatných leteniek na charterových letoch do určitých destinácií, ktoré tieto letecké spoločnosti tiež prevádzkujú.

⁽²¹⁾ Medzi leteckých dopravcov zabezpečujúci pravidelné lety patria tradiční dopravcovia (alebo leteckí sieťoví dopravcovia poskytujúci komplexné služby), napríklad Lufthansa, a nízkonákladoví dopravcovia, napríklad Ryanair.

⁽²²⁾ Do skupiny TUI patrí uvedený letecký dopravca a cestovné kancelárie. Na rozdiel od spoločnosti Condor, ktorá poskytuje služby aj nezávislým cestovným kanceláriám, spoločnosť TUIfly poskytuje služby len cestovným kanceláriám skupiny TUI. Nemecko 27. marca 2020 rozhodlo o poskytnutí úveru spoločnosti TUI vo výške 1,8 miliardy EUR (prostredníctvom KfW) a 4. januára 2021 o rekapitalizačnom opatrení v celkovej výške 1,25 miliardy EUR na kompenzáciu účinkov pandémie COVID-19 [rozhodnutie Komisie C(2021) 49 final zo 4. januára 2021 vo veci SA.59812 – Rekapitalizácia spoločnosti TUI (Ú. v. EÚ C 169, 22.4.2022, s. 1)].

⁽²³⁾ Komisia 25. júna 2020 nevzniesla žiadne námietky proti plánom Nemecka poskytnúť spoločnosti Lufthansa rekapitalizačnú pomoc vo výške 6 miliárd EUR [rozhodnutie Komisie C(2020) 4353 final z 25. 6. 2020 vo veci SA.57153 – Pomoc pre spoločnosť Lufthansa (Ú. v. EÚ C 397, 20.11.2020, s. 1)]. Všeobecný súd 10. mája 2023 zrušil rozhodnutie Komisie (rozsudok Všeobecného súdu vo veciach T-34/21 a T-87/21, Ryanair a Condor/Komisia, ECLI:EU:T:2023:248). Komisia 8. júla 2024 začala formálne vyšetrovacie konanie [pozri rozhodnutie Komisie C(2024) 4481 final z 8. júla 2024 vo veci SA.57153 – Pomoc pre spoločnosť Lufthansa (Ú. v. EÚ C, C/2024/5957, 4.10.2024)].

- (29) Podľa nemeckých orgánov je spoločnosť Condor popri spoločnosti Eurowings jediným poskytovateľom priamych rekreačných diaľkových letov s odletom z Nemecka. V lete 2019 spoločnosť Condor obsluhovala celkovo 126 destinácií, z toho 35 vzdialených destinácií. Pokiaľ ide o lety do vzdialených destinácií, 63 % trás zabezpečovala výlučne spoločnosť Condor, 29 % trás zabezpečovala spoločnosť Condor spolu s jedným ďalším leteckým dopravcom a 8 % trás lietali viac ako dvaja leteckí dopravcovia. V segmente letov na krátku vzdialenosť a na stredne dlhú vzdialenosť bola spoločnosť Condor jediným dodávateľom 25 % spojení, ktoré obsluhovala v lete 2019; 32 % z nich lietali dvaja leteckí dopravcovia a 43 % z týchto letov zabezpečovali viac ako dvaja leteckí dopravcovia.
- (30) V roku 2019 tvorilo celkovú flotilu spoločnosti Condor 61 lietadiel, z ktorých dve prevádzkovala spoločnosť Brussels Airlines. Spoločnosť Condor uskutočnila približne 45 400 letov, na ktorých prepravila približne 9,4 milióna cestujúcich, pričom celkový počet dostupných miest na kilometer (ďalej len „dostupné miesta na kilometer“) predstavoval 10,4 milióna a miera vyťaženia prevádzkovaných lietadiel dosahovala 90 %. V lete 2019 mala spoločnosť Condor na trhu leteckej osobnej dopravy v Nemecku 6,4 % podiel, čím sa umiestnila na treťom mieste za spoločnosťou Lufthansa (s 37 %) a spoločnosťou Eurowings (s 8 %), ktoré obe vlastní skupina Lufthansa. Spoločnosť Ryanair mala 5 % podiel a spoločnosť TUIfly 3 % podiel. V segmente leteckej dopravy za rekreáciou je vedúcim prevádzkovateľom aj skupina Lufthansa s 31 % podielom (Lufthansa a Eurowings), zatiaľ čo spoločnosti Condor a Ryanair majú každá 16 %, a po nich nasledujú spoločnosť TUIfly s 9 %, spoločnosť SunExpress so 7 % a spoločnosť EasyJet so 4 %.
- (31) V roku 2019 prevádzkovala spoločnosť Condor charterové lety na deviatich nemeckých letiskách so štyrmi hlavnými letiskovými základňami v Hamburgu, Düsseldorfe, Mníchove a vo Frankfurtu ⁽²⁴⁾. Z hľadiska podnikania v oblasti osobnej leteckej dopravy v rámci celého Nemecka má spoločnosť Condor 3 % podiel na frekvencii letov, 4 % podiel na kapacite a 6 % podiel na dostupných miestach na kilometer. Pokiaľ ide o frekvenciu letov, v rámci jednotlivých letísk, ktoré obsluhuje, spoločnosť Condor prekročila 10 % len na letisku Lipsko. Druhý najvyšší podiel mala na letisku v Hannoveri, kde dosiahla 8 % podiel na frekvencii, 11 % podiel na kapacite a 18 % podiel na dostupných miestach na kilometer. Väčší podiel spoločnosti Condor na celkovej kapacite a na dostupných miestach na kilometer na niektorých letiskách bol spôsobený tým, že spoločnosť Condor využívala väčšie lietadlá a prevádzkovala dlhšie letecké spojenia ako domáci alebo kontinentálni leteckí dopravcovia, ktorí prepravovali obchodných cestujúcich na krátke vzdialenosti. Takisto letiská Lipsko a Hannover sú najmä regionálne letiská, ktoré neboli preťažené a na ktorých bol dostatok dostupných prevádzkových intervalov pre leteckých dopravcov, ktorí tieto letiská využívali. Na všetkých ostatných letiskách, ktoré spoločnosť Condor obsluhovala, mala často menej ako 5 % podiel na celkovej frekvencii, kapacite a dostupných miestach na kilometer ⁽²⁵⁾.

2.4. Finančné ťažkosti spoločnosti Condor a hľadanie strategického investora

- (32) Individuálne finančné výsledky spoločnosti Condor boli pred pandémiou COVID-19 pozitívne. Spoločnosť Condor od roku 2009 dosahovala najmä opakujúce sa ročné zisky, ktoré za obdobie rokov 2008 až 2019 dosiahli 530 miliónov EUR v kumulovanej výške a 44,1 milióna EUR v ročnom priemere, ako je znázornené v tabuľke 1. Obchodný model spoločnosti Condor bol teda na prvý pohľad funkčný a ziskový.

Tabuľka 1

Zisky/straty spoločnosti Condor od roku 2008 do roku 2019

Finančný rok	Zisk v 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⁾ Medzi ďalších päť letísk patrí Hannover, Norimberg, Stuttgart, Lipsko a Sylt, pozri notifikáciu, príloha 26.

⁽²⁵⁾ Na žiadnom zo zvyšných letísk (Hamburg, Mníchov, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Norimberg a Sylt) nemala spoločnosť Condor viac ako [...] % podiel na frekvencii a len na jednom z nich na kapacite ([...] % na letisku v Sylte). Na piatich zvyšných letiskách, konkrétne to na letiskách Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart a Sylt, mala spoločnosť Condor podiel vyšší ako [...] % na dostupných miestach na kilometer ([...] %, [...] %, [...] %, [...] % a [...] %), pozri prílohu 26 k notifikácii.

Finančný rok	Zisk v 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
KUMULOVANÝ ZISK CELKOM	529 957 743

- (33) Finančná situácia spoločnosti Condor však v čase poskytnutia pomoci bola a zostala negatívne ovplyvnená platobnou neschopnosťou jej bývalého ovládajúceho akcionára, ktorým bola skupina Thomas Cook Group (ďalej len „skupina TCG“). Spoločnosť Condor sa podieľala na konsolidácii zostatkov (tzv. „cash pool“) skupiny TCG, mala pohľadávky voči skupine TCG vo výške približne [...] miliónov EUR a nemala žiadne financovanie bankou ⁽²⁶⁾. V dôsledku platobnej neschopnosti svojej materskej spoločnosti nebola spoločnosť Condor schopná financovať svoje potreby likvidity na trhu a v septembri 2019 musela podať návrh na začatie insolvenčného konania v rámci správy ⁽²⁷⁾.
- (34) Insolvenčný súd vo Frankfurt nad Mohanom (ďalej len „insolvenčný súd“) 1. decembra 2019 začal insolvenčné konanie a spoločnosti Condor povolil pokračovať v činnosti, pričom zároveň mala vypracovať insolvenčný plán. Insolvenčný súd usúdil, že spoločnosť Condor bola v zásade ziskovou spoločnosťou z hľadiska prevádzky a potreba jej reštrukturalizácie nebola vyvolaná nedostatkami jej vlastného obchodného modelu a ziskovosti, ale platobnou neschopnosťou skupiny TCG. V insolvenčnom pláne sa stanovili opatrenia na pokračovanie v uplatňovaní obchodného modelu poskytovateľa rekreačných letov, dohoda s veriteľmi, reštrukturalizačné opatrenia a vstup nového investora. Hlavným prvkom tohto plánu bolo prevádzkové a finančné oddelenie spoločnosti Condor od skupiny TCG, ako aj prevzatie novým investorom. Akcie spoločnosti Condor, ktoré mala v držbe skupina TCG, sa odpísali na nulu a správcovi (ktorým bola spoločnosť SGL, pozri odôvodnenie 26) boli vydané nové akcie v hodnote 20,2 milióna EUR; úlohou správcu bolo držať tieto akcie, kým sa nenájde nový investor.
- (35) V januári 2020 boli predložené tri ponuky na kúpu spoločnosti Condor. V týchto ponukách bola spoločnosť Condor ohodnotená na [...] až [...] mil. EUR. Úspešným uchádzačom sa stala spoločnosť PGL, ktorá je materskou spoločnosťou poľského leteckého dopravcu LOT a ktorá ponúkla kúpnu cenu vo výške [...] mil. EUR. Kúpna zmluva so spoločnosťou PGL vrátane notárskych náležitostí bola podpísaná 24. januára 2020. Nemecký Spolkový úrad na ochranu hospodárskej súťaže (Bundeskartellamt) 24. februára 2020 povolil zlúčenie. Veriteľský výbor spoločnosti Condor v marci 2020 potrebnou väčšinou hlasov prijal insolvenčný plán, ktorý insolvenčný súd schválil. Spoločnosť PGL však 13. apríla 2020 odstúpila od zmluvy, pretože mala finančné a hospodárske ťažkosti v súvislosti s pandemiou COVID-19, v dôsledku ktorých spoločnosť LOT Polish Airlines požadovala od poľskej vlády podporu vo výške približne 650 miliónov EUR ⁽²⁸⁾.
- (36) V dôsledku odstúpenia spoločnosti PGL od zmluvy sa insolvenčné konanie spoločnosti Condor predĺžilo o sedem mesiacov. Toto predĺženie vyvolalo dodatočné náklady, za ktoré bola zodpovedná spoločnosť Condor a ktoré boli v celkovej výške približne 23,7 milióna EUR ⁽²⁹⁾. Veriteľský výbor spoločnosti Condor 22. októbra 2020 schválil zmenený plán, ktorý insolvenčný súd schválil 24. novembra 2020. Insolvenčný súd 30. novembra 2020 rozhodol o vystúpení spoločnosti Condor z insolvenčného konania.

⁽²⁶⁾ Prostredníctvom účasti spoločnosti Condor na pravidelných konsolidáciách zostatkov skupiny TCG, z ktorých posledný nadobudol platnosť vo februári 2018, sa započítavali pohľadávky vyplývajúce z dohôd o prevode zisku medzi nimi a v prípade potreby získavala spoločnosť Condor likviditu v rámci skupiny. Po nútenej likvidácii skupiny TCG už táto možnosť financovania nebola k dispozícii. Keďže spoločnosť Condor nemala nezávislý vlastný rizikový profil a keďže bola súčasťou povinne likvidovanej skupiny TCG, nebola schopná získať finančné prostriedky na kapitálových trhoch. Okrem toho v čase vstupu skupiny TCG do likvidácie mala spoločnosť Condor voči svojej materskej spoločnosti pohľadávky vo výške približne [...] miliónov EUR, ktoré už nemohla vymáhať a ktoré sa museli odpísať. V konečnom dôsledku bola spoločnosť Condor spoločne zodpovedná za určité dlhy skupiny TCG.

⁽²⁷⁾ Pozri aj rozhodnutie o pomoci na záchranu, odôvodnenie 14 až 20.

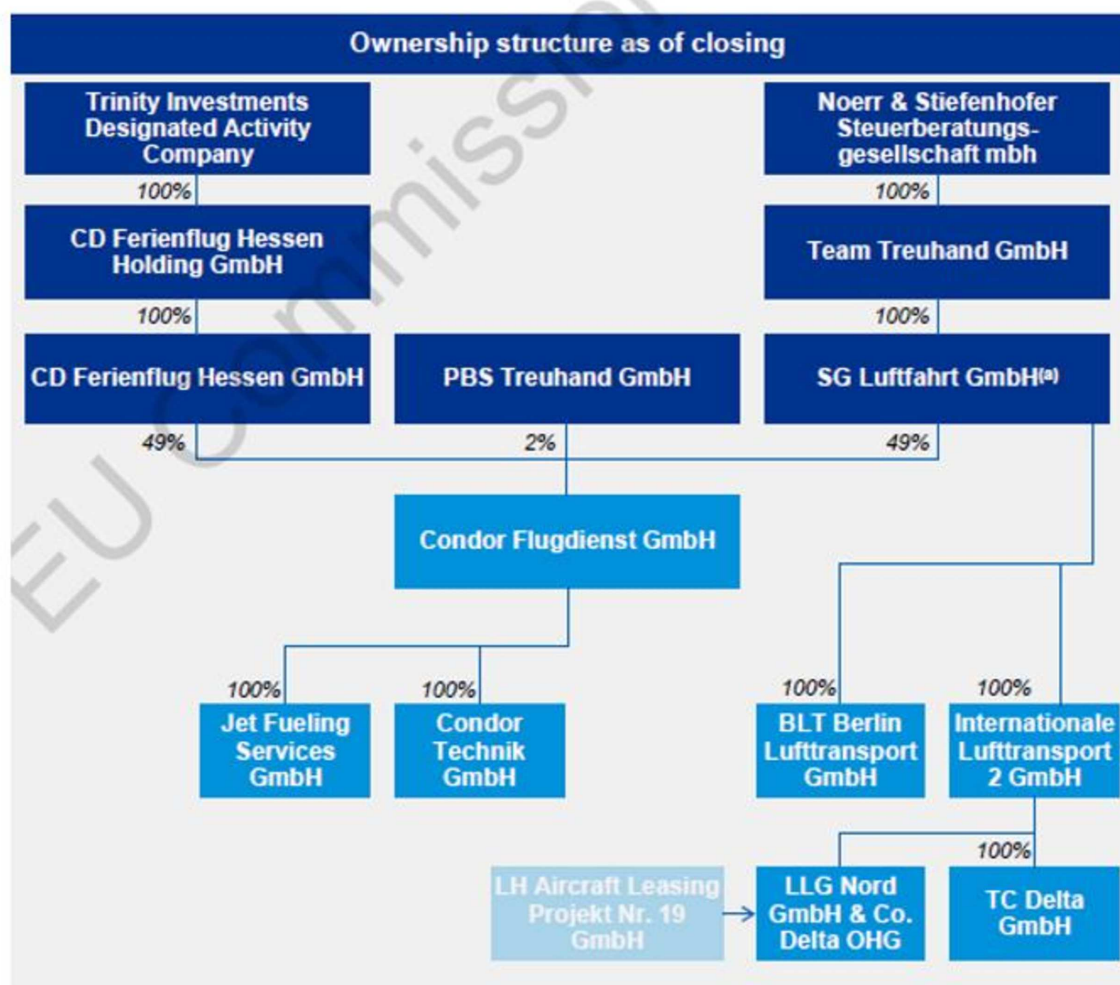
⁽²⁸⁾ Ako bola povolená rozhodnutím Komisie C(2020) 9606 final z 22. 12. 2020 vo veci SA.59158 COVID-19 – Pomoc pre LOT Polish Airlines (Ú. v. EÚ C 260, 2.7.2021, s. 1).

⁽²⁹⁾ Všeobecný súd zrušil rozhodnutie o náhrade škody z apríla 2020, pretože dospel k záveru, že Komisia dostatočne nepreukázala, že existuje priama súvislosť medzi stratami, ktoré utrpela spoločnosť Condor v dôsledku obmedzení zavedených na zabránenie šírenia pandémie COVID-19, a zvýšenými nákladmi v súvislosti s insolvenčným konaním vo výške 17 miliónov EUR, ktoré utrpela v dôsledku predĺženia insolvenčného konania po odstúpení spoločnosti PGL od kúpnej zmluvy uzavretej so spoločnosťou Condor (pozri zrušené rozhodnutie o náhrade škody, odôvodnenie 21). Keďže konanie sa muselo predĺžiť o viac ako dva až tri mesiace oproti pôvodným očakávaniam, a to z apríla 2020 do novembra 2020 namiesto júna/júla, konečná suma týchto nákladov sa zvýšila na 23,7 milióna EUR.

- (37) Spoločnosť Condor pokračovala v hľadaní investora a absolvovala nepodmienené, súťažné, transparentné a nediskriminačné ponukové konanie. Dozorná rada spoločnosti Condor, ktorej akcionármi sú zástupcovia nemeckej spolkovej vlády a spolkovej krajiny Hesensko (ručitelia za úvery KfW), vybrala z troch ponúk, ktoré boli doručené v čase konania, súkromný investičný fond Attestor. Spoločnosť Attestor ponúkla spoločnosti Condor najlepšie podmienky na splácanie verejných úverov KfW krytých verejnými zárukami. Plánovaná kúpa bola spísaná formou notárskej zápisnice z 20. mája 2021.
- (38) Nemecko potvrdilo, že spoločnosť Attestor, ktorá je investičným fondom, nebola pred touto ponukou nijako prepojená so spoločnosťou Condor a ani s ňou neobchodovala.
- (39) Podľa návrhu kúpnej zmluvy by sa akcie spoločnosti Condor v jej dcérskych spoločnostiach Berlin Lufttransport a Internationale Lufttransport predali holdingovej spoločnosti SGL, spoločnosť Attestor by od spoločnosti SGL prevzala 49 % akcií spoločnosti Condor a 2 % by mala v držbe správcovská spoločnosť v mene spoločnosti Attestor. Spoločnosť Attestor by mala možnosť získať zvyšných 49 %. V súlade s touto zmluvou spoločnosť Attestor od 28. júla 2021 kontroluje 51 % akcií spoločnosti Condor (49 % prostredníctvom investičného fondu spravovaného spoločnosťou Attestor a 2 % prostredníctvom správcu) a tak, ako bolo dohodnuté, poskytla kapitál (pozri odôvodnenie 46). Finančné podmienky transakcie zahŕňajú financovanie podnikateľského plánu spoločnosti Condor a reštrukturalizáciu existujúcich verejných úverov poskytnutých spoločnosti Condor za podmienok opísaných v odôvodneniach 51 a 52. Vlastnícka štruktúra spoločnosti Condor po transakcii sa uvádza na obrázku 2.

Obrázok 2

Vlastnícka štruktúra spoločnosti Condor po jej predaji spoločnosti Attestor



Zdroj: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemecká reštrukturalizačná koncepcia podľa IDW S 6/BGH, 16. júna 2021, s. 51.

2.5. Reštrukturalizačný plán spoločnosti Condor

- (40) Spoločnosť Condor začala realizovať svoj reštrukturalizačný plán v októbri 2019, keď spustila program racionalizácie a reštrukturalizácie, ktorý trval do septembra 2023. Tento plán je založený na troch zložkách: i) úspora nákladov a zvýšenie efektívnosti prostredníctvom racionalizácie a obnovy flotily; ii) finančná a kapitálová reštrukturalizácia prostredníctvom súkromného financovania od spoločnosti Attestor a opätovného prerokovania úverov KfW a iii) organizačná stabilizácia prostredníctvom vstupu strategického partnera.

2.5.1. Prevádzková a organizačná reštrukturalizácia

- (41) Spoločnosť Condor začala program racionalizácie, obchodnej optimalizácie a zvyšovania produktivity s cieľom znížiť prevádzkové náklady, ako aj udržať a ďalej zvyšovať svoju ziskovosť. Podľa reštrukturalizačného plánu, ktorý predložilo Nemecko, sa očakávalo, že tento program prinesie úspory nákladov a zvýšenie produktivity, a to takto: i) zníženie počtu zamestnancov o 23 % do mája 2021 spočívajúce najmä v znížení počtu zamestnancov pozemného personálu o 17 %, a to napriek tomu, že prevzali viacero úloh, ktoré predtým vykonávala skupina TCG, ako aj zníženie počtu palubných sprievodcov od roku 2022 prostredníctvom vopred dohodnutých opatrení v rámci sociálneho plánu; ii) zníženie mzdových nákladov prostredníctvom úpravy kolektívnych zmlúv, odmien a plátov manažmentu, ako aj zníženia niektorých dodatočných platieb, ako sú príspevky na stravovanie a na dovolenku; iii) presun do nízkonákladovej centrály; iv) opätovné dohodnutie dodávateľských zmlúv (počas insolvenčného konania sa neuplatňovali zákonné výpovedné lehoty a lehoty, čo umožnilo ukončenie nevýhodných zmlúv) a úprava zmlúv o prenájme lietadiel; v) obnova flotily. Očakávalo sa, že výsledkom racionalizačného programu bude trvalé zníženie nákladov o viac ako [...] mil. EUR ročne.
- (42) Cieľom prevádzkových reštrukturalizačných opatrení, ako sa uvádzajú v tabuľke 2, je zachovať a zefektívniť činnosti spoločnosti Condor, kým nebude schopná tvoriť zisk po postupnom zrušení letových obmedzení zavedených na zabránenie šíreniu pandémie COVID-19. Ich vykonaním sa zabezpečí konkurencieschopnosť spoločnosti Condor ďalším znižovaním nákladov a nevyhnutnou obnovou flotily prostredníctvom moderných lietadiel s nízkou spotrebou paliva.
- (43) Spoločnosť Condor mala starnúcu flotilu, ktorá v lete 2019 zahŕňala 61 lietadiel, z ktorých 59 bolo prevádzkovaných priamo. Najmä 16 lietadiel Boeing 767-300, ktoré využívala na diaľkových linkách, malo v priemere 26 rokov, čo je viac ako priemer v odvetví. Reštrukturalizácia flotily, ktorej realizácia sa plánuje v rokoch 2022 až 2025 v prípade lietadiel na dlhé lety a v rokoch 2022 až 2029 v prípade lietadiel na krátke a stredne dlhé lety, prinesie zníženie spotreby paliva a emisií CO₂. Spoločnosť Condor na základe ponúk, ktoré mala k dispozícii v čase poskytnutia pomoci, očakávala ročné úspory nákladov na palivo vo výške približne [...] mil. EUR, úsporu emisií CO₂ na úrovni 15 až 25 % a zníženie priemernej spotreby paliva pod 2 litre na 100 tis. km na pasažiera, a to len v segmente diaľkových letov, kde uskutočňuje výmenu 16 lietadiel Boeing 767-300.

Tabuľka 2

Reštrukturalizačné opatrenia spoločnosti Condor

Opatrenie	Vykonávanie
Zníženie počtu zamestnancov	Zníženie počtu pozemného personálu: dosiahnuté do marca 2020
Zníženie nákladov na zamestnancov	— úprava kolektívnych zmlúv: december 2019 – marec 2020, — krátkodobé pracovné zmluvy a predĺženie rokovaní o zmrazení plátov v lete 2020 a na jar 2021.
Opätovné dohodnutie dodávateľských zmlúv	Priebežné preskúmania prebiehajú so všetkými dodávateľmi od septembra 2020.

Opatrenie	Vykonávanie
Presun do menej nákladnej centrality	— rokovania v apríli až máji 2020, — sťahovanie dokončené v júli 2021.
Obnova flotily	Postupná obnova počínajúc tretím štvrťrokom 2022; do roku 2023 sa očakáva nasadenie 12 nových lietadiel na diaľkové lety.

Zdroj: príloha 13 k notifikácii.

- (44) Navyše vstupom strategického investora sa vytvoril stabilný podnikový rámec. Predovšetkým predaj časti akcií spoločnosti Condor spoločnosti Attestor bol prvým krokom k štrukturálnej nezávislosti spoločnosti Condor po jej vystúpení z insolvenčného konania. Okrem toho vstup spoločnosti Attestor a reštrukturalizácia úverov KfW poskytli spoločnosti Condor dostatočné finančné prostriedky a umožnili jej posilniť základ vlastného imania.

2.5.2. Kapitálová a finančná reštrukturalizácia a financovanie reštrukturalizačného plánu

- (45) Náklady na reštrukturalizáciu zahŕňali náklady na obnovu flotily spoločnosti Condor, ako aj na jej nepokryté prevádzkové náklady počas obdobia reštrukturalizácie. Ako také zahŕňali splatenie úveru na záchranu a jeho nahradenie inými úvermi od KfW, odpísanie pohľadávky za úroky z nadmernej náhrady škody, ako sa uvádza v odôvodnení 7, a náklady spojené s insolvenčným konaním vo výške 23,7 milióna EUR (odôvodnenie 36). Náklady na reštrukturalizáciu boli financované čiastočne z vlastných zdrojov, a to v celkovej výške [...] mil. EUR, a čiastočne z verejných zdrojov formou reštrukturalizácie dlhu v celkovej výške 300,98 milióna EUR. Financovanie z neverejných zdrojov bolo zabezpečené prostredníctvom finančných prostriedkov poskytnutých spoločnosťou Attestor a podporené trvalými úsporami nákladov a odpismi dlhov vyplývajúcich z insolvenčného plánu, ako sa uvádza v nasledujúcich odôvodneniach.
- (46) Spoločnosť Attestor poskytla spoločnosti Condor 200 miliónov EUR formou kapitálovej injekcie vo výške 150 miliónov EUR do kapitálovej rezervy spoločnosti a vkladu vo výške 50 miliónov EUR na notársky viazaný účet, ktorý má spoločnosť Condor v prípade potreby k dispozícii na prevádzkové účely.
- (47) Navyše sa spoločnosť Attestor zaviazala poskytnúť [...] mil. EUR na obnovu flotily spoločnosti Condor, ako aj úverovú linku vo výške [...] mil. USD (približne [...] mil. EUR), ktorú môže spoločnosť Condor čerpať v niekoľkých tranziách bez revolvingu na platby pred dodaním lietadiel. Konkrétne spoločnosť [...] poskytla spoločnosti Condor a jej dcérskym spoločnostiam lízingový rámec, pričom sa priamo alebo prostredníctvom jedného alebo viacerých účelovo vytvorených subjektov zaviazala k financovaniu lízingu kapitálu vo výške [...] mil. EUR na účely nákupu lietadiel, ktoré sa majú prenajímať spoločnosti Condor. Financovanie lietadiel by sa doplnilo o externé financovanie, ktoré by malo v súlade s obchodnou praxou pokryť [...] % celkových výdavkov na obstaranie lietadiel. Návrh lízingového záväzku by tak spoločnosti Condor umožnil prenajať si lietadlá v hodnote až do [...] mil. EUR na obdobie minimálne [...] rokov.
- (48) Okrem toho veritelia spoločnosti Condor súhlasili s odpísaním pohľadávok vo výške 630,8 milióna EUR v súvislosti s insolvenčným konaním. Konanie sa riadilo záväznými právnymi ustanoveniami štandardného nemeckého insolvenčného zákona, ktorý obsahuje ustanovenia týkajúce sa vytvorenia rôznych skupín veriteľov a zaobchádzania s nimi. V rámci každej skupiny sa s veriteľmi zaobchádzalo rovnako. Pohľadávky v „skupine 7 – akcionári“ sa na účely insolvenčného konania považovali za podriadené iným pohľadávkam ostatných skupín veriteľov. V súlade s insolvenčným plánom sa základné imanie spoločnosti znížilo na nulu, v dôsledku čoho akcionári stratili svoje akcie. Zároveň bolo v rámci zvýšenia kapitálu podľa uvedeného plánu vylúčené právo na upísanie nových akcií. V dôsledku toho akcionári nedostali žiadne platby a stratili svoje existujúce práva, a to tak v súvislosti s akciami, ako aj s dlhom, ktorý mali voči spoločnosti Condor. Nemecko vysvetľuje, že pokiaľ ide o zvyšné pohľadávky, veriteľský výbor spoločnosti Condor si mohol vybrať medzi likvidáciou spoločnosti Condor alebo prijatím insolvenčnej ponuky vo výške 0,1 % na pohľadávky v celkovej výške 631,5 milióna EUR, pričom viacerí veritelia hlasovali proti tomuto plánu. V insolvenčnom pláne sa určilo týchto sedem skupín veriteľov:
- zamestnanci (*Arbeitnehmer*),
 - Spolková agentúra pre zamestnanosť (*Bundesagentur für Arbeit*),

- Združenie pre poistenie podnikových dôchodkových systémov pre prípad platobnej neschopnosti (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit – PSVaG*),
- veritelia so spoločnou zodpovednosťou (*Gläubiger aus Mithaftun*),
- spoločnosti skupiny s nepodriadenými pohľadávkami (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen*),
- ostatní nezabezpečení a nepodriadení veritelia (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*),
- akcionári (*Gesellschafter*).

(49) Niektoré z týchto skupín, napríklad zamestnanci, spoločnosti skupiny či akcionári, sú zložené výlučne zo súkromných veriteľov. Každý veriteľ zaradený do jednej z týchto skupín má hlasovacie práva. Podľa nemeckého insolvenčného práva hlasuje každá skupina veriteľov samostatne a na prijatie rozhodnutia v každej skupine je potrebná väčšina veriteľov s hlasovacím právom, a to nielen z hľadiska počtu hlasov, ale aj výšky dlžných súm⁽³⁰⁾. Väčšina veriteľov sa rozhodla prijať ponuku a veriteľský výbor schválil plán 22. októbra 2020. Insolvenčný súd plán schválil.

(50) Napokon spoločnosť Condor v súvislosti so svojím racionalizačným programom dosahuje trvalé zníženie nákladov o [...] mil. EUR ročne, ktoré vyplýva z úprav lízingových zmlúv, z opätovného dohodnutia dodávateľských zmlúv a úpravy kolektívnych zmlúv, ako sa opisuje v odôvodnení 41. Tieto úspory nákladov ovplyvňujú výkaz ziskov a strát spoločnosti Condor a znižujú potrebu externého financovania.

(51) Kúpna zmluva a finančné prostriedky od spoločnosti Attestor na účely financovania lízingu boli podmienené reštrukturalizáciou existujúcich úverov spoločnosti Condor vo výške 550 miliónov EUR, ktoré spoločnosti Condor poskytla KfW. Pred reštrukturalizáciou boli podmienky úverov KfW takéto:

- a) úver č. 1 v celkovej výške 529,8 milióna EUR sa skladal z tranže A v nominálnej hodnote 256 miliónov EUR a tranže B v nominálnej hodnote 273,8 milióna EUR. Na zabezpečenie úveru 1 spoločnosť Condor vytvorila balík záruk, ktorý okrem iného zahŕňal záložné práva na akcie, záložné práva na lietadlá, prevody cenných papierov, postúpenia a záložné práva na účty:
 1. tranža A úveru 1 bola splatná 30. júna 2026; mala byť vrátená v štvrtročných splátkach vo výške [...] mil. EUR platených od 30. júna 2021 a prostredníctvom jednorazovej platby všetkých nesplatených súm 30. júna 2026; úroková sadzba sa skladala zo základnej sadzby rovnajúcej sa trojmesačnej sadzbe EURIBOR + [...] bazických bodov ročne + náklady KfW na refinancovanie;
 2. tranža B úveru 1 bola revolvingovým úverovým rámcom s konečnou splatnosťou 31. decembra 2031; úroková sadzba sa skladala zo základnej sadzby rovnajúcej sa mesačnej sadzbe EURIBOR + [...] bazických bodov ročne + náklady KfW na refinancovanie; sumy čerpané z tranže B sa mali splatiť na konci každého úrokového obdobia spolu s úrokmi, ktoré vznikli do tohto dátumu, ale ešte neboli zaplatené; splatené sumy sa mohli opäť čerpať v rámci obdobia dostupnosti za predpokladu, že nepresiahli celkovú sumu úveru dostupnú pre tranžu B; od 30. júna 2026 by sa celková výška úveru pre tranžu B automaticky znižovala o [...] mil. EUR na konci každého nasledujúceho kalendárneho štvrťroka;
- b) úver 2 s nominálnou hodnotou 20,2 milióna EUR a splatnosťou 31. decembra 2031 mal úrokovú sadzbu zloženú zo základnej sadzby rovnajúcej sa trojmesačnej sadzbe EURIBOR + [...] bazických bodov + náklady KfW na refinancovanie; úver 2 bol zabezpečený [...] v prospech KfW;
- c) ak by bola spoločnosť Condor predaná prostredníctvom predaja akcií, zmluvné dojednania zabezpečovali hierarchiu splácania jednotlivých tranží. Najskôr by sa splatil úver 2, následne tranža A úveru 1 a potom tranža B úveru 1. Navyše v prípade iných predajov aktív spoločnosti Condor by sa tranža A tiež znížila pred tranžou B. V prípade predaja zábezpek by sa podobné poradie priority uplatnilo na splácanie tranží. V prípade výnosov z iných zábezpek by tranža A mala prednosť pred tranžou B, to znamená, že výnosy by sa použili najprv na splatenie tranže A a potom na splatenie tranže B.

⁽³⁰⁾ Insolvenčný zákonník (*Insolvenzordnung*) z októbra 1994 (BGBl. I S. 2866), § 243 a 244 ods. 1.

(52) Podľa notifikácie a návrhov zmlúv, ktoré predložilo Nemecko, prispieva Nemecko k financovaniu reštrukturalizačného plánu prostredníctvom reštrukturalizácie existujúcich úverov, ktoré poskytla KfW vo výške 550 miliónov EUR, a to takto:

- a) upustilo by sa od vrátenia 90 miliónov EUR z tranže B úveru 1;
- b) nesplatené sumy z úveru 1 [po odpísaní 90 miliónov EUR uvedených v písmene a) a odpísaní 60 miliónov EUR podľa druhého rozhodnutia vo veci Condor (pozri odôvodnenie 6)] by sa reštrukturalizovali takto:
 - nadriadená tranža vo výške 175 miliónov EUR s rovnakými podmienkami ako tranža A úveru 1, s výnimkou týchto dvoch zmien: i) konečná splatnosť by bola stanovená na september 2026, aby sa zhodovala s finančným rokom spoločnosti Condor (predtým jún 2026 pre tranžu A úveru 1 a 31. december 2031 pre tranžu B úveru 1 a úver 2); ii) [...];
 - podriadená tranža vo výške 204,8 milióna EUR s týmito podmienkami: i) úroková sadzba: [...] nákladov; ii) druh dlhu: [...]; iii) zábezpeka: ako predtým; iv) sumy, ktoré sú k dispozícii na splatenie a podmienené dosiahnutím výnosov v nadväznosti na mechanizmus návratu k lepšiemu zisku (tzv. „earn-out mechanism“) (základný dátum ukončenia: 30. septembra 2026);
- c) úver 2, ktorý bol poskytnutý spoločnosti SGL na nadobudnutie akcií, by sa zmenil tak, aby sa riadil rovnakými podmienkami ako nová podriadená tranža, ale s tým rozdielom, že jeho existujúca zábezpeka by sa posilnila o [...]. Vrátenie podriadenej tranže by bolo [...].

(53) Nemecko potvrdilo, že návrhy zmlúv boli vykonané tak, ako sa uvádza v odôvodnení 52. Podľa informácií, ktoré poskytlo Nemecko, sa v rámci mechanizmu návratu k lepšiemu zisku stanovuje, že platba v rámci mechanizmu návratu k lepšiemu zisku sa môže uskutočniť len vtedy, keď investor do 30. júna 2026 dosiahne čisté výnosy (napr. predajom) vo výške aspoň [...] mil. EUR (limit návratu k lepšiemu zisku) alebo ak sa ocenenie vlastného imania spoločnosti k 30. septembru 2026 rovná aspoň tejto sume. V prípade výnosov nad limitom návratu k lepšiemu zisku vo výške [...] mil. EUR bude zaplatená suma vo výške [...] EUR. Zo súm v rozpätí od [...] mil. EUR do [...] mil. EUR dostane veriteľ podiel od [...] % do [...] %. Skutočná výška výnosu závisí od čistých výnosov. Platobnými podmienkami mechanizmu návratu k lepšiemu zisku sa tak zabezpečuje, že nemecký štát dostane do septembra 2026 platby vo výške [...] až [...] mil. EUR v závislosti od hospodárskeho úspechu spoločnosti Condor. Platby z mechanizmu návratu k lepšiemu zisku sa musia použiť na splatenie podriadenej tranže a úveru 2.

(54) Nemecko prostredníctvom KfW poskytlo spoločnosti Condor zaručené úvery na náhradu časti škôd, ktoré podľa odhadov vznikli spoločnosti v súvislosti s pandémiou COVID-19. Po prijatí zrušeného rozhodnutia o náhrade škody Komisia zistila, že spoločnosť Condor utrpela v období od 17. marca do 31. decembra 2020 škodu vo výške 175,355 milióna EUR ⁽³¹⁾ a v období od 1. januára do 31. mája 2021 škodu vo výške 73,66 milióna EUR ⁽³²⁾, čo spolu predstavuje 249,02 milióna EUR v období od 17. marca 2020 do 31. mája 2021. Rozdiel medzi sumami úverov (550 miliónov EUR) pred uplatnením odpisov (90 miliónov EUR a 60 miliónov EUR – odôvodnenia 6 a 8) na jednej strane a odhadovanou škodou v období od 17. marca 2020 do 31. mája 2021 (249,02 milióna EUR) na strane druhej predstavuje 300,98 milióna EUR. Ide o sumu úverov poskytnutých na reštrukturalizáciu.

(55) Nemecko predkladá dve hodnotenia prvku pomoci obsiahnutého v reštrukturalizácii úverov.

(56) Podľa prvého prístupu Nemecko tvrdí, že prvok pomoci na reštrukturalizáciu úverov by predstavoval nominálnu hodnotu úverov vo výške 400 miliónov EUR (t. j. pôvodná suma 550 miliónov EUR znížená o odpis vo výške 150 miliónov EUR) zníženú o sumu oznámenú Nemeckom ako pomoc na náhradu škody za obdobie od 17. marca 2020 do 31. mája 2021 vo výške 144,1 milióna EUR, čo by znamenalo nominálnu hodnotu pomoci na reštrukturalizáciu vo výške 255,9 milióna EUR.

⁽³¹⁾ Pozri prvé rozhodnutie vo veci Condor, odôvodnenie 203.

⁽³²⁾ Pozri druhé rozhodnutie vo veci Condor, odôvodnenie 112.

- (57) Nemecko sa však domnieva, že by bolo možné menej konzervatívne ocenenie prvku pomoci. V prípade nadriadenej tranže vo výške 175 miliónov EUR by prvok pomoci predstavoval 18,9 milióna EUR z rozdielu medzi úrokmi, ktoré spoločnosť Condor skutočne zaplatila, a úrokmi, ktoré by musela zaplatiť za hypotetický trhový úver. Trhový veriteľ by tiež súhlasil s odkladom splátok a úrokov, ktoré by tak nepredstavovali pomoc. Nemecko napokon posudzuje odpustenie dlhu vo výške 90 miliónov EUR ako grant s prvkom pomoci vo výške 90 miliónov EUR.

2.5.3. Prevádzková a finančná trajektória reštrukturalizácie a návrat k životaschopnosti

- (58) Nemecko uvádza, že až do pandémie COVID-19 nemecký trh výjazdového cestovného ruchu neustále rástol a ročný nárast dosahoval 4,6 %. V roku 2020 však trh prudko klesol o 58,1 %. V reštrukturalizačnom pláne sa predpokladá, že dopyt po rekreačnom cestovaní sa na nemeckom trhu začne zvyšovať v lete 2021. Nemecko uvádza, že cestovanie je silne prepojené s hrubým domácim produktom, ktorý by sa mal do konca roka 2021 vrátiť na predkrízové úrovne. Výrazný nárast miery čistých úspor domácností v Nemecku z 10,9 % v roku 2019 na 16,3 % v roku 2020 naznačoval významné výdavky spotrebiteľov s postupným uvoľňovaním obmedzení. Očakávalo sa, že rekreačné cestovanie sa oživí rýchlejšie ako cestovanie vo všeobecnosti a vráti sa na predkrízovú úroveň približne o rok skôr ako cestovanie vo všeobecnosti ⁽³³⁾.
- (59) Predpoklady uvedené v reštrukturalizačnom pláne vychádzajú z analýzy rôznych trendov, ako aj ich vplyvu na rekreačné cestovanie. Správa o reštrukturalizácii, ktorú vypracovala spoločnosť KPMG a ktorú poskytlo Nemecko, obsahuje aj prognózy vývoja trhu na základe posúdení tretích strán ⁽³⁴⁾. Podľa viacerých odborných štúdií zahŕňajúcich prognózy počtu cestujúcich (PAX), výnosov na osobokilometer (RPK) ⁽³⁵⁾, pohybov IFR (pravidlá letu podľa prístrojov) ⁽³⁶⁾ a počtu cestujúcich sa ako najlepší scenár očakávalo, že v roku 2023 sa odvetvie leteckej dopravy oživí na úrovne z roku 2019 ⁽³⁷⁾. Prvý nárast sa očakával v treťom a poslednom štvrtroku 2021 v prípade, že sa zrušia cestovné obmedzenia a pokročí očkovanie. Tieto prognózy sa využívajú na posúdenie hodnovernosti základných predpokladov obchodného plánu spoločnosti Condor.
- (60) Podľa poskytnutých údajov (údaje Euromonitora o výjazdovom rekreačnom cestovaní uvádzané ako počet ciest a výdavky, údaje spoločností Statista a McKinsey o príjmoch) sa mal celosvetový trh cestovného ruchu oživiť na úrovne z roku 2019 v roku 2022 v najlepšom scenári a v roku 2024/2025 v najhoršom scenári. Ako je znázornené na obrázku 3, očakávalo sa, že oživenie kľúčových ukazovateľov výkonnosti (ďalej len „KPI“), ktorými sú PAX, RPK a IFR, dosiahne úroveň z roku 2019 približne v roku 2023/2024. Tieto prognózy sa však týkajú celého odvetvia leteckej dopravy. Tie isté prognózy naznačujú aj rýchlejšie oživenie turistických letov.

⁽³³⁾ Notifikácia, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemecká reštrukturalizačná koncepcia podľa IDW S6/BGH, 16. júna 2021, s. 27.

⁽³⁴⁾ Zdroje tretích strán zahŕňajú: BDL (Bericht zur Lage der Branche – január 2021), ICAO [Effects of novel Coronavirus on civil aviation: Economic impact analysis (Vplyv ochorenia COVID-19 na civilné letectvo: Analýza hospodárskych dôsledkov) – máj 2021], Eurocontrol [Forecast Update 2021 – 2024 (Aktualizácia prognózy na obdobie 2021 – 2024) – máj 2020], Medzinárodná rada letísk [Covid-19 & Airports: Traffic forecast & financial impact (Ochorenie COVID-19 a letiská: Prognóza dopravy a finančné dôsledky) – január 2021], IATA [Airline industry financial forecast (Finančná prognóza odvetvia leteckej dopravy) – apríl 2021], Jefferies [Iata cuts 2021 forecast – vaccinations, travel restrictions slow the recovery (Prognóza IATA z roku 2021 týkajúca sa úspor – očkovanie a cestovné obmedzenia spomaľujú oživenie) – apríl 2021].

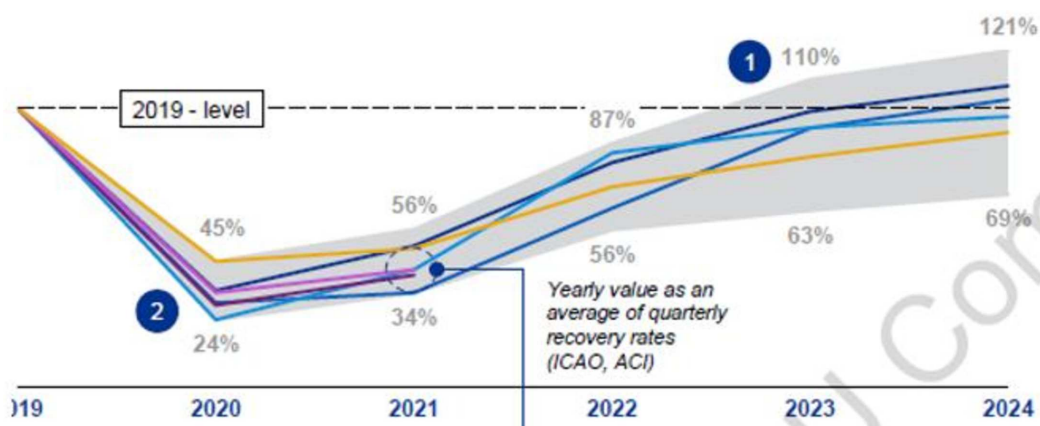
⁽³⁵⁾ RPK alebo výnosy na osobokilometer predstavujú počet prepravených platiacich cestujúcich vynásobený preletenou vzdialenosťou.

⁽³⁶⁾ IFR alebo pravidlá letu podľa prístrojov sú súborom predpisov, ktoré predpisujú, ako sa má lietadlo prevádzkovať, keď pilot nie je schopný navigovať lietadlo pomocou vizuálnych referencií podľa pravidiel letu za viditeľnosti.

⁽³⁷⁾ Zdroj: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemecká reštrukturalizačná koncepcia podľa IDW S6/BGH, 16. júna 2021, s. 33.

Obrázok 3

Prognózy KPI leteckých dopravcov v % v roku 2019



Zdroj: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemecká reštrukturalizačná koncepcia podľa IDW S6/BGH, 16. júna 2021, strana 33.

- (61) Hlavné prevádzkové náklady spoločnosti Condor zahŕňajú náklady na údržbu, palivo a zamestnancov. Predpoklady uvedené v reštrukturalizačnom pláne vychádzajú z hospodárnosti lietadiel podľa typu na pridelenom leteckom spojení, prognóz cien ropy a výkonnosti. V reštrukturalizačnom pláne sa zohľadňujú účinky opatrení vykonaných ako súčasť insolvenčného plánu, ktoré vyplývajú z obnovy flotily, postupného prechodu z [...], ako aj zo zníženia počtu zamestnancov, z režimu skráteného pracovného času v súvislosti s pandémiou COVID-19 atď.
- (62) Predpokladá sa, že príjmy spoločnosti Condor z letových činností sa budú postupne zvyšovať. Očakáva sa, že po fáze zvyšovania kapacít v rokoch 2020 – 2022 dosiahne miera vyťaženia lietadiel úroveň pred pandémiou COVID-19 v roku [...] v súlade s očakávaným oživením trhu rekreačného cestovania. V prípade základného scenára (tabuľka 3) sa očakáva, že spoločnosť Condor bude zisková a pokryje úrokové náklady a odpisy na konci obdobia reštrukturalizácie v septembri 2023 s čistým výsledkom vo výške [...] mil. EUR a [...] % rozpätím príjmov pred započítaním úrokov a daní (ďalej len „EBIT“) ⁽³⁸⁾. Tento rastúci trend bude pokračovať aj po skončení obdobia reštrukturalizácie, pričom v roku 2024 dosiahne spoločnosť čistý výsledok [...] mil. EUR a rozpätie EBIT na úrovni [...] % a následne v roku 2026 dosiahne čistý výsledok [...] mil. EUR a rozpätie EBIT na úrovni [...] %.

Tabuľka 3

Výkaz ziskov a strát spoločnosti Condor v základnom scenári

V mil. EUR	Obdobie pred reštrukturalizáciou		Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2017/18 SKUTOČ- NOSŤ	2018/19 SKUTOČ- NOSŤ	2019/20 SKU- TOČN- OSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Prevádzkové výnosy	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkové náklady	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: náklady na prenájom flotily			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁸⁾ EBIT alebo príjmy pred započítaním úrokov a daní sú výnosy spoločnosti očistené o výdavky bez dane a úrokov. Rozpätie EBIT je finančný ukazovateľ, ktorý je ukazovateľom ziskovosti spoločnosti a možno ho vypočítať vydelením EBIT tržbami.

V mil. EUR	Obdobie pred reštrukturalizáciou		Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2017/18 SKUTOČ- NOSŤ	2018/19 SKUTOČ- NOSŤ	2019/20 SKU- TOČN- OSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Odpisy a amortizácia	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: odpisy flotily			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkový zisk (EBIT) pred mimoriadnymi udalosťami	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finančné náklady	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: v súvislosti s flotilou			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý výsledok za rok	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpätie EBITDA (p.e.)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpätie EBIT (p.e.)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Výnos	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostupné miesta na kilometer [ASK] celkom (v mil.)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Výnosy na osobokilometer [RPK] celkom (v mil.)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celková miera vyťaženia sedadiel	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celkový počet cestujúcich (v mil.)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: notifikácia, finančné údaje spoločnosti Condor (rozdelenie za flotilu za roky 2017/18 a 2018/19 nie je k dispozícii).

- (63) Z tabuľky 3 vyplýva, že reštrukturalizačné opatrenia v oblasti prevádzky a obchodu a finančné príspevky umožnia spoločnosti Condor postupne zmierniť účinky platobnej neschopnosti skupiny TCG na jej vlastné imanie, ktorého časť sa ešte nachádzala v jej súvahe pri vystúpení spoločnosti Condor z insolvenčného konania 1. decembra 2020. V súlade s nemeckým insolvenčným právom spoločnosť Condor odpísala celý svoj základný kapitál, v dôsledku čoho má záporné účtovné vlastné imanie. Ak by aj spoločnosť Condor v dôsledku uvedeného vonkajšieho vplyvu

stále mala do konca roka 2026 mierne záporné vlastné imanie vo výške [...] mil. EUR, jej základ vlastného imania sa bude počas obdobia reštrukturalizácie neustále a výrazne zlepšovať a v roku 2027 sa zmení na kladný. Navyše dlhodobé finančné záväzky spoločnosti Condor sa po dosiahnutí svojej maximálnej úrovne [...] mil. EUR v roku 2021 znížia a do roku 2026 dosiahnu [...] mil. EUR. Okrem toho podľa uvedeného súboru údajov by návratnosť investovaného kapitálu (ďalej len „ROCE“) spoločnosti Condor ⁽³⁹⁾ bola výrazne kladná na konci obdobia reštrukturalizácie vo finančnom roku 2023, ako aj v nasledujúcich rokoch, a dosahovala by [...] % až [...] % (tabuľka 4).

Tabuľka 4

Súvaha spoločnosti Condor v základnom scenári

V mil. EUR	Obdobie pred reštrukturalizáciou		Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2017/18 SKUTOČ- NOSŤ	2018/19 SKUTOČ- NOSŤ	2019/20 SKU- TOČN OSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Aktíva	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neobežný majetok > 1 rok	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: flotila (aktíva)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obežný majetok < 1 rok	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: peňažné prostriedky a peňažné ekvivalenty	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Záväzky	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vlastný kapitál	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlhodobé záväzky > 1 rok	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlhodobé finančné záväzky > 1 rok	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: lízinky (záväzky)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Krátkodobé záväzky < 1 rok	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Krátkodobé finančné záväzky < 1 rok	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁹⁾ Investovaný kapitál je vymedzený ako celkové aktíva očistené o krátkodobé záväzky.

V mil. EUR	Obdobie pred reštrukturalizáciou		Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2017/18 SKUTOČ- NOSTĽ	2018/19 SKUTOČ- NOSTĽ	2019/20 SKU- TOČN- OSTĽ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Z toho: lízingy (záväzky)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ROCE	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: notifikácia, finančné údaje spoločnosti Condor (rozdelenie za flotilu za roky 2017/18 a 2018/19 nie je k dispozícii).

- (64) V rámci ocenenia podniku spoločnosti Condor, ktoré v júni 2021 uskutočnila spoločnosť Rothschild v rámci procesu investovania, ako sa uvádza v tabuľke 5, sa na základe konzervatívnych predpokladov odhaduje, že vlastné imanie spoločnosti Condor sa bude do roku 2023 pohybovať od [...] mil. EUR do [...] mld. EUR v závislosti od použitej metódy [diskontované peňažné toky alebo násobky príjmov pred započítaním úrokov, daní, odpisov a amortizácie (ďalej len „EBITDA“)].

Tabuľka 5

Ocenenie podniku – spoločnosť Condor

[...]

- (65) Správa o ocenení vypracovaná spoločnosťou Rothschild obsahuje výpočet vážených priemerných kapitálových nákladov (ďalej len „WACC“) spoločnosti Condor. WACC sú súčtom vynásobenia nákladov na dlh a nákladov na vlastné imanie príslušnými váhami. Ako cieľová kapitálová štruktúra s cieľovými váhami pre dlh a vlastné imanie, za predpokladu vlastného imania na úrovni [...] %, sa náklady na dlh vypočítajú ako [...] % a náklady na vlastné imanie ako [...] %⁽⁴⁰⁾. WACC spoločnosti Condor sú vypočítané ako [...]%. Od 1. januára 2019 vstúpil do platnosti šestnásť medzinárodný štandard finančného výkazníctva (ďalej len „IFRS 16“), ktorým sa ruší rozdielne zaobchádzanie s finančným a operatívnym lízingom. Rovnaký výpočet bol uvedený pri zohľadnení štandardu IFRS 16 a výslednej vyššej váhy dlhu v dôsledku účtovania lízingových záväzkov ako finančných záväzkov. Výsledkom zvýšenia dlhu je predpokladaná kapitálová štruktúra [...] % vlastného imania a [...] % dlhu. Pri tomto scenári sú WACC vo výške [...] % v dôsledku vyššej váhy dlhu.
- (66) Nemecké orgány poskytli aj ocenenie vlastného imania spoločnosti Condor podľa podmienok dohodnutých so spoločnosťou Attestor, z ktorých vychádzala spoločnosť PWC, ako povinná osoba pre Nemecko na posúdenie úverových podmienok KfW, ako aj spoločnosť Rothschild ako nezávislý expert, ktorý stanovil hodnotu spoločnosti v investičnom procese. Spoločnosť PWC uplatňuje konzervatívny prístup založený na dolnej hranici plánovaných EBIT vo výške [...] mil. EUR a multiplikačnom faktore [...]. Na základe týchto konzervatívnych predpokladov spoločnosť PWC dospela k záveru, že v roku 2025 bude mať spoločnosť Condor vlastné imanie na úrovni približne [...] mil. EUR, pričom samotná spoločnosť Condor ocenila vlastné imanie pred pandémiou COVID-19 ocenila na približne [...] mil. EUR⁽⁴¹⁾. Na základe tohto konzervatívnejšieho ocenenia spoločnosťou PWC by spoločnosť Condor v roku 2026 dosiahla návratnosť vlastného kapitálu (ďalej len „ROE“) na úrovni [...] %. Táto hodnota je plne v súlade s mediánom ROE, ktorý poskytla skupina ostatných leteckých dopravcov a ktorý v rokoch 2017 – 2019 dosahoval 23,4 % až 25,3 %, ako sa uvádza v tabuľke 6. V tabuľke 6 možno vidieť, že s výnimkou roku 2019 dosahovali tradiční európski leteckí dopravcovia a americkí leteckí dopravcovia viac či menej podobné výsledky.

⁽⁴⁰⁾ Náklady na dlh na úrovni [...] % pozostávajú z [...] % úrokovej sadzby existujúcich úverov KfW po úprave o možnosť odpočítania úrokov z daní. Náklady na vlastné imanie vo výške [...] % sú vypočítané s použitím modelu oceňovania kapitálových aktív a pozostávajú z i) bezrizikovej miery vo výške [...] %; ii) prirážky za malú spoločnosť vo výške [...] % a iii) rizikovej prirážky špecifickej pre spoločnosť, ktorá je odvodená z trhovej rizikovej prirážky vo výške [...] % vynásobenej faktorom Beta (1,2 na základe porovnateľných spoločností), čo by v prípade spoločnosti Condor predstavovalo [...] %.

⁽⁴¹⁾ Federálny mandát PWC z 18. 5. 2021.

Tabuľka 6

Medián návratnosti vlastného kapitálu leteckých dopravcov v rokoch 2017 – 2019 ⁽⁴²⁾

	2019	2018	2017
Tradiční leteckí dopravcovia (Európa)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Nízkonákladoví leteckí dopravcovia (Európa)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
Americkí leteckí dopravcovia	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Všetci	25,3 %	23,4 %	24,6 %

- (67) Okrem toho podľa nemeckých orgánov kombinovaný vplyv reštrukturalizačného plánu spoločnosti Condor vrátane viacerých racionalizačných opatrení a obnovy flotily (pozri tabuľku 2), ktorý povedie k výraznému zníženiu nákladov na zamestnancov a dodávky, ako aj k úsporám nákladov na palivo a údržbu, a nového financovania zo strany spoločnosti Attestor umožní spoločnosti Condor dosiahnuť ziskovosť zodpovedajúcu priemere v odvetví. Ako sa uvádza v tabuľke 3, rozpätia EBIT ⁽⁴³⁾ spoločnosti Condor sú od finančného roku 2023 kladné ([...] % v roku 2023 až [...] % v roku 2026). V porovnaní s úrovňami pred pandémiou COVID-19 sú rozpätia po pandémii výrazne vyššie ([...] % za finančný rok 2018 a [...] % za finančný rok 2019).
- (68) Z tabuľky 7 takisto vyplýva ziskovosť ostatných leteckých dopravcov pred pandémiou COVID-19. Podľa údajov, ktoré poskytlo Nemecko, bol medián rozpätia EBIT týchto ostatných leteckých dopravcov, medzi ktorých patria tradiční aj nízkonákladoví leteckí dopravcovia, ako sú Lufthansa a Ryanair, v priemere 5,7 %, resp. 7,3 %. Výsledky tejto skupiny boli veľmi rozdielne, s rozpätím 18,8 percentuálneho bodu medzi najvyššou hodnotou 13,3 % a najnižšou hodnotou –5,5 %. Na základe údajov za rok 2019 dosiahla spoločnosť Condor výnos na cestujúceho (príjem vydelený počtom cestujúcich) vo výške [...] ⁽⁴⁴⁾ v porovnaní s priemerom ostatných leteckých dopravcov vo výške 141, pričom spoločnosť Condor prevádzkovala lety s ukazovateľom ASK (dostupné miesta na kilometer) na úrovni [...], zatiaľ čo priemer ostatných leteckých dopravcov bol 135 773.

Tabuľka 7

Porovnanie kľúčových ukazovateľov s ostatnými leteckými dopravcami pred pandémiou COVID-19

	Rozpätie EBIT (v %)	Výnos (EUR)		Miera vyťaženia sedadiel (v %)	Cestujúci (v mil.)	Kapacita disponibilných sedadiel (v mil. 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⁾ Rozhodnutie Komisie C(2020) 9221 z 11. decembra 2020 vo veci SA.58463 *Aide à la restructuration de Corsair* (Ú. v. EÚ C 41, 5.2.2021, s. 1, odôvodnenie 23). Vzorka zahŕňa 15 leteckých dopravcov rozdelených do troch kategórií: **tradiční leteckí dopravcovia**, do ktorej patria Air France KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean a Finnair, **nízkonákladoví leteckí dopravcovia**, do ktorej patria spoločnosti Ryanair, Easy Jet a Air Europa, a **americkí leteckí dopravcovia**, do ktorej patria spoločnosti Delta Airlines, American Airlines, United Airlines a Southwest Airlines.

⁽⁴³⁾ Rozpätie EBIT na základe tržieb z predaja. Iné prevádzkové výnosy sa v reštrukturalizačnom pláne nepredpokladajú.

⁽⁴⁴⁾ Výnos je vyšší než výnos uvedený v tabuľke 3 z dôvodu potrebnej porovnateľnosti s porovnateľnými spoločnosťami. Keďže verejne dostupné údaje o konkurentoch nie sú také podrobné ako interné údaje spoločnosti Condor, výnos uvedený v tabuľke 7 je vymedzený ako tržby z predaja na PAX, zatiaľ čo výnos v tabuľke 3 je vymedzený ako (tržby z predaja – tržby z nákladnej dopravy – ostatné tržby) na PAX.

	Rozpätie EBIT (v %)	Výnos (EUR)		Miera vyťažnosti sedadiel (v %)	Cestujúci (v mil.)	Kapacita disponibilných sedadiel (v mil. 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
Priemer (vrátane spoločnosti Condor)	5,5	143,8		86,2	61,8	127 474
Priemer (bez spoločnosti Condor)	5,7	140,8		85,8	66,6	135 773
Medián (vrátane spoločnosti Condor)	6,2	143,8		84,3	38,1	85 002
Medián (bez spoločnosti Condor)	7,3	143,2		83,9	40,0	100 031

Zdroj: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemecká reštrukturalizačná koncepcia podľa IDW S6/BGH, 16. júna 2021, strana 37; vlastný výpočet.

- (69) Okrem toho Nemecko poskytlo údaje o budúcich peňažných tokoch spoločnosti Condor v základnom scenári, ako sa uvádza v tabuľke 8.

Tabuľka 8

Predpokladané peňažné toky v základnom scenári

V mil. EUR	Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2019/20 SKUTOČ- NOSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Peňažné toky z prevádzkových činností (p.e.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Mimoriadne položky	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Peňažné toky z investičných činností	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zmeny vo vlastnom imaní	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zmeny finančných záväzkov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: finančné záväzky KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Peňažné toky z finančných činností	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čisté zníženie/zvýšenie peňažných prostriedkov a peňažných ekvivalentov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na začiatku obdobia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na konci obdobia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

V mil. EUR	Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2019/20 SKUTOČ- NOSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Dostupná tranža B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Viazaná hotovosť	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostupná likvidita	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: notifikácia, finančné údaje spoločnosti Condor.

- (70) Z údajov poskytnutých Nemeckom vyplývajú záporné peňažné toky z prevádzkových činností na úrovni [...] mil. EUR vo finančnom roku 2021. Zároveň ku kladným peňažným tokom prispievajú najmä mimoriadne položky vo výške [...] mil. EUR, ktoré súvisia s likvidáciou skupiny TCG, likviditou získanou vďaka investícii spoločnosti Attestor a so zmenami vo finančných záväzkoch voči KfW. Po vklade spoločnosti Attestor do vlastného imania spoločnosti Condor dostupná likvidita nikdy neklesne pod [...] mil. EUR.
- (71) Z poskytnutých informácií vyplýva, že spoločnosť Condor čelila krátkodobej kríze likvidity v kombinácii s negatívnou situáciou v oblasti platobnej schopnosti v dôsledku likvidácie skupiny TCG (obrázok 4).

Obrázok 4

Krátkodobá likvidita spoločnosti Condor

[...]

Zdroj: notifikácia, posúdenie reštrukturalizácie spoločnosťou KPMG.

- (72) Nemecko poskytlo analýzu citlivosti, z ktorej vyplýva, ako sa bude výkaz ziskov a strát spoločnosti Condor a následne jej súvaha líšiť od základného scenára, ako sa uvádza v tabuľke 3 a tabuľke 4, ak by sa náklady na palivo v základnom scenári zvyšovali viac v dôsledku zvýšenia cien emisných kvót a kompenzačných kreditov a ak by rast výnosu na cestujúceho⁽⁴⁵⁾ negatívne ovplyvňoval aj prípadný nepriaznivý vývoj na trhu, t. j. zvýšená hospodárska súťaž, čím by sa znížil očakávaný rast výnosu najmä z dôvodu nových diaľkových lietadiel. Výsledok tejto analýzy sa uvádza v tabuľke 9 a tabuľke 10.

Tabuľka 9

Predpokladaný výkaz ziskov a strát v nepriaznivom scenári

V mil. EUR	Obdobie pred reštrukturalizáciou		Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2017/18 SKUTOČ- NOSŤ	2018/19 SKUTOČ- NOSŤ	2019/20 SKU- TOČN- OSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Prevádzkové výnosy	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkové náklady	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: náklady na prenájom flotily			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Odpisy a amortizácia	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁵⁾ Tržby z predaja vydelené celkovým počtom cestujúcich.

V mil. EUR	Obdobie pred reštrukturalizáciou		Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2017/18 SKUTOČ- NOSŤ	2018/19 SKUTOČ- NOSŤ	2019/20 SKU- TOČN OSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Z toho: odpisy flotily			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkový zisk (EBIT) pred mimoriadnymi udalosťami	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finančné náklady	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: v súvislosti s flotilou			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý výsledok za rok	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpätie EBITDA (p.e.)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpätie EBIT (p.e.)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Výnos	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostupné miesta na kilometer [ASK] celkom (v mil.)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Výnosy na osobokilometer [RPK] celkom (v mil.)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celková miera vyťaženia sedadiel	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celkový počet cestujúcich (v mil.)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: notifikácia, finančné údaje spoločnosti Condor (rozdelenie za roky 2017/18 a 2018/19 pre flotilu nie je k dispozícii).

Tabuľka 10

Súvaha v nepriaznivom scenári

V mil. EUR	Obdobie pred reštrukturalizáciou		Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2017/18 SKUTOČ- NOSŤ	2018/19 SKUTOČ- NOSŤ	2019/20 SKU- TOČN OSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Aktíva	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neobežný majetok > 1 rok	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

V mil. EUR	Obdobie pred reštrukturalizáciou		Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2017/18 SKUTOČ- NOSŤ	2018/19 SKUTOČ- NOSŤ	2019/20 SKU- TOČN- OSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Z toho: flotila (aktíva)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obežný majetok < 1 rok	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: peňažné prostriedky a peňažné ekvivalenty	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Závazky	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vlastný kapitál	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlhodobé záväzky > 1 rok	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlhodobé finančné záväzky > 1 rok	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: lízingy (záväzky)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Krátkodobé záväzky < 1 rok	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Krátkodobé finančné záväzky < 1 rok	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: lízingy (záväzky)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pomer čistého dlhu k EBITDA	1,7	1,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ROCE	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: notifikácia, finančné údaje spoločnosti Condor (rozdelenie za roky 2017/18 a 2018/19 pre flotilu nie je k dispozícii).

- (73) Podľa predpokladov nepriaznivého scenára by sa prevádzková výkonnosť spoločnosti Condor mierne znížila, pričom EBIT by boli v priemere o [...] mil. EUR nižšie ako v základnom scenári. Spoločnosť Condor by však zostala zisková s rozpätím EBIT na úrovni [...] % na konci obdobia reštrukturalizácie, ktoré by sa zvýšilo na [...] % na konci obdobia, na ktoré sa vzťahujú prognózy, t. j. obdobie od roku 2019/2020 do roku 2025/2026 (ďalej len „plánovacie obdobie“).

- (74) Pokiaľ ide o súvahu, nepriaznivý scenár má vplyv najmä na hotovostnú pozíciu a vlastné imanie spoločnosti Condor. V nepriaznivom prípade má spoločnosť Condor menej peňažných aktív a záporné vlastné imanie sa nezlepšuje tak rýchlo ako v základnom scenári. V prípade nepriaznivého scenára bude mať spoločnosť Condor na konci plánovacieho obdobia stále záporné vlastné imanie vo výške [...] mil. EUR. Aj v takom prípade by však bol možný návrat ku kladnému vlastnému imaniu v roku nasledujúcom po plánovacom období. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 64 a ako je viditeľné z tabuľky 5 a tabuľky 9, hodnota podniku a hodnota vlastného imania spoločnosti Condor odhadnutá spoločnosťami Rothschild a PWC už vychádzajú z negatívnych predpokladov nepriaznivého scenára, a preto zostávajú platné.
- (75) Úpravy výnosov a nákladov ovplyvňujú peňažné toky. Z tabuľky 11 vyplýva, že likvidita, ktorú má spoločnosť Condor k dispozícii, je na konci obdobia reštrukturalizácie vo finančnom roku 2023 o [...] mil. EUR nižšia ako v základnom scenári. V roku 2026 je dostupná likvidita nižšia o [...] mil. EUR v dôsledku kumulatívneho účinku nižších peňažných tokov z prevádzkových činností. Kladné peňažné toky z prevádzkových činností sú v priemere o približne [...] mil. EUR nižšie. Tento vplyv v roku 2023 čiastočne kompenzujú dodatočné kladné peňažné toky do vlastného imania.

Tabuľka 11

Predpokladané peňažné toky v nepriaznivom scenári

V mil. EUR	Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2019/20 SKUTOČ- NOSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Peňažné toky z prevádzkových činností (p.e.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Mimoriadne položky	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Peňažné toky z investičných činností	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zmeny vo vlastnom imaní	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zmeny finančných záväzkov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: finančné záväzky KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Peňažné toky z finančných činností	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čisté zníženie/zvýšenie peňažných prostriedkov a peňažných ekvivalentov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na začiatku obdobia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na konci obdobia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostupná tranža B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Viazaná hotovosť	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostupná likvidita	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: notifikácia, finančné údaje spoločnosti Condor.

- (76) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 63, na základe údajov poskytnutých Nemeckom by ROCE spoločnosti Condor bola mimoriadne vysoká s výnosmi od [...] % do [...] %. Táto situácia je spôsobená najmä programom obnovy flotily spoločnosti Condor a skutočnosťou, že auditovaná účtovná závierka spoločnosti Condor sa zostavuje podľa nemeckého obchodného zákonníka („Handelsgesetzbuch“; ďalej len „obchodný zákonník“). Obnova flotily spoločnosti Condor zahŕňa aj prechod od vlastníctva alebo prenájmu lietadiel na základe zmlúv o finančnom lízingu k prenájomu lietadiel na základe zmlúv o operatívnom lízingu. Operatívny lízing na rozdiel od zmlúv o finančnom lízingu nezakladá vlastnícke práva nájomcu. Od nadobudnutia účinnosti štandardu IFRS 16 sa v súvahe účtujú všetky líziny. Táto zmena sa však nevzťahuje na všetky vnútroštátne účtovné štandardy. Keďže spoločnosť Condor zostavuje svoju auditovanú účtovnú závierku podľa obchodného zákonníka, operatívny lízing nemá vplyv na súvahu nájomcu, pretože sa účtuje mimo súvahy a neaktivuje sa ⁽⁴⁶⁾.
- (77) Flotila lietadiel spoločnosti Condor predstavuje významnú časť kapitálu a aktív leteckého dopravcu. Neúčtovaním lízingu lietadiel v súvahe sa preto môže výrazne zmenšiť rozsah súvahy. Neuplatnenie tohto postupu má vplyv na kľúčové ukazovatele, napríklad ROCE, pretože aktíva, ktoré sa používajú na prevádzku, t. j. lietadlá, sa nezohľadňujú pri výpočte investovaného kapitálu, a to nadhodnocuje ziskovosť založenú na kapitáli. Neúčtovanie lízingu lietadiel tiež komplikuje zmysluplné porovnanie medzi leteckými dopravcami, keďže finančné výsledky sledovaného leteckého dopravcu závisia od výberu druhu vlastníctva lietadiel.
- (78) Z uvedených dôvodov Nemecko poskytlo finančné výkazy spoločnosti Condor vrátane lízingov účtovaných v súvahe podľa štandardu IFRS 16. Nemecko vysvetlilo, že hoci sa zverejnené a auditované účtovné závierky spoločnosti Condor zostavujú podľa obchodného zákonníka, keď bola spoločnosť Condor dcérskou spoločnosťou skupiny TCG pravidelne zostavovala takéto alternatívne súbory, v ktorých sa uvádzali líziny podľa štandardu IFRS 16. Transpozícia sa vykonáva za každú lízingovú zmluvu jednotlivo. Hoci tieto výkazy nie sú auditované, pravidelne ich kontrolujú audítori (spoločnosť Ernst and Young) a sú vypracované v spolupráci s audítormi (spoločnosťou KPMG).
- (79) V tabuľke 12 a tabuľke 13 sa uvádza upravený výkaz ziskov a strát a súvaha v základnom scenári. Vplyv v oboch scenároch je totožný, keďže úprava sa týka výlučne účtovania flotily, a preto nie je závislá od nepriaznivejších predpokladov nepriaznivého scenára. Z číselných údajov, ktoré sú v súlade so štandardom IFRS 16, vyplývajú mierne vyššie EBIT, ale nižší čistý zisk. Z tohto dôvodu sa rozpätie EBIT zvyšuje aj v porovnaní s rozpätím EBIT na základe tabuľky 3. Na konci obdobia reštrukturalizácie bude rozpätie EBIT na úrovni [...] % a na konci plánovacieho obdobia sa zvýši na [...] %. Hlavný vplyv je viditeľný v súvahe. Celkové aktíva sú približne 2,5-krát vyššie ako podľa nemeckých účtovných pravidiel. Táto zmena vedie k tomu, že ROCE je výrazne nižšia, a to od [...] % do [...] % v základnom scenári a od [...] % do [...] % v nepriaznivom scenári.

Tabuľka 12

Predpokladaný výkaz ziskov a strát s aktivovaným lízingom v základnom scenári

V mil. EUR	Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2019/20 SKUTOČ- NOST'	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Prevádzkové výnosy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkové náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: náklady na prenájom flotily	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Odpisy a amortizácia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Na účely procesu fúzie a akvizície a pri podávaní správ banke KfW používa spoločnosť Condor údaje finančného plánovania podľa IFRS. Na účely posúdenia reštrukturalizácie spoločnosťou KPMG boli údaje podľa IFRS zosúladené s údajmi podľa obchodného zákonníka. Preto sa štandard IFRS 16 na účely podnikateľského plánu nepoužil, hoci prognózované údaje v posúdení reštrukturalizácie sú tiež v súlade so štandardmi IFRS.

V mil. EUR	Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2019/20 SKUTOČ- NOSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
<i>Z toho: odpisy flotily</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkový zisk (EBIT) pred mimoriadnymi udalosťami	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finančné náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Z toho: v súvislosti s flotilou</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý výsledok za rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Rozpätie EBITDA (p.e.)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Rozpätie EBIT (p.e.)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Výnos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Dostupné miesta na kilometer [ASK] celkom (v mil.)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Výnosy na osobokilometer [RPK] celkom (v mil.)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Celková miera vyťaženia sedadiel</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Celkový počet cestujúcich (v mil.)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: notifikácia, finančné údaje spoločnosti Condor.

Tabuľka 13

Súvaha s aktivovaným lízingom v základnom scenári

V mil. EUR	Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2019/20 SKUTOČ- NOSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Aktíva	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neobežný majetok > 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Z toho: flotila (aktíva)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obežný majetok < 1rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Z toho: peňažné prostriedky a peňažné ekvivalenty</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Závazky	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vlastný kapitál	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlhodobé záväzky > 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Dlhodobé finančné záväzky > 1 rok</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Z toho: líziny (záväzky)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

V mil. EUR	Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2019/20 SKUTOČ- NOSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Krátkodobé záväzky < 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Krátkodobé finančné záväzky < 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: líziny (záväzky)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: notifikácia, finančné údaje spoločnosti Condor.

Tabuľka 14

Predpokladaný výkaz ziskov a strát s aktivovaným lízingom v nepriaznivom scenári

V mil. EUR	Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2019/20 SKUTOČ- NOSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Prevádzkové výnosy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkové náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: náklady na prenájom flotily	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Odpisy a amortizácia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: odpisy flotily	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkový zisk (EBIT) pred mimoriadnymi udalosťami	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finančné náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z toho: v súvislosti s flotilou	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý výsledok za rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpätie EBITDA (p.e.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpätie EBIT (p.e.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Výnos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostupné miesta na kilometer [ASK] celkom (v mil.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Výnosy na osobokilometer [RPK] celkom (v mil.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celková miera vyťaženia sedadiel	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celkový počet cestujúcich (v mil.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: notifikácia, finančné údaje spoločnosti Condor.

Tabuľka 15

Súvaha s aktivovaným lízingom v nepriaznivom scenári

V mil. EUR	Obdobie reštrukturalizácie				Obdobie po reštrukturalizácii		
	2019/20 SKUTOČ- NOSŤ	2020/21 FC	2021/22 PLÁN	2022/23 PLÁN	2023/24 PLÁN	2024/25 PLÁN	2025/26 PLÁN
Aktíva	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neobežný majetok > 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Z toho: flotila (aktíva)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obežný majetok < 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Z toho: peňažné prostriedky a peňažné ekvivalenty</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Závazky	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vlastný kapitál	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlhodobé záväzky > 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dlhodobé finančné záväzky > 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Z toho: lízingy (záväzky)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Krátkodobé záväzky < 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Krátkodobé finančné záväzky < 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Z toho: lízingy (záväzky)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: notifikácia, finančné údaje spoločnosti Condor.

- (80) Nemecko poskytlo aj zmenené výkazy peňažných tokov upravené podľa štandardu IFRS 16. Transpozícia sa však týka len presunu peňažných tokov medzi prevádzkovými činnosťami, investičnými činnosťami a finančnými činnosťami bez akéhokoľvek vplyvu na dostupnú likviditu.
- (81) Okrem toho Nemecko poskytlo referenčné hodnoty ROCE aj za skupinu európskych konkurentov. Z referenčných hodnôt vyplýva, že priemerná hodnota ROCE skupiny pred pandémiou COVID-19 bola na úrovni 6,9 %, resp. 11,8 %, ak bola vypočítaná ako medián. ROCE sa pohybovala v rozpätí od -20,3 % do +14,6 %, ako sa uvádza v tabuľke 16.

Tabuľka 16

ROCE ostatných leteckých dopravcov pred pandémiou COVID-19

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

	ROCE (v %) 31. december 2019
IAG	12,6
EASYJET	13,6
Wizz Air	12,7
Brussels Airlines	- 20,3
Priemer	6,9
Medián	11,8

Zdroj: podanie Nemecka z 25. júna 2021; zdroj údajov: databáza ORBIS.

2.6. Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže

(82) Nemecké orgány sa zaviazali prijať tieto tri opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže počas obdobia reštrukturalizácie do 30. septembra 2023:

- a) vlastná flotila spoločnosti Condor by neprekročila [...] lietadiel a spoločnosť Condor by nevytvorila viac ako [...] miliónov miest za finančný rok; toto obmedzenie by nemalo vplyv na schopnosť spoločnosti Condor [...], ak by boli splnené tieto podmienky:
 1. [...];
 2. [...];
 3. [...];
 4. [...];
 5. Nemecko by Komisii na účely schválenia oznámilo ⁽⁴⁷⁾ každú odôvodnenú žiadosť [...]. Komisia by žiadosť schválila v lehote nepresahujúcej 15 pracovných dní od poskytnutia požadovaných informácií alebo by žiadosť zamietla s uvedením dôvodov;
- b) spoločnosť Condor by sa počas obdobia reštrukturalizácie zdržala nadobúdania podielov v akejkoľvek spoločnosti s výnimkou prípadov, v ktorých je to nevyhnutné na zabezpečenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Condor;
- c) spoločnosť Condor by sa zdržala zverejňovania štátnej pomoci ako konkurenčnej výhody pri uvádzaní svojich výrobkov a služieb na trh.

2.7. Situácia bez pomoci na reštrukturalizáciu

(83) Nemecko uvádza, že bez pomoci na reštrukturalizáciu by spoločnosť Condor nemohla vystúpiť z insolvenčného konania. Vstup súkromného investora bol skutočne ústredným prvkom insolvenčného plánu spoločnosti Condor a odstúpenie spoločnosti PGL od zmluvy spôsobilo predĺženie insolvenčného konania. Navyše investičná dohoda s novým investorom, spoločnosťou Attestor, bola podmienená reštrukturalizáciou úverov KfW a bez pomoci by nebola podpísaná. V dôsledku toho by spoločnosť Condor čoskoro vyčerpala svoju likviditu. To by vyvolalo pozastavenie a následné odobratie jej prevádzkovej licencie, čím by spoločnosť Condor stratila svoj hlavný zdroj príjmov a viedlo by to k jej likvidácii. Takisto by to viedlo k nevráteniu úverov KfW, k strate viac ako 4 000 pracovných miest v už aj tak ťažkej hospodárskej situácii a k obmedzeniu hospodárskej súťaže na nemeckom trhu rekreačného cestovania.

⁽⁴⁷⁾ Nemecko počas obdobia reštrukturalizácie neoznámilo Komisii žiadnu takúto žiadosť.

- (84) Nemecko uviedlo, že spoločnosť Condor zohrávala na nemeckom trhu rekreačného cestovania rozhodujúcu úlohu, ktorú by žiaden konkurent v prípade jej odchodu z trhu nevedel ľahko nahradiť. Spoločnosť Condor mala na tomto trhu jedinečné postavenie. Bola jediným leteckým dopravcom v Nemecku, ktorý poskytoval letecké služby približne 2 500 nezávislým cestovným kanceláriám a 11 000 cestovným agentúram, z ktorých mnohé boli MSP. Nemecko uviedlo, že spoločnosť Condor bola jedným z posledných leteckých dopravcov na nemeckom trhu, ktorý bol schopný a ochotný v krátkom čase prispôbiť letové plány a služby špecifickým potrebám cestovných kancelárií, ako sú REWE, Alltours, Schauinsland a FTI. Nemecko uviedlo, že cestovné kancelárie sa písomne obrátili na nemecké orgány, aby zdôraznili význam spoločnosti Condor pre ich podnikanie, pričom uvádzali, že pri vykonávaní svojich letov sú závislé od spoločnosti Condor⁽⁴⁸⁾. Podľa Nemecka by úloha spoločnosti Condor bola mimoriadne dôležitá vo fáze zvyšovania kapacít po pandémie COVID-19, keď by malé cestovné kancelárie a cestovné agentúry boli pri rozbehu ich podnikania po pandémii závislé od leteckého partnera so skúsenosťami na trhu a s technickými kapacitami, ktoré ponúkala spoločnosť Condor.
- (85) Okrem toho skúsenosti, technická infraštruktúra, sieť leteckých spojení a kontakty spoločnosti Condor na cieľových trhoch, ako aj dôvera, ktorú si získala medzi zainteresovanými stranami, sú kľúčovými faktormi, ktoré spoločne podporili schopnosť spoločnosti Condor úspešne rozvíjať a predávať turistické destinácie. Nemecko uviedlo, že iní leteckí dopravcovia pôsobiaci na nemeckom trhu s rekreačným cestovaním nedisponovali takýmto spojením prvkov, ktoré si spoločnosť Condor vybudovala a vyvíjala dlhé roky, a to vrátane vlastných IT riešení, ktoré vyvinula. Nemecko preto tvrdilo, že odchod spoločnosti Condor z trhu by znamenal aj stratu cenných technických znalostí a skúseností, ktoré spoločnosť Condor vyvinula v rámci svojho jedinečného obchodného modelu a ktoré nie sú na trhu ľahko dostupné.
- (86) Navyše spoločnosť Condor mala sieť približne 5 800 dodávateľov a všetkých by sa odchod spoločnosti z trhu výrazne dotkol, a to najmä v nepriaznivej hospodárskej situácii, ktorá v dôsledku pandémie COVID-19 prevládala v čase poskytnutia pomoci. Spoločnosť Condor taktiež zamestnávala viac ako 4 000 ľudí a jej odchod z trhu by mal nepriaznivý vplyv na špecializovaných technických pracovníkov, najmä za okolností, ktoré vtedy prevládali, keď mnohí európski leteckí dopravcovia znižovali kapacity v dôsledku vplyvov pandémie COVID-19 na celosvetovú leteckú dopravu.
- (87) Nemecko okrem toho uviedlo, že odchod spoločnosti Condor z trhu by poškodil hospodársku súťaž na nemeckom trhu leteckej dopravy. Tento trh bol už veľmi konsolidovaný a skupina Lufthansa, ktorá mala dominantné postavenie, expandovala aj na trh rekreačného cestovania. Nemecko sa domnievalo, že odchod spoločnosti Condor z trhu by viedol k ďalšej koncentrácii trhu, ktorá by poškodila hospodársku súťaž v oblasti rekreačnej leteckej dopravy, pretože by sa ňou obmedzili inovácie a viedla by k vyšším cenám.

2.8. Dôvody na začatie konania

- (88) V dôsledku zrušenia rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 rozsudkom vo veci Condor z roku 2024 Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o súlad opatrenia pomoci na reštrukturalizáciu vo forme odpísania dlhu s bodom 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (89) Komisia po prvé vyjadrila pochybnosti o tom, či bola po odpísaní dlhu stále potrebná kladná návratnosť pre štát, alebo o tom, či nevzniká riziko, že existujúci akcionári alebo podriadení veritelia budú vystavení riziku nadmerného prijímania rizika alebo morálnemu hazardu, keď po zaúčtovaní strát nezostane v spoločnosti žiadne vlastné imanie. Komisia v tejto súvislosti vyjadrila pochybnosti, či by vzhľadom na výšku (záporného) vlastného imania, ktoré zostalo pred štátnym zásahom, a na celkové odpísanie akcií bývalým akcionárom – skupinou TGC bolo vhodné domnievať sa, že očakávaná suma či dokonca nulová suma umožňovala štátu primerane sa podieľať na zisku vo forme náhrady za celkovú sumu odpisu dlhu, ktorý povolil, v zmysle bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu (pozri rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 172). Po druhé, v prípade, že by bola stále potrebná primeraná návratnosť pre štát, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či by mechanizmus návratu k lepšiemu zisku, ktorý bol vytvorený na účely splatenia podriadenej tranže úveru 1 spoločnosťou Condor a ktorý navrhli nemecké orgány, splňal požiadavku stanovenú v bode 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu (pozri rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 173).

⁽⁴⁸⁾ Nemecko predložilo príklady listov od cestovných kancelárií ako prílohu 13 k notifikácii.

- (90) Navyše Komisia vzhľadom na možný vplyv hypotetického nesúladu náhrady za odpísanie dlhu s bodom 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu vyjadrila pochybnosti o kalibrácii opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže spôsobených pomocou, ako to navrhlo Nemecko (rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 189). Komisia mala preto pochybnosti o tom, či pomoc na reštrukturalizáciu možno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

3. PRIPOMIENKY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

3.1. Prípomienky spoločnosti Condor

- (91) Spoločnosť Condor sa vo svojich pripomienkach predložených 15. októbra 2024 a zaevidovaných 16. októbra 2024 domnieva, že sporná pomoc na reštrukturalizáciu je plne v súlade s bodom 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a je plne zlučiteľná s vnútorným trhom. Spoločnosť Condor konkrétne uvádza, že za okolností, o aké ide v tomto prípade, i) sa v bode 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nevyžaduje, aby sa štátu umožnilo primerane sa podieľať na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu; ii) reštrukturalizačný balík dohodnutý so spoločnosťou Attestor a v ňom obsiahnutý mechanizmus návratu k lepšiemu zisku v každom prípade umožňujú štátu podieľať sa na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor a tento podiel je primeraný a iii) neexistuje žiaden dôvod na opätovnú kalibráciu opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, ktoré navrhlo Nemecko.
- (92) Pokiaľ ide o tvrdenie uvedené v odôvodnení 91 bode i), podľa spoločnosti Condor je v tomto prípade bod 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu splnený, ak je podiel na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu, ktorý sa umožňuje štátu, nulový a podiel v nulovej výške je za okolností tohto prípadu primeraný.
- (93) Po prvé, vyplýva to z cieľa bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ktorým sa za okolností tohto prípadu nemôže odôvodniť požiadavka, aby sa nemeckému štátu umožnilo akokoľvek sa podieľať na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor. Spoločnosť Condor sa domnieva, že v tomto prípade neexistuje problém tzv. morálneho hazardu, a súhlasí s Komisiou, že riziko morálneho hazardu existuje len vo vzťahu k *existujúcim* akcionárom a podriadeným veriteľom. Akcionári a ostatní veritelia, z ktorých nikto nebol držiteľom podriadeného dlhu, už v období pred poskytnutím pomoci odpísali svoje podiely alebo pohľadávky v plnej alebo takmer plnej výške v rámci insolvenčného konania⁽⁴⁹⁾, a to v súlade s bodom 66 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a podľa názoru spoločnosti Condor neexistuje žiadny ďalší priestor na dosiahnutie väčšej alebo ďalšej prevencie morálneho hazardu alebo nadmerného prijímania rizika. Z daného odpísania dlhu teda nemajú prospech existujúci akcionári ani veritelia, ale len budúci akcionári.
- (94) Spoločnosť Condor sa tiež domnieva, že v súvislosti so spoločnosťou Attestor neexistuje žiadny problém morálneho hazardu, keďže na spoločnosť Attestor – ako nového akcionára spoločnosti Condor – sa nevzťahuje cieľ zabrániť morálnemu hazardu podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Podobne v dôsledku zapojenia spoločnosti SGL nevzniká žiadny problém morálneho hazardu, keďže táto spoločnosť mala čisto úlohu správcu zameranú na vstup nového investora.
- (95) Spoločnosť Condor tvrdí, že balík opatrení dohodnutých medzi spolkovou vládou a spoločnosťou Attestor je súčasťou dohodnutého a vyváženého riešenia a pri takomto nastavení by priznanie dodatočnej náhrady štátu znamenalo, že spoločnosť Attestor by prišla o túto náhradu, a teda nový investor by sa musel podieľať na záťaži plynúcej z minulého nadmerného prijímania rizika bývalými držiteľmi akcií alebo dlhov. Takéto riešenie by odradilo súkromných investorov, pretože by bolo v rozpore s cieľmi minimalizovať štátnu pomoc a nenarušiť hospodársku súťaž, a bolo by tiež v rozpore s poslednou časťou bodu 66 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, z ktorej vyplýva, že tí, ktorí vložili nový kapitál, by nemali byť neúmerne postihnutí.

⁽⁴⁹⁾ V rámci insolvenčného konania sa odpísali na nulu najmä podiely skupiny TCG v spoločnosti Condor. Skupina TCG je v likvidácii. V žiadnom prípade nebude mať prospech z akéhokoľvek zlepšenia situácie vďaka úspešnej reštrukturalizácii spoločnosti Condor. Takisto ostatní veritelia spoločnosti Condor prijali ponuku vo výške 0,1 % na svoje pohľadávky v rámci insolvenčného plánu, ktorý schválil nemecký insolvenčný súd, a tým takisto takmer úplne odpísali svoje pohľadávky.

- (96) Po druhé, podľa spoločnosti Condor z druhej časti bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu⁽⁵⁰⁾ tiež vyplýva, že v tomto prípade je podiel štátu na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor v nulovej výške. Je to tak vzhľadom na skutočnosť, že nedochádza k žiadnemu vloženiu kapitálu (t. j. suma „vloženého štátneho kapitálu“ je nulová), ako aj na skutočnosť, že neexistuje žiadne – alebo len záporné – „zostávajúce vlastné imanie spoločnosti po zaúčtovaní strát“, ku ktorému by sa mohlo stanoviť predpokladané vloženie štátneho kapitálu v súvislosti s určením primeranosti podielu štátu na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu. Konkrétne sa očakáva, že vlastné imanie spoločnosti Condor zostane záporné až do roku 2026, kým nebudú v septembri 2026 splatené úvery poskytnuté ako pomoc; na kladné by mohlo zmeniť až po roku 2026. Podľa názoru spoločnosti Condor treba rozlišovať medzi „kapitálovými injekciami“ a odpismi dlhu, a to aj napriek tomu, že sa nimi „zvyšuje kapitál“.
- (97) Pokiaľ ide o tvrdenie uvedené v odôvodnení 91 bode ii), spoločnosť Condor uvádza, že v každom prípade je splnený bod 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, pretože štátu sa umožňuje podieľať sa na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor a tento podiel je primeraný a) vzhľadom na súťažný výber investora a b) vzhľadom na mechanizmus návratu k lepšiemu zisku a ďalšie okolnosti daného prípadu.
- (98) Spoločnosť Condor tvrdí, že primeranosť podielu štátu na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor nemožno posudzovať na základe kritérií uvedených v druhej časti bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Ak sa však napriek tomu považuje za potrebné umožniť štátu podieľať sa na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu, primeranosť tohto podielu sa musí posúdiť na základe všetkých okolností, ktorými sú v tomto prípade napríklad mechanizmus návratu k lepšiemu zisku, celý reštrukturalizačný balík vrátane postupu výberu investora, zafaženie, ktoré znášajú existujúci akcionári a veritelia, a vlastné príspevky spoločnosti Attestor.
- (99) Podľa spoločnosti Condor primeranosť z dôvodu súťažného ponukového konania vyplýva zo skutočnosti, že spoločnosť Attestor bola vybraná z troch uchádzačov v súťažnom konaní a ponuka spoločnosti Attestor poskytovala najlepšie podmienky pre spoločnosť Condor a pre splatenie štátnych úverov (z hľadiska splatenia veľkej časti nesplatennej sumy úveru, ale aj pokiaľ ide o mechanizmus návratu k lepšiemu zisku). Takýmto súťažným ponukovým konaním sa zabezpečuje – navyše k dojednaného charakteru podmienok dohodnutých medzi nemeckou spolkovou vládou a spoločnosťou Attestor – že dohodnutý podiel štátu na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor zodpovedá najlepším podmienkam, ktoré možno dosiahnuť od investorov na trhu.
- (100) Podľa spoločnosti Condor je táto primeranosť ďalej zabezpečená mechanizmom návratu k lepšiemu zisku⁽⁵¹⁾, ktorý sa vzťahuje na [...]. Podľa spoločnosti Condor bude v najlepšom prípade splatená celá suma vo výške [...] mil. EUR; v rozhodnutí o začatí konania sa teda suma [...] mil. EUR považuje za podiel štátu na budúcich ziskoch v najlepšom prípade, pričom rozpätie od [...] mil. EUR do [...] mil. EUR, ktoré Nemecko uviedlo v notifikácii, bol odhad, ktorý slúži len na vyčíslenie prvku pomoci.
- (101) Nakoniec spoločnosť Condor poukazuje na tieto iné okolnosti prípadu, ktoré predstavujú ďalšie prvky v prospech primeranosti podielu štátu na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor:
- a) štát dostane [...] bez ohľadu na budúce zisky vyplývajúce zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor. Tieto úroky sú splatné aj v prípade, že v rámci mechanizmu návratu k lepšiemu zisku mechanizmu nie sú splatné žiadne splatné sumy;
 - b) balíkom dohodnutým so spoločnosťou Attestor sa výrazne skrátilo trvanie existujúcich úverov. Celá zostávajúca suma bude splatená už do septembra 2026, na rozdiel od decembra 2031, ako je tomu v prípade pôvodnej tranže B úveru 1 a úveru 2;
 - c) bez vstupu spoločnosti Attestor by bola spoločnosť Condor platobne neschopná. Nebola by schopná plniť svoje záväzky týkajúce sa splácania, ani splácať úroky z úverov;

⁽⁵⁰⁾ Podľa druhej časti bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa umožňuje štátu, aby sa primerane podieľal na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor musí určiť „s prihliadnutím na sumu štátneho kapitálu vloženého v porovnaní so zostávajúcim vlastným imaním spoločnosti po zaúčtovaní strát“.

⁽⁵¹⁾ Mechanizmus návratu k lepšiemu zisku, ako ho opisuje Nemecko (pozri odôvodnenie 53).

- d) očakáva sa, že vlastné imanie spoločnosti Condor zostane záporné až do splatenia úverov v septembri 2026. Podľa bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa primeranosť podielu štátu na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu musí určiť s prihliadnutím na „zostávajúce vlastné imanie spoločnosti po zaúčtovaní strát“. Ak sa napriek tomu považuje za potrebné umožniť štátu, aby sa podieľal na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor aj v prípade záporného vlastného imania, z odkazu na „zostávajúce vlastné imanie spoločnosti“ musí prinajmenšom vyplývať, že čím nižšie je toto zostávajúce vlastné imanie, tým nižší musí byť podiel štátu na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu.

- (102) Pokiaľ ide o tvrdenie uvedené v odôvodnení 91 bode iii), podľa spoločnosti Condor nie je dôvod na opätovnú kalibráciu opatrení, ktoré Nemecko navrhlo na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže spôsobených pomocou a ktoré sú vhodné vzhľadom na skutočnosť, že predmetná pomoc na reštrukturalizáciu je v plnom súlade s bodom 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a je plne zlučiteľná s vnútorným trhom.

3.2. Pripomienky spoločnosti Ryanair

- (103) Spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach zo 16. októbra 2024 podporuje pochybnosti Komisie o tom, či odpísanie dlhu povolené rozhodnutím o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 poskytlo štátu primeraný podiel na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu, a o kalibrácii opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, ako ich navrhlo Nemecko. Spoločnosť Ryanair však vyjadruje niekoľko dodatočných obáv.
- (104) Spoločnosť Ryanair sa po prvé domnieva, že odpisy akceptované veriteľmi spoločnosti Condor nepredstavujú všeobecné opatrenie, ako sa nesprávne domnieva Komisia, ale vyplývajú z kolektívneho rozhodnutia veriteľov.
- (105) Spoločnosť Ryanair tiež tvrdí, že neuplatňovanie bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ako to navrhuje Komisia, by bolo v rozpore so zásadami efektívneho vynakladania verejných prostriedkov a s potrebou zabrániť plytvaniu verejnými zdrojmi. Podľa spoločnosti Ryanair sú skutočnosti, že pôvodný akcionár spoločnosti Condor stratil všetky svoje akcie a že spoločnosť Attestor predtým nebola akcionárom, irelevantné, pretože na zisk vyplývajúci zo zvýšenia hodnoty majú nárok budúci akcionári a tí by sa so štátom mali podieľať aj na zažatí. Navyše skutočnosť, že spoločnosť Condor má záporné vlastné imanie, neznamená, že nemožno očakávať žiadne budúce zisky; spoločnosť Attestor vloženie kapitálu preukázala, že existuje potenciál pre budúce zisky. Žiadnou z týchto skutočností sa preto nemôže odôvodniť konštatovanie, že nulová náhrada by štátu stále umožňovala získať primeraný podiel na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty.
- (106) Okrem toho splatenie podriadenej tranže úveru 1 je podmienené budúcimi príjmami, čo by mohlo viesť k nesplateniu tejto tranže spoločnosťou Condor, pretože jej príjmy budú pravdepodobne nedostatočné z dôvodu nedostatkov jej reštrukturalizačného plánu. Spoločnosť Ryanair preto tvrdí, že mechanizmus návratu k lepšiemu zisku je ďalšou výhodou v prospech spoločnosti Condor a spoločnosti Attestor a nedokáže zabezpečiť štátu kladnú návratnosť, a to bez ohľadu na hypotetické budúce platby. Spoločnosť Ryanair tiež tvrdí, že kritériá Komisie na posúdenie primeranosti náhrady sú nedostatočné. Dôvodom je, že hodnotenie návratnosti z hľadiska lepšieho zisku by sa malo zakladať na rizikovom profile spoločnosti Condor, a nie na rizikovom profile KfW, napríklad na výnosoch z dlhopisov leteckých dopravcov s úverovým ratingom pod úrovňou investičného stupňa. Spoločnosť Ryanair dodáva, že diskontná sadzba, ktorá sa má uplatniť na peňažné toky a ktorá nie je špecifikovaná, by mala zohľadňovať úroveň rizika na základe kapitálových, a nie dlhových nástrojov.
- (107) Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že stanovisko Komisie k neexistencii nového kapitálu vloženého štátom a k zostávajúcemu vlastnému imaniu po zaúčtovaní strát, ako sa uvádza v odôvodnení 166 rozhodnutia o začatí konania, je v rozpore s bodom 217 rozsudku vo veci Condor z roku 2024⁽⁵²⁾. Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že Nemecko malo zahrnúť doložku, na základe ktorej by sa odpísané sumy vrátili v závislosti od budúcich výsledkov spoločnosti Condor alebo by sa tieto sumy konvertovali na vlastné imanie.

⁽⁵²⁾ V rozsudku vo veci Ryanair/Komisia, T-28/22, bod 217, sa uvádza, že: „V tejto súvislosti však treba poznamenať, že táto posledná časť vety bezprostredne nasleduje po požiadavke zabezpečiť štátu ‚primeraný podiel‘ z budúceho zvýšenia hodnoty príjemcu. Možno ho teda chápať ako ukazovateľ toho, čo z kvantitatívneho hľadiska predstavuje ‚primeraný podiel‘, čo sa má určiť na základe pomeru, ktorý predstavuje suma zaplatená štátom vo vzťahu k sume vlastného imania príjemcu zostávajúceho po zaúčtovaní strát. Tento výklad tak umožňuje zosúladiť úvodnú a konečnú časť bodu 67 usmernení o S&R.“

- (108) Pokiaľ ide o negatívne účinky pomoci na hospodársku súťaž a obchod, spoločnosť Ryanair sa domnieva, že tým, že sa štátu neumožní primerane sa podieľať na budúcich ziskoch napriek tomu, že podporou sa zvyšuje vlastné imanie, sa pomocou nezmierňuje morálny hazard, ktorý by akcionárov spoločnosti Condor motivoval k zapojeniu do agresívnej hospodárskej súťaže, čo spôsobuje, že notifikované opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže sú nedostatočné. Okrem toho by spoločnosť Condor vďaka náhrade, ktorá by nebola zaplatená štátu, získala dodatočné peňažné prostriedky, ktoré by mohla použiť na rozšírenie a zníženie cien. Nakoniec spoločnosť Ryanair uvádza, že v rozhodnutí sa neuvádza, do akej miery sa obmedzenie veľkosti flotily, ku ktorému sa Nemecko zaviazalo v rámci opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, týka lietadiel, ktoré by boli v každom prípade postupne vyradované v záujme obnovenia životaschopnosti spoločnosti Condor, pretože boli príliš staré.
- (109) Spoločnosť Ryanair okrem toho kritizuje rozhodnutie o začatí konania, pretože i) neobsahuje údajne rozhodujúce informácie a ii) jeho rozsah sa obmedzuje na dva body, na základe ktorých Všeobecný súd zrušil rozhodnutie o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021.
- (110) Pokiaľ ide o nedostatok informácií v rozhodnutí o začatí konania, spoločnosť Ryanair tvrdí, že jej procesné práva boli porušené nadmerným redigovaním textu, najmä pokiaľ ide o finančné údaje spoločnosti Condor (rozpätie EBIT, ROCE), ocenenie podniku spoločnosťami Rothschild a PWC, výšku náhrady za pomoc s mechanizmom návratu k lepšiemu zisku a bez neho, ako aj limit veľkosti flotily po postupnom vyradení lietadiel a výnimky z tohto limitu. Tým by spoločnosť Ryanair bola zbavená možnosti predložiť zmysluplné pripomienky k týmto rozhodujúcim parametrom reštrukturalizačného plánu spoločnosti Condor.
- (111) Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti rozhodnutia o začatí konania, spoločnosť Ryanair sa domnieva, že z dôvodu obmedzenia posúdenia na dva body, na základe ktorých bolo rozhodnutie o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 zrušené, Komisii hrozí, že jej uniknú ďalšie prípady možnej nezlučiteľnosti pomoci s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu alebo prípady, ku ktorým je spoločnosť Ryanair schopná predložiť pripomienky až teraz. V tejto súvislosti spoločnosť Ryanair nastoľuje šesť otázok týkajúcich sa i) nepriamych výhod, z ktorých mohla mať prospech spoločnosť Attestor; ii) oprávnenosti spoločnosti Condor na pomoc ako spoločnosti, ktorú preberá veľká skupina; iii) súladu pomoci s oddielom 3.1 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu; iv) potreby štátneho zásahu; v) vhodnosti pomoci a vi) primeranosti pomoci. Tieto tvrdenia v podstate zodpovedajú žalobným dôvodom a dôkazom, ktoré spoločnosť Ryanair uviedla vo svojej žalobe o neplatnosť vo veci T-28/22, ktorú Všeobecný súd zamietol v rozsudku vo veci Condor z roku 2024.
- (112) Pokiaľ ide o prvú otázku, spoločnosť Ryanair vyzýva Komisiu, aby rozšírila rozsah vyšetrovania a preskúmala, či spoločnosť Attestor mohla mať prostredníctvom rámca, ktorý bol spojený s poskytnutím pomoci na reštrukturalizáciu spoločnosti Condor, a záväzkov Nemecka, prospech z tejto pomoci, hoci nebola oprávnená na pomoc na reštrukturalizáciu. Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že pomoc mohla spoločnosti Attestor umožniť, aby v roku 2022 získala leteckú spoločnosť Marabu.
- (113) Pokiaľ ide o druhú otázku, spoločnosť Ryanair sa domnieva, že vzhľadom na finančné ťažkosti spoločnosti Condor a želanie Nemecka predat spoločnosť, ako aj pravdepodobnú absenciu postupu verejného obstarávania v súlade s bodom 84 oznámenia o pojme štátna pomoc⁽³³⁾, spoločnosť Attestor mohla nadobudnúť spoločnosť Condor za cenu nižšiu, ako je trhovú hodnotu, čo by si podľa spoločnosti Ryanair vyžadovalo, aby Komisia preskúmala oprávnenosť spoločnosti Condor na pomoc na reštrukturalizáciu ako spoločnosti, ktorú preberá väčšia obchodná skupina.
- (114) Pokiaľ ide o tretiu otázku, spoločnosť Ryanair tvrdí, že v rozpore so zisteniami Komisie by spoločnosť Condor nespájala dopyt po špecifických destináciách pre malé cestovné kancelárie ani by im neponúkala flexibilitu vo forme krátkodobého letového plánu, pretože propagované top destinácie spoločnosti Condor prevádzkuje mnoho iných leteckých dopravcov a niektoré lety uvedené na webovom sídle spoločnosti Condor sa predávajú až do novembra 2025. Spoločnosť Ryanair okrem toho tvrdí, že reštrukturalizačný plán nie je primeraný a neobnovuje sa ním dlhodobá životaschopnosť spoločnosti Condor, pretože po prvé vychádza z nerealistického predpokladu, že spoločnosť Condor, ktorá pred pandémiou COVID-19 dosahovala slabšie výsledky (napríklad priemerné rozpätie

⁽³³⁾ Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, C/2016/2946 (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1).

EBIT na úrovni 1 % a medián rozpätia EBIT na úrovni 3 %, zatiaľ čo porovnateľné podniky dosahovali priemer 5,7 % a medián 7,3 %), sa do roku 2026 stane podnikom, ktorý bude dosahovať výsledky lepšie ako porovnateľné podniky, a po druhé, v bode 51 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa výslovne zakazuje, aby pomoc viedla k tomu, že príjemca prekoná trh. Spoločnosť Ryanair kritizuje aj výber porovnateľnej skupiny Komisiou na účely referenčného porovnania výkonnosti spoločnosti Condor, keďže túto skupinu tvoria nízkonákladoví dopravcovia a dopravcovia poskytujúci komplexné služby, pričom do nej nie sú zahrnutí žiadni leteckí dopravcovia pôsobiaci v segmente diaľkových rekreačných alebo charterových letov. Spoločnosť Ryanair sa navyše domnieva, že Komisia pri referenčnom porovnaní vychádzala z odlišných porovnateľných skupín v prípade rozpätia EBIT, ROCE a ROE, čo by znamenalo, že selektívne vybrala leteckých dopravcov tak, aby dokázala svoju pravdu.

- (115) Pokiaľ ide o potrebu štátneho zásahu, spoločnosť Ryanair tvrdí, že spoločnosť Condor mohla získať finančné prostriedky na trhu, ako to v tom čase urobili iní leteckí dopravcovia, napríklad American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul a GOL, ktorí boli podľa úverového ratingu v podobnej situácii ako spoločnosť Condor, a to na základe Komisiou stanovenej kategórie ⁽⁵⁴⁾ CCC, ktorá znamená „zlý/finančné ťažkosti“. Skutočnosť, že spoločnosť Condor bola v tom čase v insolvenčnom konaní, je podľa spoločnosti Ryanair irelevantná, keďže podľa nemeckého insolvenčného práva by sa veriteľom, ktorí poskytujú financovanie spoločnostiam v insolvenčnom konaní, priznalo pri následnom insolvenčnom konaní vyššie postavenie ako bežným veriteľom, ako aj vzhľadom na skutočnosť, že viacerí leteckí dopravcovia v platobnej neschopnosti (Norwegian Air, Delta Airlines, LATAM Airlines) dokázali získať trhové financovanie. Navyše neexistencia úverového ratingu spoločnosti Condor, ktorá vyplýva z jej účasti na konsolidácii zostatkov jej bývalej materskej spoločnosti, by nebola prekážkou pri získavaní financovania na súkromnom trhu, na ktorom mnohé spoločnosti nemajú rating.
- (116) Pokiaľ ide o vhodnosť pomoci, spoločnosť Ryanair v súvislosti s rozhodnutím o začatí konania vytýka skutočnosť, že sa v ňom neporovnáva riešenie vo forme pomoci s inými možnosťami a nekontroluje sa v ňom náhrada za pomoc, pričom tvrdí, že v rozhodnutí sa len uvádza, že touto pomocou sa riešia problémy spoločnosti Condor týkajúce sa platobnej schopnosti a likvidity. Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že sa mala posúdiť možnosť konverzie dlhu na kapitál, ktorou by sa rovnako zlepšila platobná schopnosť spoločnosti Condor. Podľa spoločnosti Ryanair by sa tým v porovnaní s odpísaním dlhu nielen menej narušal trh, ale Nemecko by to tiež oprávňovalo podieľať sa na budúcich ziskoch spoločnosti Condor, čím by sa pomoc viac zosúladiť s bodom 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Spoločnosť Ryanair napokon tvrdí, že nie je možné, aby vyjadrila svoje pripomienky k tomu, či bola pomoc riadne nahradená, keďže v rozhodnutí sa neuvádza úroveň náhrady v prípade nevyvolania mechanizmu návratu k lepšiemu zisku.
- (117) Pokiaľ ide o primeranosť pomoci, spoločnosť Ryanair po prvé tvrdí, že Komisia nesprávne vypočítala pomoc na reštrukturalizáciu ako rozdiel medzi úverom KfW vo výške 550 miliónov EUR a škodou spôsobenou pandémiou COVID-19 vo výške 249,02 milióna EUR s pripočítaním úrokov vo výške 20,2 milióna EUR, ktoré sa majú odpísať, čo predstavuje celkovú sumu 321,18 milióna EUR. Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že Komisia mala odpočítať len výšku pomoci na náhradu škody, ktorú schválila v prvom a v druhom rozhodnutí vo veci Condor, a to 204,1 milióna EUR, výsledkom čoho by bola pomoc na reštrukturalizáciu vo výške 345,9 milióna EUR. Navyše podľa spoločnosti Ryanair je odôvodnenie Nemecka týkajúce sa výšky pomoci na reštrukturalizáciu chybné, keďže sa v ňom odpočítava odpis, ktorý je pomocou na reštrukturalizáciu, a dvakrát sa odpočítava suma odpísaná podľa druhého rozhodnutia vo veci Condor. Komisia preto nemohla použiť túto vymyslenú sumu na to, aby v rozhodnutí o začatí konania označila svoj vlastný odhad za konzervatívny. Spoločnosť Ryanair po druhé tvrdí, že niektoré náklady, ktoré vznikli spoločnosti Condor počas obdobia reštrukturalizácie, už kompenzovala pomoc na náhradu škody, ktorá sa vzťahuje na obdobia prekrývajúce sa s obdobím reštrukturalizácie. Podľa spoločnosti Ryanair náhrada škody prispieva k pokrytiu nákladov, keďže práve to je cieľom takejto pomoci. Keďže v rozhodnutí o začatí konania sa uvádza, že náklady na reštrukturalizáciu zahŕňajú nepokryté prevádzkové náklady, spoločnosť Ryanair považuje za pravdepodobné, že pomoc na reštrukturalizáciu pokrýva aspoň niektoré náklady, ktoré už boli kompenzované prostredníctvom pomoci na náhradu škody, ako napríklad splatenie úveru na záchranu, ktorý sa v rozhodnutí o začatí konania uvádza ako jeden z nákladov na reštrukturalizáciu a zároveň ako jeden z účelov, na ktoré sa náhrada škody použila.
- (118) Spoločnosť Ryanair dospela k záveru, že vďaka pomoci na reštrukturalizáciu bola spoločnosť Condor schopná otvoriť nové letecké spojenia, získať nové lietadlá a posilniť svoj trhový podiel na letiskách a, ak by Komisia túto pomoc schválila, bolo by tým ovplyvnené konkurenčné postavenie spoločnosti Ryanair na viacerých leteckých spojeniach. Spoločnosť Ryanair preto vyzýva Komisiu, aby zakázala túto pomoc a žiadala od Nemecka, aby ju od spoločnosti Condor vymáhala.

⁽⁵⁴⁾ Podľa oznámenia Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6).

4. PRIPOMIENKY NEMECKA

4.1. Prípomienky k rozhodnutiu o začatí formálneho vyšetrovacieho konania

- (119) Nemecko sa vo svojich pripomienkach z 27. septembra 2024 domnieva, že pomoc na reštrukturalizáciu je plne zlučiteľná s vnútorným trhom a bola taká aj v čase rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021. Nemecké orgány uviedli, že Nemecko podporuje odvolanie spoločnosti Condor proti rozsudku Všeobecného súdu, ktorým bolo zrušené rozhodnutie o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021⁽⁵⁵⁾, a pripomienky predložené v tomto konaní nemajú vplyv na uvedené odvolacie konanie.
- (120) Po ukončení insolvenčného konania spoločnosti Condor 30. novembra 2020, počas hľadania investora a v čase poskytnutia pomoci na reštrukturalizáciu neexistovali žiadni existujúci akcionári ani podriadení veritelia spoločnosti Condor. Výber investora sa uskutočnil na základe súťažného, transparentného, nediskriminačného a nepodmieneného ponukového konania a ponuka spoločnosti Attestor bola vybraná z troch ponúk ako najvýhodnejšia vzhľadom na pokračovanie spoločnosti Condor a vrátenie úverov KfW, čím sa minimalizoval príspevok nemeckého štátu a spolkovej krajiny Hesensko ako ručiteľov za úvery. V súvislosti s balíkom opatrení dohodnutým so spoločnosťou Attestor ako novým investorom, na ktorý sa nevzťahuje účel požiadavky na zmiernenie morálneho hazardu stanovený v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, by bol akýkoľvek ďalší príspevok spoločnosti Condor k zisku štátu na úkor nového investora, čo by viedlo k zlyhaniu riešenia, ktoré udržiavalo spoločnosť Condor v (reštrukturalizovanej) prevádzke. Mechanizmus návratu k lepšiemu zisku je súčasťou tohto dohodnutého balíka, a preto v rozpore s tvrdením spoločnosti Ryanair (pozri odôvodnenie 106) nepredstavuje „dodatočnú výhodu“ v prospech spoločnosti Condor.
- (121) Okrem toho Nemecko konštatuje, že v čase poskytnutia opatrení nemala spoločnosť Condor žiadne (kladné) zostávajúce vlastné imanie a očakáva, že vlastné imanie zostane záporné až do plánovaného splatenia úverov, ktoré boli poskytnuté ako pomoc, v septembri 2026. Podľa názoru Nemecka by pri uplatnení bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu žiadna náhrada vo forme podielu na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor nebola primeraná.
- (122) Nemecko sa domnieva, že aj v prípade, že by akákoľvek takáto náhrada mala byť kladná, mechanizmus návratu k lepšiemu zisku by Nemecku umožnil primerane sa podieľať na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor. V rámci tohto mechanizmu sa stanovuje, že ak ocenenie vlastného imania spoločnosti Condor – [...] – prekročí [...] mil. EUR, Nemecku sa zaplatí peňažná suma vo výške [...] mil. EUR. To by predstavovalo viac ako dvojnásobok [...] mil. EUR [...]. V prípade ocenenia od [...] do [...] mil. EUR by platba Nemecku bola v rozpätí [...] istiny úveru, takže aj v prípade ocenenia výrazne nižšieho ako [...] mil. EUR investovaných spoločnosťou Attestor by mal štát prospech z nárastu hodnoty (vlastného imania) spoločnosti Condor.
- (123) Pokiaľ ide o očakávanie kladnej náhrady pre štát, Nemecko poskytlo výpočet, v ktorom sa porovnáva náhrada pre štát vyplývajúca z mechanizmu návratu k lepšiemu zisku s výškou pomoci, ktorou sa „zvyšuje kapitál“. Nemecko vypočítalo časť pomoci, ktorou sa „zvyšuje kapitál“, buď vo výške [...] mil. EUR, alebo [...] mil. EUR. Táto suma vychádza z i) [...] ⁽⁵⁶⁾; ii) [...]; iii) [...]. Pri maximálnej výške ([...] mil. EUR) by teda návrat k lepšiemu zisku v najlepšom scenári predstavoval [...] % výšky pomoci, ktorou sa „zvyšuje kapitál“. Pri použití konzervatívnych predpokladov, t. j. odhadovanej platby vo výške od [...] do [...] mil. EUR, ako sa opisuje v odôvodnení 50 rozhodnutia o začatí konania, by platba v rámci mechanizmu návratu k lepšiemu zisku predstavovala [...] % až [...] % výšky pomoci, ktorou sa „zvyšuje kapitál“.
- (124) Pokiaľ ide o úspory na úrokoch, t. j. [...] mil. EUR, Nemecko ďalej tvrdí, že spoločnosť Condor by bez zapojenia spoločnosti Attestor nebola vôbec schopná platiť úroky. Navyše veľká časť tzv. úrokovej výhody vyplýva len z podstatne dlhšej splatnosti pôvodného financovania v porovnaní s reštrukturalizovaným financovaním. Úrokové podmienky boli rovnaké. Okrem toho tranža B úveru 1 pôvodného financovania bola revolvingovým úverom, ktorý by sa nevyhnutne nemusel čerpať do maximálnej prípustnej výšky až do roku 2031, takže by boli možné aj výrazne nižšie úrokové sadzby. Nemecko sa preto domnieva, že význam ekonomického porovnania je len veľmi malý. Okrem toho vďaka investícii spoločnosti Attestor ušetrila banka KfW približne [...] mil. EUR na nákladoch na refinancovanie.

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

⁽⁵⁶⁾ Výpočet vychádza z týchto úrokových sadzieb:
[...].

- (125) Napokon, keďže nemeckému štátu sa poskytuje primeraná náhrada súvisiaca s budúcimi ziskami vyplývajúcimi zo zvýšenia hodnoty príjemcu, a to aj v prípade, že by potrebná náhrada bola nulová, Nemecko sa domnieva, že kalibrácia opatrení na zmiernenie narušení hospodárskej súťaže je vhodná.

4.2. Pripomienky k pripomienkam tretích strán

- (126) Nemecké orgány 18. novembra 2024 informovali Komisiu, že nepredložia žiadne pripomienky k pripomienkam tretích strán, ktoré predložili spoločnosti Condor a Ryanair.

5. POSÚDENIE POMOCI

5.1. Existencia štátnej pomoci

- (127) V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa uvádza, že „[a]k nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

- (128) Aby sa teda opatrenie považovalo za štátnu pomoc v zmysle uvedeného ustanovenia, musia byť splnené tieto kumulatívne podmienky: i) opatrenie musí byť pripísateľné štátu a financované zo štátnych prostriedkov; ii) príjemcovi sa ním musí poskytovať určitá výhoda; iii) táto výhoda musí byť selektívna a iv) opatrenie musí narušovať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením a musí ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

5.1.1. Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu

- (129) Ako sa uvádza v odôvodneniach 137 až 139 prvého rozhodnutia Komisie vo veci Condor, rozhodnutie o poskytnutí úverov v počiatkovej výške 550 miliónov EUR prijala nemecká spolková vláda. Úvery boli poskytnuté za dotované úrokové sadzby prostredníctvom verejnej rozvojovej banky KfW. Nemecká vláda nariadila banke KfW, ktorá je len nástrojom vlády na smerovanie úverov, aby úvery poskytla. KfW nezíska žiadne úroky ani nenesie žiadne riziko. Platby úrokov sa prenášajú na vládu a vláda poskytuje KfW záruku za splatenie úveru. Záruky vydala federálna vláda. Úvery a záruky sú neoddeliteľné, t. j. jedny bez druhých by neexistovali. Rozhodnutie o poskytnutí opatrenia bolo teda pripísateľné štátu a opatrenie bolo financované zo štátnych prostriedkov, keďže bolo financované zo všeobecného štátneho rozpočtu. Rozhodnutie o reštrukturalizácii úverov KfW (pozri odôvodnenie 52) a o odpísaní úrokov z nadmernej náhrady rovnako prijala nemecká spolková vláda, čo má vplyv na štátne zdroje, ktoré sú ušlé, ktorých splatenie je odložené, a opatrenie v každom prípade zahŕňalo štátne prostriedky.

- (130) Ponuku na predaj spoločnosti Condor vybrala dozorná rada spoločnosti Condor, ktorej akcionármi sú zástupcovia štátu (odôvodnenie 37). Na zabezpečenie splatenia úverov KfW bola potrebná realizácia kúpnej zmluvy. Realizácia kúpnej zmluvy bola podmienená reštrukturalizáciou úveru a odpísaním úrokov. Reštrukturalizácia úveru sa uskutočnila na základe rámcovej zmluvy uzatvorenej medzi KfW a spoločnosťou Condor na žiadosť spolkovej vlády.

- (131) Komisia preto konštatuje, že reštrukturalizácia úverov KfW a odpísanie úrokov z nadmernej náhrady zahŕňajú štátne prostriedky a rozhodnutie o poskytnutí opatrení možno pripísať štátu.

5.1.2. Výhoda

- (132) Notifikované opatrenia pomohli spoločnosti Condor financovať pokračovanie jej činností počas fázy zvyšovania kapacít po pandémii COVID-19 a realizáciu jej reštrukturalizačného plánu, keďže jej umožnili prístup k finančným prostriedkom, ktoré spoločnosť Condor vzhľadom na svoju špecifickú situáciu a okolnosti, ktoré prevládali v čase poskytnutia pomoci, nebola schopná získať na trhu. V tejto súvislosti spoločnosť Condor nemohla realizovať kúpnu zmluvu so spoločnosťou Attestor bez reštrukturalizácie úverov KfW alebo bez odpustenia splatenia úrokov z nadmernej náhrady. Úvery by neexistovali a neboli by dojednané tak, ako boli, ak by Nemecko neposkytlo spoločnosti Condor pomoc na záchranu a pomoc na náhradu škody (odôvodnenia 2 a 3). Kapitálová investícia a vykonávanie lízingového rámca zo strany spoločnosti Attestor boli podmienené podpisom kúpnej zmluvy, ktorá je zas podmienená vykonaním reštrukturalizácie úverov.
- (133) Reštrukturalizácia úverov KfW zaručených štátom celkovo zahŕňa rôzne neoddeliteľné a vzájomne závislé zložky odkladov, odpisov a podmienenosti splácania tranží, ktorými sa znižuje alebo zmiernuje celková náhrada splatná voči veriteľovi. Tieto zložky sú navzájom prepojené s cieľom podporiť pokračovanie činností spoločnosti Condor z dôvodov verejnej politiky Nemecka. Nemecko sa okrem toho vzdalo práva na splatenie úrokov z nadmernej náhrady, ktorá vznikla v dôsledku skoršieho poskytnutia pomoci. Tieto zložky podporené pomocou mali spoločný cieľ a účinok, ktorým bolo uvoľnenie finančných zdrojov, ktorými sa podporuje reštrukturalizačný plán spoločnosti Condor a ktoré by si spoločnosť Condor nemohla požičať alebo získať na trhu.
- (134) Komisia preto dospela k záveru, že notifikované opatrenia poskytujú hospodársku výhodu spoločnosti Condor v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.1.3. Selektívnosť

- (135) Notifikované opatrenia sa poskytujú výhradne v prospech spoločnosti Condor. Ako konštatoval Súdny dvor⁽³⁷⁾, v prípadoch individuálnej pomoci určenie hospodárskej výhody v zásade umožňuje predpokladať selektívnosť predmetného opatrenia. Platí to bez ohľadu na to, či na relevantných trhoch existujú subjekty v porovnateľnej situácii. Hoci Nemecko poskytlo alebo stále môže poskytnúť štátnu pomoc iným leteckým dopravcom, ktorí konkurujú spoločnosti Condor, úver na reštrukturalizáciu a odpustenie úrokov v žiadnom prípade netvoria súčasť širšieho opatrenia všeobecnej hospodárskej politiky na účely poskytnutia rovnakého druhu podpory *ad hoc* podnikom, ktoré sú v porovnateľnej právnej a skutkovej situácii vzhľadom na cieľ takéhoto všeobecného opatrenia politiky a pôsobia v odvetví letectva alebo v iných hospodárskych odvetviach, ale poskytuje sa iba spoločnosti Condor.
- (136) Komisia preto dospela k záveru, že notifikované opatrenia sú selektívne v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.1.4. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (137) Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci Únie, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou. Stačí, že príjemca pomoci súťaží s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži. V tejto súvislosti je skutočnosť, že sa hospodárske odvetvie na úrovni Únie liberalizovalo, informáciou, na základe ktorej možno určiť, či pomoc má skutočný alebo potenciálny vplyv na hospodársku súťaž a na obchod medzi členskými štátmi. Spoločnosť Condor poskytuje letecké dopravné služby na leteckých spojeniach z Nemecka do iných členských štátov. Trh leteckej dopravy je otvorený hospodárskej súťaži v Únii a uskutočňuje sa poskytovania služieb z jedného členského štátu do druhého.
- (138) Notifikované opatrenia teda môžu narušovať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.
- (139) Vzhľadom na uvedené Komisia konštatuje, že notifikované opatrenia predstavujú štátnu pomoc pre spoločnosť Condor v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

⁽³⁷⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 4. júna 2015, Komisia/MOL, vec C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.

5.2. **Zákonnosť opatrení**

- (140) Keďže Nemecko notifikovalo pomoc vo forme reštrukturalizácie a odpísania dlhu a úrokov pred jej realizáciou, nemecké orgány pôvodne splnili svoje povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ.
- (141) Napriek predchádzajúcej notifikácii a schváleniu Komisiou pred poskytnutím pomoci sa notifikované opatrenia po zrušení rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 Všeobecným súdom stali v rozsahu, v akom predstavujú štátnu pomoc, neoprávnenou pomocou, a to so spätnou platnosťou od momentu ich poskytnutia, keďže sa na ne už nevzťahuje schválenie Komisie.

5.3. **Zlučiteľnosť**

- (142) Keďže Komisia dospela k záveru, že opatrenie zahŕňa pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, je potrebné posúdiť, či sú tieto opatrenia zlučiteľné s vnútorným trhom. Keďže opatrenia predstavujú neoprávnenú pomoc, ich zlučiteľnosť treba posúdiť v súlade s právnymi predpismi platnými v čase poskytnutia pomoci koncom júla 2021.
- (143) V článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ sa stanovuje, že za zlučiteľnú s vnútorným trhom možno považovať pomoc na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností, za predpokladu, že táto pomoc nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (144) Teda, aby sa pomoc mohla vyhlásiť za zlučiteľnú, musí byť na jednej strane zameraná na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí a, na strane druhej, nesmie nepriaznivo ovplyvniť podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (145) V rámci prvej podmienky Komisia skúma, či je pomoc určená na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností. V rámci druhej podmienky Komisia porovnáva pozitívne účinky navrhovanej pomoci na rozvoj činností, ktoré má pomoc podporovať, s prípadnými negatívnymi účinkami pomoci na vnútorný trh ⁽⁵⁸⁾.
- (146) V usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Komisia stanovuje kritériá, ktoré skúma pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci na reštrukturalizáciu podniku s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ ⁽⁵⁹⁾. Podľa bodu 137 týchto usmernení Komisia preskúma na základe týchto usmernení zlučiteľnosť s vnútorným trhom v prípade každej pomoci na záchranu alebo pomoci na reštrukturalizáciu poskytnutej bez jej schválenia, teda v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ, pokiaľ sa nejaká alebo všetka pomoc poskytuje po ich uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie. Tak je to aj v prejednávanej veci.
- (147) Z notifikácie nevyplýva, že pomoc na reštrukturalizáciu alebo podmienky spojené s touto pomocou, prípadne hospodárske činnosti uľahčené touto pomocou by mohli predstavovať porušenie príslušného ustanovenia práva Únie. Konkrétne Komisia Nemecku neposlala odôvodnené stanovisko o možnom porušení práva Únie, ktoré by súviselo s touto vecou, a Komisii neboli doručené žiadne sťažnosti či informácie, z ktorých by mohlo vyplývať, že by štátna pomoc, podmienky s ňou spojené alebo hospodárske činnosti uľahčované touto pomocou mohli byť v rozpore s príslušnými ustanoveniami práva Únie.
- (148) Nemecko sa domnieva, že pomoc na reštrukturalizáciu možno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (149) Vzhľadom na charakter a cieľ predmetnej štátnej pomoci a na tvrdenia nemeckých orgánov Komisia posúdi, či je plánované financovanie na podporu reštrukturalizácie v súlade s príslušnými ustanoveniami stanovenými v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁵⁸⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 22. septembra 2020, Rakúsko/Komisia (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, bod 19.

⁽⁵⁹⁾ Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, bod 38.

5.3.1. Pomoc uľahčuje rozvoj hospodárskej činnosti

- (150) Ak sa má štátna pomoc považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ musí uľahčovať rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí.
- (151) V tejto súvislosti na dôkaz toho, že pomocou na reštrukturalizáciu sa má uľahčiť rozvoj takýchto činností alebo oblastí, musí členský štát, ktorý takúto pomoc poskytuje, preukázať, že účelom pomoci je predísť sociálnym ťažkostiam alebo riešiť zlyhanie trhu. Konkrétne v súvislosti s pomocou na reštrukturalizáciu Komisia konštatuje, že v skutočnosti, ako sa uvádza v bode 43 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, má odchod z trhu význam pre širší proces rastu produktivity, a preto samotné zabránenie odchodu podniku z trhu nepredstavuje dostatočné odôvodnenie štátnej pomoci. Naopak, pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu patrí medzi najviac narušujúce druhy štátnej pomoci, keďže zasahujú do procesu odchodu z trhu. V určitých situáciách však reštrukturalizácia podniku v ťažkostiach môže prispieť k rozvoju hospodárskych činností alebo oblastí, a to aj nad rámec samotných činností vykonávaných príjemcom. Toto platí v prípade, keď bez takejto pomoci neúspech príjemcu povedie k situácii zlyhania trhu alebo sociálnym ťažkostiam, čím sa zabrzdí rozvoj hospodárskych činností a/alebo oblastí, ktoré budú postihnuté týmito situáciami. V bode 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa uvádza neúplný zoznam takýchto situácií.
- (152) Podobné situácie vznikajú okrem iného v prípadoch, keď pomoc zabráni riziku prerušenia dôležitej služby, ktorú je ťažké nahradiť, a kde by bol ťažký vstup pre akéhokoľvek konkurenta alebo kde príjemca zohráva významnú systémovú úlohu v regióne alebo odvetví, v ktorých by jeho odchod mohol mať negatívne následky⁽⁶⁰⁾. Tým, že pomoc umožní príjemcovi pokračovať v jeho činnostiach, pomoc zabraňuje takémuto zlyhaniu trhu alebo sociálnym ťažkostiam. V prípade pomoci na reštrukturalizáciu to však platí iba vtedy, keď pomoc umožňuje príjemcovi obstať v konkurencii na trhu vlastnými silami, čo sa môže zabezpečiť iba vtedy, ak je pomoc založená na vykonávaní reštrukturalizačného plánu, ktorým sa obnoví dlhodobá životaschopnosť príjemcu.
- (153) Komisia preto najprv posúdi, či je spoločnosť Condor oprávnená na pomoc na reštrukturalizáciu (oddiel 5.3.1.1), či je účelom pomoci predchádzať situácii zlyhania trhu alebo sociálnym ťažkostiam (oddiel 5.3.1.2) a či pomoc dopĺňa reštrukturalizačný plán, ktorým sa má obnoviť dlhodobá životaschopnosť príjemcu (oddiel 5.3.1.3).

5.3.1.1. Oprávnenosť podnik v ťažkostiach

- (154) Aby bol príjemca oprávnený na pomoc na reštrukturalizáciu, musí byť podnikom v ťažkostiach. Podnik sa považuje za podnik v ťažkostiach, ak je prakticky isté, že bez štátneho zásahu bude nútený v krátkodobom alebo strednodobom horizonte ukončiť svoju činnosť. Spoločnosť s ručením obmedzeným sa považuje za podnik v ťažkostiach najmä vtedy, ak v dôsledku akumulovaných strát došlo k zániku viac ako polovice jej upísaného základného imania. To je prípad, keď odpočet akumulovanej straty z rezerv (a všetkých ostatných prvkov všeobecne považovaných za súčasť vlastných zdrojov spoločnosti) vedie k zápornej súhrnnej sume, ktorá presahuje polovicu upísaného základného imania⁽⁶¹⁾.
- (155) Okrem toho môže mať podnik, ktorý je súčasťou skupiny, prospech z pomoci na reštrukturalizáciu len vtedy, ak sa dá preukázať, že jeho ťažkosti sú špecifické a nie sú výsledkom svojvoľného rozdelenia nákladov v rámci skupiny, a že tieto ťažkosti sú príliš vážne na to, aby ich mohla vyriešiť samotná skupina⁽⁶²⁾.
- (156) Ako sa uvádza v tabuľke 4, spoločnosť Condor má v súčasnosti a aj v čase poskytnutia pomoci mala záporné vlastné imanie, a preto kumulatívna výška strát presahuje celé jej upísané základné imanie. Znamená to, že celé upísané základné imanie zaniklo.

⁽⁶⁰⁾ Bod 44 písm. b) a c) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁶¹⁾ Bod 20 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁶²⁾ Bod 22 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

- (157) Aj z opisu vlastníctva spoločnosti Condor v čase poskytnutia pomoci vyplýva, že spoločnosť Condor nebola súčasťou širšej skupiny. Jediný akcionár spoločnosti Condor, ktorým bola spoločnosť SGL, v tom čase nemal iné podiely v iných podnikoch. Spoločnosť SGL bola len správčovou spoločnosťou, ktorá bola vytvorená výlučne na účely držby akcií od vystúpenia spoločnosti Condor z insolvenčného konania v decembri 2020 až do ich predaja investorovi. Na základe kúpnej zmluvy bola spoločnosť SGL zbavená väčšiny práv akcionára. Z toho vyplýva, že spoločnosť Noerr & Stiefenhofer, konečná materská spoločnosť spoločnosti Condor, nemohla prostredníctvom spoločnosti SGL vykonávať zmysluplné vlastnícke práva nad spoločnosťou Condor, takže ju nemožno považovať ani za súčasť skupiny Noerr (pozri odôvodnenie 26). Ponuka spoločnosti Attestor na kúpu bola podmienená reštrukturalizáciou úveru a bola realizovaná až 28. júla 2021 potom, ako Komisia pôvodne schválila pomoc na reštrukturalizáciu. Problémy spoločnosti Condor preto nemožno považovať za dôsledok svojvoľného rozdelenia nákladov v rámci hypotetickej širšej skupiny.
- (158) Okrem toho predstavenstvo spoločnosti Condor vybralo ponuku spoločnosti Attestor na prevzatie spoločnosti Condor na základe súťažného, transparentného, nepodmieneného a nediskriminačného ponukového konania ako najlepšiu z troch doručených ponúk (pozri odôvodnenia 37 a 120). Nemecká spolková vláda takisto považovala ponuku spoločnosti Attestor za ponuku, ktorá poskytovala najlepšie podmienky splácania úverov KfW na to, aby sa pomoc na reštrukturalizáciu mohla udržať na minimálnej úrovni. Na rozdiel od toho, čo tvrdí spoločnosť Ryanair (pozri odôvodnenie 113), nič nenasvedčuje tomu, že cena zaplatená spoločnosťou Attestor bola ovplyvnená údajnou snahou nemeckej vlády predat spoločnosť Condor v rámci tzv. rýchleho predaja za akúkoľvek cenu. Od momentu, keď spoločnosť PGL stiahla svoju ponuku pre spoločnosť Condor v apríli 2020 (pozri odôvodnenie 35), do momentu, keď bola v júli 2021 podpísaná kúpna zmluva so spoločnosťou Attestor po ponukovom konaní, v rámci ktorého boli predložené ponuky troch záujemcov o nadobudnutie spoločnosti (pozri odôvodnenie 37), v skutočnosti uplynul viac ako rok. Komisia sa preto domnieva, že spoločnosť Attestor zaplatila za spoločnosť Condor trhovú cenu a že v dôsledku toho spoločnosť Attestor nemala prospech zo žiadnej časti pomoci na reštrukturalizáciu poskytnutej spoločnosti Condor.
- (159) Pre úplnosť Komisia dodáva, že bývalá materská spoločnosť spoločnosti Condor, skupina TCG, vstúpila do nútenej likvidácie v roku 2019, čo bolo dlho pred poskytnutím pomoci na reštrukturalizáciu, a bola v likvidácii, takže ani ona nebola schopná vyriešiť ťažkosti spoločnosti Condor. Komisia sa v rozhodnutí o pomoci na záchranu domnievala, že ťažkosti spoločnosti Condor neboli dôsledkom svojvoľného rozdelenia nákladov v rámci bývalej skupiny TCG a že táto skupina, ktorá bola v likvidácii, ich nebola schopná prevziať na seba. Všeobecný súd toto posúdenie potvrdil vo svojom rozsudku vo veci T-577/20. Proti tomuto rozsudku nebolo podané odvolanie.
- (160) Všeobecný súd posúdil splnenie tejto podmienky v rozsudku vo veci Condor z roku 2024 a dospel k záveru, že Komisia mala právo konštatovať, že situácia spoločnosti Condor nepatrila do rozsahu pôsobnosti zákazu podľa bodu 22 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu (príjemca, ktorý patrí do väčšej podnikateľskej skupiny alebo ktorého preberá väčšia podnikateľská skupina) ⁽⁶³⁾.
- (161) Komisia preto dospela k záveru, že spoločnosť Condor je oprávnená na pomoc na reštrukturalizáciu.

5.3.1.2. Rozvoj hospodárskej činnosti

- (162) Keďže na to, aby bol štátny zásah zlučiteľný s vnútorným trhom, musí byť zameraný na uľahčenie rozvoja hospodárskej činnosti, pokiaľ ide o pomoc na reštrukturalizáciu, členský štát musí okrem iného preukázať, že pomocou sa zabráni riziku prerušenia dôležitej služby, ktorú je ťažké nahradiť a ktorú by namiesto príjemcu nemohol ľahko poskytovať konkurent.
- (163) Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 84 a 85 sa Komisia domnieva, že spoločnosť Condor zohráva dôležitú úlohu na nemeckom trhu rekreačného cestovania, keďže poskytuje jedinečné letové služby, konsoliduje dopyt, poskytuje flexibilné letové plány a prispôbené rezervačné IT systémy, a to tisícom nezávislých cestovných kancelárií a cestovných agentúr, z ktorých mnohé sú MSP.
- (164) Komisia konkrétne uvádza, že spoločnosť Condor spája dopyt po špecifických destináciách pre malé cestovné kancelárie a ponúka im flexibilitu vo forme krátkodobého letového plánu. Letové plány tradičných a nízkonákladových leteckých dopravcov sú viazané na dlhšie obdobia, a preto nemôžu ponúknuť takúto flexibilitu. Vlastný rezervačný systém spoločnosti Condor umožňuje cestovným kanceláriám objednávať lety pre balíky služieb a zabezpečuje potrebnú flexibilitu na účely prispôsobenia sa zmenám v dopyte (pozri odôvodnenie 84). To, na rozdiel od toho, čo tvrdí spoločnosť Ryanair (pozri odôvodnenie 114), nespochybňuje skutočnosť, že lety spoločnosti Condor si možno rezervovať vopred, a ani skutočnosť, že spoločnosť Condor lieta (aj) do niektorých destinácií, ktoré obsluhujú iní leteckí dopravcovia. Žiaden letecký dopravca by nebol schopný vykonávať svoju

⁽⁶³⁾ Vec T-28/22, Ryanair/Komisia, body 44 až 54.

činnosť efektívne a so ziskom bez toho, aby mal letový plán a ponúkal zákazníkom rezerváciu sedadiel s určitým predstihom. Napriek tomu, že spoločnosť Condor tieto služby ponúka, zostáva flexibilnejšia v porovnaní s leteckými dopravcami poskytujúcimi pravidelné letecké spojenia, pričom dôkazom jej dôležitej funkcie konsolidátora a sprostredkovateľa pre cestovné kancelárie a cestovné agentúry sú svedectvá z odvetvia cestovného ruchu. Podľa informácií, ktoré Nemecko poskytlo v notifikácii, sa v priebehu posudzovania pomoci na záchranu pre spoločnosť Condor najmä cestovné kancelárie písomne obrátili na nemecké orgány, aby zdôraznili, že časť ich obchodnej činnosti závisí od týchto služieb a že v prípade ich neexistencie by utrpeli značné straty z hľadiska obratu (pozri odôvodnenie 84). Ak by konkurenti chceli tieto systémy nahradiť, museli by si vybudovať potrebné odborné znalosti, sieť destinácií a kontaktných miest, ako aj IT systémy a procesy, čo by si vyžadovalo značné množstvo času a zdrojov a nedalo by sa to dosiahnuť v krátkodobom až strednodobom horizonte.

- (165) Navyše IT prostredie spoločnosti Condor umožňuje rezervácie charterových letov aj letov v rámci globálneho distribučného systému (ďalej len „GDS“) ⁽⁶⁴⁾ na turistických leteckých spojeniach a komerčné systémy spoločnosti Condor umožňujú využívanie údajov z rôznych služieb v reálnom čase a prístup prostredníctvom viacerých kanálov. Spoločnosť Condor tak poskytuje prístup k rekreačným letom viac ako [...] cestovným agentúram, ktoré nemajú licenciu IATA, a to prostredníctvom rôznych rozhraní, čo tradiční a nízkonákladoví dopravcovia neponúkajú. Komisia sa preto domnieva, že v prípade neexistencie rozhraní spoločnosti Condor by prevádzkovatelia bez licencie IATA boli pri prístupe k turistickým letom úplne závislí od sprostredkovateľov a museli by platiť dodatočné poplatky za služby sprostredkovateľa. Technológiu potrebnú na prevádzku týchto rozhraní do značnej miery vyvinula spoločnosť Condor, a keďže nie je dostupná na trhu IT, v krátkodobom až strednodobom horizonte sa nedá nahradiť.
- (166) Je preto veľmi nepravdepodobné, že by existujúci tradičný alebo nízkonákladový dopravca bol ochotný a schopný v primeranom čase vybudovať potrebné odborné znalosti, siete a technológie na prevzatie úlohy spoločnosti Condor ako konsolidátora a sprostredkovateľa pre približne 11 000 nezávislých cestovných agentúr a cestovných kancelárií na nemeckom trhu rekreačného cestovania. Ešte menej pravdepodobné je, že by úlohu spoločnosti Condor mohlo nahradiť niekoľko dopravcov, pričom každý z nich by samostatne navrhol a realizoval určité služby bez akejkoľvek koordinácie či interoperability medzi službami.
- (167) Komisia okrem toho uvádza, že spoločnosť Condor získala značné skúsenosti s otváraním a rozvojom turistických destinácií a vybudovala si technické kapacity, pokiaľ ide o konsolidáciu dopytu, flexibilné rezervácie a letové plány, a to prostredníctvom vlastných prispôbených IT programov a procesov, ktoré si vyvinula interne. Jej odchod z trhu by spôsobil stratu týchto technických znalostí a tejto odbornosti, pričom ich obnovenie by si vyžadovalo čas a investície do rozvoja IT a sietí.
- (168) Okrem toho má spoločnosť Condor dobre fungujúci obchodný model, ktorý len utrpel v dôsledku negatívnych účinkov udalostí mimo jej kontroly, ako sú platobná neschopnosť skupiny TCG a pandémie COVID-19. Napriek nepriaznivej hospodárskej situácii, ktorá prevládala v čase poskytnutia pomoci, na základe svojich obchodných prognóz bola spoločnosť Condor schopná prilákať súkromných investorov ochotných financovať ju. Spoločnosť je etablovaným hráčom v Nemecku a je dôležitá v záujme zachovania hospodárskej súťaže na nemeckom trhu s rekreačnými cestovaním, ktorý je v súčasnosti už veľmi koncentrovaný a ktorému dominuje skupina Lufthansa. Cestovné kancelárie vyjadrili obavy z možnej straty služieb spoločnosti Condor a svoje obavy oznámili nemeckým orgánom. Okrem toho nemecký orgán na ochranu hospodárskej súťaže začal vyšetrovanie podľa článku 102 ZFEÚ, pokiaľ ide o možné zneužívanie dominantného postavenia na trhu spoločnosťou Lufthansa na úkor spoločnosti Condor. Orgán na ochranu hospodárskej súťaže v rámci tohto vyšetrovania zakázal spoločnosti Lufthansa ukončiť určité dlhodobé zmluvy o poskytovaní služieb prípojovej dopravy so spoločnosťou Condor ⁽⁶⁵⁾ s cieľom zabrániť spoločnosti Lufthansa, aby zneužívala svoje postavenie na trhu na úkor spoločnosti Condor, a zabrániť ďalšej škodlivej koncentrácii trhu. Komisia v skutočnosti konštatuje, že spoločnosť Condor je jediným zostávajúcim konkurentom spoločnosti Lufthansa v segmente diaľkových destinácií s odletom z Nemecka. Komisia sa preto domnieva, že spoločnosť Condor je dôležitá v záujme zachovania účinnej hospodárskej súťaže na nemeckom trhu diaľkovej rekreačnej leteckej dopravy.

⁽⁶⁴⁾ Globálny distribučný systém (GDS) je počítačová sieť, ktorá umožňuje transakcie medzi poskytovateľmi služieb cestovného ruchu, najmä leteckými dopravcami, hotelmi, požičovňami áut a cestovnými agentúrami, s využitím údajov v reálnom čase (napr. počet dostupných hotelových izieb alebo leteniek). Cestovné agentúry využívajú systém GDS v súvislosti so službami, produktmi a cenami, aby mohli koncovým spotrebiteľom poskytovať služby súvisiace s cestovaním.

⁽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) Napokon odchod spoločnosti Condor z trhu by mal negatívny vplyv na jej sieť takmer [...] dodávateľov a na jej viac ako 4 000 zamestnancov, ktorých by sa to výrazne dotklo (odôvodnenie 86). Potenciálne dôsledky by boli závažné, najmä v ťažkej hospodárskej situácii v čase poskytnutia pomoci, keď mnohí leteckí dopravcovia znižovali kapacity a prepúšťali zamestnancov, a preto by pravdepodobne neboli schopní zabezpečiť dostatočné množstvo zákaziek pre dodávateľov spoločnosti Condor alebo absorbovať značnú časť zamestnancov spoločnosti Condor. Dôvodom je najmä skutočnosť, že spoločnosť Condor má nadpriemerný podiel diaľkových rekreačných destinácií, na ktoré spája dopyt približne 11 000 cestovných kancelárií a cestovných agentúr. Je veľmi nepravdepodobné, že by konkurenti boli schopní nahradiť služby spoločnosti Condor, pokiaľ ide o tieto destinácie, a dosiahnuť tak dostatočnú mieru vyťaženia lietadiel na ich ziskovú prevádzku. Navyše nič nenasvedčovalo tomu, že by niektorý konkurent bol ochotný vyvinúť takýto systém spolupráce s cestovnými kancelármi a cestovnými agentúrami. Cestovné kancelárie v skutočnosti potvrdili, že pri týchto službách sú závislé od spoločnosti Condor a že jej odchod z trhu by im spôsobil vážne straty (pozri odôvodnenie 84).
- (170) Hoci niektoré letecké spojenia spoločnosti Condor by mohli byť pre konkurenta jednotlivo atraktívne, nič nenasvedčovalo tomu, že by niektorý konkurent alebo niekoľko konkurenčných dopravcov bolo schopných prevziať všetky služby spoločnosti Condor, čím by zároveň plnili úlohu spoločnosti Condor ako sprostredkovateľa a konsolidátora pre 11 000 nezávislých cestovných kancelárií a cestovných agentúr, ale že by disponovali technickými znalosťami spoločnosti Condor, odbornými znalosťami, sieťou kontaktov a prispôbenými informačnými systémami a prevzali zamestnancov, lietadlá a prevádzkové intervaly spoločnosti Condor, z ktorých mnohé sú určené pre špecializované diaľkové lety do špecifických destinácií, ktoré prevádzkujú len dopravcovia zameraní na rekreačné cestovanie. Odchod spoločnosti Condor z trhu by tak zrejme spôsobil závažné sociálne ťažkosti jej klientom, zamestnancom a dodávateľom. Bez pomoci by spoločnosť Condor nemohla pokračovať v poskytovaní tejto dôležitej služby.
- (171) Všeobecný súd v rozsudku vo veci Condor z roku 2024 posúdil požiadavku uvedenú v bode 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a dospel k záveru, že žalobca nepreukázal, že Komisia mala mať pochybnosti o tom, či spoločnosť Condor poskytuje dôležitú službu, ktorú je ťažké nahradiť alebo kde by bol ťažký vstup pre akéhokoľvek konkurenta v zmysle bodu 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu ⁽⁶⁶⁾.
- (172) Komisia preto konštatuje, že pomoc prispieva k rozvoju hospodárskej činnosti v oblasti rekreačnej leteckej dopravy tým, že pomáha zachovať dôležitú službu, ktorú by konkurenti v krátkodobom až strednodobom horizonte neboli schopní ľahko a bez sociálnych ťažkostí nahradiť v plnom rozsahu.

5.3.1.3. Reštrukturalizačný plán a návrat k dlhodobej životaschopnosti

- (173) Podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu by sa pomoc na reštrukturalizáciu mala poskytovať iba na podporu uskutočniteľného, koherentného a ďalekosiahleho reštrukturalizačného plánu, ktorého opatrenia musia byť navrhnuté tak, aby sa nimi obnovila dlhodobá životaschopnosť v rámci prijateľnej časovej lehoty, a musia vylučovať akúkoľvek ďalšiu pomoc okrem pomoci na podporu reštrukturalizačného plánu spoločnosti Condor. V reštrukturalizačnom pláne musia byť určené príčiny ťažkostí príjemcu, jeho vlastné slabé stránky a opis, ako sa navrhovanými reštrukturalizačnými opatreniami zabezpečí nápravu príslušných problémov príjemcu ⁽⁶⁷⁾.
- (174) Výsledky reštrukturalizácie sa musia preukázať v rozličných scenároch, najmä prostredníctvom určenia parametrov výkonnosti a hlavných predvídateľných rizikových faktorov. Návrat príjemcu k životaschopnosti musí mať za následok primeranú návratnosť investovaného kapitálu po pokrytí nákladov a nesmie závisieť od optimistických predpokladov týkajúcich sa faktorov, ako sú napríklad zmeny cien alebo dopyt. Dlhodobá životaschopnosť sa dosiahne vtedy, keď podnik dokáže poskytovať primeranú návratnosť kapitálu a pritom pokryť všetky svoje náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov a zároveň je schopný obstať v konkurencii na trhu vlastnými silami ⁽⁶⁸⁾.
- (175) V tejto súvislosti reštrukturalizačný plán obsahuje súbor závažných, konzistentných a vzájomne sa posilňujúcich opatrení (odôvodnenia 40 až 43), ktorými sa zefektívňuje poskytovanie služieb a nákladová základňa spoločnosti Condor. Konkurencieschopnosť spoločnosti by sa ďalej posilnila najmä úplnou obnovou najstarších lietadiel spoločnosti Condor, konkrétne jej flotily lietadiel na diaľkové lety, ktorú umožnila investícia spoločnosti Attestor vo výške 250 miliónov EUR do lízingového rámca (pozri odôvodnenie 47), v spojení s ambicióznym programom reštrukturalizácie ľudských zdrojov, zmlúv a procesov, ktorý spoločnosť Condor v čase poskytnutia pomoci vykonávala (pozri odôvodnenie 41).

⁽⁶⁶⁾ Vec T-28/22, Ryanair/Komisia, body 61 až 93.

⁽⁶⁷⁾ Body 45, 47 a 48 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁶⁸⁾ Body 50 až 52 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

- (176) Udalosti, ktoré spôsobili platobnú neschopnosť spoločnosti Condor, nastali súčasne a prekryvali sa s mimoriadnym výskytom pandémie COVID-19 a so závažnou poruchou fungovania nemeckého hospodárstva, v ktorom spoločnosť Condor poskytuje svoje služby, ako aj hospodárstiev iných členských štátoch. Tieto okolnosti zahŕňajú najmä zdĺhavé insolvenčné konanie, ktorému sa spoločnosť Condor podrobila, vrátane hľadania nového investora po tom, ako sa spoločnosť PGL stiahla, prerušenie podnikových väzieb s bývalou materskou spoločnosťou a súbežnú pandémiu COVID-19, ktorá mala závažný vplyv na leteckých dopravcov a potenciálnych investorov. Tieto mimoriadne okolnosti významne obmedzili likviditu spoločnosti Condor a jej schopnosť získať prístup k trhovému financovaniu, pričom vážne ovplyvnili jej súvahu a kapitálovú pozíciu s trvalými vonkajšími účinkami. Za týchto okolností nesúviseli príčiny ťažkostí spoločnosti Condor s jej obchodným modelom a stratégiou, pričom reštrukturalizačný plán by sa nemal zameriavať na ich výraznú zmenu, ale skôr na posilnenie hospodárskych a finančných základov spoločnosti.
- (177) Obdobie reštrukturalizácie spoločnosti Condor trvalo celkovo štyri roky od poskytnutia pomoci na záchranu v októbri 2019. Toto trvanie obdobia reštrukturalizácie zodpovedá dolnej hranici trvania podľa rozhodovacej praxe Komisie, najmä pokiaľ ide o reštrukturalizácie leteckých dopravcov vykonané v súvislosti s pandémiou COVID-19. Spoločnosť Condor bola veľmi aktívna a neodkladala potrebné reštrukturalizačné opatrenia, ktoré boli všetky dokončené na konci obdobia reštrukturalizácie v septembri 2023. Trvanie reštrukturalizačného plánu je primerané vzhľadom na okolnosti opísané v odôvodnení 176.
- (178) Komisia poznamenáva, že prognózy spoločnosti Condor uvedené v základnom scenári a týkajúce sa obnovy prevádzky, t. j. obnovy výkonnosti spoločnosti Condor na úroveň roku 2019, zodpovedali prognózam tretích strán pre toto odvetvie. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 58 a ako je znázornené na obrázku 3, napríklad IATA v apríli 2021 v súvislosti s výnosmi na osobokilometer (RPK) predpovedala, že v rokoch 2023 až 2024 sa odvetvie vráti na úroveň z roku 2019. Ako je vidieť na obrázku 3, očakávalo sa, že spoločnosť Condor dosiahne svoju úroveň RPK z roku 2019 vo finančnom roku [...]. Komisia tiež poznamenáva, že v prípade turistických letov možno očakávať ešte rýchlejšie oživenie, a preto považuje rast výnosov, ktorý predpovedá spoločnosť Condor, za realistický. Vierohodnosť predpokladov uvedených v reštrukturalizačnom pláne spoločnosti Condor teda vychádza z prognóz tretích strán pre toto odvetvie, nie z porovnaní ukazovateľov so skupinou iných leteckých dopravcov, ako to tvrdí spoločnosť Ryanair⁽⁶⁹⁾.
- (179) Prognózy, z ktorých vychádzal reštrukturalizačný plán v základnom scenári, preukázali schopnosť spoločnosti Condor obnoviť dlhodobú životaschopnosť tak, aby dosiahla primeranú plánovanú návratnosť kapitálu po pokrytí všetkých svojich nákladov. Pokiaľ ide o príjmy, mieru vyťaženosti spoločnosti Condor na úrovni [...] % od roku 2022/2023 možno považovať za vierohodnú vzhľadom na predpokladané oživenie odvetvia a historickú mieru vyťaženosti spoločnosti Condor pred pandémiou COVID-19. Predpokladaný výnos na cestujúceho vo výške približne [...] EUR v rokoch 2022/2023 bol mierne vyšší v porovnaní s [...] EUR v rokoch 2018/2019. Túto vyššiu úroveň však možno vysvetliť generálnou opravou flotily spoločnosti Condor, ako aj novými diaľkovými lietadlami. V prognózovaných nákladoch sa náležite zohľadnil vplyv reštrukturalizačných opatrení (napríklad zníženie počtu zamestnancov a obnova flotily, pozri odôvodnenia 41 a 43), keďže napríklad program obnovy flotily by viedol k nižším nákladom na palivo na ASK (dostupné miesto na kilometer), ale zároveň k zvýšeniu nákladov na vlastníctvo v dôsledku vyšších sadzieb za operatívny lízing.
- (180) Z obchodného plánu spoločnosti Condor vyplýva, že ukazovatele návratnosti by sa zlepšovali počas celého obdobia reštrukturalizácie a podľa tabuľky 16⁽⁷⁰⁾ by spoločnosť Condor dosiahla ROCE na úrovni [...] % v roku 2023, až [...] % v roku 2025 a [...] % v roku 2026. Komisia poznamenáva, že ROCE je vypočítaná ako EBIT/(celkové aktíva – krátkodobé záväzky). Keďže cieľom je porovnať ROCE s WACC a keďže WACC sa chápu po zdanení, Komisia ako

⁽⁶⁹⁾ Komisia v súvislosti s tvrdením spoločnosti Ryanair uvedeným v odôvodnení 111 poznamenáva, že údaje, ktoré boli redigované v rozhodnutí o začatí konania, ktoré nemá dôverný charakter, sú údaje s citlivou obchodnou, finančnou alebo strategickou povahou, ich uverejnenie môže príjemcovi spôsobiť vážnu ujmu a boli redigované na základe oznámenia Komisie o služobnom tajomstve v rozhodnutiach o štátnej pomoci (Ú. v. EÚ C 297, 9.12.2003, s. 6). Rozhodnutie o začatí konania je však jednoznačné, pokiaľ ide o opis opatrení, a najmä o odôvodnenie Komisie, a spoločnosti Ryanair umožňovalo predložiť svoje pripomienky.

⁽⁷⁰⁾ Pretože súvaha vrátane vykazovania operatívneho lízingu lietadiel v súlade so štandardom IFRS 16 poskytuje úplnejší pohľad na finančné údaje spoločnosti vzhľadom na hodnotu leteckej flotily a skutočnosť, že predstavuje významnú časť kapitálu, Komisia vychádzala pri svojom posúdení z týchto údajov, a nie zo súvahy podľa nemeckých účtovných štandardov.

alternatívu vypočítala ROCE ako čistý prevádzkový zisk po zdanení/priemerný investovaný kapitál ⁽⁷¹⁾. Pri takomto konzervatívnom prístupe by ROCE spoločnosti Condor bola na úrovni [...] % v roku 2023, [...] % v roku 2024, [...] % v roku 2025 a [...] % v roku 2026. Ako sa uvádza v odôvodnení 65, Nemecko poskytlo výpočet vážených priemerných kapitálových nákladov spoločnosti Condor na úrovni [...] %. Podľa výpočtu Nemecka by návratnosť kapitálu spoločnosti Condor meraná ukazovateľom ROCE bola od konca obdobia reštrukturalizácie v roku 2023 stále vyššia ako WACC spoločnosti Condor. Spoločnosť Condor by teda fungovala nad nominálnou hodnotou a vytvárala by hodnotu, čo je znakom životaschopnej spoločnosti.

(181) Navyše podľa výpočtu Komisie by ROCE spoločnosti Condor od roku 2023 bola vyššia ako jej WACC. Aj v prípade nepriaznivého scenára by spoločnosť Condor stále mala čisté príjmy po odpisoch a finančných poplatkoch a bola by schopná konkurovať na trhu. V záujme úplnosti sa uvádza, že ROCE spoločnosti Condor by zodpovedala návratnosti kapitálu iných leteckých dopravcov pred pandémiou COVID-19 či dokonca bola vyššia, ako sa uvádza v odôvodnení 81. ROCE ostatných leteckých dopravcov v skupine vypočítaná ako medián bola pred pandémiou COVID-19 na úrovni 11,8 %, a teda na porovnateľnej úrovni s návratnosťou kapitálu spoločnosti Condor na konci obdobia reštrukturalizácie vo finančnom roku 2023 ⁽⁷²⁾.

(182) Pokiaľ ide o WACC, ako sa opisuje v odôvodnení 65, predpokladané vázenie dlhu a vlastného imania spoločnosti Condor bolo [...] % v prípade dlhu a [...] % v prípade vlastného imania. To zodpovedá pomeru dlhu k vlastnému imaniu približne na úrovni [...], čo Komisia považuje za dobrý pomer s primeranou mierou finančnej páky, ktorý je v súlade s odvetvovými normami. Navyše Komisia v rámci krízovej kontroly posúdila historický pomer dlhu k vlastnému imaniu skupiny ostatných leteckých dopravcov ⁽⁷³⁾. Priemerný pomer dlhu k vlastnému imaniu tejto skupiny leteckých dopravcov vypočítaný ako medián bol v roku 2019 približne 3 a vypočítaný ako aritmetický priemer približne 4,3 ⁽⁷⁴⁾. Pri použití mediánu to zodpovedá váhe dlhu na úrovni 75 % a váhe vlastného imania na úrovni 25 %. Predpokladaná kapitálová štruktúra spoločnosti Condor s podielom vlastného imania na úrovni [...] % bola teda sama osebe opodstatnená a spoľahlivá a tiež v súlade s pozorovaniami pre toto odvetvie.

(183) Podobne z preskúmania určenia WACC vyplýva, že odhadované náklady na vlastný kapitál sa riadia pomerne štandardným prístupom modelu oceňovania kapitálových aktív s prirážkami a hodnotami parametrov, ktoré sú odvodené z trhových informácií a prispôbené vlastnostiam spoločnosti Condor, zatiaľ čo náklady na dlh vychádzajú zo skutočných úrokových sadzieb účtovaných spoločnosti Condor (odôvodnenie 65 a poznámka pod čiarou č. 39). Na tomto primeranom a objektívnom základe boli WACC spoločnosti Condor pri zohľadnení štandardu IFRS 16 na úrovni [...] % (pozri aj odôvodnenie 65), a teda výrazne nižšie ako ROCE spoločnosti. Dokonca aj v prípade výrazne vyšších WACC na úrovni 12 % by ROCE spoločnosti Condor bola stále vyššia ako WACC, a teda spoločnosť Condor by zabezpečovala primeranú návratnosť kapitálu.

(184) Podobne z tabuľky 3 vyplýva, že sa očakávalo zvýšenie ziskovosti spoločnosti Condor meranej ako rozpätie EBIT nad jej historickú predkrízovú hodnotu približne [...] % celkových príjmov a od roku 2023, teda od konca obdobia reštrukturalizácie, do roku 2026 by sa mala pohybovať od [...] % do [...] %. Ako sa uvádza v tabuľke 7, ziskovosť leteckých dopravcov zahrnutých v skupine bola pred pandémiou COVID-19 na úrovni 5,7 % (alebo 7,3 % vyjadrená ako medián) ⁽⁷⁵⁾. Preto na konci obdobia reštrukturalizácie v roku 2023 a pred očakávaným úplným oživením trhu by

⁽⁷¹⁾ Vypočíta sa ako $EBIT \cdot (1 - T) / \text{priemerný [investovaný kapitál } t; \text{ investovaný kapitál } (t - 1)]$, kde EBIT sú príjmy pred započítaním úrokov a daní; T je sadzba dane z príjmov právnických osôb spoločnosti Condor; investovaný kapitál t) je kapitál investovaný v bežnom roku a investovaný kapitál (t - 1) je kapitál investovaný v roku predchádzajúcom bežnému roku. Investovaný kapitál je vymedzený ako vlastné imanie plus dlhodobé záväzky (alebo celkové aktíva mínus krátkodobé záväzky).

⁽⁷²⁾ Komisia tiež prepočítala ROCE podľa metódy uvedenej v poznámke pod čiarou č. 70 za skupinu leteckých dopravcov. Na základe údajov dostupných v databáze Capital IQ túto skupinu tvoria: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair a Aegean. Priemerná ROCE za túto skupinu leteckých dopravcov v roku 2019 bola na úrovni 7 %, vypočítaná ako medián, alebo 8 %, vypočítaná ako priemer.

⁽⁷³⁾ Za tú istú skupinu ako je skupina opísaná v poznámke pod čiarou č. 71.

⁽⁷⁴⁾ V dlhšom časovom rade sa pomer významne nemení, keďže priemer vyjadrený ako medián bol: 2,98 v roku 2016, 2,34 v roku 2017 a 2,38 v roku 2018; a vyjadrený ako aritmetický priemer bol: 4,87 v roku 2016, 3,64 v roku 2017 a 4,36 v roku 2018.

⁽⁷⁵⁾ Komisia vzhľadom na veľké rozdiely v jednotlivých hodnotách EBIT v tejto skupine použila medián ako meradlo priemernej hodnoty, keďže v porovnaní s aritmetickým priemerom je medián odolnejší voči extrémnym štatistickým hodnotám.

spoločnosť Condor nemala dosahovať slabšie výsledky ako ostatní leteckí dopravcovia pred pandémiou COVID-19 ⁽⁷⁶⁾. Po úplnom oživení trhu, ktoré sa očakávalo v roku 2026, teda tri roky po skončení obdobia reštrukturalizácie, by spoločnosť Condor dosiahla výkonnosť v súlade s referenčnou hodnotou. V tejto súvislosti Komisia tiež poznamenáva, že pri uplatnení štandardu IFRS 16 by sa rozpätie EBIT spoločnosti Condor zvýšilo na [...] % vo finančnom roku 2023 a až na [...] % vo finančnom roku 2026. Tieto zvýšené EBIT sú najmä dôsledkom toho, že náklady na prenájom flotily predstavujú väčšiu položku (v účtovníctve podľa nemeckých účtovných štandardov) ako odpisy flotily pri jej aktivácii. Okrem toho by spoločnosť Condor vo finančnom roku 2023 dosiahla kladný čistý výsledok, ktorý sa premieta do zníženia pôvodného záporného vlastného imania. Predpokladaný pozitívny vývoj čistých príjmov by sa vďaka oživeniu rekreačného cestovného ruchu v roku 2024, t. j. po období reštrukturalizácie, ďalej zvyšoval a po roku 2026 by viedol k tomu, že vďaka zisku by účtovné vlastné imanie bolo kladné.

(185) Pokiaľ ide o ukazovatele platobnej schopnosti, v dôsledku odpisov v účtovníctve spoločnosti Condor, ktoré nasledovali po platobnej neschopnosti skupiny TCG a boli jej dôsledkom, by si spoločnosť Condor počas trvania svojho reštrukturalizačného plánu zachovala slabú, hoci zlepšujúcu sa kapitálovú pozíciu z účtovného hľadiska. Schopnosť reštrukturalizačného plánu vrátiť spoločnosť Condor na cestu dlhodobej životaschopnosti je však udržateľná a potvrdená ďalšími významnými dôkazmi, konkrétne:

- a) spoločnosť Condor pred platobnou neschopnosťou svojej materskej skupiny TCG samostatne vykazovala trvalé a konzistentné zisky. S výnimkou dvoch rokov spoločnosť Condor v období 2008 – 2019 neustále dosahovala zisky vo výške 43 až 76 miliónov EUR. Celková kumulovaná suma ziskov bola 530 miliónov EUR a ročný priemer predstavoval 44,1 milióna EUR (pozri odôvodnenie 32), a to bez započítania ostatných vytvorených voľných peňažných tokov;
- b) pred pandémiou COVID-19 boli aktíva a obchodný model spoločnosti Condor atraktívne pre priemyselného investora, ktorý prisľúbil [...] mil. EUR za navrhovanú akvizíciu na jar 2020. Odhadovaná hodnota vlastného imania spoločnosti Condor sa v tom čase pohybovala od [...] do [...] mil. EUR (odôvodnenie 35);
- c) podnikateľský plán a vyhliadky spoločnosti Condor v tom čase prilákali rôznych trhových investorov, pričom víťazný uchádzač sa zaviazal poskytnúť nový kapitál vo výške 200 miliónov EUR za 51 % akciový podiel, a zároveň prisľúbil kapitál na obnovu flotily vo výške ďalších 250 miliónov EUR (odôvodnenia 46 a 47). Na základe posúdenia budúcej hodnoty vlastného imania (odôvodnenie 65), z pohľadu akcionára očakávané zvýšenie hodnoty akcií spoločnosti Condor – bez ohľadu na to, či sa vráti späť prostredníctvom dividend alebo nie – poskytuje minimálne ročnú výhľadovú ROE na úrovni [...] % za investície súkromného kapitálu, ku ktorým sa investor pevne zaviazal ⁽⁷⁷⁾. Komisia konštatuje, že táto výhľadová ROE je v súlade s 25,3 % mediánom ROE vzorky leteckých dopravcov v rokoch 2017 až 2019 (odôvodnenie 66).

(186) Nepriaznivý scenár definovaný v reštrukturalizačnom pláne bol tiež primeranou a dôveryhodnou alternatívou k základnému scenáru finančných prognóz. Nepriaznivý scenár bol dôveryhodný, pretože počas celého obdobia reštrukturalizácie by sa pokračovalo v potrebnom nepretržitom úsilí o zníženie a stabilizáciu základne prevádzkových nákladov spoločnosti Condor (odôvodnenie 41). Životaschopnosť môže byť ovplyvnená najmä vonkajšími faktormi, a preto sa v nepriaznivom scenári zohľadnili pravdepodobné zmeny výnosových a nákladových faktorov, ako sú nižšie komerčné výnosy v kombinácii s výrazným, ale možným zvýšením nákladov na palivo v dôsledku ceny emisných kvót CO₂ a kompenzačných kreditov (odôvodnenie 72).

⁽⁷⁶⁾ Komisia poznamenáva, že do skupiny leteckých dopravcov patrí aj spoločnosť Wizz Air, ktorá zrejme v roku 2019 nevypracovala účtovnú závierku podľa štandardu IFRS 16. Použitie štandardu IFRS 16 zvyšuje EBIT podniku, ak je nájomcom podľa zmlúv o operatívnom lízingu, pretože lízingové splátky nie sú súčasťou prevádzkových nákladov, ale finančných nákladov. Preto skupina, ktorá zahŕňa spoločnosti, ktoré štandard IFRS 16 uplatňujú, a spoločnosti, ktoré štandard IFRS 16 neuplatňujú, podhodnotí priemerné rozpätie EBIT skupiny v porovnaní so spoločnosťou, ktorá uplatňuje štandard IFRS 16, alebo ju nadhodnotí v porovnaní so spoločnosťou, ktorá štandard IFRS 16 neuplatňuje. Vylúčenie spoločnosti Wizz Air by však viedlo k nižšiemu priemernému rozpätiu EBIT vzhľadom na to, že EBIT spoločnosti Wizz Air sú vyššie ako medián skupiny.

⁽⁷⁷⁾ Spoločnosť Rothschild odhadla hodnotu vlastného imania spoločnosti Condor do roku 2026 podľa podmienok reštrukturalizácie dlhu a investície, o ktorých rokovali nemecké orgány, a na základe skutočnosti, že spoločnosť Attestor sa pevne zaviazala poskytnúť 200 miliónov EUR za 51 % podiel. Odhad budúcej hodnoty vlastného imania je založený na obozretných predpokladoch a všeobecne uznávaných metódach a predstavuje [...] mil. EUR (odôvodnenie 65). Sumou prisľúbenou za 51 % podiel v roku 2021 sa implicitne oceňuje úplné vlastníctvo spoločnosti Condor, t. j. právo vyhradiť si – a predať – očakávanú hodnotu podniku. ROE na úrovni [...] % predstavuje ročný prírastok hodnoty celého podielu v období od roku 2021 ([...] mil. EUR) do roku 2026 ([...] mil. EUR).

- (187) V takomto nepriaznivom scenári by boli výsledky spoločnosti Condor ovplyvnené, ale zostali by spoľahlivé a udržateľné, a teda by neohrozili návrat k životaschopnosti. Očakávané čisté príjmy po pokrytí nákladov na úroky a odpisy by boli od roku 2022 – 2023 naďalej kladné ako v základnom scenári, zatiaľ čo rozpätie EBIT by bolo vo finančnom roku 2023 na úrovni [...] % a v rokoch 2025 – 2026 by sa zvýšilo na [...] % (toto rozpätie by bolo na úrovni [...] % a pri účtovaní podľa štandardu IFRS 16 by sa zvýšilo na [...] %). Podobne ROCE by zostala nad úrovňou WACC spoločnosti Condor, a to v rozpätí od [...] % v roku 2023 do [...] % v roku 2026. Okrem toho dostupná likvidita uvedená v prognózach peňažných tokov by neklesla pod úroveň [...] mil. EUR v najnižšom bode obdobia reštrukturalizácie v rokoch 2020 – 2021 (odôvodnenie 75), čím by sa zachovala pokračujúca prevádzka s dostatočnými úrovňami rezerv hotovosti a likvidity, ktoré sa vyžadujú v prevádzkovej licencií.
- (188) Okrem toho, ak sa pozrieme na iné ukazovatele výkonnosti, napríklad z výnosu spoločnosti Condor na cestujúceho vyplýva, že v tomto smere boli výsledky spoločnosti Condor za rok 2019 na úrovni [...] výrazne lepšie ako priemer ostatných leteckých dopravcov na úrovni 144, a že miera vyťaženosti spoločnosti Condor na úrovni [...] % bola výnimočná a druhá najlepšia po spoločnosti Ryanair, ktorá dosiahla 95 % (pozri odôvodnenie 68). Výkonnosť spoločnosti Condor možno teda považovať za zodpovedajúcu výkonnosti ostatných leteckých dopravcov a skutočnosť, že jeden alebo druhý ukazovateľ je nad alebo pod priemerom referenčnej hodnoty, neznamena, že spoločnosť Condor dosahuje lepšie alebo horšie výsledky. Ako sa uvádza v tabuľke 7, ziskovosť leteckých dopravcov zahrnutých v skupine bola pred pandémiou COVID-19 na úrovni 5,7 % (alebo 7,3 % vyjadrená ako medián). Preto na konci obdobia reštrukturalizácie v roku 2023 a pred očakávaným úplným oživením trhu by spoločnosť Condor nemala dosahovať slabšie výsledky ako ostatní leteckí dopravcovia pred pandémiou COVID-19. Po úplnom oživení trhu, ktoré sa očakávalo v roku 2026, teda tri roky po skončení obdobia reštrukturalizácie, by spoločnosť Condor dosiahla výkonnosť v súlade s referenčnou hodnotou.
- (189) Na rozdiel od toho, čo tvrdí spoločnosť Ryanair (pozri odôvodnenie 114), spoločnosť Condor sa po reštrukturalizácii nedostala z výkonnosti, ktorá bola pod úrovňou jej konkurentov v roku 2019, na výkonnosť nad touto úrovňou. Po prvé toto tvrdenie sa týkalo len dvoch ukazovateľov, a to rozpätia EBIT a ROE, v prípade ktorých by spoločnosť Condor v roku 2026 dosiahla lepšie výsledky, ako je priemer skupiny ostatných leteckých dopravcov. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa výkonnosť nachádza na úrovni tri roky po skončení obdobia reštrukturalizácie, teda v čase, ktorý už nie je relevantný na posúdenie zlučiteľnosti podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Okrem toho v roku 2019 bolo rozpätie EBIT spoločnosti Condor na úrovni [...] %, zatiaľ čo ostatní leteckí dopravcovia dosahovali v priemere 5,7 %, a na konci obdobia reštrukturalizácie, t. j. v roku 2023, bola na úrovni [...] %, a teda úplne nedosiahla priemer ostatných leteckých dopravcov z roku 2019.
- (190) Táto výkonnosť, ktorou sa spoločnosť Condor približuje k priemeru skupiny ostatných leteckých dopravcov, je podporená rýchlejším oživením trhu rekreačného cestovania v porovnaní s trhom cestovania vo všeobecnosti [pozri odôvodnenie 58, ako aj racionalizačným programom, ktorý spoločnosť Condor realizovala v rámci svojej reštrukturalizácie (pozri odôvodnenie 41)]. Očakáva sa, že ROE spoločnosti Condor bude rásť o niečo rýchlejšie a v roku 2026 dosiahne o niečo vyššiu hodnotu ako medián skupiny ostatných leteckých dopravcov v rokoch 2017 až 2019 (pozri tabuľku 6 a odôvodnenie 65). V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že spoločnosť Condor mala na začiatku svojho reštrukturalizačného plánu značne záporné vlastné imanie z dôvodu vysvetleného v odôvodnení 63, takže už od začiatku bola kapitálová pozícia spoločnosti Condor výrazne nižšia v porovnaní s pozíciou ostatných leteckých dopravcov. V dôsledku toho musela spoločnosť Condor zvyšovať svoju ROE rýchlejšie ako iní leteckí dopravcovia, aby dosiahla porovnateľné kapitálové pozície.
- (191) Pokiaľ ide o výber leteckých dopravcov na účely referenčného porovnania, Komisia považovala za relevantné porovnať výkonnosť spoločnosti Condor s výkonnosťou jej skutočných konkurentov, či už boli označení ako LCC, tradiční leteckí dopravcovia, charteroví leteckí dopravcovia alebo inak, a neobmedzovať porovnanie len na charterových leteckých dopravcov. Väčšina charterových leteckých dopravcov pôsobiacich v Európe – a určite aj v Nemecku – sú menšie spoločnosti a nedajú sa porovnávať so spoločnosťou Condor, ktorá je stredne veľkým charterovým leteckým dopravcom. Okrem toho na nemeckom trhu pôsobí len veľmi málo charterových leteckých dopravcov. Použitie iba charterových leteckých dopravcov ako referenčnej hodnoty by preto bolo menej reprezentatívne. Ako je zrejme z tabuľky 7 a tabuľky 16, skúmaná výkonnosť rôznych leteckých dopravcov zahŕňala širokú škálu pozícií nezávisle od ich profilu, čo naznačuje, že kategórie ako historickí dopravcovia, charteroví dopravcovia atď. majú malý význam pre porovnanie finančnej a prevádzkovej výkonnosti.

- (192) Výber leteckých dopravcov, ktorý uskutočnili spoločnosti PWC/KPMG a ktorý Nemecko predložilo, zahŕňal dostatočný počet hlavných leteckých dopravcov pôsobiacich v Európe, aby mohli predstavovať vhodné referenčné kritérium na porovnanie s očakávanou finančnou a prevádzkovou výkonnosťou spoločnosti Condor. Okrem rozdielov týkajúcich sa obchodného modelu neuvádza spoločnosť Ryanair žiadne informácie o tom, že by bol profil týchto leteckých dopravcov príliš odlišný od profilu spoločnosti Condor, aby to vylučovalo takéto porovnanie na účely posúdenia dlhodobej životaschopnosti. Je preto vhodné uskutočniť porovnanie s leteckými dopravcami, ktorí sú životaschopní a nie sú v procese reštrukturalizácie alebo nedostali pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu. Na rozdiel od toho, čo tvrdí spoločnosť Ryanair, spoločnosť Eurowings patriaca do skupiny Lufthansa pôsobí v odvetví diaľkových rekreačných letov, a teda toto odvetvie je v porovnaní zastúpené. Okrem toho mnohí leteckí dopravcovia použili na účely referenčného porovnania vykonávajú aj charterové lety, niektorí z nich v rozsahu, ktorý nie je zanedbateľný (napríklad spoločnosť IAG inzeruje svoju vysokú charterovú kapacitu, spoločnosti Norwegian Airlines a EasyJet zabezpečujú charterové lety pre skupinu TUI atď.).
- (193) Pokiaľ ide o tvrdenie spoločnosti Ryanair, že referenčné porovnanie s inými leteckými dopravcami bolo založené na selektívnom výbere tak, aby Komisia dokázala svoju pravdu (pozri odôvodnenie 114), Komisia po prvé zdôrazňuje, že očakávaná finančná výkonnosť spoločnosti Condor na konci obdobia reštrukturalizácie je samostatne uspokojivá a spôsobilá podporiť zistenie, že reštrukturalizačný plán je schopný obnoviť dlhodobú životaschopnosť spoločnosti Condor. Po druhé Komisia nemala dôvod pochybovať o primeranosti údajov, ktoré predložilo Nemecko a ktoré vypracovala spoločnosť KPMG na účely krízovej kontroly rôznych ukazovateľov finančnej výkonnosti leteckých dopravcov s očakávanými ukazovateľmi spoločnosti Condor. Všetky vzorky sú reprezentatívne pre trh leteckej dopravy v EÚ a konkurenti spoločnosti Condor na nemeckom trhu, t. j. spoločnosti Lufthansa, Eurowings a Ryanair, sú zahrnutí vo všetkých vzorkách.
- (194) Prognózy, z ktorých vychádzal reštrukturalizačný plán v základnom scenári, preukázali schopnosť spoločnosti Condor obnoviť dlhodobú životaschopnosť tak, aby dosiahla primeranú plánovanú návratnosť kapitálu po pokrytí všetkých svojich nákladov. Pokiaľ ide o príjmy, mieru vyťaženosti spoločnosti Condor na úrovni [...] % od roku 2022/2023 možno považovať za vierohodnú vzhľadom na predpokladané oživenie odvetvia a historickú mieru vyťaženosti spoločnosti Condor pred pandémiou COVID-19. Predpokladaný výnos na cestujúceho vo výške približne [...] EUR v rokoch 2022/2023 bol mierne vyšší v porovnaní s [...] EUR v rokoch 2018/2019. Túto vyššiu úroveň však možno vysvetliť generálnou opravou flotily spoločnosti Condor, ako aj novými diaľkovými lietadlami. V prognózovaných nákladoch sa náležite zohľadnil vplyv reštrukturalizačných opatrení (napríklad zníženie počtu zamestnancov a obnova flotily, pozri odôvodnenia 41 a 43), keďže napríklad program obnovy flotily by viedol k nižším nákladom na palivo na ASK (dostupné miesto na kilometer), ale zároveň k zvýšeniu nákladov na vlastníctvo v dôsledku vyšších sadzieb za operatívny lízing.
- (195) Z údajov v tabuľke 3 vyplýva, že sa očakávalo zvýšenie ziskovosti spoločnosti Condor meranej ako rozpätie EBIT nad jej historickú predkrízovú hodnotu približne [...] % celkových príjmov, pričom od roku 2023, teda od konca obdobia reštrukturalizácie, do roku 2026 by malo byť na úrovni [...] % až [...] %. Ako sa uvádza v tabuľke 7, ziskovosť leteckých dopravcov zahrnutých v skupine bola pred pandémiou COVID-19 na úrovni 5,7 % (alebo 7,3 % vyjadrená ako medián). Preto na konci obdobia reštrukturalizácie v roku 2023 a pred očakávaným úplným oživením trhu by spoločnosť Condor nemala dosahovať slabšie výsledky ako ostatní leteckí dopravcovia pred pandémiou COVID-19. Po úplnom oživení trhu, ktoré sa očakávalo v roku 2026, teda tri roky po skončení obdobia reštrukturalizácie, by spoločnosť Condor dosiahla výkonnosť v súlade s referenčnou hodnotou. V tejto súvislosti Komisia tiež poznamenáva, že pri uplatnení štandardu IFRS 16 by sa rozpätie EBIT spoločnosti Condor zvýšilo na [...] % vo finančnom roku 2023 a až na [...] % vo finančnom roku 2026. Tieto zvýšené EBIT sú najmä dôsledkom toho, že náklady na prenájom flotily predstavujú väčšiu položku (v účtovníctve podľa nemeckých účtovných štandardov) ako odpisy flotily pri jej aktivácii. Okrem toho by spoločnosť Condor vo finančnom roku 2023 dosiahla kladný čistý výsledok, ktorý sa premieta do zníženia pôvodného záporného vlastného imania. Predpokladaný pozitívny vývoj čistých príjmov by sa vďaka oživeniu rekreačného cestovného ruchu v roku 2024, t. j. po období reštrukturalizácie, ďalej zvyšoval a po roku 2026 by viedol k tomu, že vďaka zisku by účtovné vlastné imanie bolo kladné.
- (196) Všeobecný súd v rozsudku vo veci Condor z roku 2024 posúdil tieto požiadavky a dospel k záveru, že žalobca nepreukázal, že Komisia mala mať pochybnosti o tom, či je reštrukturalizačný plán spoločnosti Condor realistický, koherentný, ďalekosiahly a či je pravdepodobné, že sa ním dosiahne obnova jej dlhodobej životaschopnosti.

- (197) Komisia preto dospela k záveru, že reštrukturalizačný plán čiastočne financovaný z pomoci je realistický, koherentný a ďalekosiahly, a preto bol vhodný na obnovu dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Condor v primeranej lehote bez potreby spoliehať sa na ďalšiu štátnu pomoc.

Pozitívne účinky pomoci prevažujú nad negatívnymi účinkami z hľadiska narušení hospodárskej súťaže a nepriaznivých účinkov na obchod.

5.3.1.4. Nevyhnutnosť pomoci a stimulačný účinok

- (198) Podľa bodu 53 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu členské štáty, ktoré zamýšľajú poskytnúť pomoc na reštrukturalizáciu, musia vykonať porovnanie s dôveryhodným alternatívnym scenárom, ktorý nezahŕňa štátnu pomoc, prostredníctvom ktorého preukážu, že rozvoj hospodárskych činností alebo oblastí, ktorý je cieľom pomoci uvedeným v oddiele 3.1.1 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, sa bez pomoci nedosiahne alebo sa dosiahne v menšej miere. Na preukázanie toho, že pomoc na reštrukturalizáciu má stimulačný účinok, musia členské štáty dokázať, že bez pomoci by došlo k reštrukturalizácii, predaju alebo likvidácii príjemcu spôsobom, ktorým by sa nedosiahol zamýšľaný cieľ zabrániť zlyhaniu trhu alebo sociálnym ťažkostiam (bod 59 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu).

- (199) Ako sa uvádza v odôvodneniach 34 až 36, vstup súkromného investora bol jedným z hlavných prvkov insolvenčného plánu spoločnosti Condor. Vystúpenie spoločnosti Condor z insolvenčného konania teda záviselo od investičnej dohody. Odstúpením spoločnosti PGL, ktorá uzavrela dohodu so spoločnosťou Condor v januári 2020, sa predžilo insolvenčné konanie spoločnosti o sedem mesiacov a vyžiadalo si zorganizovanie ďalšieho ponukového konania.

- (200) Ako sa uvádza v odôvodneniach 51 a 83, investičná dohoda so spoločnosťou Attestor, ktorá bola najlepšou ponukou prijatou v rámci ponukového konania, bola podmienená poskytnutím pomoci na reštrukturalizáciu formou reštrukturalizácie úverov KfW, ktorá bola podmienkou uzavretia uvedenej dohody.

- (201) Bez opatrení štátnej pomoci notifikovaných Nemeckom by teda investičná dohoda nebola uzavretá a spoločnosť Condor by zostala insolventná, čo by malo viacero negatívnych dôsledkov, ktoré by nakoniec viedli k likvidácii spoločnosti Condor (pozri aj odôvodnenia 83 až 87). Toto riziko bolo zdôraznené aj v insolvenčnom pláne spoločnosti Condor.

- (202) Bez financovania zo strany nového investora by spoločnosť Condor nebola schopná nahradiť svoju starnúcu flotilu, čo by výrazne obmedzilo jej prevádzku. Navyše s pokračujúcim insolvenčným konaním by boli spojené ďalšie náklady (ako to dokazuje prvé predĺženie, ktoré viedlo k značným dodatočným nákladom, z ktorých bola spoločnosť Condor zodpovedná za 23,7 milióna EUR, pozri odôvodnenie 36).

- (203) Komisia sa domnieva, že bez pomoci by spoločnosť Condor nebola schopná získať finančné prostriedky zo súkromného trhu, a to ani podľa osobitných ustanovení nemeckého insolvenčného práva o privilegovanom dlhu, na ktoré sa odvoláva spoločnosť Ryanair (pozri odôvodnenie 115). Hoci je pravda, že niektorým podnikom bez úverového ratingu alebo niektorým podnikom vo finančných ťažkostiach či niektorým podnikom v insolvenčnom konaní sa podarí získať finančné prostriedky, neplatí to pre všetky podniky v takejto situácii. Neplatí to o to viac v prípade podnikov, ako je spoločnosť Condor, ktoré trpia všetkými tromi uvedenými nevýhodami súčasne. Je veľmi nepravdepodobné, že by akýkoľvek súkromný veriteľ požičal peniaze podniku, ktorý bol zároveň v pokračujúcom insolvenčnom konaní od vstupu svojej materskej spoločnosti do likvidácie v roku 2019, ktorý nemal žiadnu predchádzajúcu úverovú históriu ani rating, ktorý založil všetok svoj majetok, ktorý mal nejakú hodnotu, ako zábezpeku za úvery KfW a ktorý mal značne záporné vlastné imanie a záväzky, ktoré vysoko prevyšovali jeho majetok (pozri tabuľku 4). Svedčí o tom aj skutočnosť, že ponuka spoločnosti Attestor bola podmienená reštrukturalizáciou dlhu.

- (204) V takejto situácii by spoločnosť Condor rýchlo vyčerpala likviditu a ešte pred jej vyčerpaním by nebola schopná preukázať, že dokáže splniť všetky svoje záväzky počas nasledujúceho roka, ako sa to vyžaduje v nariadení (ES) č. 1008/2008⁽⁷⁸⁾. To by s najväčšou pravdepodobnosťou viedlo k pozastaveniu a následnému odobratiu prevádzkovej licencie, čím by spoločnosť Condor stratila svoj hlavný zdroj príjmov, čo by v konečnom dôsledku viedlo k jej likvidácii.
- (205) Odchod spoločnosti Condor z trhu by spôsobil ďalšie obmedzenie hospodárskej súťaže na už aj tak veľmi koncentrovanom nemeckom trhu leteckej dopravy, ktorému dominuje skupina Lufthansa, a to na úkor klientov, a viedol by k tomu, že úvery KfW by neboli vôbec vrátené, čo by poškodilo nemeckých daňových poplatníkov. Okrem toho by spôsobil stratu viac ako 4 000 pracovných miest v už aj tak ťažkej hospodárskej situácii a mal by výrazný negatívny vplyv na viac ako 11 000 nezávislých cestovných kancelárií a cestovných agentúr, ktoré využívali jedinečné služby spoločnosti Condor, pričom neexistovala reálna možnosť, že iní dopravcovia by bez narušenia prevzali vzťahy s týmito zamestnancami a obchodnými partnermi, a to najmä v kontexte vtedy prebiehajúcej pandémie COVID-19 (pozri oddiel 2.7).
- (206) Cieľom pomoci na reštrukturalizáciu je zabrániť tomu, aby spoločnosť Condor ukončila podnikateľskú činnosť, a tým predchádzať situácii zlyhania trhu a sociálnym ťažkostiam, ktoré by brzdili rozvoj služieb leteckej dopravy v Nemecku a ohrozovali prežitie tisícov cestovných kancelárií a cestovných agentúr, najmä MSP. Tento cieľ sa dosiahol prostredníctvom vykonávania reštrukturalizačného plánu čiastočne financovaného z pomoci na reštrukturalizáciu a čiastočne súkromnými investormi. Z reštrukturalizačného plánu vyplýva, že na vyriešenie finančných problémov príjemcu je potrebné zaoberať sa otázkami jeho platobnej schopnosti. Vzhľadom na situáciu spoločnosti Condor v roku 2021, najmä na prebiehajúce insolvenčné konanie, spoločnosť nebola schopná zabezpečiť ďalšie poskytovanie základných sprostredkovateľských a prípojných služieb cestovným kanceláriám a cestovným agentúram, plniť svoje finančné záväzky ani mať prístup na finančné trhy, pokiaľ sa v plnej miere nevykoná reštrukturalizačný plán, na ktorého podporu sa poskytla pomoc a ktorý je podmienkou úspešného vystúpenia spoločnosti Condor z insolvenčného konania. Vzhľadom na svoju značne zápornú kapitálovú pozíciu, ktorú treba riešiť v rámci reštrukturalizačného plánu, by spoločnosť Condor z dlhodobého hľadiska nebola bez pomoci, ktorá je súčasťou investičnej dohody, schopná plniť svoje finančné záväzky.
- (207) Vzhľadom na tieto okolnosti sa Komisia domnieva, že pomoc na reštrukturalizáciu bola potrebná na účely vykonávania reštrukturalizačného plánu spoločnosti Condor a s cieľom predísť situácii zlyhania trhu alebo sociálnym ťažkostiam v dôsledku toho, že z trhu odíde podnik, ktorý v rámci nemeckého rekreačného cestovania plní dôležitú úlohu, ktorú je ťažké nahradiť, a kde by bol ťažký vstup pre akéhokoľvek konkurenta, ako sa uvádza v oddiele 5.3.1.2. Požiadavka nevyhnutnosti pomoci stanovená v bode 38 písm. b) a v bode 53 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu je teda splnená.
- (208) Na základe uvedeného posúdenia Komisia tiež dospela k záveru, že pomoc má stimulačný účinok. Bez pomoci na reštrukturalizáciu by spoločnosť Condor odišla z trhu spôsobom, ktorý by spôsobil sociálne ťažkosti, poškodil tisíce MSP pôsobiace na nemeckom trhu rekreačného cestovania, a tým by bránil hospodárskemu a sociálnemu rozvoju, čo by na úkor klientov viedlo k ďalšiemu zhoršeniu hospodárskej súťaže na už aj tak veľmi koncentrovanom trhu leteckej dopravy v Nemecku, ako sa uvádza v oddiele 2.7. Preto je splnená požiadavka, aby pomoc mala stimulačný účinok, ako sa uvádza v bode 38 písm. d) a v bode 59 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁷⁸⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3). Podľa článku 3 uvedeného nariadenia nesmie žiadny podnik usadený v Únii prepravovať cestujúcich v obchodnej leteckej doprave bez prevádzkovej licencie. Podľa článku 9 licenčný orgán pozastaví alebo odoberie licenciu leteckému dopravcovi, ak už nemôže splniť svoje aktuálne a potenciálne záväzky na obdobie 12 mesiacov. Orgán však môže udeliť dočasnú licenciu, ktorá nepresiahne 12 mesiacov, kým sa neuskutoční finančná reorganizácia spoločnosti, a to za predpokladu, že nie je ohrozená bezpečnosť a že existuje reálna perspektíva uspokojivej finančnej rekonštrukcie v rámci uvedeného časového obdobia. Vždy, keď sa začne insolvenčné konanie proti leteckému dopravcovi Únie, orgán musí posúdiť finančnú situáciu spoločnosti do troch mesiacov od začatia insolvenčného konania a na základe týchto zistení preskúmať stav prevádzkovej licencie v súlade s článkom 9.

5.3.1.5. Vhodnosť pomoci

- (209) Pomoc na reštrukturalizáciu sa nebude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ak sa rovnaký cieľ dosiahne menej narušajúcimi opatreniami; pomoc musí byť prispôbena situácii likvidity alebo platobnej schopnosti príjemcu ⁽⁷⁹⁾.
- (210) Pomoc na reštrukturalizáciu má formu reorganizácie a čiastočného odpisu časti existujúcich úverov KfW vo výške 550 miliónov EUR poskytnutých spoločnosti Condor v roku 2020 a odpisu úrokov z nadmernej náhrady škody. Tým by sa spoločnosť zbavila určitých krátkodobých záväzkov a uvoľnila by likviditu na pokrytie prevádzkových výdavkov počas obdobia reštrukturalizácie. Ako sa uvádza v odôvodnení 52, nadriadená tranža vo výške 175 miliónov EUR by bola úročená rovnakým úrokom ako úrok, ktorý spoločnosť Condor platí za pôvodnú tranžu A úveru 1 (trojmesačná sadzba EURIBOR zvýšená o [...] základných bodov a náklady na refinancovanie), zatiaľ čo podriadená tranža vo výške 225 miliónov EUR by odteraz bola úročená úrokom [...] ⁽⁸⁰⁾. Podmienky reštrukturalizácie úveru boli dohodnuté medzi KPMG ako povinnou osobou pre Nemecko, spoločnosťou Condor a spoločnosťou Attestor ako strategickým investorom spoločnosti Condor. Spoločnosť Attestor bola vybraná, pretože jej ponuka obsahovala najlepšie podmienky na vrátenie úveru KfW, keďže by viedla nielen k splateniu vysokej časti nesplatennej sumy úveru, ale zahŕňala by aj mechanizmus návratu k lepšiemu zisku, prostredníctvom ktorého by sa upravila konečná splatná suma podľa budúcich príjmov spoločnosti Condor, čo znamená, že čím viac by spoločnosť zarobila, tým vyššie by bolo splatenie (pozri odôvodnenia 37 a 53). Podmienky kúpnej zmluvy a reštrukturalizácie úveru teda predstavujú balík zameraný na maximalizáciu prospechu pre spoločnosť Attestor, ako aj na optimalizáciu vrátenia úveru KfW, a sú navzájom závislé. Okrem toho sa výrazne skrátilo trvanie existujúcich úverov, keďže celá zostávajúca suma bude splatená do septembra 2026, na rozdiel od decembra 2031, ako je tomu v prípade pôvodnej tranže B úveru 1 a úveru 2. Hoci je celková suma úrokov splatných za reštrukturalizovaný úver nižšia ako pri pôvodnom úvere, je súčasťou dohodnutého balíka s cieľom maximalizovať návratnosť pre spoločnosť Attestor, ako aj pre nemeckú vládu, a to vrátane mechanizmu návratu k lepšiemu zisku, a preto ju možno považovať za primeranú náhradu za pomoc.
- (211) Navyše od poskytnutia úveru na záchranu v októbri 2019 spoločnosť Condor vystúpila z insolvenčného konania a získala súkromného investora, ktorý bol ochotný investovať do spoločnosti minimálne 450 miliónov EUR. Okrem toho sa s rastúcim počtom očkovaní v celej Európe začali oživovať trhy leteckej dopravy a európske letecké spoločnosti rozbiehali svoju činnosť, pričom na trhu voľného času, kde pôsobí spoločnosť Condor, sa očakávalo rýchlejšie oživenie, než je priemer. To boli ukazovatele, ktoré poukazovali na zlepšenie trhového prostredia a činnosti spoločnosti Condor od poskytnutia pôvodných úverov KfW. Napokon sa očakáva, že reštrukturalizovaný úver bude úplne splatený v roku 2026. Úver bude splatený v relatívne krátkom čase, čím sa ešte viac zníži jeho negatívny vplyv na hospodársku súťaž. Náhrada za plánovanú pomoc na reštrukturalizáciu je teda primeraná.
- (212) Ako sa uvádza v tabuľke 4 a tabuľke 8, spoločnosť Condor čelila kríze likvidity v kombinácii s neudržateľnou situáciou platobnej schopnosti. Opatreniami pomoci na reštrukturalizáciu v kombinácii s investíciou spoločnosti Attestor sa riešili oba problémy. Reštrukturalizáciou verejných úverov, ako sa opisuje v odôvodneniach 51 a 52, by sa uvoľnila likvidita v kratšom horizonte vďaka odkladu úrokov a splácania, ako aj zníženiu dlhovej pozície spoločnosti Condor, a to z dôvodu odpísania úveru KfW. Dopĺňa tak čerstvý kapitál vo výške 200 miliónov EUR, ktorým sa zabezpečila náprava hroziacej krízy likvidity spoločnosti Condor a zlepšila jej kapitálová pozícia. Pomoc na reštrukturalizáciu bola teda prispôbena situácii spoločnosti Condor z hľadiska likvidity a platobnej schopnosti.
- (213) Všeobecný súd vo svojom rozsudku vo veci Condor z roku 2024 posúdil vhodnosť pomoci a konštatoval, že žalobca nepreukázal, že Komisia mala mať pochybnosti o vhodnosti pomoci ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁹⁾ Bod 38 písm. c) a bod 58 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁸⁰⁾ Pre úplný opis pôvodných podmienok úveru pozri odôvodnenie 51.

⁽⁸¹⁾ Vec T-28/22, Ryanair/Komisia, body 191 až 195.

(214) Za uvedených okolností Komisia konštatuje, že pomoc na reštrukturalizáciu je vhodná.

5.3.1.6. Primeranosť, vlastný príspevok a rozdelenie zaťaženia

(215) V usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa stanovuje, že príjemca pomoci, jeho akcionári alebo veritelia, skupina, do ktorej patrí, alebo noví investori prispievajú na náklady na reštrukturalizáciu z vlastných zdrojov spôsobom porovnateľným s poskytnutou pomocou, pokiaľ ide o účinky na platobnú alebo likvidnú pozíciu príjemcu. Tieto príspevky musia byť reálne, t. j. účinné, čo vylučuje potenciálne zisky, nesmú zahŕňať žiadnu pomoc a mali by predstavovať aspoň 50 % nákladov na reštrukturalizáciu ⁽⁸²⁾.

(216) Ako sa opisuje v odôvodnení 219 písm. a) a b), vlastným príspevkom sa riešia problémy spoločnosti Condor s platobnou schopnosťou aj likviditou a ako taký je porovnateľný s poskytnutou pomocou (pozri aj odôvodnenie 212). Okrem toho, ako je zrejmé z odôvodnení 46 až 48, 219 a 220, len veľmi malá časť vlastného príspevku sa týka nových úverov ([...] mil. EUR z celkového vlastného príspevku vo výške [...] mil. EUR), a preto nástroje, ktorými sa zvyšuje vlastné imanie a ktoré sú zahrnuté do vlastného príspevku, výrazne prevyšujú pomoc poskytnutú nemeckým štátom (to by platilo aj vtedy, keby sa nebralo do úvahy financovanie kapitálového lízingu vo výške [...] mil. EUR). Navyše peňažné finančné prostriedky na plán, ktoré výrazne prevyšujú príspevok Nemecka vo forme pomoci, poskytuje práve spoločnosť Attestor, nie nemecký štát. Vlastný príspevok je preto v súlade s bodom 62 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

(217) Ako sa uvádza v odôvodnení 54, časť úverov KfW slúžila na úhradu mimoriadnych nákladov vo výške do 249,02 milióna EUR, ktoré mala spoločnosť Condor v súvislosti s pandémiou COVID-19, a preto nepredstavujú náklady na reštrukturalizáciu zahrnuté v reštrukturalizačnom pláne. Ako sa uvádza v odôvodnení 117, spoločnosť Ryanair sa vo svojej žalobe o neplatnosť rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 domnievala, že od celkovej výšky úverov sa mala odpočítať len výška pomoci schválená podľa prvého a druhého rozhodnutia vo veci Condor, konkrétne 204,1 milióna EUR. Táto argumentácia je nedôvodná, pretože celková škoda spoločnosti Condor spôsobená pandémiou COVID-19 predstavovala 249,02 milióna EUR a zodpovedajúca časť úveru slúžila na pokrytie tejto škody, čo znamená, že na financovanie reštrukturalizácie bola k dispozícii len zvyšná suma 300,98 milióna EUR. Podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ mala spoločnosť Condor nárok na náhradu škody za celú škodu, ktorú utrpela. Na to nič nemečí skutočnosť, že Komisia dospela k názoru, že len suma 204,1 milióna EUR z poskytnutých úverov predstavovala štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Táto škoda vznikla spoločnosti Condor v dôsledku mimoriadnych okolností spôsobených pandémiou COVID-19 a bola dôvodom na náhradu škody zodpovedajúcu škode spôsobenej pandémiou. Táto skutočnosť nesúvisí s potrebami financovania reštrukturalizačného plánu, ktorý by existoval aj bez tejto škody.

(218) Reštrukturalizácia sa tak financovala zo zostávajúcej časti úverov vo výške 300,98 milióna EUR, ktoré by sa reštrukturalizovali, ku ktorej sa pripočítali odpísané úroky vo výške 20,2 milióna EUR. Z toho vyplýva, že suma 321,18 milióna EUR predstavuje výšku pomoci na reštrukturalizáciu, ktorej primeranosť sa posudzuje v tomto rozhodnutí, a to bez ohľadu na dva alternatívne odhady výšky pomoci predložené Nemeckom, ktorých výsledkom by v oboch prípadoch boli nižšie výšky pomoci na reštrukturalizáciu (odôvodnenia 55 až 57).

⁽⁸²⁾ Body 61 až 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

(219) Komisia musí overiť, či rôzne zdroje financovania plánu predloženého Nemeckom, ktoré spolu s pomocou na reštrukturalizáciu v čase poskytnutia pomoci neobsahovali pomoc a boli reálne, a či je dostatočne isté, že sa prejavia a že nezahŕňajú budúce očakávané zisky. Financovanie by sa poskytlo prostredníctvom trvalých úspor nákladov dosiahnutých v rámci reštrukturalizačného programu spoločnosti Condor, odpisov dlhov vyplývajúcich z insolvenčného plánu a financovania poskytnutého spoločnosťou Attestor v tomto členení:

- a) záväzok nového súkromného investora, spoločnosti Attestor, poskytnúť spoločnosti Condor základné imanie vo výške 200 miliónov EUR a finančné prostriedky vo výške 250 miliónov EUR určené na obnovu flotily spoločnosti Condor je pevne záväzný, ako sa uvádza v notárskych zápisniciach (odôvodnenia 46 a 47); z uvedenej sumy sa prenajímateľ lietadiel [...] zaviazal poskytnúť spoločnosti Condor úverový rámec vo výške [...] mil. USD (približne [...] mil. EUR v čase poskytnutia pomoci) na platby pred dodaním lietadiel (pozri odôvodnenie 47). Záväzok spoločnosti Attestor je stanovený v kúpnej zmluve, ktorá je pevne záväzná, takže uvoľnenie týchto finančných prostriedkov je vysoko pravdepodobné. Hoci záväzok spoločnosti Attestor poskytnúť financovanie na obnovu flotily bol pevne záväzný, neplatilo to pre budúce dodatočné financovanie lízingu lietadiel až do dodatočnej výšky [...] mil. EUR, ktoré nebolo pevne záväzné, a teda nebolo skutočné a reálne (odôvodnenie 47). Preto v čase poskytnutia pomoci iba financovanie vo výške 250 miliónov EUR, ktoré bolo určené na obnovu flotily spoločnosti Condor, predstavovalo reálny a skutočný vlastný príspevok spoločnosti Attestor;
- b) veritelia spoločnosti Condor súhlasili s odpísaním pohľadávok vo výške 630,8 milióna EUR v súvislosti s insolvenčným plánom spoločnosti Condor. Odpisy sú schválené insolvenčným súdom (pozri odôvodnenie 35), a preto sú konečné a záväzné. Odpisy sú bez pomoci, pretože vyplývajú z nemeckého insolvenčného práva, v ktorom sa stanovujú všeobecné a abstraktné podmienky uplatniteľné na insolvenčné konanie. Ako sa uvádza v odôvodnení 48, v insolvenčnom pláne spoločnosti Condor je stanovených sedem skupín veriteľov, z ktorých viaceré skupiny tvoria výlučne súkromní veritelia. Podľa nemeckého insolvenčného práva je na schválenie insolvenčného plánu potrebná väčšina veriteľov s hlasovacím právom v každej skupine. V danom prípade možno vylúčiť, že by verejní veritelia spoločnosti Condor mohli prehlasovať súkromných veriteľov, a tak nasmerovať štátnu pomoc do spoločnosti Condor formou veľmi nízkej ponuky v insolvenčnom pláne, keďže nemohli ovplyvniť hlasovanie v skupinách zložených výlučne zo súkromných veriteľov (najmä v skupinách zamestnancov, bývalých spoločností skupiny). Odpis sa teda vzťahuje na všetky kategórie veriteľov rovnako, bol schválený požadovanou väčšinou veriteľov a vykonáva sa na základe záväzných ustanovení všeobecného insolvenčného práva uplatniteľných na všetky podniky v rovnakej skutkovej a právnej situácii v Nemecku (pozri odôvodnenia 34, 35 a 48);
- c) v rámci svojho racionalizačného programu dosiahla spoločnosť Condor počas vykonávania reštrukturalizačného plánu trvalé zníženie nákladov vo výške [...] mil. EUR ročne, ktoré vyplýva z úpravy lízingových zmlúv, opätovného prerokovania dodávateľských zmlúv a úpravy kolektívnych zmlúv (odôvodnenie 41). Tieto úspory vyplývajú z už uzavretých záväzných zmlúv, a preto sú dostatočne isté na to, aby sa mohli považovať za skutočné. V skutočnosti majú rovnaký finančný účinok ako odpis dlhu pri insolvenčnom konaní s tou výnimkou, že účinok je rozložený na roky a nie je jednorazový.

(220) Kombinovaná suma financovania, ktorá predstavuje pevný záväzok a zahŕňa zvýšenie základného imania, úverový rámec a odpis pohľadávok veriteľov, je [...] mil. EUR a predstavuje reálne a skutočné zdroje vlastného príspevku investorov a veriteľov na reštrukturalizáciu. Vlastný príspevok z týchto dvoch zdrojov zahŕňa veľmi podstatnú časť nového financovania vo výške až 450 miliónov EUR a vzhľadom na pomoc na reštrukturalizáciu vo výške 321,18 milióna EUR predstavuje v rámci plánu približne 77 % financovania celkových nákladov na reštrukturalizáciu vo výške [...] mil. EUR. Aj bez zohľadnenia odpisu dlhu veriteľmi a pri zohľadnení len nového financovania poskytnutého spoločnosťou Attestor je toto financovanie vyššie ako celá výška pomoci na reštrukturalizáciu poskytnutá spoločnosti Condor. Z uvedeného vyplýva, že vlastný príspevok presahuje minimálny 50 % limit nákladov na reštrukturalizáciu stanovený v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

- (221) Vzhľadom na tieto skutočnosti možno ponechať otvorenú otázku, či trvalé zníženie nákladov vo výške [...] mil. EUR ročne, ktoré spoločnosť Condor dosiahla po opätovných rokovaníach s dodávateľmi, prenajímateľmi alebo zamestnancami, predstavuje skutočný a reálny príspevok na pokrytie nákladov na reštrukturalizáciu, ktoré vznikli alebo sa predpokladajú v rámci vykonávania plánu, keďže aj bez tejto sumy zostáva výška vlastného príspevku značná a spĺňa požiadavku uvedenú v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (222) V tejto súvislosti Všeobecný súd v rozsudku vo veci Condor z roku 2024 konštatoval, že požiadavka stanovená v bode 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu týkajúce sa vlastného príspevku príjemcu bola splnená ⁽⁸³⁾.
- (223) Komisia preto konštatuje, že vlastný príspevok spoločnosti Condor k nákladom na reštrukturalizáciu presahuje 50 % nákladov na reštrukturalizáciu, a preto je v súlade s požiadavkou uvedenou v bode 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (224) Pokiaľ ide o rozdelenie zaťaženia reštrukturalizácie medzi štát a bývalých akcionárov a podriadených veriteľov spoločnosti Condor, je zrejmé, že jediný bývalý akcionár spoločnosti Condor, ktorým bola skupina TCG, bol zrušený a je v likvidácii, zatiaľ čo akcie spoločnosti Condor sa odpísali na nulu a nové akcie boli vydané do správy (odôvodnenia 26 a 34). Skupina TCG stratila celú hodnotu svojich akcií a dlhových nástrojov a nebude mať žiadny prospech z úspešnej reštrukturalizácie spoločnosti Condor. Podobne veritelia spoločnosti Condor (medzi ktorými neboli žiadni podriadení veritelia) odpísali takmer všetky svoje pohľadávky v insolvenčnom konaní (odôvodnenie 48), čím sa významne podieľali na financovaní reštrukturalizačného plánu. Príspevok veriteľov v súvislosti s odpisom presahuje výšku pomoci na reštrukturalizáciu, a to tak z hľadiska čiastočného odpisu, ako aj z hľadiska pokračovania reštrukturalizovaných úverov KfW, ktoré spoločnosti Condor poskytol štát.
- (225) Z toho vyplýva, že bývalí akcionári a veritelia spoločnosti Condor účinne prispievajú k reštrukturalizácii, čím sa znižuje výška štátnej pomoci, ktorá by inak bola potrebná, a to napríklad na splatenie dlhu alebo na odmenu akcionárom. Postupnosť a podmienky, za ktorých Nemecko podporuje reštrukturalizáciu spoločnosti Condor prostredníctvom čiastočného odpisu dlhu, tiež zabraňujú riziku morálneho hazardu vo vzťahu k akcionárovi a veriteľom dotknutým v tomto prípade, v ktorom nie je rozpoznaná žiadna riziková alebo neudržateľná stratégia spoločnosti Condor, ale skôr dôsledky jej príslušnosti k skupine TCG a situácia v oblasti leteckej dopravy v rokoch 2020 a 2021. Akcionár a existujúci veritelia prakticky stratili celú hodnotu svojej investície do spoločnosti Condor a v žiadnom prípade nemajú akýkoľvek prospech zo zlepšenia jej platobnej schopnosti vďaka čiastočnému odpisu dlhu, o ktorom rozhodlo Nemecko. Vo všeobecnosti a nad rámec tohto prípadu sa uvádza, že ostatní akcionári alebo podriadení veritelia na vnútornom trhu, ktorí by podporili neúspešné stratégie iných leteckých dopravcov, takisto nemôžu z pomoci na reštrukturalizáciu poskytnutej v tomto prípade vyvodíť, že Nemecko alebo iné členské štáty by prostredníctvom pomoci na reštrukturalizáciu zmiernili dôsledky ich investičných rozhodnutí.
- (226) Komisia preto v rozhodnutí o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 dospela k záveru, že pomoc na reštrukturalizáciu zahŕňa primerané rozdelenie zaťaženia.
- (227) Všeobecný súd však zrušil rozhodnutie o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021, keďže sa domnieval, že Komisia mala mať pochybnosti o tom, či odpis dlhu štátom i) patril do rozsahu pôsobnosti bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a ii) spĺňal požiadavky stanovené v bode 67 uvedených usmernení.
- (228) V bode 67 usmernení o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu stanovuje, že akákoľvek štátna pomoc, ktorá vylepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu, by sa mala poskytovať za podmienok, ktoré štátu umožnia, aby sa primerane podieľal na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu s prihliadnutím na sumu štátneho kapitálu vloženého v porovnaní so zostávajúcim vlastným imanom spoločnosti po zaúčtovaní strát.

⁽⁸³⁾ Vec T-28/22, Ryanair/Komisia, bod 201.

- (229) Všeobecný súd rozhodol, že bod 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu je súčasťou oddielu 3.5.2.2 uvedených usmernení, ktorý sa týka rozdelenia zaťaženia, pričom podľa Všeobecného súdu sú požiadavky uvedené v bode 67 dodatočné k požiadavkám uvedeným v bodoch 65 a 66. Všeobecný súd mal za to, že zatiaľ čo bod 66 sa týka absorpcie strát existujúcimi akcionármi a podriadenými veriteľmi a dochádza k nej pred štátnym zásahom, bod 67 sa týka situácie v budúcnosti, konkrétne budúcich ziskov vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu. Podľa Všeobecného súdu sa preto v bodoch 66 a 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu stanovujú samostatné požiadavky, ktoré sa vzťahujú na rôzne časové okamihy. Navyše cieľom ustanovení o rozdelení zaťaženia je predísť morálnemu hazardu, ako sa uvádza v bode 65, v ktorom sa tiež stanovuje, že ak sa štátna podpora poskytuje vo forme, ktorá vylepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu, napríklad granty, kapitálové injekcie alebo odpisy dlhu, takéto konanie môže mať vplyv na ochranu akcionárov a podriadených veriteľov pred dôsledkami ich voľby investovať do príjemcu. Všeobecný súd poukázal na to, že ako vyplýva z bodu 9 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, riziko morálneho hazardu spočíva v tom, že podniky, ktoré očakávajú, že v prípade ťažkostí budú zachránené alebo reštrukturalizované, sa môžu pustiť do príliš rizikových a neudržateľných podnikateľských stratégií. V tejto súvislosti požiadavky uvedené v bode 66 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ktoré sa týkajú absorpcie strát existujúcimi akcionármi a podriadenými veriteľmi, ako aj požiadavky uvedené v bode 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ktorými sa štátu umožňuje podieľať sa na budúcich ziskoch, prispievajú k zníženiu motivácie prijímať nadmerné riziká s cieľom dosiahnuť vyššie zisky. Všeobecný súd pri posudzovaní tvrdení, ktoré uviedla Komisia, najmä konštatoval, že Komisia neuviedla žiadny prvok, ktorý by mohol preukázať, že riziko morálneho hazardu vzniká len vtedy, keď členský štát vloží do príjemcu kapitál, ale nie vtedy, keď odpíše jeho dlh alebo mu poskytne grant, a že žiadna časť usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu neumožňuje vyvodiť takýto záver. Naopak, podľa bodu 65 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu takéto riziko vzniká v prípade akejkoľvek štátnej podpory poskytnutej vo forme, ktorá vylepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu, ako sú granty, kapitálové injekcie a odpisy dlhov. Podľa Všeobecného súdu z toho vyplýva, že požiadavky na priznanie primeraného podielu na budúcich ziskoch podľa bodu 67 by sa mali uplatňovať nielen na kapitálové injekcie štátu, ale aj na akúkoľvek inú formu pomoci, ktorá zlepšuje kapitálové postavenie príjemcu, ako sú odpisy dlhu alebo granty. Všeobecný súd konštatuje, že v dôsledku toho „Komisia nemohla bez toho, aby mala pochybnosti, dospieť k záveru, že predmetné opatrenie“ (odpis dlhu) „nepatrí do pôsobnosti uvedeného bodu“ (bod 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu) „a opomenúť preskúmať, či uvedené opatrenie bolo v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto bode“⁽⁸⁴⁾.
- (230) Komisia po začatí formálneho vyšetrovania a na základe pripomienok predložených Nemeckom a tretími stranami opätovne preskúma, či odpis dlhu Nemeckom i) patril do rozsahu pôsobnosti bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a ii) splňal požiadavky stanovené v uvedenom bode vzhľadom na usmernenie súdu.
- (231) Komisia poznamenáva, že rovnako ako v prípade ostatných ustanovení oddielu 3.5.2.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, aj cieľom bodu 67 uvedených usmernení je riešiť otázky nadmerného prijatia rizika a morálneho hazardu vo vzťahu k existujúcim akcionárom a podriadeným veriteľom príjemcu. Toto riziko nevzniká, ak nie sú žiadni existujúci akcionári alebo držiteľia podriadených úverov, ktorí by mohli mať prospech z opatrení na zvýšenie vlastného imania. Na rozdiel od toho, čo tvrdí spoločnosť Ryanair (pozri odôvodnenie 105), sa teda bod 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nevzťahuje na budúcich akcionárov. Okrem toho, ako konštatoval Všeobecný súd, zo žiadneho ustanovenia usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nemožno vyvodiť záver, že takéto riziko vzniká len vtedy, keď štát vkladá kapitál, a nie vtedy, keď štát poskytuje inú pomoc na zvýšenie vlastného imania. Preto sa bod 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu môže vzťahovať na opatrenia týkajúce sa odpísania dlhu. V dôsledku toho Komisia vykladá pojem náhrada za štátnu pomoc v bode 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu ako prostriedok na zníženie rizika morálneho hazardu odňatím časti budúcich ziskov reštrukturalizovaného podniku súčasným akcionárom alebo držiteľom podriadeného dlhu a ich čiastočným pripísaním štátu ako protiplnenie za financovanie alebo odpisy, ktorými sa zvyšuje vlastné imanie podniku. Z teleologického výkladu bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu vyplýva, že jeho cieľom nebolo za každých okolností zabezpečiť štátu kladný výnos, ako to ilustruje druhá časť bodu 67, ktorá sa týka sumy vloženého štátneho kapitálu „v porovnaní so zostávajúcim vlastným imaním spoločnosti po zaúčtovaní strát“. To znamená, že z hľadiska rozdelenia zaťaženia sa opatrenia pomoci na zvýšenie vlastného imania a potreba náhrady v tomto prípade musia posúdiť vzhľadom na existenciu a výšku vlastného imania, ktoré majú stále v držbe súčasní alebo minulí, nie však budúci akcionári. Existujú situácie, ako je táto, keď napriek existencii štátnej pomoci, ktorá vylepšuje kapitálové postavenie príjemcu, môže byť primeraný podiel štátu na budúcich ziskoch veľmi nízky či dokonca rovný nule. Primeranosť akejkoľvek náhrady preto závisí od posúdenia každého prípadu osobitne. Na základe týchto skutočností a s cieľom predísť pochybnostiam bude Komisia uplatňovať tento výklad na súčasné a budúce podobné prípady. Komisia v nasledujúcich odôvodneniach posúdi, či bola v tomto prípade po odpísaní dlhu potrebná kladná návratnosť pre štát.

⁽⁸⁴⁾ Vec T-28/22, Ryanair/Komisia, bod 233.

- (232) Komisia na účely posúdenia, či je v tomto prípade návratnosť pre štát primeraná, zohľadňuje okolnosti uvedené v nasledujúcich odôvodneniach.
- (233) Komisia po prvé poznamenáva, že v tomto prípade existujúci akcionár (skupina TCG) stratil celú hodnotu svojho podielu, ktorý bol úplne odpísaný počas insolvenčného konania spoločnosti Condor, a je v procese likvidácie (pozri odôvodnenia 33, 34 a 63).
- (234) Po druhé spoločnosť Condor nemala žiadny podriadený dlh a dlh akcionárov, ktorý bol v rámci insolvenčného konania kvalifikovaný ako podriadený, sa v plnej výške odpísal (odôvodnenie 48). V každom prípade jej existujúci (nepodriadení) veritelia prijali ponuku vo výške 0,1 % na svoje pohľadávky v insolvenčnom pláne, ktorý schválil nemecký insolvenčný súd, a preto stratili takmer všetky svoje pohľadávky (pozri odôvodnenie 48). Opatrenia opísané v odôvodnení 21 neboli súčasťou tohto zníženia pohľadávok veriteľmi, ale boli doplnkom k tomuto zníženiu pohľadávok a boli vykonané po ňom.
- (235) Po tretie obmedzený počet nových akcií spoločnosti Condor, ktoré existovali v čase poskytnutia pomoci, mala v držbe spoločnosť SGL ako správca bez prevádzkovej činnosti a bez rozhodovacej právomoci, pokiaľ ide o činnosti spoločnosti Condor, pričom jej jedinou úlohou bolo držať akcie do ich prevodu na nového súkromného akcionára (pozri aj odôvodnenie 25).
- (236) Po štvrté nový akcionár spoločnosti Condor, spoločnosť Attestor, nebol zapojený do žiadnej predchádzajúcej obchodnej transakcie príjemcu (pozri odôvodnenie 38) a – na rozdiel od toho, čo tvrdí spoločnosť Ryanair (pozri odôvodnenie 105) – sa na neho teda nevzťahujú ustanovenia oddielu 3.5.2.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu týkajúce sa predchádzania nadmernému prijímaniu rizika a morálnemu hazardu existujúcich akcionárov a držiteľov podriadeného dlhu. Navyše balík opatrení dohodnutý medzi nemeckým štátom a spoločnosťou Attestor bol výsledkom rokovania zabezpečujúceho vyvážený výsledok, pričom každá strana sledovala svoj najlepší záujem. Vzhľadom na tieto skutočnosti by priznanie dodatočnej náhrady štátu bolo rovnocenné s odobratím tejto náhrady spoločnosti Attestor, a teda by sa od nového investora vyžadovalo, aby sa podieľal na zaťažení v dôsledku nadmerného prijímania rizika v minulosti spolu s bývalými držiteľmi akcií alebo dlhov.
- (237) Po piate, pokiaľ ide o druhú časť bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu („suma štátneho kapitálu vloženého v porovnaní so zostávajúcim vlastným imanom spoločnosti po zaúčtovaní strát“), Komisia uvádza, že v tomto prípade zostáva vlastné imanie záporné, ako sa opisuje v odôvodnení 63; dodáva, že spoločnosť Condor nemala ani žiadnych podriadených veriteľov (pozri odôvodnenie 120).
- (238) Komisia po šieste konštatuje, že po uplatnení bodu 66 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa úplne dosiahol cieľ obmedziť morálny hazard a nadmerné prijímanie rizika, pokiaľ ide o existujúcich akcionárov a veriteľov. Skutočnosť, že existujúci akcionári stratili všetky svoje práva na (záporné) vlastné imanie spoločnosti Condor a existujúci veritelia stratili všetko okrem 0,1 % svojich pohľadávok už počas insolvenčného konania, neopieňa žiadny priestor na dosiahnutie väčšej alebo ďalšej prevencie morálneho hazardu alebo nadmerného prijímania rizika.
- (239) Zo šiestich faktorov uvedených v odôvodneniach 233 až 238 vyplýva, že v danom prípade, v ktorom po absorpcii strát podľa bodu 66 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nezostalo žiadne vlastné imanie, z ktorého by mohli mať prospech existujúci investori spoločnosti Condor, sa na účely bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu primeraný podiel štátu na budúcich ziskoch môže rovnať nule. Dôvodom je, že podľa bodu 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu je „primerané podieľanie na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu“, ktoré by štátu mala umožniť pomoc, ktorou sa zvyšuje vlastné imanie, kalibrované vo vzťahu k „zostávajúcemu vlastnému imaniu spoločnosti po zaúčtovaní strát“ a tieto dve formulácie uvedené v bode 67 sa musia uplatňovať spoločne. Pokiaľ ide konkrétne o odpísanie dlhu vo výške 90 miliónov EUR a odpustenie úrokov z nadmernej náhrady škody vo výške 20,2 milióna EUR, Komisia konštatuje, že tieto prvky nie sú spojené so žiadnym osobitným protiplením, a to bez ohľadu na skutočnosť, že sú súčasťou dohodnutého balíka opatrení. Za okolností tohto prípadu však Komisia zastáva názor, že bod 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa má uplatňovať tak, že odpis bez osobitného protiplenenia alebo náhrady sa považuje za vykonaný za podmienok, ktoré štátu umožňujú primerane sa podieľať na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu, pretože po zaúčtovaní strát, prípadne po zrušení všetkých akcií a v prípade neexistencie podriadených dlhových nástrojov, ktoré by mohli mať prospech z nástrojov pomoci, ktorými sa zvyšuje vlastné imanie, ako je odpis dlhu, nezostane žiadne vlastné imanie spoločnosti.

(240) Komisia berie na vedomie tvrdenia Nemecka a spoločnosti Condor, že mechanizmus návratu k lepšiemu zisku by Nemecku umožnil primerane sa podieľať na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty spoločnosti Condor (pozri odôvodnenia 100, 122 a 123). Keďže Komisia zastáva názor, že v tomto prípade je bod 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu dodržaný aj v prípade, že neexistuje osobitné protiplnenie či náhrada za odpisy dlhov, nie je už potrebné posudzovať platnosť tvrdení vznesených v súvislosti s mechanizmom návratu k lepšiemu zisku.

5.3.1.7. Zásada „jedenkrát a naposledy“ a obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže

(241) V záujme obmedzenia negatívnych účinkov pomoci, aby sa zabránilo neprípustným účinkom na hospodársku súťaž a obchod, a zaistenia pozitívnej celkovej bilancie⁽⁸⁵⁾ musí byť pomoc poskytnutá podnikom v ťažkostiach v súlade so zásadou „jedenkrát a naposledy“, ktorou sa takáto pomoc obmedzuje na obdobie desiatich rokov. Okrem toho treba prijať opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže⁽⁸⁶⁾.

(242) Komisia povoľuje poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu len na podporu jednej reštrukturalizačnej operácie a, ak je to vhodné, za predpokladu, že od minulého poskytnutia pomoci na reštrukturalizáciu alebo od skončenia či pozastavenia plánu reštrukturalizácie uplynulo viac ako desať rokov⁽⁸⁷⁾. Komisia povoľuje výnimky z uvedeného pravidla vtedy, ak pomoc na reštrukturalizáciu nasleduje po pomoci na záchranu v rámci jednej reštrukturalizačnej operácie⁽⁸⁸⁾.

(243) Z pomoci na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Condor sa podporila iba jedna reštrukturalizačná operácia začínajúca v roku 2019. Ako uviedlo Nemecko (odôvodnenie 25) a ako sa to potvrdilo na základe overenia vlastných záznamov Komisiou, spoločnosť Condor (vrátane jej bývalých a súčasných ovládajúcich akcionárov a všetkých subjektov, ktoré ovláda) nedostala v posledných desiatich rokoch pomoc na reštrukturalizáciu. Kontinuita existuje aj v prípade pomoci na záchranu schválenej a poskytnutej na šesť mesiacov do apríla 2020 v rámci jednej reštrukturalizačnej operácie v zmysle bodu 72 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Spoločnosť Condor sa najprv pokúsila prilákať investora, ktorý by bol schopný podporiť pokračovanie a reštrukturalizáciu jej činností, a rokovať s ním (odôvodnenie 34). Spoločnosť Condor sa nezdržala reštrukturalizácie svojich činností predtým a potom, ako boli rokovania nakoniec neúspešné (odôvodnenia 41 až 43 a tabuľka 2).

(244) V tejto súvislosti pomoc na náhradu škody poskytnutá spoločnosti Condor podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ za okolností charakterizovaných mimoriadnou udalosťou, ktorú predstavuje pandémia COVID-19, nepredstavuje pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu⁽⁸⁹⁾. Uvedenou pomocou sa kompenzujú škody priamo spôsobené pandémiou COVID-19 v dôsledku cestovných obmedzení vyvolaných touto mimoriadnou udalosťou. Z náhrady škody boli vylúčené najmä náklady, ktoré vznikli spoločnosti Condor od 17. marca 2020 v dôsledku vládnych obmedzení, ktoré nepredstavovali cestovné zákazy a/alebo obmedzenia leteckej dopravy, ako aj v dôsledku zníženého dopytu vyplývajúceho z vážnych porúch fungovania nemeckého hospodárstva v roku 2020. Tieto náklady, náklady vyplývajúce z prvého rozhodnutia vo veci Condor ako spätné vymáhanie a úroky, ako aj ostatné náklady na reštrukturalizáciu vyplývajúce z vykonávania reštrukturalizačného plánu sú kryté z pomoci na reštrukturalizáciu, z prevádzkových výnosov spoločnosti Condor a z dodatočného financovania poskytnutého investormi, prenajímateľmi alebo veriteľmi.

(245) Ako sa podrobne uvádza v odôvodnení 82, Nemecko sa zaviazalo, že spoločnosť Condor by prijala na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže tieto opatrenia, ktoré by sa uplatňovali do ukončenia reštrukturalizačného plánu k 30. septembru 2023, konkrétne: i) limit na lietadlový park, ktorý neprekročí maximálny počet [...] lietadiel; ii) zákaz reklamy na prijatú štátnu pomoc a iii) zákaz nadobúdania.

⁽⁸⁵⁾ Bod 38 písm. f) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁸⁶⁾ Body 76 až 93 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁸⁷⁾ Body 70 a 71 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁸⁸⁾ Bod 72 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁸⁹⁾ Bod 15 oznámenia Komisie – Dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19 (Ú. v. EÚ C 91I, 20.3.2020, s. 1), zmenené oznámeniami Komisie C(2020) 2215 (Ú. v. EÚ C 112I, 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (Ú. v. EÚ C 164, 13.5.2020, s. 3), C(2020) 4509 (Ú. v. EÚ C 218, 2.7.2020, s. 3), C(2020) 7127 (Ú. v. EÚ C 340I, 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (Ú. v. EÚ C 34, 1.2.2021, s. 6), C(2021) 8442 (Ú. v. EÚ C 473, 24.11.2021, s. 1) a C(2022) 7902 (Ú. v. EÚ C 423, 7.11.2022, s. 9).

- (246) Podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu závisí posúdenie opatrení obmedzujúcich narušenia hospodárskej súťaže od výšky a charakteru pomoci poskytnutej spoločnosti Condor, od podmienok a okolností, za ktorých bola poskytnutá, od veľkosti a relatívnej dôležitosti spoločnosti Condor na trhu a od znakov dotknutého trhu. Podobne vyšší stupeň vlastného príspevku a rozdelenia zaťaženia, než sa vyžaduje, ktorý sa dosiahne formou obmedzenia výšky pomoci a morálneho hazardu môže znížiť nevyhnutný rozsah opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže. Opatrenia v oblasti hospodárskej súťaže by nemali ohroziť vyhliadky na návrat k životaschopnosti, ani by nemali byť na úkor spotrebiteľov a hospodárskej súťaže ⁽⁹⁰⁾.
- (247) Pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Condor podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ bola poskytnutá za okolností vážnej poruchy fungovania hospodárstva členských štátov Únie uvedenej v článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ. Hospodárske dôsledky pandémie COVID-19 od marca 2020 boli mimoriadne akútne, pokiaľ ide o ponuku služieb leteckej dopravy, rekreačného cestovania a súvisiacich služieb a dopyt po nich ⁽⁹¹⁾.
- (248) Tieto mimoriadne okolnosti oslabili činnosť spoločnosti Condor, pričom sa očakávalo, že na rozdiel od opakujúcich sa ziskov, ktoré dosahovala pred pandémiou COVID-19, vykáže za obdobie od septembra 2019 do septembra 2021 záporný zisk pred zdanením vo výške [...] mil. EUR. Čisté straty súvisiace so zníženým dopytom po rekreačnom cestovaní, ktoré presiahli celkovú sumu 550 miliónov EUR, ktorú predstavovali úvery KfW poskytnuté spoločnosti Condor či už ako náhrada škody alebo ako pomoc na reštrukturalizáciu, sa museli absorbovať a obmedzili schopnosť spoločnosti Condor čeliť divestíciám alebo ďalšiemu vyradeniu kapacít.
- (249) Spoločnosť Condor pri vykonávaní svojho reštrukturalizačného plánu výrazne znížila veľkosť svojej flotily a kapacitu meranú počtom lietadiel a dostupných sedadiel v porovnaní so situáciou v roku 2019, teda pred realizáciou plánu. Z [...] lietadiel a [...] miliónov sedadiel v roku 2019 spoločnosť Condor v čase poskytnutia pomoci prevádzkovala [...] lietadiel, ktoré ponúkali [...] miliónov sedadiel. Zníženie kapacity v relatívnom vyjadrení by podľa reštrukturalizačného plánu zostalo citeľné do septembra 2023. Spoločnosť Condor by v tom čase prevádzkovala menšiu flotilu ([...] lietadiel) v porovnaní s obdobím pred reštrukturalizáciou [...]. Komisia nedostala od Nemecka žiadne takéto oznámenie. Flotila spoločnosti Condor tak zostala na úrovni [...] lietadiel počas celého obdobia reštrukturalizácie, ktoré sa skončilo v septembri 2023. V rozpore s tvrdením spoločnosti Ryanair postupné vyradovanie starých lietadiel nesúvisí s dobrovoľným obmedzením počtu lietadiel prevádzkovaných spoločnosťou Condor počas obdobia reštrukturalizácie. Pri bežných obchodných činnostiach by leteckí dopravcovia, ktorí postupne vyradujú staré lietadlá, nahradili tieto lietadlá lietadlami, ktoré môžu prevádzkovať, v opačnom prípade by museli obmedziť a nakoniec ukončiť činnosť. Okrem toho vďaka investičnej dohode so spoločnosťou Attestor má spoločnosť Condor finančné prostriedky na obnovu svojej flotily podľa potreby. Preto sa limit veľkosti flotily musí považovať za citeľné obmedzenie prevádzkovej kapacity spoločnosti Condor počas celého obdobia reštrukturalizácie.
- (250) Navyše spoločnosť Condor sa musela podľa rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 zdržať nadobúdania akcií v akejkoľvek spoločnosti počas obdobia reštrukturalizácie, s výnimkou prípadov, keď to bolo potrebné na zabezpečenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Condor. Tým sa ďalej obmedzil rast spoločnosti Condor prostredníctvom externých akvizícií konkurentov alebo dodávateľov výrobkov alebo služieb, ktoré dopĺňajú jej vlastné výrobky alebo služby, až do konca reštrukturalizačného plánu, pokiaľ neboli nevyhnutné na zabezpečenie jej dlhodobej životaschopnosti. V takom prípade by Nemecko muselo oznámiť plánovanú akvizíciu Komisii, zdôvodniť jej nevyhnutnosť a nesmelo by akvizíciu realizovať, kým by Komisia nepotvrdila, že akvizícia bola potrebná na podporu dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Condor. Komisia nedostala od Nemecka žiadne takéto oznámenie, a preto sa zákaz akvizície dodržiaval počas celého obdobia reštrukturalizácie, ktoré sa skončilo v septembri 2023. Spoločnosť Condor sa teda nerozšírila prostredníctvom akvizícií, ktoré pomoc na reštrukturalizáciu nepriamo umožňovala. Nakoniec sa spoločnosť Condor musela počas obdobia reštrukturalizácie zdržať propagácie štátnej podpory ako konkurenčnej výhody pri uvádzaní výrobkov a služieb na trh. Tento záväzok Nemecka podľa rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 bol takisto dodržaný.

⁽⁹⁰⁾ Body 87 až 90 a bod 92 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁹¹⁾ Body 1 až 4 oznámenia Komisie – Dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19 v znení zmien.

- (251) Vzhľadom na svoju relatívne malú flotilu lietadiel mala spoločnosť Condor obmedzený [...] % podiel na celkovom nemeckom trhu leteckej dopravy. Spoločnosť Condor výrazne zaostávala za najväčším poskytovateľom služieb, ktorým bola skupina Lufthansa, a viac či menej sa vyrovnala spoločnosti Ryanair, ktorá mala 5 % podiel. Pri zohľadnení len rekreačného segmentu v rámci celkového nemeckého trhu leteckej dopravy mala spoločnosť Condor [...] % podiel, Ryanair mal [...] % podiel a spoločnosť TUIfly mala 9 % podiel. Tieto podiely zostali výrazne nižšie ako 31 % podiel skupiny Lufthansa, ktorý bol takmer dvojnásobný v porovnaní s podielom spoločnosti Condor. Napokon, pokiaľ ide o prítomnosť na trhu, s výnimkou relatívne malých letísk nemala spoločnosť Condor v čase poskytnutia pomoci na žiadnom z nemeckých letísk, z ktorých prevádzkuje svoju činnosť, žiadne významné ani podstatné postavenie presahujúce [...] % (odôvodnenia 30 a 31).
- (252) Spoločnosť Condor pristúpila k zníženiu kapacity flotily, čím sa zmiernila možná nadmerná ponuka na nemeckom trhu leteckej dopravy, ktorý bude jej hlavným trhom činnosti, a to v rozsahu, ktorý je vzhľadom na jej relatívne obmedzené postavenie na tomto trhu primeraný. S obmedzeným a limitovaným lietadlovým parkom by spoločnosť Condor bola skutočne schopná poskytovať služby zákazníkom a obmedziť znížovanie svojho podielu na trhu rekreačnej leteckej dopravy a čeliť konkurencii leteckých dopravcov, na ktorých sa nevzťahujú podobné obmedzenia, ako sú spoločnosti Eurowings a TUIfly, len v tomto prípade, ak by mohla využívať lietadlá efektívnejšie, s vyššími mierami vyťaženia a s vyššou frekvenciou. Opatrením sa účinne obmedzuje narušenie hospodárskej súťaže spôsobené pomocou na reštrukturalizáciu na trhu, na ktorom je hospodárska súťaž narušená štátnou pomocou, ktorá bola poskytnutá konkurenčným leteckým dopravcom, napríklad spoločnostiam Lufthansa a TUI spolu (v týchto dvoch prípadoch) so značnou rekapitalizáciou zo štátnych zdrojov (pozri poznámky pod čiarou č. 22 a 23).
- (253) V takejto situácii by spoločnosť Condor mala byť schopná do určitej miery reagovať na dopyt na trhu, [...]. Hoci tento mechanizmus poskytoval spoločnosti Condor obmedzenú flexibilitu prispôbiť sa meniacej situácii na trhu za jasne vymedzených okolností, stále by sa ním zachovala flotila spoločnosti Condor počas obdobia reštrukturalizácie pod úrovňou [...] lietadiel, ktorú spoločnosť dosahovala pred pandémiou COVID-19. Na koncentrovanom trhu, ako je tomu v prípade Nemecka, ktorý je navyše narušený značnými sumami pomoci poskytnutej konkurentom, bolo potrebné, aby sa zabránilo kalibrácii na úkor hospodárskej súťaže.
- (254) Navyše rozsah opatrení na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže môže byť v prípade spoločnosti Condor nižší ako v prípadoch, keď sa pomocou stimuluje morálny hazard (pozri odôvodnenie 246). Na tento účel sa výška pomoci na reštrukturalizáciu obmedzuje prostredníctvom rozsahu vlastného príspevku a rozdelenia zaťaženia medzi minulých aj budúcich akcionárov a veriteľov. Vlastný príspevok predstavuje viac ako 70 % nákladov na reštrukturalizáciu a odpisy dlhov veriteľmi prevyšujú výšku pomoci vo forme reštrukturalizovaných úverov KfW a odpisov, ktoré poskytuje Nemecko. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 216, vlastným príspevkom sa rieši nedostatok likvidity a problémy s platobnou schopnosťou spoločnosti Condor, a preto tak pomoc, ako aj vlastný príspevok prispievajú k riešeniu slabých stránok, ktoré spôsobili problémy spoločnosti Condor. Navyše väčšina finančných prostriedkov v rámci plánu pochádza z vlastného príspevku, ktorý na rozdiel od pomoci zahŕňa aj nové peňažné prostriedky. Bývalý akcionár spoločnosti Condor prišiel o všetky svoje investície. Veritelia spoločnosti Condor – či už zabezpečení alebo nezabezpečení, medzi ktorými neboli žiadni podriadení veritelia – takmer prišli o celú svoju investíciu alebo pohľadávky, a preto nebudú mať prospech z očakávaných prínosov reštrukturalizácie, ani im nebudú splatené ich pohľadávky voči spoločnosti Condor nad úrovňou vymáhania pohľadávok, ktorá je 0,1 %. Pomoc preto nevyvoláva dojem, že nemecký štát podporí reštrukturalizáciu leteckých dopravcov, ktorí mali rizikové obchodné alebo finančné správanie, z ktorého mali prospech ich akcionári alebo veritelia. Ak by ostatné podmienky zostali rovnaké, rozsah opatrení na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže uplatniteľných na spoločnosť Condor mohol byť obmedzený, a to aj z toho dôvodu, že pomoc nemotivovala k morálnemu hazardu alebo neuváženému prijímaniu rizika, a bola primerane nahradená.
- (255) Z uvedeného vyplýva, že opatrenia navrhnuté Nemeckom s cieľom zmierniť narušenia hospodárskej súťaže spôsobené pomocou na reštrukturalizáciu sú vhodné.

5.3.1.8. Transparentnosť

- (256) V súlade s bodom 96 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa nemecké orgány zaväzujú splniť požiadavky na transparentnosť uvedené na webovom sídle www.bmwi.de (odôvodnenie 23).

6. ZÁVER

- (257) Komisia konštatuje, že vzhľadom na zrušenie rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 Všeobecným súdom vo veci T-28/22 sa pomoc na reštrukturalizáciu, ktorú Nemecko poskytlo spoločnosti Condor, stala so spätnou platnosťou neoprávnenou pomocou a musí sa považovať za pomoc poskytnutú v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Pomoc na reštrukturalizáciu však spĺňa podmienky stanovené v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a preto prispieva k rozvoju hospodárskej činnosti rekreačnej leteckej dopravy bez toho, aby nepriaznivo ovplyvňovala podmienky obchodu na vnútornom trhu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom Únie. Pomoc je preto zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.
- (258) Komisia vo svojom rozhodnutí o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021, ktoré bolo zrušené vo veci T-28/22, dospela k rovnakému záveru a nevzniesla žiadne námietky k pomoci na reštrukturalizáciu. Toto rozhodnutie sa prijíma v záujme zabezpečenia súladu s rozsudkom vo veci T-28/22. Komisia však pripomína, že uvedený rozsudok je napadnutý vo veci C-505/24 P. V záujme právnej istoty preto treba objasniť právne účinky tohto rozhodnutia v prípade, že by rozhodnutie o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021 po podaní odvolania na Súdny dvor malo mať právne účinky. V takom prípade by analýza predmetnej pomoci na reštrukturalizáciu uvedená v tomto rozhodnutí bola zbavená potrebného účinku. Je preto vhodné, aby toto rozhodnutie malo právne účinky len v rozsahu, v akom nemá právne účinky rozhodnutie o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2021,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc, ktorú Nemecko poskytlo spoločnosti Condor Flugdienst GmbH a jej kontrolovaným dcérskym spoločnostiam vo výške 321,18 milióna EUR, je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

Toto rozhodnutie má právne účinky len v rozsahu, v akom nemá právne účinky rozhodnutie Komisie C(2021) 5729 final z 26. júla 2021 vo veci SA.63203 (2021/N) – Nemecko – Reštrukturalizácia spoločnosti Condor.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V prípade, že toto rozhodnutie obsahuje dôverné informácie, ktoré by nemali byť uverejnené, oznámte túto skutočnosť Komisii do pätnástich pracovných dní od dátumu jeho doručenia. Ak Komisii nebude v stanovenej lehote doručená odôvodnená žiadosť, bude to považovať za súhlas so zverejnením plného znenia tohto rozhodnutia. Žiadosť obsahujúcu uvedené informácie je potrebné zaslať elektronicky na túto adresu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

V Bruseli 28. apríla 2025

Za Komisiu
Teresa RIBERA
výkonná podpredsedníčka