



2025/2178

2025 10 30

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2025/2178

2025 m. balandžio 28 d.

dėl valstybės pagalbos SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N), kurią Vokietija suteikė bendrovei „Condor Flugdienst GmbH“

(pranešta dokumentu Nr. C(2025) 2294)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pagal pirmiau nurodytas nuostatas ⁽¹⁾ paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

- (1) Užmezgus išankstinius ryšius ⁽²⁾, 2021 m. liepos 23 d. elektroniniu pranešimu, pateiktu 2021 m. liepos 25 d., Vokietija pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 108 straipsnio 3 dalį pranešė Komisijai apie savo ketinimą suteikti restruktūrizavimo pagalbą bendrovei „Condor Flugdienst GmbH“ (toliau – „Condor“).
- (2) 2019 m. spalio 14 d. sprendimu ⁽³⁾ (toliau – sprendimas dėl sanavimo pagalbos) Komisija, remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, patvirtino sanavimo pagalbą bendrovei „Condor“, kaip tai suprantama pagal Gaires dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (toliau – Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės) ⁽⁴⁾. Sanavimo pagalba buvo suteikta kaip 380 mln. EUR sanavimo paskola (toliau – sanavimo paskola), kurią suteikė Vokietijos valstybinis plėtros bankas „Kreditanstalt für Wiederaufbau“ (toliau – „KfW“), kuriai suteikta valstybės garantija ir kurios grąžinimo terminas yra šeši mėnesiai nuo pirmosios dalies išmokėjimo dienos.
- (3) 2020 m. balandžio 26 d. sprendimu ⁽⁵⁾ Komisija, remdamasi SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktu, patvirtino numatomą žalą, kurią „Condor“ turėjo patirti nuo 2020 m. kovo 17 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d., atlyginimą (toliau – panaikintas sprendimas dėl žalos atlyginimo). Pagalbos priemonės buvo dvi „KfW“ paskolos, kurių bendra suma buvo 550 mln. EUR ir kurios buvo užtikrintos valstybės garantija. „Condor“ dalį šių paskolų panaudojo sanavimo paskolai grąžinti per šešis mėnesius nuo pirmosios dalies išmokėjimo dienos. 2021 m. birželio 9 d. Sprendimu *Ryanair / Komisija* Bendrasis Teismas panaikino 2020 m. balandžio 26 d. sprendimą dėl žalos atlyginimo ir sustabdė panaikinimo galiojimą dviem mėnesiams, kol Komisija priims naują sprendimą ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ OL C, C/2024/5533, 2024 9 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/5533/oj>.

⁽²⁾ Tie ryšiai užmegzti 2021 m. gegužės 25 d. ir iki pranešimo pateikimo apėmė keitimąsi elektroniniais laiškais, technines diskusijas vaizdo ir telekonferencijų metu ir preliminarious atsiliepimus apie pranešimo formų projektus ir restruktūrizavimo planą.

⁽³⁾ 2019 m. spalio 14 d. Komisijos sprendimas C(2019) 7429 *final* byloje SA.55394 (2019/N) – Vokietija – Sanavimo pagalba bendrovei „Condor“ (OL C 294, 2020 9 4, p. 1).

⁽⁴⁾ OL C 249, 2014 7 31, p. 1.

⁽⁵⁾ 2020 m. balandžio 26 d. Komisijos sprendimas C(2020) 2795 *final* byloje SA.56867 (2020/N) – Vokietija – Kompensacija už COVID-19 protrūkio padarytą žalą bendrovei „Condor Flugdienst GmbH“ (OL C 310, 2020 9 18, p. 1).

⁽⁶⁾ 2021 m. birželio 9 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Ryanair / Komisija*, T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

- (4) Komisija iš naujo įvertino žalos atlyginimą atsižvelgdama į 2021 m. birželio 9 d. sprendimą ir 2021 m. liepos 26 d. priėmė naują sprendimą dėl „Condor“ patirtos žalos atlyginimo už laikotarpį nuo 2020 m. kovo 17 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d. (toliau – Sprendimas „Condor I“) ⁽⁷⁾. Tą pačią dieną Komisija priėmė dar vieną sprendimą dėl žalos atlyginimo bendrovei „Condor“ už laikotarpį nuo 2021 m. sausio 1 d. iki 2021 m. gegužės 31 d. (toliau – Sprendimas „Condor II“) ⁽⁸⁾ ir sprendimą, kuriuo patvirtinama bendrovei „Condor“ skirta restruktūrizavimo pagalba, apie kurią Vokietija pranešė, (toliau – 2021 m. sprendimas dėl restruktūrizavimo pagalbos) ⁽⁹⁾. Vokietija suteikė bendrovei „Condor“ restruktūrizavimo pagalbą 2021 m. liepos mėn. pabaigoje.
- (5) „Ryanair DAC“ (toliau – „Ryanair“) pareiškė ieškinį dėl 2021 m. sprendimo dėl restruktūrizavimo pagalbos panaikinimo. 2024 m. gegužės 8 d. sprendime (toliau – 2024 m. Sprendimas *Condor*) Bendrasis Teismas konstatavo, kad Komisijai turėjo kilti abejonių, pateisinančių oficialios tyrimo procedūros inicijavimą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį, ir dėl šios priežasties panaikino 2021 m. sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos ⁽¹⁰⁾.
- (6) Sprendime „Condor I“ Komisija įvertino „Condor“ patirtą žalą laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 17 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d., remdamasi *ex post* duomenimis apie faktinę žalą, ir padarė išvadą, kad per šį laikotarpį „Condor“ patyrė 175,35 mln. EUR žalą. Sprendime „Condor II“ Komisija konstatavo, kad laikotarpiu nuo 2021 m. sausio 1 d. iki 2021 m. gegužės 31 d. „Condor“ patyrė 73,66 mln. EUR žalą, ir patvirtino pagalbą, skirtą bendrovei „Condor“ iš dalies kompensuoti tą žalą, t. y. nurašyti 550 mln. EUR vertės paskolų dalį, sudarančią 60 mln. EUR. Kaip aprašyta sprendimuose „Condor I“ ir „Condor II“, laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 17 d. iki 2021 m. gegužės 31 d. apskaičiuota bendra faktinė 249,02 mln. EUR žala.
- (7) Panaikintu sprendimu dėl žalos atlyginimo Komisija patvirtino pagalbą, kuri vėliau buvo skirta bendrovei „Condor“ galimai 276,7 mln. EUR žalai atlyginti. To sprendimo 44 konstatuojamojoje dalyje primenama, kad Vokietija įsipareigojo susigrąžinti iš „Condor“ bet kokią kompensacijos permoką, remdamasi patirtos faktinės žalos, įskaitant palūkanas, *ex post* skaičiavimu. Pagal Sprendimo „Condor I“ 24 konstatuojamąją dalį kompensacijos permoka sudarė 91,74 mln. EUR. Be to, „Condor“ turėjo sumokėti [...] mln. EUR palūkanas už pranašumą, kurį ji įgijo dėl kompensacijos permokos, ir nesumokėtas mokėtinas [...] mln. EUR palūkanas. Sprendimo „Condor I“ 24 ir 25 konstatuojamosiose dalyse aprašyta, kaip, remiantis *ex post* žalos apskaičiavimu, būtų įgyvendintas panaikintame sprendime dėl žalos atlyginimo numatytas lėšų susigrąžinimo mechanizmas.
- (8) 2021 m. sprendimu dėl restruktūrizavimo pagalbos Komisija patvirtino Vokietijos planus remti bendrovės „Condor“ restruktūrizavimo planą šiomis priemonėmis: i) iš dalies pakeisti 550 mln. EUR „KfW“ paskolų sąlygas ir vėliau nurašyti 90 mln. EUR dalį ir ii) nurašyti 20,2 mln. EUR palūkanų už pranašumą, įgytą dėl kompensacijos permokos, ir pagal pradinę paskolos sutartį mokėtinas palūkanas, kurias „Condor“ būtų turėjusi grąžinti (žr. 7 konstatuojamąją dalį). Tame sprendime nustatyta, kad i ir ii punkte nurodytos priemonės apėmė 321,18 mln. EUR vertės restruktūrizavimo pagalbą, kurią iš dalies sudarė 550 mln. EUR paskolos, nesusijusios su COVID-19 sukelta žala, t. y. 300,98 mln. EUR, ir nurašytos 20,2 mln. EUR palūkanos. Restruktūrizavimo priemonių suderinamumo su vidaus rinka vertinimas buvo atskirtas nuo žalos atlyginimo priemonių vertinimo, remiantis skirtingais teisiniais pagrindais ir atsižvelgiant į skirtingas tinkamas finansuoti išlaidas.
- (9) Panaikinus 2021 m. sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos, 2024 m. liepos 29 d. raštu Komisija informavo Vokietiją, kad ji nusprendė dėl pagalbos pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą).

⁽⁷⁾ 2021 m. liepos 26 d. Komisijos sprendimas byloje SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) – Vokietija – Kompensacija už COVID-19 protrūkio padarytą žalą bendrovei „Condor Flugdienst GmbH“ (OL C 177, 2022 4 29, p. 1).

⁽⁸⁾ 2021 m. liepos 26 d. Komisijos sprendimas byloje SA.63617 (2021/N) – Vokietija – COVID-19 – Žalos kompensavimas bendrovei „Condor“ II (OL C 169, 2022 4 22, p. 1).

⁽⁹⁾ 2021 m. liepos 26 d. Komisijos sprendimas C(2021) 5729 *final* byloje SA.63203 (2021/N) – Vokietija – Restruktūrizavimo pagalba bendrovei „Condor“ (OL C 429, 2021 10 22, p. 1).

⁽¹⁰⁾ 2024 m. gegužės 8 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Ryanair / Komisija*, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

- (10) Sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽¹¹⁾. Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų. Vokietija savo pastabas pateikė 2024 m. rugsėjo 27 d.
- (11) Komisija gavo dviejų suinteresuotųjų šalių pastabas. Jos perduotos Vokietijai ir jai suteikta galimybė atsakyti. 2024 m. lapkričio 18 d. Vokietija pranešė Komisijai, kad jokių pastabų dėl trečiųjų šalių pastabų neteiks.
- (12) 2021 m. liepos 19 d. raštu Vokietija išimties tvarka sutiko nesinaudoti savo teisėmis pagal SESV 342 straipsnį, taikomą kartu su Tarybos reglamento Nr. 1/1958 ⁽¹²⁾ 3 straipsniu, ir su tuo, kad šis sprendimas būtų priimtas ir paskelbtas anglų kalba.

2. IŠSAMUS PAGALBOS APRAŠYMAS

- (13) Šiame sprendime vertinamas valstybės pagalbos, susijusios su dviem bendrovei „Condor“ skirtomis priemonėmis, apie kurias pranešė Vokietija ir kurioms Komisija neprieštaravo priėmusi Bendrojo Teismo vėliau panaikintą 2021 m. sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos, suderinamumas. Dėl 2024 m. Sprendimo *Condor*, bendrovei „Condor“ pateikus apeliacinį skundą, vyksta procesas Teisingumo Teisme ⁽¹³⁾. Šiame sprendime Komisijos atliktas restruktūrizavimo pagalbos vertinimas vykstančiam apeliaciniam procesui poveikio nedaro. Tai nepriklauso nuo šio sprendimo 2 straipsnyje įtvirtintos ir 258 konstatuojamojoje dalyje paaiškintos nuostatos.

2.1. 2021 m. sprendimo dėl restruktūrizavimo pagalbos panaikinimas

- (14) Bendrovės „Ryanair“ ieškinys dėl 2021 m. sprendimo dėl restruktūrizavimo pagalbos panaikinimo grindžiamas 10 pagrindų, iš esmės susijusių su: i) tuo, kad nagrinėjama priemonė nepatenka į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių taikymo sritį; ii) akivaizdžia vertinimo klaida, susijusia su rinkos nepakankamumo ir socialinių sunkumų įrodymu; iii, iv, v ir vi) tuo, kad Komisija neįrodė valstybės intervencijos būtinybės ir jos skatinamojo poveikio, kad restruktūrizavimo planas buvo realistiškas, darnus, plataus užmojo ir tinkamas ilgalaikiam bendrovės „Condor“ gyvybingumui atkurti, taip pat nagrinėjamos pagalbos tinkamumo ir proporcingumo; vii) tuo, kad Komisija klaidingai išnagrinėjo neigiamą nagrinėjamos priemonės poveikį; viii) nediskriminavimo, paslaugų teikimo laisvės ir įsisteigimo laisvės principų pažeidimu; ix) bendrovės „Ryanair“ procesinių teisių pažeidimu ir x) pareigos nurodyti motyvus pažeidimu.
- (15) Bendrasis Teismas atmetė i–viii pagrindus kaip nepriimtinus ir nusprendė, kad bendrovė „Ryanair“ neįrodė, jog 2021 m. sprendimas dėl restruktūrizavimo pagalbos buvo konkrečiai susijęs su ja, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnį, todėl ji neturėjo teisės ginčyti to sprendimo iš esmės. Bendrasis Teismas pripažino bendrovės „Ryanair“ devintąjį ieškinio pagrindą ir konstatavo, kad „Ryanair“ yra suinteresuota šalis, kaip tai suprantama pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį, ir suinteresuotoji šalis, kaip tai suprantama pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ⁽¹⁴⁾ 1 straipsnio h punktą, todėl ji turėjo teisę pareikšti ieškinį, kad apsaugotų savo procesines teises. Nurodydama tą ieškinio pagrindą bendrovė „Ryanair“ pateikė aštuonis įrodymus, atitinkančius jos i–viii pagrindus, siekdama pagrįsti savo teiginį, kad Komisija nepakankamai ir neišsamiai ištyrė nagrinėjamą priemonę, o tai, jos teigimu, įrodo, kad išlieka rimtų abejonų dėl priemonės suderinamumo pagal SESV 107 straipsnį, taigi Komisija turėjo pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį pradėti oficialią tyrimo procedūrą.

⁽¹¹⁾ Žr. 1 išnašą.

⁽¹²⁾ Tarybos reglamentas Nr. 1, nustatantis kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje, (OL 17, 1958 10 6, p. 385/58).

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

⁽¹⁴⁾ 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles, (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

- (16) Bendrasis Teismas priminė, kad pagal suformuotą jurisprudenciją, kai Komisijai atlikus preliminarų pagalbos priemonės nagrinėjimą ji negalėjo įveikti didelių sunkumų, kilusių vertinant tos priemonės suderinamumą su vidaus rinka, Komisija privalėjo pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą ir tuo klausimu neturėjo jokios diskrecijos. Paskui Bendrasis Teismas išnagrinėjo bendrovės „Ryanair“ pateiktus įrodymus ir atmetė kaip nepagrįstus jos i–v ieškinio pagrindus. Be kitų dalykų, Bendrasis Teismas patvirtino, kad restruktūrizavimo pagalbos priemonių suderinamumo su vidaus rinka vertinimas buvo atskirtas nuo žalos atlyginimo priemonių vertinimo, remiantis skirtingais teisiniais pagrindais ir atsižvelgiant į skirtingas tinkamas finansuoti išlaidas. Bendrasis Teismas visų pirma nusprendė, kad iš 2021 m. sprendimo dėl restruktūrizavimo pagalbos 131 konstatuojamosios dalies matyti, jog „2020 m. COVID-19 paskolų dalis buvo skirta išskirtinėms išlaidoms, kurias „Condor“ patyrė COVID-19 pandemijos metu, padengti, todėl jos nėra restruktūrizavimo plane numatytos restruktūrizavimo išlaidos, o likusia tų paskolų dalimi buvo finansuojamas restruktūrizavimas, pridedant sumą, atitinkančią nagrinėjamos priemonės antrą dalį“⁽¹⁵⁾.
- (17) Tada Bendrasis Teismas išnagrinėjo ieškovės ieškinio vi ir vii pagrindus, kuriais ginčijamas Komisijos atliktas priemonės proporcingumo ir jos neigiamo poveikio konkurencijai bei prekybai vertinimas. Tuo klausimu Bendrasis Teismas nusprendė, kad Komisijai turėjo kilti abejonių, pirma, dėl to, ar nagrinėjama priemonė atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkte nustatytą tinkamo naštos pasidalijimo reikalavimą, ir, antra, dėl konkurencijos iškraipymo ribojimo priemonių taikymo srities atitikties visų pirma Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.6.2.2 skirsnyje nustatytiems reikalavimams. Bendrojo Teismo teigimu, dėl tų abejonių Komisijos preliminarus nagrinėjimas tapo neišsamus ir nepakankamas, o tai savo ruožtu yra didelių sunkumų buvimo įrodymas.
- (18) Todėl Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad Komisijai turėjo kilti abejonių, pateisinančių oficialios tyrimo procedūros inicijavimą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį ir 2021 m. sprendimo dėl restruktūrizavimo pagalbos panaikinimą⁽¹⁶⁾. Galiausiai, Bendrasis Teismas nusprendė, kad nei aštuntojo bendrovės „Ryanair“ pateikto įrodymo, nei jos dešimtojo ieškinio pagrindo, susijusių su pareigos nurodyti motyvus neįvykdymu, nagrinėti nereikia.
- (19) Komisija priima šį sprendimą, kad įvykdytų Bendrojo Teismo sprendimą pagal SESV 266 straipsnį, nepaisant to, kad dėl to sprendimo šiuo metu vyksta apeliacinis procesas (žr. 13 konstatuojamąją dalį).

2.2. Priemonės

- (20) 2 skirsnyje priemonės ir jų kontekstas aprašomi tuo laikotarpiu, kai jos buvo nustatytos, (t. y. 2021 m. liepos mėn.). Panaikinus 2021 m. sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos priemonių vertinimas turi būti grindžiamas tų priemonių nustatymo metu buvusiais faktais ir elementais. Mat vertindama jau nustatytų pagalbos priemonių suderinamumą su vidaus rinka Komisija gali atsižvelgti tik į elementus, egzistavusius pagalbos suteikimo metu. Todėl finansiniai ir komerciniai duomenys yra susiję su laikotarpiu iki 2019 m. finansinių rezultatų, t. y. paskutiniaus įprastos verslo veiklos metais prieš bendrovei „Condor“ pradedant nemokumo procedūrą ir prieš suteikiant restruktūrizavimo pagalbą, nes 2020 m. didelį poveikį padarė COVID-19 pandemija, todėl jie nebuvo laikomi tipiškais.
- (21) Pirmąją priemonę sudaro 51 ir 52 konstatuojamosiose dalyse aprašytas 550 mln. EUR „KfW“ paskolų, suteiktų bendrovei „Condor“ pagal panaikintą sprendimą dėl žalos atlyginimo, sąlygų pakeitimas, jei iš dalies pakeistomis paskolomis ir nurašyta 90 mln. EUR suma buvo ne kompensuojama su COVID-19 susijusi žala, o remiamas bendrovės „Condor“ restruktūrizavimo planas. Antrąją priemonę sudaro 20,2 mln. EUR palūkanų, kurias bendrovė „Condor“ būtų turėjusi grąžinti pagal Sprendimą „Condor I“, panaikinimas ir nurašymas.

⁽¹⁵⁾ Sprendimas *Ryanair / Komisija*, T-28/22, 133 punktas.

⁽¹⁶⁾ Sprendimas *Ryanair / Komisija*, T-28/22, 243 ir 244 punktai.

(22) Abi priemonės yra finansinių priemonių rinkinio, dėl kurio, siekiami paremti bendrovės „Condor“ veiklos restruktūrizavimą ir tęstinumą, susitarė Vokietija, naujas privatus bendrovės „Condor“ akcininkas fondas „Attestor Limited“ (toliau – „Attestor“) ir „KfW“, dalis.

(23) Vokietija įsipareigojo svetainėje www.bmwi.de paskelbti šią informaciją apie priemones:

- visą sprendimo dėl individualios pagalbos suteikimo ir jo įgyvendinimo nuostatų tekstą arba nuorodą į jį,
- pagalbą teikiančios institucijos (-ų) pavadinimą,
- atskiro pagalbos gavėjo pavadinimą, gavėjui suteiktos pagalbos formą ir sumą, pagalbos suteikimo datą, įmonės rūšį (MVĮ ar didelė bendrovė), regioną, kuriame įsisteigęs pagalbos gavėjas (NUTS II lygmeniu), ir pagrindinį ekonomikos sektorių, kuriame pagalbos gavėjas vykdo veiklą (NACE grupės lygmeniu).

2.3. Pagalbos gavėjas

2.3.1. Organizacinė struktūra, nuosavybė ir veikla

(24) Priemonių gavėja yra bendrovė „Condor“ ir jos kontroliuojamos patronuojamosios įmonės (žr. 38 konstatuojamąją dalį). „Condor“ yra Vokietijos užsakovų skrydžių oro transporto bendrovė, kurios būstinė yra Kelsterbache (Hesenas). Ji teikia oro transporto paslaugas individualiems klientams ir kelionių organizatoriams iš savo oro uostų Vokietijoje, daugiausia vykdydama skrydžius laisvalaikio kelionių rinkoje į paskirties vietas visame pasaulyje. 2019 m. jos apyvarta buvo 1,7 mlrd. EUR, bendra balanso suma – 7,2 mlrd. EUR ir 4 022 darbuotojai ⁽¹⁷⁾.

(25) Vokietija patvirtino, kad nei „Condor“, nei jos ankstesni ar dabartiniai akcininkai, nei joks jos kontroliuojamas subjektas per pastaruosius dešimt metų negavo sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbos, išskyrus sanavimo pagalbą, patvirtintą 2019 m. spalio 14 d. sprendimu dėl sanavimo pagalbos, (žr. 2 konstatuojamąją dalį).

(26) Pranešimo metu vienintelė bendrovės „Condor“ akcininkė buvo „SG Luftfahrt GmbH“ (toliau – SGL). SGL buvo kontroliuojančioji bendrovė, nevykdanti pagrindinės veiklos. Bendrovės „Condor“ akcijos jai priklausė nuo tada, kai 2020 m. gruodžio mėn. „Condor“ nutraukė nemokumo procedūrą (žr. 33 konstatuojamąją dalį), kol ji bus parduota strateginiam investuotojui ⁽¹⁸⁾. SGL visiškai priklausė bendrovei „Team Treuhand GmbH“, kuri savo ruožtu visiškai priklausė bendrovei „Noerr & Stiefenhofer“. SGL buvo įsteigta tik tam, kad turėtų „Condor“ akcijų, kol ši bus parduota fondui „Attestor“, o pardavus visas akcijas būtų likviduota (žr. 38 konstatuojamąją dalį). Pagal pirkimo sutarties projektą, kurį Vokietija pateikė tuo metu, kai buvo pateiktas pranešimas ⁽¹⁹⁾, bendrovei SGL buvo uždrausta iki sutarties įsigaliojimo dienos veikti taip, kaip, naudodamasis savo teisėmis, paprastai galėtų veikti pagrindinis akcininkas. Draudimas apima tokius veiksmus, kaip bendrovės „Condor“ likvidavimas, bendrovės sutarčių sudarymas, nutraukimas ar panaikinimas, kaip tai suprantama pagal Vokietijos akcinių bendrovių įstatymo (*Aktiengesetz*) ⁽²⁰⁾ 291 ir paskesnius straipsnius, kapitalo didinimas arba mažinimas, „Condor“ patronuojamųjų bendrovių įstatų pakeitimai, dividendų paskirstymas, pelno pervedimas, išankstinis pelno mokėjimas, akcijų surinkimas ar perpirkimas, materialiojo turto perleidimas ar suvaržymas (su išimtimis), reikšmingos investicijos, viršijančios 2 mln. EUR per mėnesį (iš viso), finansavimo sutarčių (taip pat naujų), įskaitant orlaivių nuomos sutartis, sudarymas, dalinis keitimas ar nutraukimas arba direktoriaus ar stebėtojų tarybos nario paskyrimas. 1 diagramoje parodyta „Condor“ grupės struktūra iki sutarties, dėl kurios derėtasi su „Attestor“, įvykdymo (žr. 37 ir 39 konstatuojamąsias dalis).

⁽¹⁷⁾ KPMG, *Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH*, 2021 m. birželio 16 d., p. 5.

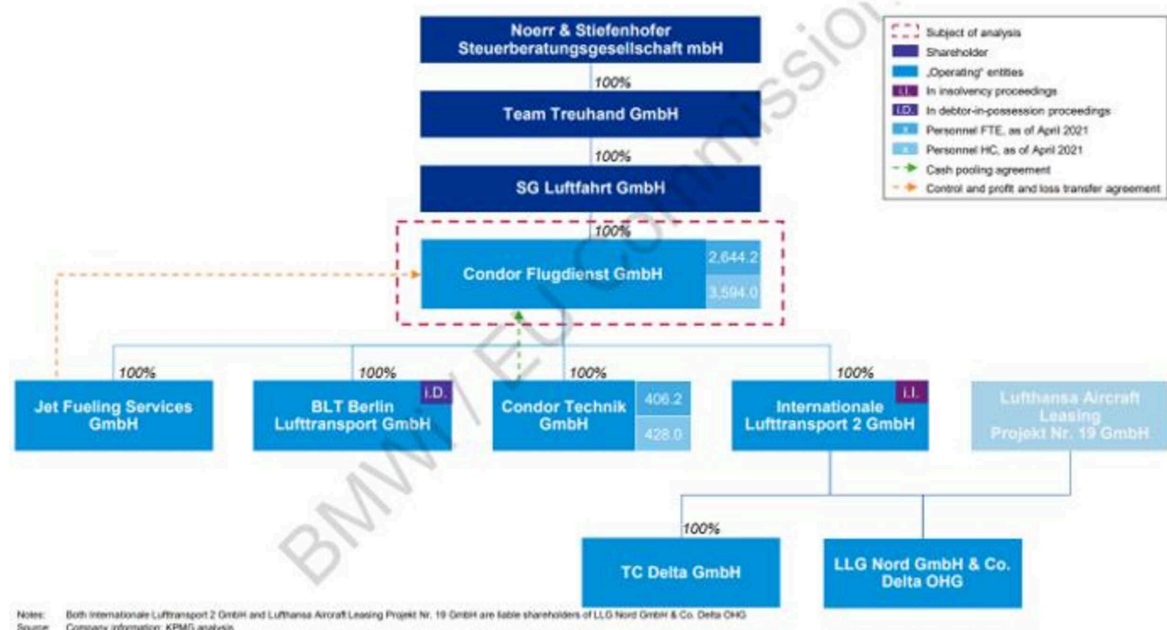
⁽¹⁸⁾ Nuo 2021 m. liepos 28 d. 51 % bendrovės SGL turimų akcijų kontroliuoja privatus investicinis fondas „Attestor“ pagal 37 ir 39 konstatuojamosiose dalyse išdėstytas sutartis, dėl kurios derėtasi su Vokietijos valstybe, sąlygas.

⁽¹⁹⁾ Galutinė pirkimo sutartis tada dar nebuvo pasirašyta.

⁽²⁰⁾ Tokios bendrovės sutartys apima kontrolės sutartis ir pelno perdavimo susitarimus.

1 diagrama

„Condor“ grupės struktūra



Šaltinis: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 2021 m. birželio 16 d., p. 22.

- (27) Kaip užsakomųjų skrydžių oro transporto bendrovė, „Condor“ teikia paslaugas kelionių organizatoriams ir kelionių agentūroms. „Condor“ taip pat parduoda bilietus tiesiogiai galutiniams klientams, pavyzdžiui, internetu (t. y. bilietus į likusias laisvas vietas). „Condor“ skraidina trumpųjų, vidutinių ir ilgųjų skrydžių maršrutais, taip pat skraidina į oro uostus, kurių reguliariusius skrydžius vykdančios oro transporto bendrovės neaptarnauja ⁽²¹⁾.

2.3.2. Konkurencija rinkose, kuriose „Condor“ vykdo veiklą, ir jos padėtis jose

- (28) Kalbant apie užsakomųjų skrydžių bendroves, „Condor“ daugiausia konkuruoja su „TUIfly“, kuri yra TUI grupės oro transporto bendrovė, maršrutuose iš Vokietijos į turistines vietas, pavyzdžiui, Ispaniją, Graikiją, Italiją arba Portugaliją, Karibų regioną ar Meksiką ⁽²²⁾. Kai kuriais „Condor“ aptarnaujamais maršrutais taip pat skraidina „Lufthansa“ grupės pigių skrydžių bendrovė „Eurowings“ ⁽²³⁾ arba „Ryanair“. Vis dėlto „Condor“ gali konkuruoti su tokiomis oro transporto bendrovėmis tik dėl laisvų vietų pardavimo vykdant užsakomuosius skrydžius į tam tikras paskirties vietas, kurias tos oro transporto bendrovės taip pat aptarnauja.

⁽²¹⁾ Reguliariusius skrydžius vykdančios oro transporto bendrovės – tai senieji vežėjai (arba tinklo oro vežėjai), pavyzdžiui, „Lufthansa“, ir pigių skrydžių bendrovės, kaip antai „Ryanair“.

⁽²²⁾ TUI grupei priklauso oro transporto bendrovė ir kelionių organizatoriai. Priešingai nei „Condor“, kuri taip pat teikia paslaugas nepriklausomiems kelionių organizatoriams, „TUIfly“ aptarnauja tik TUI grupės kelionių organizatorius. 2020 m. kovo 27 d. Vokietija nusprendė suteikti bendrovei TUI 1,8 mlrd. EUR paskolą (per „KfW“), o 2021 m. sausio 4 d. – 1,25 mlrd. EUR vertės rekapitalizavimo priemonę COVID-19 pandemijos poveikiui kompensuoti (2021 m. sausio 4 d. Komisijos sprendimas C(2021) 49 final byloje SA.59812 – TUI rekapitalizavimas, OL C 169, 2022 4 22, p. 1).

⁽²³⁾ 2020 m. birželio 25 d. Komisija neprieštaravo Vokietijos planams bendrovei „Lufthansa“ skirti 6 mlrd. EUR rekapitalizavimo priemonę (2020 m. birželio 25 d. Komisijos sprendimas C(2020) 4353 final) byloje SA.57153 – Pagalba bendrovei „Lufthansa“, OL C 397, 2020 11 20, p. 1). 2023 m. gegužės 10 d. Bendrasis Teismas panaikino Komisijos sprendimą (Bendrojo Teismo sprendimas Ryanair ir Condor / Komisija, T-34/21 ir T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). 2024 m. liepos 8 d. Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą (žr. 2024 m. liepos 8 d. Komisijos sprendimą C(2024) 4481 final byloje SA.57153 – Pagalba bendrovei „Lufthansa“, OL C, C/2024/5957, 2024 10 4).

- (29) Vokietijos valdžios institucijų teigimu, „Condor“ kartu su „Eurowings“ yra vienintelė tiesioginių tolimųjų laisvalaikio skrydžių iš Vokietijos teikėja. 2019 m. vasarą „Condor“ iš viso aptarnavo 126 paskirties vietas, įskaitant 35 tolimųjų skrydžių maršrutus. Į tolimąsias paskirties vietas bendrovė „Condor“ buvo vienintelė paslaugų tiekėja 63 % maršrutų, 29 % aptarnavo „Condor“ ir dar viena oro transporto bendrovė, o 8 % – daugiau kaip dvi oro transporto bendrovės. Trumpųjų ir vidutinių skrydžių segmente bendrovė „Condor“ buvo vienintelė paslaugų teikėja 25 % maršrutų, kuriuos ji aptarnavo 2019 m. vasarą; 32 % maršrutų aptarnavo dvi oro transporto bendrovės, o 43 % šių maršrutų aptarnavo daugiau kaip dvi oro transporto bendrovės.
- (30) 2019 m. visą bendrovės „Condor“ orlaivių parką sudarė 61 orlaivis, du iš jų eksploatavo „Brussels Airlines“. „Condor“ įvykdė apie 45 400 skrydžių, kuriais buvo nuskraidinta apie 9,4 mln. keleivių, iš viso 10,4 mln. Turimos sėdimosios vietos kilometrų (ASK) ir 90 % eksploatuojamų orlaivių apkrovos koeficientas. 2019 m. vasarą bendrovei „Condor“ teko 6,4 % keleivių vežimo oro transportu rinkos Vokietijoje, taigi ji buvo trečia po „Lufthansa“ (37 %) ir „Eurowings“ (8 %), kurios abi priklauso „Lufthansa“ grupei. Bendrovei „Ryanair“ teko 5 %, o „TUIfly“ – 3 %. Laisvalaikio kelionių oro transporto segmente „Lufthansa“ grupė taip pat yra pirmaujanti vežėja, kuriai tenka 31 % („Lufthansa“ ir „Eurowings“), o „Condor“ ir „Ryanair“ – po 16 %, po jų eina „TUIfly“ (9 %), „SunExpress“ (7 %) ir „EasyJet“ (4 %).
- (31) 2019 m. „Condor“ vykdė užsakomuosius skrydžius devyniuose Vokietijos oro uostuose ir keturi iš jų buvo jos pagrindinės bazės – Hamburge, Diuseldorfe, Miunchene ir Frankfurte⁽²⁴⁾. Atsižvelgiant į visą keleivių vežimo oro transportu verslą Vokietijoje, bendrovei „Condor“ priklausė 3 % dalis pagal skrydžių dažnumą, 4 % – pagal pajėgumą ir 6 % – pagal ASK. Kalbant apie skrydžių dažnumą ir pavienius bendrovės „Condor“ aptarnaujamus oro uostus, 10 % bendrovė viršijo tik Leipcigo oro uoste. Antra pagal dydį dalis buvo Hanoveryje – 8 % pagal dažnumą, 11 % pagal pajėgumą ir 18 % pagal ASK. Didesnę bendrovės „Condor“ dalį pagal bendrą pajėgumą ir ASK dalį kai kuriuose oro uostuose lėmė tai, kad bendrovė „Condor“ naudojo didesnius orlaivius ir vykdė skrydžius ilgesniais maršrutais nei vietos ar žemyno oro transporto bendrovės, skraidinančios verslo keleivius trumpais atstumais. Leipcigas ir Hanoveris taip pat yra daugiausia regioniniai oro uostai, kurie nebuvo perpildyti ir kuriuose juos naudojančioms oro transporto bendrovėms netrūko laiko tarpinių. Visuose kituose oro uostuose, kuriuos bendrovė „Condor“ aptarnavo, jai neretai teko mažiau kaip 5 % visų skrydžių pagal dažnumą, pajėgumą ir ASK⁽²⁵⁾.

2.4. „Condor“ finansiniai sunkumai ir strateginio investuotojo paieška

- (32) Iki COVID-19 pandemijos pačios bendrovės „Condor“ finansiniai rezultatai buvo teigiami. „Condor“ nuo 2009 m. iš esmės kasmet periodiškai uždirbdavo pelną; jo bendra suma siekė 530 mln. EUR, o 2008–2019 m. laikotarpiu – vidutiniškai po 44,1 mln. EUR per metus, kaip parodyta 1 lentelėje. Taigi „Condor“ *prima facie* verslo modelis buvo veiksmingas ir pelningas.

1 lentelė

Bendrovės „Condor“ pelnas / nuostoliai 2008–2019 m.

Finansiniai metai	Pelnas EUR
2008 10 1–2009 9 30	54 901 000
2009 10 1–2010 9 30	61 471 000
2010 10 1–2011 9 30	79 184 000
2011 10 1–2012 9 30	45 180 000
2012 10 1–2013 9 30	56 898 000
2013 10 1–2014 9 30	62 849 000
2014 10 1–2015 9 30	76 463 000
2015 10 1–2016 9 30	– 16 916 000

⁽²⁴⁾ Kiti penki oro uostai yra Hanoveris, Niurnbergas, Štutgartas, Leipcigas ir Ziltas, žr. pranešimo 26 priedą.

⁽²⁵⁾ Nė viename iš likusių oro uostų (Hamburgo, Miuncheno, Diuseldorfo, Frankfurto, Štutgarto, Niurnbergo ir Zilto) bendrovei „Condor“ neteko daugiau kaip [...] % dalies pagal dažnumą, o pagal pajėgumą – tik viename iš jų ([...] % Zilte). Penkiuose iš likusių oro uostų, t. y. Hamburge, Diuseldorfe, Frankfurte, Štutgarte ir Zilte, bendrovės „Condor“ dalis buvo didesnė kaip [...] % pagal ASK (atitinkamai [...], [...], [...], [...] ir [...] %), žr. pranešimo 26 priedą.

Finansiniai metai	Pelnas EUR
2016 10 1–2017 9 30	9 791 000
2017 10 1–2017 12 31	257
2018 1 1–2018 9 30	43 233 000
2018 10 1–2019 9 30	56 904 000
BENDRA SUMA	529 957 743

- (33) Tačiau tuo metu, kai suteikta pagalba, „Condor“ finansinę padėtį neigiamai veikė jos buvusios kontroliuojančiosios akcininkės „Thomas Cook Group“ (TCG) nemokumas ir tas poveikis išliko. „Condor“ dalyvavo TCG bendrame pinigų fonde, turėjo maždaug [...] mln. EUR iš TCG gautinų sumų ir negavo iš bankų jokio finansavimo ⁽²⁶⁾. Dėl patrunuojančiosios įmonės nemokumo „Condor“ negalėjo finansuoti savo likvidumo poreikių rinkoje ir 2019 m. rugsėjo mėn. buvo priversta paskelbti nemokumą savarankiško administravimo būdu ⁽²⁷⁾.
- (34) 2019 m. gruodžio 1 d. Frankfurto prie Maino nemokumo bylų teismas (toliau – nemokumo bylų teismas) pradėjo nemokumo procedūrą ir leido bendrovei „Condor“ tęsti savo veiklą ir parengti nemokumo planą. Nemokumo bylų teismas nusprendė, kad „Condor“ iš esmės yra veiklos požiūriu pelninga bendrovė, kurios restruktūrizavimo poreikis atsirado ne dėl jos pačios verslo modelio ir pelningumo trūkumų, o dėl TCG nemokumo. Nemokumo plane nustatytos verslo modelio, kaip laisvalaikio skrydžių teikėjos, tęstinumo priemonės, susitarimas su kreditoriais, restruktūrizavimo priemonės ir naujo investuotojo atėjimas. Pagrindinis plano elementas buvo bendrovės „Condor“ veiklos ir finansų atsiejimas nuo TCG, taip pat naujojo investuotojo vykdomas perėmimas. TCG turimos „Condor“ akcijos buvo visiškai nurašytos, o naujos 20,2 mln. EUR vertės akcijos buvo išleistos patikėtinei (bendrovei SGL, žr. 26 konstatuojamąją dalį), kad ji jas laikytų, kol bus rastas naujas investuotojas.
- (35) 2020 m. sausio mėn. pateikti trys pasiūlymai pirkti bendrovę „Condor“. Tuose pasiūlymuose bendrovė „Condor“ buvo įvertinta [...] mln.–[...] mln. EUR. „LOT Polish Airlines“ patrunuojančioji įmonė PGL laimėjo konkursą pasiūlius [...] mln. EUR pirkimo kainą. 2020 m. sausio 24 d. su PGL pasirašyta pirkimo sutartis, įskaitant notarusius reikalavimus. 2020 m. vasario 24 d. Vokietijos federalinė konkurencijos tarnyba (*Bundeskartellamt*) suteikė susijungimo leidimą. 2020 m. kovo mėn. „Condor“ kreditorių komitetas nemokumo planą priėmė reikiama balsų dauguma, jį patvirtino nemokumo bylų teismas. Tačiau 2020 m. balandžio 13 d. PGL pasitraukė iš susitarimo, nes patyrė finansinių ir ekonominių sunkumų, susijusių su COVID-19 pandemija, todėl bendrovei „LOT Polish Airlines“ reikėjo maždaug 650 mln. EUR Lenkijos Vyriausybės paramos ⁽²⁸⁾.
- (36) PGL pasitraukus, bendrovės „Condor“ nemokumo procedūra pailgėjo septyniais mėnesiais. Dėl ilgesnės procedūros bendrovė „Condor“ patyrė papildomų išlaidų, kurių bendra suma sudarė apie 23,7 mln. EUR ⁽²⁹⁾. 2020 m. spalio 22 d. „Condor“ kreditorių komitetas patvirtino iš dalies pakeistą planą, kuriam 2020 m. lapkričio 24 d. pritarė nemokumo bylų teismas. 2020 m. lapkričio 30 d. nemokumo bylų teismas paskelbė apie bendrovės „Condor“ nemokumo procedūros užbaigimą.

⁽²⁶⁾ Bendrovei „Condor“ dalyvaujant reguliariuose TCG bendruose pinigų fonduose, kurių paskutinis įsigaliojo 2018 m. vasario mėn., reikalavimai, kylantys iš jų sudarytų pelno perdavimo susitarimų, buvo užskaityti ir prireikus bendrovė „Condor“ likvidumą užsitikrino grupės viduje. Po priverstinio TCG likvidavimo tokios finansavimo galimybės nebeliko. Nesant nepriklausomo savo rizikos profilio ir kadangi ji buvo priverstinio būdu likviduotos TCG dalis, bendrovė „Condor“ negalėjo gauti finansavimo kapitalo rinkose. Be to, tuo metu, kai buvo pradėtas TCG likvidavimas, „Condor“ turėjo maždaug [...] mln. EUR iš savo patrunuojančiosios įmonės gautinų sumų, kurių gavimo ji nebegalėjo užtikrinti, todėl jas teko nurašyti. Galiausiai, „Condor“ buvo solidarčiai atsakinga už tam tikrą TCG skolą.

⁽²⁷⁾ Taip pat žr. Sprendimą dėl sanavimo pagalbos, 14–20 konstatuojamosios dalys.

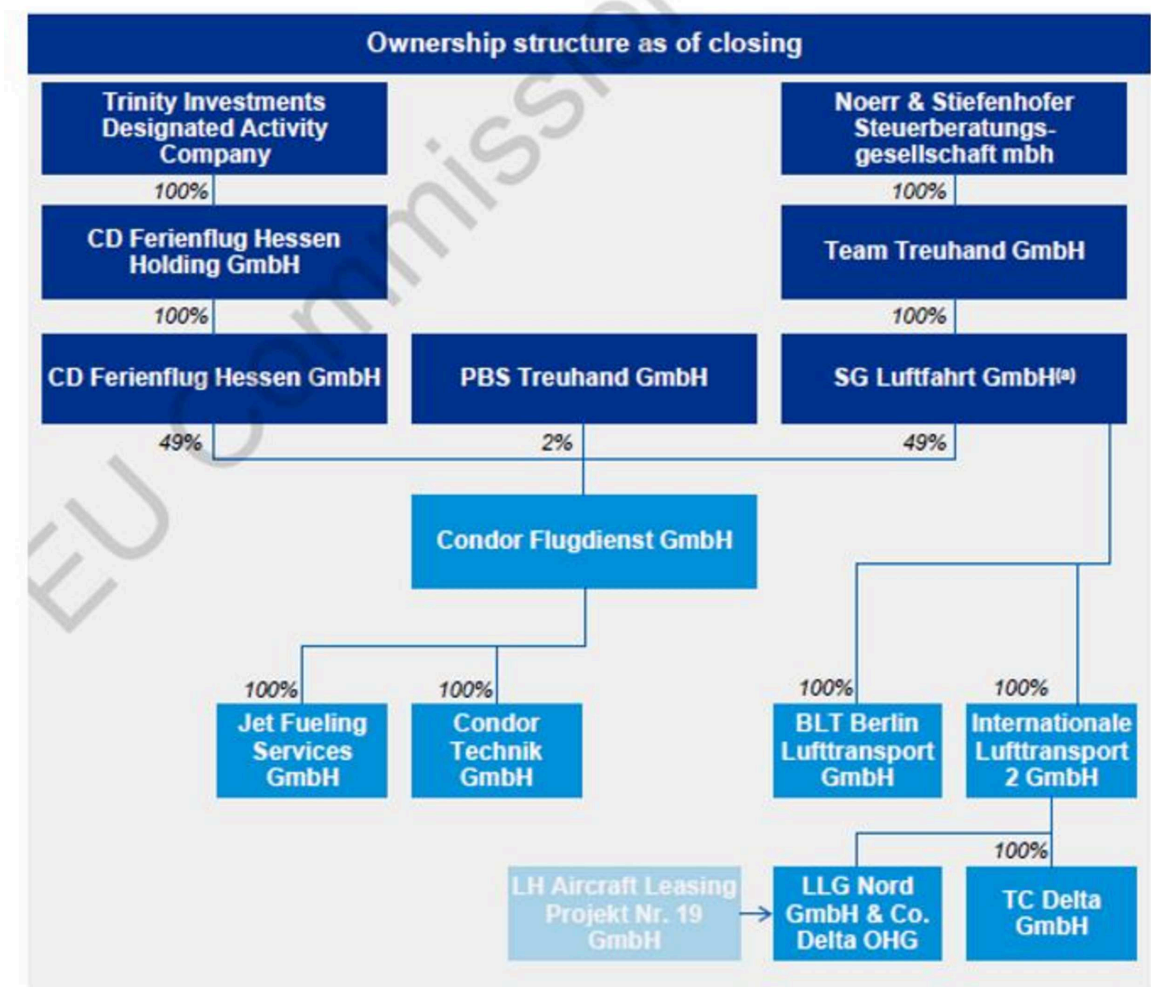
⁽²⁸⁾ Kaip leista 2020 m. gruodžio 22 d. Komisijos sprendimu C(2020) 9606 *final* byloje SA.59158 COVID-19 – Pagalba bendrovei „LOT Polish Airlines“ (OL C 260, 2021 7 2, p. 1).

⁽²⁹⁾ Bendrasis Teismas panaikino 2020 m. balandžio mėn. sprendimą dėl žalos atlyginimo, nes Teisingumo Teismas konstatavo, kad Komisijai nepavyko pakankamai įrodyti tiesioginio ryšio tarp nuostolių, kuriuos bendrovė „Condor“ patyrė dėl apribojimų, nustatytų siekiant užkirsti kelią COVID-19 pandemijos plitimui, ir 17 mln. EUR padidėjusių nemokumo išlaidų dėl pailgėjusios nemokumo procedūros po to, kai PGL pasitraukė iš su „Condor“ sudarytos pirkimo sutarties (žr. panaikinto sprendimo dėl žalos atlyginimo 21 konstatuojamąją dalį). Kadangi procedūra turėjo būti pratęsta ilgesniam nei iš pradžių numatytam dviejų trijų mėnesių laikotarpiui, t. y. nuo 2020 m. balandžio mėn. iki 2020 m. lapkričio mėn., o ne iki birželio–liepos mėn., galutinė tų išlaidų suma padidėjo iki 23,7 mln. EUR.

- (37) „Condor“ toliau ieškojo investuotojo, buvo surengtas besąlyginis, konkurencingas, skaidrus ir nediskriminacinis konkursas. Iš trijų pasiūlymų, gautų iki procedūros termino, „Condor“ stebėtojų taryba, kurios nariai yra Vokietijos federalinės Vyriausybės ir Heseno žemės („KfW“ paskolų garantų) atstovai, atrinko privatų investicinį fondą „Attestor“. „Attestor“ pasiūlė bendrovei „Condor“ ir valstybės garantijomis užtikrintų „KfW“ viešųjų paskolų grąžinimui geriausias sąlygas. Planuotas pirkimas užregistruotas 2021 m. gegužės 20 d. notariu aktu.
- (38) Vokietija patvirtino, kad iki šio pasiūlymo pateikimo investicinis fondas „Attestor“ neturėjo ryšių su „Condor“ ir nevykdė su ja jokios verslo veiklos.
- (39) Pagal pirkimo sutarties projektą „Condor“ turimos jos patronuojamųjų įmonių „Berlin Lufttransport“ ir „Internationale Lufttransport“ akcijos būtų parduotos kontroliuojančiai bendrovei SGL, „Attestor“ perimtų 49 % „Condor“ akcijų iš SGL, o 2 % fondo „Attestor“ vardu laikytų patikos bendrovė. „Attestor“ turėtų galimybę įsigyti likusius 49 %. Pagal sutartį nuo 2021 m. liepos 28 d. „Attestor“ kontroliuoja 51 % „Condor“ akcijų (49 % per fondo „Attestor“ valdomą investicinį fondą ir 2 % per patikėtinį) ir suteikė nuosavą kapitalą, kaip susitarta, (žr. 46 konstatuojamąją dalį). Finansinės sandorio sąlygos apima „Condor“ verslo plano finansavimą ir esamų valstybės paskolų, suteiktų bendrovei „Condor“, restruktūrizavimą 51 ir 52 konstatuojamosiose dalyse aprašytais sąlygomis. „Condor“ nuosavybės struktūra po sandorio pavaizduota 2 diagramoje.

2 diagrama

Bendrovės „Condor“ nuosavybės struktūra po jos pardavimo fondui „Attestor“



Šaltinis: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 2021 m. birželio 16 d., p. 51.

2.5. „Condor“ restruktūrizavimo planas

- (40) Bendrovė „Condor“ restruktūrizavimo planą pradėjo įgyvendinti 2019 m. spalio mėn., kai pradėjo racionalizavimo ir restruktūrizavimo programą, kurią buvo numatyta vykdyti iki 2023 m. rugsėjo mėn. Planą sudaro trys pagrindinės dalys: i) išlaidų sutaupymas ir efektyvumo padidėjimas racionalizuojant ir atnaujinant parką; ii) finansų ir kapitalo restruktūrizavimas pasitelkiant privatųjį finansavimą iš „Attestor“ ir iš naujo derantis dėl „KfW“ paskolų ir iii) organizacinis stabilizavimas prisijungus strateginiam partneriui.

2.5.1. Veiklos ir organizacinis restruktūrizavimas

- (41) „Condor“ pradėjo racionalizavimo, komercinio optimizavimo ir našumo didinimo programą, kad sumažintų veiklos sąnaudas ir išlaikytų bei toliau didintų savo pelningumą. Pagal Vokietijos pateiktą restruktūrizavimo planą buvo numatyta, kad dėl tos programos pavyks sutaupyti lėšų ir padidinti našumą taip: i) iki 2021 m. gegužės mėn. 23 % sumažinti darbuotojų skaičių, visų pirma 17 % sumažinti antžeminio personalo skaičių, nepaisant to, kad jis perėmė keletą užduočių, kurias anksčiau vykdė TCG, taip pat nuo 2022 m. sumažinti keleivių salono įgulų narių skaičių taikant iš anksto suderėtas socialinio plano priemones; ii) sumažinti darbo užmokesčio išlaidas koreguojant kolektyvines sutartis, vadovybės premijas ir atlyginimus, taip pat sumažinti tam tikras papildomas išmokas, pvz., priemoną valgyklai ir atostogų išmoką; iii) persikelti į mažų sąnaudų reikalaujančią būstinę, iv) iš naujo derėtis dėl tiekėjų sutarčių (per nemokumo procedūrą nebuvo taikomi teisiniai pranešimo ir sąlygų laikotarpiai, taigi nepalankias sutartis buvo galima nutraukti) ir patikslinti orlaivių nuomos sutartis ir v) atnaujinti orlaivių parką. Buvo numatyta, kad dėl racionalizavimo programos išlaidos visam laikui sumažės daugiau kaip [...] mln. EUR per metus.
- (42) Veiklos restruktūrizavimo priemonėmis, kaip parodyta 2 lentelėje, siekiama išlaikyti ir racionalizuoti „Condor“ veiklą, kol ji galės gauti pelno po laipsniško skrydžių apribojimų, nustatytų siekiant užkirsti kelią COVID-19 pandemijos plitimui, panaikinimo. Jas įgyvendinus bus užtikrintas „Condor“ konkurencingumas toliau mažinant sąnaudas ir prirėkus atnaujinant orlaivių parką jį papildant moderniais efektyviai degalus vartojančiais orlaiviais.
- (43) Bendrovė „Condor“ turėjo senėjantį parką, kurį 2019 m. vasarą sudarė 61 lėktuvas ir 59 jų buvo eksploatuojami tiesiogiai. Visų pirma 16 orlaivių „Boeing 767-300“, kuriuos ji naudojo tolimiesiems skrydžiams, buvo vidutiniškai 26 metų senumo, o tai viršija sektoriaus vidurkį. Orlaivių parko restruktūrizavimas, kurį planuojama vykdyti tolimųjų skrydžių orlaivių atveju 2022–2025 m., o trumpųjų ir vidutinių skrydžių orlaivių – 2022–2029 m., padės sumažinti degalų sąnaudas ir išmetamą CO₂ kiekį. Remdamasi pasiūlymais, kuriuos ji buvo gavusi pagalbos suteikimo metu, „Condor“ tikėjosi, kad per metus bus sutaupyta apie [...] mln. EUR degalų sąnaudų, bus išmesta 15–25 % mažiau CO₂, o vidutinis degalų suvartojimas sumažės iki mažiau nei 2 litrų/100 k keleivio kilometrų vien tolimųjų skrydžių segmente, kuriame ji pakeičia 16 orlaivių „Boeing 767-300“.

2 lentelė

„Condor“ restruktūrizavimo priemonės

Priemonė	Įgyvendinimas
Darbuotojų skaičiaus mažinimas	Antžeminio personalo skaičiaus mažinimas: pasiekta iki 2020 m. kovo mėn.
Personalo išlaidų mažinimas	— Kolektyvinių sutarčių pritaikymas: 2019 m. gruodžio mėn. – 2020 m. kovo mėn. — Trumpalaikės darbo sutartys ir derybų dėl darbo užmokesčio išaldymo pratęsimas 2020 m. vasarą ir 2021 m. pavasarį
Naujos derybos dėl tiekimo sutarčių	Nuo 2020 m. rugsėjo mėn. vyksta nuolatinės peržiūros su visais tiekėjais

Priemonė	Įgyvendinimas
Persikėlimas į pigesnę būstinę	— Derybos 2020 m. balandžio–gegužės mėn. — Persikėlimas užbaigtas 2021 m. liepos mėn.
Orlaivių parko atnaujinimas	Laipsniškas atnaujinimas pradedant 2022 m. trečią ketvirtį, numatoma iki 2023 m. turėti 12 naujų tolimųjų skrydžių orlaivių

Šaltinis: pranešimo 13 priedas.

- (44) Be to, prisijungus strateginiam investuotojui susiformavo stabili organizacinė sistema. Konkrečiai kalbant, dalies „Condor“ akcijų pardavimas fondui „Attestor“ buvo pirmas žingsnis siekiant struktūrinio „Condor“ nepriklausomumo po to, kai jos nemokumo procedūra buvo užbaigta. Be to, prisijungus fondui „Attestor“ ir restruktūrizavus „KfW“ paskolas bendrovei „Condor“ buvo suteikta pakankamai lėšų ir jai pavyko sustiprinti savo nuosavo kapitalo bazę.

2.5.2. Kapitalo ir finansų restruktūrizavimas bei restruktūrizavimo plano finansavimas

- (45) Restruktūrizavimo išlaidos apėmė bendrovės „Condor“ orlaivių parko atnaujinimo išlaidas ir jos nepadengtas veiklos sąnaudas restruktūrizavimo laikotarpiu. Taigi jos apėmė sanavimo paskolos grąžinimą ir jos pakeitimą kitomis „KfW“ paskolomis, reikalavimo sumokėti palūkanas už kompensacijos permoką nurašymą, kaip nurodyta 7 konstatuojamojoje dalyje, ir 23,7 mln. EUR nemokumo išlaidų sumą (36 konstatuojamoji dalis). Restruktūrizavimo išlaidos iš dalies buvo finansuojamos iš nuosavų išteklių iš viso padengiant [...] mln. EUR ir iš dalies – iš viešojo finansavimo lėšų skolos restruktūrizavimo forma iš viso padengiant 300,98 mln. EUR. Finansavimas iš neviešųjų išteklių buvo teikiamas iš „Attestor“ lėšų, jo dalį užtikrinant nuolat mažinant išlaidas ir nurašant skolas pagal nemokumo planą, kaip nurodyta tolesnėse konstatuojamosiose dalyse.
- (46) „Attestor“ suteikė bendrovei „Condor“ 200 mln. EUR nuosavo kapitalo – 150 mln. EUR injekciją į bendrovės kapitalo rezervą ir 50 mln. EUR indėlį notaro sąlyginio deponavimo sąskaitoje, kuria „Condor“ gali naudotis, jei to prireiktų veiklai vykdyti.
- (47) Be to, „Attestor“ įsipareigojo skirti [...] mln. EUR „Condor“ orlaivių parkui atnaujinti, taip pat [...] mln. USD (apie [...] mln. EUR) kredito liniją, kuria „Condor“ gali pasinaudoti keliomis dalimis, neatnaujinant, kad galėtų atlikti išankstinius mokėjimus už orlaivius iki jų pristatymo. Visų pirma [...] suteikė išperkamosios nuomos priemonę bendrovei „Condor“ ir jos patronuojamosioms įmonėms, tiesiogiai arba per vieną ar daugiau specialiosios paskirties įmonių įsipareigodama išperkamosios nuomos būdu skirti [...] mln. EUR nuosavo kapitalo finansavimą bendrovei „Condor“ išnuomotiniams orlaiviams įsigyti. Šis orlaivių finansavimas būtų papildytas išorės finansavimu, kuris, laikantis prekybos praktikos, turėtų sudaryti [...] % visų orlaivių įsigijimo išlaidų. Taigi išperkamosios nuomos įsipareigojimo projektas leistų bendrovei „Condor“ mažiausiai [...] metų išsinuomoti iki [...] mln. EUR vertės orlaivius.
- (48) Be to, per nemokumo procedūrą „Condor“ kreditoriai sutiko nurašyti 630,8 mln. EUR vertės reikalavimus. Procesas buvo reglamentuojamas privalomomis Vokietijos standartinės nemokumo teisės nuostatomis, tarp kurių yra nuostatų dėl skirtingų kreditorių grupių nustatymo ir jų traktavimo. Kiekvienoje grupėje kreditoriams buvo taikomos vienodos sąlygos. 7 grupės „Akcininkai“ reikalavimai nemokumo procedūros tikslais buvo laikomi antraeiliais kitų kreditorių grupių reikalavimų atžvilgiu. Pagal nemokumo planą bendrovės akcinis kapitalas buvo sumažintas iki nulio, taigi akcininkai neteko savo akcijų. Be to, pagal planą didinant kapitalą nebuvo numatyta teisė pasirašyti naujas akcijas. Dėl to akcininkai negavo jokių mokėjimų ir prarado savo turimas teises, susijusias tiek su jų akcijomis, tiek su bendrovės „Condor“ skola jiems. Vokietija aiškina, kad, kalbant apie likusius reikalavimus, „Condor“ kreditorių komitetas galėjo pasirinkti, ar likviduoti bendrovę „Condor“, ar priimti 0,1 % nemokumo pasiūlymą dėl reikalavimų, kurių bendra suma buvo 631,5 mln. EUR, ir keli kreditoriai balsavo prieš šį planą. Nemokumo plane buvo nurodytos šios septynios kreditorių grupės:

- darbuotojai (*Arbeitnehmer*),
- Federalinė užimtumo tarnyba (*Bundesagentur für Arbeit*),

- Įmonių pensijų sistemų draudimo nemokumo atveju asociacija (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit – PSVaG*),
 - solidariai atsakingi kreditoriai (*Gläubiger aus Mithaftung*),
 - grupės bendrovės, turinčios neantraeilių reikalavimų (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen*),
 - kiti neužtikrintų ir neantraeilių reikalavimų turintys kreditoriai (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*),
 - akcininkai (*Gesellschafter*).
- (49) Kelias iš tų grupių, pavyzdžiui, darbuotojus, grupės bendroves, akcininkus, sudaro tik privatūs kreditoriai. Kiekvienas iš vienos iš grupių įtrauktas kreditorius turi balsavimo teises. Pagal Vokietijos nemokumo teisę kiekviena kreditorių grupė balsuoja atskirai, o sprendimą kiekvienoje grupėje turi priimti dauguma balsavimo teisę turinčių kreditorių, ne tik pagal balsus, bet ir pagal skolos sumas⁽³⁰⁾. Dauguma kreditorių nusprendė priimti pasiūlymą, o 2020 m. spalio 22 d. planą patvirtino kreditorių komitetas. Planui pritarė nemokumo bylų teismas.
- (50) Galiausiai, įgyvendindama savo racionalizavimo programą, „Condor“ nuolat mažina išlaidas [...] mln. EUR per metus, pritaikydama išperkamosios nuomos sutartis, iš naujo derėdamasi dėl tiekėjų sutarčių ir patikslindama kolektyvines sutartis, kaip aprašyta 41 konstatuojamojoje dalyje. Tos sumažintos išlaidos daro poveikį bendrovės „Condor“ pelno ir nuostolio ataskaitai ir sumažina išorės finansavimo poreikį.
- (51) Pirkimo sutarčiai ir „Attestor“ lėšoms išperkamai nuomai finansuoti kaip išankstinė sąlyga buvo nustatytas bendrovės „Condor“ turimų 550 mln. EUR vertės paskolų iš „KfW“ restruktūrizavimas. Prieš restruktūrizavimą „KfW“ paskolos buvo teikiamos šiomis sąlygomis:
- a) 1 paskolą, kurios bendra suma – 529,8 mln. EUR, sudarė A dalis, kurios nominali suma – 256 mln. EUR, ir B dalis, kurios nominali suma – 273,8 mln. EUR. Siekdamą užtikrinti 1 paskolą, „Condor“ sudarė vertybinių popierių rinkinį, į kurį, *inter alia*, buvo įtraukti akcijų užstatai, kreditorinio reikalavimo pirmumo teisės ir orlaivius, vertybinių popierių perleidimai, perdavimai ir sąskaitų užstatai:
 - 1) 1 paskolos A dalies terminas buvo 2026 m. birželio 30 d.; ji turėjo būti grąžinama kas ketvirtį [...] mln. EUR dalimis nuo 2021 m. birželio 30 d., o 2026 m. birželio 30 d. – atliekant visų likusių sumų vienkartinį grąžinimą; palūkanų normą sudarė bazinė norma, lygi 3 mėnesių EURIBOR, + [...] bazinių punktų (bps) per metus + „KfW“ refinansavimo išlaidos;
 - 2) 1 paskolos B dalis buvo atnaujinamojo kredito priemonė, kurios terminas baigiasi 2031 m. gruodžio 31 d.; palūkanų normą sudarė bazinė norma, lygi 1 mėnesio EURIBOR, + [...] bps per metus + „KfW“ refinansavimo išlaidos; iš B dalies gautos sumos turėjo būti grąžinamos kiekvieno palūkanų laikotarpio pabaigoje, pridėjus iki tos datos sukauptas, bet dar nesumokėtas palūkanas; grąžintos sumos galėtų būti vėl panaudotos per paskolos teikimo laikotarpį, jei dėl to nebuvo viršijama bendra kaip B dalis skirta paskolos suma; nuo 2026 m. birželio 30 d. bendra paskolos B dalies suma kiekvieno paskesnio kalendorinio ketvirčio pabaigoje būtų automatiškai sumažinama [...] mln. EUR;
 - b) 2 paskolai, kurios nominali suma buvo 20,2 mln. EUR ir kurios terminas – 2031 m. gruodžio 31 d., buvo taikoma palūkanų norma, kurią sudaro bazinė norma, lygi 3 mėnesių EURIBOR, + [...] bazinių punktų + „KfW“ refinansavimo išlaidos; 2 paskolą bankui „KfW“ užtikrino [...];
 - c) jeigu „Condor“ būtų parduota sudarant akcijų sandorį, sutartimi įformintuose susitarimuose buvo numatyta įvairių dalių grąžinimo eiliškumas. Visų pirma būtų grąžinta 2 paskola, vėliau – 1 paskolos A dalis, po jos – 1 paskolos B dalis. Be to, sudarius kitus „Condor“ turto pardavimo sandorius A dalis taip pat būtų sumažinama pirmiau nei B dalis. Perleidžiant įkaitus, dalių grąžinimui būtų taikoma panaši pirmumo tvarka. Gavus pajamų iš kitų įkaitų A dalis būtų viršesnė už B dalį, t. y. pajamos pirmiausia būtų panaudotos A daliai grąžinti, o tada – B daliai grąžinti.

⁽³⁰⁾ 1994 m. spalio mėn. Nemokumo kodeksas (*Insolvenzordnung*) (BGBl. I S. 2866), 243 straipsnis ir 244 straipsnio 1 dalis.

(52) Remiantis Vokietijos pateiktu pranešimu ir sutarčių projektais, Vokietija prisideda prie restruktūrizavimo plano finansavimo restruktūrizuodama esamas 550 mln. EUR „KfW“ paskolas taip:

- a) nebūtų reikalaujama grąžinti 1 paskolos B dalies 90 mln. EUR;
- b) 1 paskolos (po 90 mln. EUR nurašymo, kaip nurodyta a punkte, ir 60 mln. EUR nurašymo pagal Sprendimą „Condor II“ (žr. 6 konstatuojamąją dalį) likusios sumos būtų restruktūrizuotos taip:
 - 175 mln. EUR didesnio prioriteto dalis tomis pačiomis sąlygomis kaip ir 1 paskolos A dalis, išskyrus šiuos du pakeitimus: i) galutinis terminas būtų 2026 m. rugsėjo mėn., kad sutaptų su „Condor“ finansiniais metais (anksčiau – 2026 m. birželio mėn. 1 paskolos A daliai ir 2031 m. gruodžio 31 d. 1 paskolos B daliai bei 2 paskolai); ii) [...];
 - 204,8 mln. EUR mažesnio prioriteto dalis šiomis sąlygomis: i) palūkanų norma: [...] išlaidų; ii) skolos rūšis: [...]; iii) įkaitas: kaip anksčiau; iv) sumos, kurias galima grąžinti, su sąlyga, kad gauta pajamų taikant papildomos išmokos skyrimo mechanizmą (pagrindinė pabaigos data: 2026 m. rugsėjo 30 d.);
- c) 2 paskola, kuri buvo suteikta bendrovei SGL akcijoms įsigyti, būtų iš dalies pakeista taip, kad atitiktų tas pačias sąlygas, kaip ir naujoji mažesnio prioriteto dalis, išskyrus tai, kad jos esamas įkaitas būtų padidintas [...]. Mažesnio prioriteto dalies kompensavimas būtų [...].

(53) Vokietija patvirtino, kad sutarčių projektai buvo įgyvendinti, kaip aprašyta 52 konstatuojamojoje dalyje. Remiantis Vokietijos pateikta informacija, pagal papildomos išmokos skyrimo mechanizmą nustatyta, kad išmoka pagal tą mechanizmą gali būti skiriama tik tada, kai investuotojas ne vėliau kaip 2026 m. birželio 30 d. gauna ne mažiau kaip [...] mln. EUR grynųjų pajamų (pvz., pardavus) (papildomos išmokos riba) arba jeigu bendrovės nuosavo kapitalo vertinimas 2026 m. rugsėjo 30 d. yra bent lygus tai sumai. Viršijant [...] mln. EUR papildomos išmokos ribą, bus išmokama [...] mln. EUR suma. Iš sumų nuo [...] mln. EUR iki [...] mln. EUR skolintojas gauna [...]–[...] % dalį. Faktinė grąžos suma priklauso nuo grynųjų pajamų. Taigi išmokėjimo pagal papildomos išmokos skyrimo mechanizmą sąlygomis užtikrinama, kad Vokietijos valstybė ne vėliau kaip 2026 m. rugsėjo mėn. gautų [...]–[...] mln. EUR mokėjimus, priklausomai nuo „Condor“ ekonominės sėkmės. Išmokos pagal papildomos išmokos skyrimo mechanizmą turi būti naudojamos mažesnio prioriteto daliai ir 2 paskolai grąžinti.

(54) Vokietija per „KfW“ suteikė bendrovei „Condor“ garantuotas paskolas, kad atlygintų dalį žalos, kurią bendrovė, kaip apskaičiuota, patyrė dėl COVID-19 pandemijos. Po to, kai buvo priimtas panaikintas sprendimas dėl žalos atlyginimo, Komisija konstatavo, kad laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 17 d. iki gruodžio 31 d. „Condor“ patyrė 175,355 mln. EUR žalą ⁽³¹⁾, o laikotarpiu nuo 2021 m. sausio 1 d. iki 2021 m. gegužės 31 d. – 73,66 mln. EUR žalą ⁽³²⁾, t. y. iš viso 249,02 mln. EUR per laikotarpį nuo 2020 m. kovo 17 d. iki 2021 m. gegužės 31 d. Skirtumas tarp paskolų sumų (550 mln. EUR) prieš taikant nurašymus (90 mln. EUR ir 60 mln. EUR – 6 ir 8 konstatuojamosios dalys) ir apskaičiuotos žalos per laikotarpį nuo 2020 m. kovo 17 d. iki 2021 m. gegužės 31 d. (249,02 mln. EUR) yra 300,98 mln. EUR. Tai restruktūrizavimui suteiktų paskolų suma.

(55) Vokietija pateikia du pagalbos elemento, susijusio su paskolų restruktūrizavimu, vertinimus.

(56) Pagal pirmąjį metodą Vokietija teigia, kad paskolos restruktūrizavimo pagalbos elementas būtų 400 mln. EUR nominali paskolų suma (t. y. pradinė 550 mln. EUR suma, sumažinta nurašius 150 mln. EUR), atėmus sumą, apie kurią Vokietija pranešė kaip 144,1 mln. EUR dydžio žalos kompensavimo pagalbą laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 17 d. iki 2021 m. gegužės 31 d.; dėl to nominali restruktūrizavimo pagalbos suma būtų 255,9 mln. EUR.

⁽³¹⁾ Žr. Sprendimo „Condor I“ 203 konstatuojamąją dalį.

⁽³²⁾ Žr. Sprendimo „Condor II“ 112 konstatuojamąją dalį.

- (57) Tačiau Vokietija mano, kad būtų galima pateikti ne tokį atsargų pagalbos elemento įvertinimą. Didesnio prioriteto 175 mln. EUR dalies pagalbos elementas būtų 18,9 mln. EUR skirtumas tarp bendrovės „Condor“ faktiškai sumokėtų palūkanų ir palūkanų, kurias ji būtų turėjusi sumokėti už hipotetinę rinkos paskolą. Rinkos skolintojas taip pat sutiktų su grąžinimo ir palūkanų atidėjimu, taigi pagalba nebūtų teikiama. Galiausiai, Vokietija 90 mln. EUR skolos nurašymą laiko dotacija, taigi pagalbos elementas yra 90 mln. EUR.

2.5.3. Restruktūrizavimo ir gyvybingumo atkūrimo veiklos ir finansų trajektorija

- (58) Vokietija teigia, kad iki COVID-19 pandemijos Vokietijos išvykstančiųjų kelionių rinka nuolat augo ir kasmet didėjo iki 4,6 %. Tačiau 2020 m. rinka labai sumažėjo – 58,1 %. Restruktūrizavimo plane daroma prielaida, kad paklausa Vokietijos, kaip kilmės valstybės, laisvalaikio kelionių rinkoje pradės didėti 2021 m. vasarą. Vokietija teigia, kad kelionės yra glaudžiai susijusios su bendruoju vidaus produktu, kuris, kaip tikėtasi, turėjo vėl pasiekti prieš krizę buvusį lygį ne vėliau kaip 2021 m. pabaigoje. Tai, kad Vokietijos namų ūkių grynujų santaupų lygis labai padidėjo nuo 10,9 % 2019 m. iki 16,3 % 2020 m., rodo, kad apribojimus laipsniškai panaikinant vartotojai ėmė daug išleisti. Buvo tikimasi, kad laisvalaikio kelionės atsigaus greičiau nei kelionės apskritai, ir maždaug metais anksčiau už bendro pobūdžio keliones sugrįš į prieš krizę buvusį lygį ⁽³³⁾.
- (59) Restruktūrizavimo plane pateiktos prielaidos grindžiamos įvairių tendencijų analize ir jų poveikiu laisvalaikio kelionėms. Vokietijos pateiktoje restruktūrizavimo ataskaitoje, kurią parengė KPMG, taip pat pateikiamos rinkos plėtros prognozės, pagrįstos trečiųjų šalių vertinimais ⁽³⁴⁾. Keliuose ekspertų tyrimuose, apimančiuose keleivių prognozes (PAX), RPK (pajamas per keleivio kilometrą) ⁽³⁵⁾, SPT (skrydžių pagal prietaisus taisyklės) ⁽³⁶⁾ skaičių ir keleivių skaičių, tikėtasi, kad pagal geriausią scenarijų iki 2019 m. lygio kelionių oro transportu sektorius atsigaus 2023 m. ⁽³⁷⁾ Tikėtasi, kad pirmą kartą padidėjimas įvyktų 2021 m. trečią ir ketvirtą ketvirčius, jei būtų panaikinti kelionių apribojimai ir būtų daroma su vakcinavimu susijusi pažanga. Tos prognozės naudojamos vertinant „Condor“ verslo plano pagrindinių prielaidų patikimumą.
- (60) Remiantis pateiktais duomenimis („Euromonitor“ duomenys apie išvykstančias laisvalaikio keliones pagal kelionių skaičių ir išlaidas, „Statista“ ir „McKinsey“ duomenys apie pajamas), pagal geriausią scenarijų pasaulinė turizmo rinka iki 2019 m. lygio turėtų atsigausti 2022 m., o pagal blogiausią – 2024–2025 m. Kaip parodyta 3 diagramoje, buvo tikimasi, kad pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai (PVRR) PAX, RPK ir SPT iki 2019 m. lygio atsigaus maždaug 2023–2024 m. Tačiau tos prognozės susijusios su visu oro transporto bendrovių sektoriumi. Tose pačiose prognozėse taip pat matyti spartesnis turistinių skrydžių atsigavimas.

⁽³³⁾ Pranešimas, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 2021 m. birželio 16 d., p. 27.

⁽³⁴⁾ Trečiųjų šalių šaltiniai – tai, be kita ko: BDL (Bericht zur Lage der Branche – 2021 m. sausio mėn.), ICAO (Effects of novel Coronavirus on civil aviation: Economic impact analysis – 2021 m. gegužės mėn.), Eurokontrolė (Forecast Update 2021–2024–2020 m. gegužės mėn.), ACI (Covid-19 & Airports: Traffic forecast & financial impact – 2021 m. sausio mėn.), IATA (Airline industry financial forecast – 2021 m. balandžio mėn.), Jefferies (IATA cuts 2021 forecast – vaccinations, travel restrictions slow the recovery – 2021 m. balandžio mėn.).

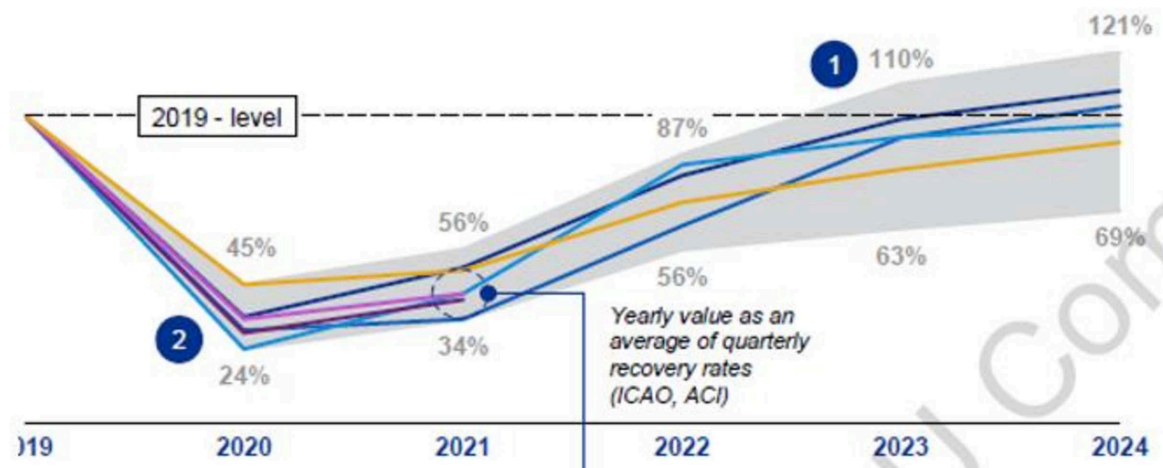
⁽³⁵⁾ RPK arba pajamos per keleivio kilometrą – už atlygį skraidintų keleivių skaičius, padaugintas iš nuskruto atstumo.

⁽³⁶⁾ SPT arba skrydžių pagal prietaisus taisyklės – taisyklių rinkinys, kuriame nustatyta, kaip turi būti valdomi orlaiviai, kai pilotas negali išlaviruoti naudodamasis vizualiaisiais orientyrais pagal vizualiųjų skrydžių taisykles.

⁽³⁷⁾ Šaltinis: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 2021 m. birželio 16 d., p. 33.

3 diagrama

Oro transporto bendrovių PVRR prognozės (%) 2019 m.



Šaltinis: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 2021 m. birželio 16 d., p. 33.

- (61) Pagrindinės bendrovės „Condor“ veiklos sąnaudos yra susijusios su technine priežiūra, degalais ir darbuotojais. Restruktūrizavimo plane pateiktos prielaidos grindžiamos orlaivių ekonomika pagal tipą priskirtame maršrute, naftos kainų prognozėmis ir veiklos rezultatais. Restruktūrizavimo plane atsižvelgiama į priemonių, įgyvendintų pagal nemokumo planą, poveikį, susijusį su parko atnaujinimu, laipsnišku perėjimu nuo [...] ir darbuotojų skaičiaus mažinimu, su COVID-19 susijusiu trumpalaikiu darbu ir kt.
- (62) Prognozuojama, kad bendrovės „Condor“ pajamos iš skrydžių vykdymo laipsniškai didės. Tikimasi, kad po 2020–2022 m. atsigavimo orlaivių apkrovos koeficientai pasieks iki COVID-19 buvusį lygį [...], atsižvelgiant į numatomą laisvalaikio kelionių rinkos atsigavimą. Pagal atskaitos scenarijų (3 lentelė) numatoma, kad bendrovė „Condor“ taps pelninga ir padengs palūkanų išlaidas ir nusidėvėjimą 2023 m. rugsėjo mėn. restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje, o grynasis rezultatas bus [...] mln. EUR ir [...] % pajamų neatskaičius palūkanų ir mokesčių (EBIT) ⁽³⁸⁾. Ši didėjimo tendencija išliks ir pasibaigus restruktūrizavimo laikotarpiui: 2024 m. bus [...] mln. EUR grynasis rezultatas ir [...] % EBIT marža, o po to 2026 m. bus [...] mln. EUR grynasis rezultatas ir [...] % EBIT marža.

3 lentelė

„Condor“ pelno ir nuostolio ataskaita pagal atskaitos scenarijų

mln. EUR	Iki restruktūrizavimo		Restruktūrizavimo laikotarpiu				Po restruktūrizavimo		
	2017–201-8 m. ACT	2018–201-9 m. ACT	2019–20-20 m. ACT	2020–20-21 m. FC	2021–20-22 m. PLANAS	2022–20-23 m. PLANAS	2023–20-24 m. PLANAS	2024–20-25 m. PLANAS	2025–20-26 m. PLANAS
Veiklos pajamos	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Veiklos sąnaudos	– 1 684,4	– 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš jų: parko nuomos išlaidos			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁸⁾ EBIT arba pelnas neatskaičius palūkanų ir mokesčių – bendrovės pajamos, atėmus išlaidas, išskyrus mokesčius ir palūkanas. EBIT marža – finansinis santykis, t. y. bendrovės pelningumo rodiklis, kurį galima apskaičiuoti EBIT padalijant iš pardavimų.

mln. EUR	Iki restruktūrizavimo		Restruktūrizavimo laikotarpis				Po restruktūrizavimo		
	2017–201- 8 m. ACT	2018–201- 9 m. ACT	2019–20- 20 m. ACT	2020–20- 21 m. FC	2021–20- 22 m. PLANAS	2022–20- 23 m. PLANAS	2023–20- 24 m. PLANAS	2024–20- 25 m. PLANAS	2025–20- 26 m. PLANAS
Nuvertėjimas ir amortizacija	– 96,4	– 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: parko nusidėvėjimas</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Veiklos pajamos (EBIT) iki išimties	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finansinės išlaidos	– 29,6	– 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: susiję su parku</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso rezultatas per metus	40,0	– 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>EBITDA marža (iki išimties)</i>	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>EBIT marža (iki išimties)</i>	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Pelningumas</i>	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš viso turimos sėdimosios vietos kilometrų [ASK] (mln.)</i>	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš viso pajamų per keleivio kilometrą [RPK] (mln.)</i>	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Bendras sėdimosios vietos apkrovos koeficientas</i>	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš viso keleivių (mln.)</i>	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Šaltinis: pranešimas, „Condor“ finansiniai duomenys (2017–2018 m. ir 2018–2019 m. išskaidytų parko duomenų nėra).

- (63) 3 lentelė rodo, kad veiklos ir komercinio restruktūrizavimo priemonės ir finansiniai įnašai leis bendrovei „Condor“ laipsniškai sumažinti TCG nemokumo poveikį jos nuosavam kapitalui, kurio dalis 2020 m. gruodžio 1 d., kai buvo užbaigta jos nemokumo procedūra, vis dar buvo įtraukta į jos balansą. Pagal Vokietijos nemokumo teisę „Condor“ nurašė visą savo akcinį kapitalą, todėl bendrovės buhalterinė kapitalo vertė buvo neigiama. Nors dėl tokio išorės

poveikio „Condor“ iki 2026 m. vis dar turės šiek tiek neigiamą [...] mln. EUR nuosavą kapitalą, restruktūrizavimo laikotarpiu jos nuosavo kapitalo bazė nuolat ir reikšmingai gerės, o 2027 m. taps teigiama. Be to, „Condor“ ilgalaikiai finansiniai įsipareigojimai, 2021 m. pasiekę aukščiausią [...] mln. EUR lygį, sumažės ir iki 2026 m. sudarys [...] mln. EUR. Be to, remiantis tuo duomenų rinkiniu, bendrovės „Condor“ panaudoto kapitalo grąža (ROCE) ⁽³⁹⁾ restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje 2023 finansiniais metais ir paskesniais metais būtų labai teigiama, o ROCE būtų [...]–[...] % (4 lentelė).

4 lentelė

„Condor“ balansas pagal atskaitos scenarijų

mln. EUR	Iki restruktūrizavimo		Restruktūrizavimo laikotarpiu				Po restruktūrizavimo		
	2017–201- 8 m. ACT	2018–201- 9 m. ACT	2019–20- 20 m. ACT	2020–20- 21 m. FC	2021–20- 22 m. PLANAS	2022–20- 23 m. PLANAS	2023–20- 24 m. PLANAS	2024–20- 25 m. PLANAS	2025–20- 26 m. PLANAS
Turtas	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikis turtas > 1 metai	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: parkas (turtas)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikis turtas < 1 metai	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: pinigai ir pinigų ekvivalentai</i>	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Įsipareigojimai	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nuosavas kapitalas	194,7	– 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikiai įsipareigojimai > 1 metai	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikiai finansiniai įsipareigojimai > 1 metai	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: išperkamoji nuoma (įsipareigojimai)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trumpalaikiai įsipareigojimai < 1 metai	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trumpalaikiai finansiniai įsipareigojimai < 1 metai	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁹⁾ Panaudotas kapitalas apibrėžiamas kaip visas turtas atėmus trumpalaikius įsipareigojimus.

mln. EUR	Iki restruktūrizavimo		Restruktūrizavimo laikotarpiu				Po restruktūrizavimo		
	2017–2018 m. ACT	2018–2019 m. ACT	2019–2020 m. ACT	2020–2021 m. FC	2021–2022 m. PLANAS	2022–2023 m. PLANAS	2023–2024 m. PLANAS	2024–2025 m. PLANAS	2025–2026 m. PLANAS
Iš jų: išperkamoji nuoma (įsipareigojimai)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Panaudoto kapitalo grąža	2 %	– 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Šaltinis: pranešimas, „Condor“ finansiniai duomenys (2017–2018 m. ir 2018–2019 m. išskaidytų parko duomenų nėra).

- (64) Bendrovės „Condor“ vertinimas, kurį 2021 m. birželio mėn. atliko „Rothschild“ vykstant investuotojų procesui, kaip matyti iš 5 lentelės įverčių, remiantis atsargiomis prielaidomis, „Condor“ nuosavas kapitalas iki 2023 m. turėtų sudaryti nuo [...] mln. EUR iki [...] mlrd. EUR, priklausomai nuo metodo (diskontuotų pinigų srautų arba pajamų neatskaičius palūkanų, mokesčių, nusidėvėjimo ir amortizacijos (EBITDA) kartotiniai).

5 lentelė

Bendrovės „Condor“ vertinimas

[...]

- (65) „Rothschild“ vertinimo ataskaitoje pateikiamas bendrovės „Condor“ vidutinės svartinės kapitalo kainos (VSKK) apskaičiavimas. VSKK apskaičiuojama skolos tvarkymo išlaidas ir nuosavo kapitalo kainą padauginus iš atitinkamų koeficientų. Siekiant tikslinės kapitalo struktūros, taikant tikslines skolos ir nuosavo kapitalo dalis, darant prielaidą dėl [...] % nuosavo kapitalo, skolos tvarkymo išlaidos apskaičiuojamos kaip [...] %, o nuosavo kapitalo kaina – [...] %⁽⁴⁰⁾. Apskaičiuota „Condor“ VSKK yra [...] %. 2019 m. sausio 1 d. įsigaliojo šešiolikasis tarptautinis finansinės atskaitomybės standartas (toliau – 16-asis TFAS), pagal kurį finansinė nuoma ir veiklos nuoma nebėra traktuojamos skirtingai. Toks pat skaičiavimas buvo pateiktas atsižvelgiant į 16-ąjį TFAS ir dėl to didesnę skolos dalį dėl išperkamosios nuomos įsipareigojimų apskaitos kaip finansinių įsipareigojimų. Dėl didesnės skolos numanoma kapitalo struktūra yra [...] % nuosavo kapitalo ir [...] % skolos. Pagal tą scenarijų dėl didesnės skolos dalies VSKK yra [...] %.
- (66) Vokietijos valdžios institucijos taip pat pateikė bendrovės „Condor“ nuosavo kapitalo vertinimą pagal su „Attestor“ sutartas sąlygas, kuriomis remiasi PWC, kaip privaloma Vokietijoje vertinant „KfW“ paskolos sąlygas, ir „Rothschild“, kaip nepriklausomas ekspertė, nustatanti bendrovės vertę investavimo procese. PWC laikosi atsargaus metodo, grindžiamo [...] mln. EUR mažesnėmis numatomomis EBIT ir [...] daugiklio. Remdamasi tomis atsargiomis prielaidomis, PWC daro išvadą, kad 2025 m. bendrovės „Condor“ nuosavo kapitalo vertė bus maždaug [...] mln. EUR, o iki COVID-19 pandemijos pati „Condor“ ją įvertino maždaug [...] mln. EUR⁽⁴¹⁾. Remiantis atsargesniu PWC vertinimu, 2026 m. „Condor“ pasiektų [...] % nuosavo kapitalo grąžą. Ta vertė visiškai atitinka kitų oro transporto bendrovių grupės pateiktą nuosavo kapitalo grąžos medianą, kuri, kaip parodyta 6 lentelėje, 2017–2019 m. sudarė 23,4–25,3 %. Kaip matyti iš 6 lentelės, senosios Europos oro transporto bendrovės ir JAV oro transporto bendrovės, pasiekė daugiau ar mažiau panašių rezultatų, išskyrus 2019 m.

⁽⁴⁰⁾ [...] % skolos tvarkymo išlaidų sudaro esamoms „KfW“ paskoloms taikoma [...] % palūkanų norma, pakoreguota atsižvelgiant į palūkanų atskaitymą iš mokesčių. [...] % nuosavo kapitalo kaina apskaičiuojama taikant kapitalo įkainojimo modelį ir ją sudaro i) nerizikinga [...] % norma, ii) [...] % mažosios įmonės priemoka ir iii) konkrečios įmonės rizikos priedas, gaunamas [...] % rinkos rizikos priedą padauginus iš beta koeficiento (1,2, remiantis panašiomis įmonėmis), kuris bendrovės „Condor“ atveju būtų [...] %.

⁽⁴¹⁾ 2021 m. gegužės 18 d. Federalinis įgaliojimas PWC.

6 lentelė

2017–2019 m. oro transporto bendrovių nuosavo kapitalo grąžos mediana ⁽⁴²⁾

	2019 m.	2018 m.	2017 m.
Senosios (Europa)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Pigių skrydžių (Europa)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
JAV	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Visos	25,3 %	23,4 %	24,6 %

- (67) Be to, Vokietijos valdžios institucijų teigimu, dėl bendro „Condor“ restruktūrizavimo plano poveikio, įskaitant keletą racionalizavimo priemonių ir parko atnaujinimą (žr. 2 lentelę), dėl kurių bus gerokai sumažintos darbuotojų ir tiekimo išlaidos, taip pat degalų ir techninės priežiūros sąnaudos, ir naujo finansavimo iš „Attestor“ bendrovės „Condor“ galės pasiekti pelningumą, atitinkantį sektoriaus vidurkį. Kaip parodyta 3 lentelėje, bendrovės „Condor“ EBIT maržos ⁽⁴³⁾ nuo 2023 finansinių metų yra teigiamos ([...] % 2023 m. iki [...] % 2026 m.). Maržos po COVID-19 pandemijos yra gerokai didesnės už iki COVID-19 pandemijos buvusį lygį ([...] % 2018 finansiniais metais ir [...] % 2019 finansiniais metais).
- (68) 7 lentelėje taip pat matyti kitų oro transporto bendrovių pelningumas iki COVID-19 pandemijos. Remiantis Vokietijos pateiktais duomenimis, tų kitų oro transporto bendrovių, įskaitant senąsias ir pigių skrydžių bendroves, kaip antai „Lufthansa“ ir „Ryanair“, EBIT marža buvo vidutiniškai 5,7 %, t. y. 7,3 % medianos. Tos grupės veiklos rezultatai labai skyrėsi – intervalas tarp didžiausios 13,3 % ir mažiausios iš -5,5 % verčių sudarė 18,8 procentinio punkto. Remiantis 2019 m. duomenimis, bendrovės „Condor“ pelningumas pagal keleivių skaičių (pajamos, padalytos iš keleivių skaičiaus) sudarė [...] ⁽⁴⁴⁾, palyginti su dar 141 oro transporto bendrovės vidurkiu, o „Condor“ vykdė veiklą esant [...] ASK, palyginti su kitų oro transporto bendrovių vidurkiu – 135 773 ASK.

7 lentelė

Pagrindinių rodiklių palyginimas su kitomis oro transporto bendrovėmis iki COVID-19 pandemijos

	EBIT marža (%)	Pelningumas (EUR)		Sėdimosios vietos apkrovos koeficientas (%)	Keleiviai (mln.)	Turimų sėdimųjų vietų skaičius (mln. 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⁾ 2020 m. gruodžio 11 d. Komisijos sprendimas C(2020) 9221 byloje SA.58463 Aide à la restructuration de Corsair (OL C 41, 2021 2 5, p. 1), 23 konstatuojamoji dalis. Atrinkta 15 oro transporto bendrovių ir jos suskirstytos į tris kategorijas: **senosios** – „Air France-KLM“, „Lufthansa“, IAG, SAS, „Aeroflot“, TAP, „Aegean“ ir „Finnair“; **pigių skrydžių** – „Ryanair“, „EasyJet“ ir „Air Europa“; **JAV** – „Delta Airlines“, „American Airlines“, „United Airlines“ ir „Southwest Airlines“.

⁽⁴³⁾ EBIT marža, pagrįsta pardavimo pajamomis. Restruktūrizavimo plane kitų veiklos pajamų nenumatyta.

⁽⁴⁴⁾ Pelningumas yra didesnis, nei parodyta 3 lentelėje, dėl reikalaujamo palyginamumo su panašiomis įmonėmis. Kadangi viešai prieinami konkurentų duomenys nėra tokie detalūs, kaip „Condor“ vidaus duomenys, pelningumas 7 lentelėje apibūdinamas kaip pardavimo pajamos pagal PAX, o 3 lentelėje pelningumas apibūdinamas kaip (pardavimo pajamos – krovinių vežimo pardavimai – kiti pardavimai) pagal PAX.

	EBIT marža (%)	Pelningumas (EUR)		Sėdimosios vietos apkrovos koeficientas (%)	Keleiviai (mln.)	Turimų sėdimųjų vietų skaičius (mln. 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
Vidurkis (įskaitant „Condor“)	5,5	143,8		86,2	61,8	127 474
Vidurkis (neįskaitant „Condor“)	5,7	140,8		85,8	66,6	135 773
MEDIAna (įskaitant „Condor“)	6,2	143,8		84,3	38,1	85 002
MEDIAna (neįskaitant „Condor“)	7,3	143,2		83,9	40,0	100 031

Šaltinis: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 2021 m. birželio 16 d., p. 37; nuosavi skaičiavimai.

- (69) Be to, Vokietija pateikė duomenis apie numatomus „Condor“ pinigų srautus pagal atskaitos scenarijų, kaip parodyta 8 lentelėje.

8 lentelė

Prognozuojami pinigų srautai pagal atskaitos scenarijų

mln. EUR	Restruktūrizavimo laikotarpis				Po restruktūrizavimo		
	2019–2020 m. ACT	2020–2021 m. FC	2021–2022 m. PLANAS	2022–2023 m. PLANAS	2023–2024 m. PLANAS	2024–2025 m. PLANAS	2025–2026 m. PLANAS
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagrindinės veiklos grynujų pinigų srautai (iki išimties)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Išimtinės išlaidos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Su investavimo veikla susijęs grynujų pinigų srautas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nuosavo kapitalo pokyčiai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finansinių įsipareigojimų pokyčiai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš jų: finansiniai įsipareigojimai „KfW“	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pinigų srautas iš finansinės veiklos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pinigų ir pinigų ekvivalentų grynas sumažėjimas / padidėjimas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Laikotarpio pradžioje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Laikotarpio pabaigoje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

mln. EUR	Restruktūrizavimo laikotarpis				Po restruktūrizavimo		
	2019–2020 m. ACT	2020–2021 m. FC	2021–2022 m. PLANAS	2022–2023 m. PLANAS	2023–2024 m. PLANAS	2024–2025 m. PLANAS	2025–2026 m. PLANAS
Turima B dalis	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sulaikyti pinigai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Naudotinos lėšos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Šaltinis: pranešimas, „Condor“ finansiniai duomenys.

- (70) Iš Vokietijos pateiktų duomenų matyti, kad 2021 finansiniais metais su operacijomis susijusios pinigų išmokos sudarė [...] mln. EUR. Tuo pat metu pagrindiniai pinigų įplaukų šaltiniai yra išimtiniai [...] mln. EUR straipsniai, susiję su TCG likvidavimu, „Attestor“ investicijų suteikiamas likvidavimas ir finansinių įsipareigojimų „KfW“ pokyčiai. Po to, kai „Attestor“ prisidėjo prie „Condor“ nuosavo kapitalo, naudotinos lėšos nebebuvo mažesnės nei [...] mln. EUR.
- (71) Iš pateiktos informacijos matyti, kad bendrovė „Condor“ patyrė trumpalaikę likvidumo krizę ir dėl TCG likvidavimo atsidūrė neigiamo mokumo padėtyje (4 diagrama).

4 diagrama

„Condor“ trumpalaikė likvidumo pozicija

[...]

Šaltinis: pranešimas, KPMG restruktūrizavimo vertinimas.

- (72) Vokietija pateikė jautrumo analizę, iš kurios matyti, kaip bendrovės „Condor“ pelnas ir nuostoliai, o vėliau ir jos balansas skirsis nuo atskaitos scenarijaus, aprašytą 3 ir 4 lentelėse, jei degalų sąnaudos padidėtų labiau nei pagal atskaitos scenarijų dėl padidėjusių apyvartinių taršos leidimų ir kompensacinių vienetų kainų ir jei pelningumą pagal keleivių skaičių didėjimą⁽⁴⁵⁾ taip pat neigiamai paveiktų galimi nepalankūs rinkos pokyčiai, t. y. padidėjusi konkurencija, taip sumažinant tikėtiną pelningumo augimą, visų pirma dėl naujų tolimųjų skrydžių orlaivių. Šios analizės rezultatai pateikti 9 ir 10 lentelėse.

9 lentelė

Pagal nepalankų scenarijų prognozuojamo pelno ir nuostolio ataskaita

mln. EUR	Iki restruktūrizavimo		Restruktūrizavimo laikotarpis				Po restruktūrizavimo		
	2017–2018 m. ACT	2018–2019 m. ACT	2019–2020 m. ACT	2020–2021 m. FC	2021–2022 m. PLANAS	2022–2023 m. PLANAS	2023–2024 m. PLANAS	2024–2025 m. PLANAS	2025–2026 m. PLANAS
Veiklos pajamos	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Veiklos sąnaudos	– 1 684,4	– 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: parko nuomos išlaidos</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nuvertėjimas ir amortizacija	– 96,4	– 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁵⁾ Pardavimo pajamos, padalytos iš bendro keleivių skaičiaus.

mln. EUR	Iki restruktūrizavimo		Restruktūrizavimo laikotarpis				Po restruktūrizavimo		
	2017–201- 8 m. ACT	2018–201- 9 m. ACT	2019–20- 20 m. ACT	2020–20- 21 m. FC	2021–20- 22 m. PLANAS	2022–20- 23 m. PLANAS	2023–20- 24 m. PLANAS	2024–20- 25 m. PLANAS	2025–20- 26 m. PLANAS
<i>Iš jų: parko nusidėvėjimas</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Veiklos pajamos (EBIT) iki išimties	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finansinės išlaidos	– 29,6	– 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: susiję su parku</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso rezultatas per metus	40,0	– 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA marža (iki išimties)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT marža (iki išimties)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pelningumas	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso turimos sėdimosios vietos kilometrų [ASK] (mln.)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso pajamų per keleivio kilometrą [RPK] (mln.)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bendras sėdimosios vietos apkrovos koeficientas	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso keleivių (mln.)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Šaltinis: pranešimas, „Condor“ finansiniai duomenys (2017–2018 m. ir 2018–2019 m. išskaidytų parko duomenų nėra).

10 lentelė

Balansas pagal nepalankų scenarijų

mln. EUR	Iki restruktūrizavimo		Restruktūrizavimo laikotarpis				Po restruktūrizavimo		
	2017–201- 8 m. ACT	2018–201- 9 m. ACT	2019–20- 20 m. ACT	2020–20- 21 m. FC	2021–20- 22 m. PLANAS	2022–20- 23 m. PLANAS	2023–20- 24 m. PLANAS	2024–20- 25 m. PLANAS	2025–20- 26 m. PLANAS
Turtas	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikis turtas > 1 metai	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

mln. EUR	Iki restruktūrizavimo		Restruktūrizavimo laikotarpis				Po restruktūrizavimo		
	2017–2018 m. ACT	2018–2019 m. ACT	2019–2020 m. ACT	2020–2021 m. FC	2021–2022 m. PLANAS	2022–2023 m. PLANAS	2023–2024 m. PLANAS	2024–2025 m. PLANAS	2025–2026 m. PLANAS
<i>Iš jų: parkas (turtas)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikis turtas < 1 metai	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: pinigai ir pinigų ekvivalentai</i>	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Įsipareigojimai	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nuosavas kapitalas	194,7	– 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikiai įsipareigojimai > 1 metai	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikiai finansiniai įsipareigojimai > 1 metai	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: išperkamoji nuoma (įsipareigojimai)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trumpalaikiai įsipareigojimai < 1 metai	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trumpalaikiai finansiniai įsipareigojimai < 1 metai	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: išperkamoji nuoma (įsipareigojimai)</i>			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Grynosios skolos ir EBITDA santykis	1,7	1,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Panaudoto kapitalo grąža	2 %	– 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Šaltinis: pranešimas, „Condor“ finansiniai duomenys (2017–2018 m. ir 2018–2019 m. išskaidytų parko duomenų nėra).

- (73) Pagal nepalankaus scenarijaus prielaidas bendrovės „Condor“ veiklos rezultatai šiek tiek sumažėtų, o EBIT būtų vidutiniškai [...] mln. EUR mažesnės nei pagal atskaitos scenarijų. Tačiau „Condor“ išliktų pelninga, restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje esant [...] % EBIT maržai, kuri prognozių laikotarpio, t. y. nuo 2019–2020 m. iki 2025–2026 m. (toliau – planavimo laikotarpis), pabaigoje padidėtų iki [...] %.

- (74) Kalbant apie balansą, nepalankaus scenarijaus poveikis daugiausia susijęs su bendrovės „Condor“ pinigų srauto pozicija ir nuosavu kapitalu. Nepalankiu atveju bendrovė „Condor“ turi mažiau piniginio turto, o neigiamas nuosavas kapitalas nemažėja taip greitai, kaip pagal atskaitos scenarijų. Pagal nepalankų scenarijų bendrovės „Condor“ nuosavas kapitalas planavimo laikotarpio pabaigoje vis tiek bus neigiamas – [...] mln. EUR. Tačiau net ir tokiu atveju po planavimo laikotarpio einančiais metais būtų galima vėl pasiekti teigiamą nuosavą kapitalą. Kaip paaiškinta 64 konstatuojamojoje dalyje ir matyti iš 5 ir 9 lentelių, bendrovės „Condor“ verslo ir nuosavo kapitalo vertės, kurias apskaičiavo „Rothschild“ ir PWC, jau yra pagrįstos neigiamomis prielaidomis pagal nepalankų scenarijų, todėl tebegalioja.
- (75) Pajamų ir išlaidų koregavimas turi įtakos pinigų srautams. 11 lentelėje matyti, kad bendrovės „Condor“ likvidumas restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje 2023 finansiniais metais yra [...] mln. EUR mažesnis nei pagal atskaitos scenarijų. 2026 m. dėl mažesnių operacijų pinigų srautų kaupiamojo poveikio naudotinos lėšos yra [...] mln. EUR mažesnės. Teigiamas operacijų pinigų srautas vidutiniškai yra maždaug [...] mln. EUR mažesnis. 2023 m. patirtą poveikį iš dalies kompensuoja papildomas teigiamas pinigų srautas į nuosavą kapitalą.

11 lentelė

Prognozuojami pinigų srautai pagal nepalankų scenarijų

mln. EUR	Restruktūrizavimo laikotarpiu				Po restruktūrizavimo		
	2019–2020 m. ACT	2020–2021 m. FC	2021–2022 m. PLANAS	2022–2023 m. PLANAS	2023–2024 m. PLANAS	2024–2025 m. PLANAS	2025–2026 m. PLANAS
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagrindinės veiklos grynujų pinigų srautai (iki išimties)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Išimtinės išlaidos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Su investavimo veikla susijęs grynujų pinigų srautas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nuosavo kapitalo pokyčiai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finansinių įsipareigojimų pokyčiai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš jų: finansiniai įsipareigojimai „KfW“	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pinigų srautas iš finansinės veiklos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pinigų ir pinigų ekvivalentų grynas sumažėjimas / padidėjimas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Laikotarpio pradžioje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Laikotarpio pabaigoje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Turima B dalis	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sulaikyti pinigai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Naudotinos lėšos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Šaltinis: pranešimas, „Condor“ finansiniai duomenys.

- (76) Kaip paaiškinta 63 konstatuojamojoje dalyje, remiantis Vokietijos pateiktais duomenimis, bendrovės „Condor“ panaudoto kapitalo grąža būtų itin didelė, o grąža būtų [...]–[...] %. Tokią situaciją iš esmės lėmė „Condor“ parko atnaujinimo programa ir tai, kad „Condor“ audituotos finansinės ataskaitos rengiamos pagal Vokietijos prekybos kodeksą (*Handelsgesetzbuch* arba HGB). „Condor“ parko atnaujinimas taip pat apima perėjimą nuo orlaivių nuosavybės arba nuomos pagal finansinės nuomos sutartis prie orlaivių nuomos pagal veiklos nuomos sutartis. Priešingai nei pagal finansinės nuomos sutartis, veiklos nuoma nesuteikia nuomininkui nuosavybės teisių. Įsigaliojus 16-ajam TFAS, visos nuomos sutartys apskaitomos balanse. Tačiau tas pakeitimas taikomas ne visiems nacionaliniams apskaitos standartams. Kadangi „Condor“ rengia savo audituotas finansines ataskaitas pagal HGB, veiklos nuoma nedaro poveikio nuomininko balansui, nes visos tokios nuomos sutartys yra apskaitomos nebalansinėse pozicijose ir nekapitalizuojamos ⁽⁴⁶⁾.
- (77) „Condor“ orlaivių parkas sudaro didelę oro transporto bendrovių kapitalo ir turto dalį. Todėl į balansą neįtraukus orlaivių nuomos sutarčių balanso dydis gali gerokai sumažėti. To nepadarius, daromas poveikis pagrindiniams rodikliams, pvz., panaudoto kapitalo grąžai, nes apskaičiuojant panaudotą kapitalą neatsižvelgiama į veiklai naudojamą turtą, t. y. orlaivius, taigi kapitalu pagrįstas pelningumas pervertinamas. Į apskaitą neįtraukus orlaivių nuomos sutarčių taip pat apsunkinamas prasmingas oro transporto bendrovių palyginimas, nes stebimos oro transporto bendrovės finansiniai veiklos rezultatai priklauso nuo orlaivių nuosavybės pasirinkimo.
- (78) Dėl tų priežasčių Vokietija pateikė bendrovės „Condor“ finansines ataskaitas, įskaitant pagal 16-ąją TFAS balanse apskaitomas nuomos sutartis. Vokietija paaiškino, kad nors „Condor“ paskelbtos ir audituotos finansinės ataskaitos rengiamos pagal HGB, „Condor“ taip pat reguliariai rengė tokius alternatyvius rinkinius, į kuriuos buvo įtrauktos nuomos sutartys pagal 16-ąją TFAS, kai ji buvo TCG patronuojamoji įmonė. Visos nuomos sutartys perkeliama po vieną vieną po kitos. Nors šios ataskaitos nėra audituotos, jas reguliariai peržiūri auditoriai („Ernst and Young“) ir jos rengiamos bendradarbiaujant su auditoriais (KPMG).
- (79) 12 ir 13 lentelėse parodyta pakoreguota pelno ir nuostolio ataskaita ir balansas pagal atskaitos scenarijų. Poveikis pagal abu scenarijus yra vienodas, nes koregavimas susijęs tik su parko apskaita, taigi nepriklauso nuo nepalankesnių nepalankaus scenarijaus prielaidų. 16-ąją TFAS atitinkantys skaičiai rodo šiek tiek didesnes EBIT, tačiau mažesnę grynąją pelną. Todėl EBIT marža taip pat padidėja, palyginti su EBIT marža, pagrįsta 3 lentele. Restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje EBIT marža bus [...] %, o planavimo laikotarpio pabaigoje ji padidės iki [...] %. Pagrindinis poveikis pasireiškia balanse. Visas turtas yra maždaug 2,5 karto didesnis nei pagal Vokietijos apskaitos taisykles. Dėl šio pokyčio panaudoti kapitalo grąža yra gerokai mažesnė – atitinkamai [...]–[...] % pagal atskaitos scenarijų ir [...]–[...] % pagal nepalankų scenarijų.

12 lentelė

Prognozuojamo pelno ir nuostolio ataskaita, apimanti kapitalizuotas nuomos sutartis, pagal atskaitos scenarijų

mln. EUR	Restruktūrizavimo laikotarpiu				Po restruktūrizavimo		
	2019–2020 m. ACT	2020–2021 m. FC	2021–2022 m. PLANAS	2022–2023 m. PLANAS	2023–2024 m. PLANAS	2024–2025 m. PLANAS	2025–2026 m. PLANAS
Veiklos pajamos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Veiklos sąnaudos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: parko nuomos išlaidos</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nuvertėjimas ir amortizacija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Vykdydama susijungimo ir įsigijimo procesą ir teikdama ataskaitas „KfW“, bendrovė „Condor“ naudoja TFAS planavimo duomenis. KPMG atliekant restruktūrizavimo vertinimą, TFAS duomenys buvo suderinti su HGB duomenimis. Todėl, nors restruktūrizavimo vertinime naudojami prognozuojami skaičiai taip pat atitinka TFAS, 16-asis TFAS verslo plane nebuvo naudojamas.

mln. EUR	Restruktūrizavimo laikotarpis				Po restruktūrizavimo		
	2019–2020 m. ACT	2020–2021 m. FC	2021–2022 m. PLANAS	2022–2023 m. PLANAS	2023–2024 m. PLANAS	2024–2025 m. PLANAS	2025–2026 m. PLANAS
<i>Iš jų: parko nusidėvėjimas</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Veiklos pajamos (EBIT) iki išimties	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finansinės išlaidos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: susiję su parku</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso rezultatas per metus	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA marža (iki išimties)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT marža (iki išimties)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pelningumas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš viso turimos sėdimosios vietos kilometrų [ASK] (mln.)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš viso pajamų per keleivio kilometrą [RPK] (mln.)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Bendras sėdimosios vietos apkrovos koeficientas</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš viso keleivių (mln.)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Šaltinis: pranešimas, „Condor“ finansiniai duomenys.

13 lentelė

Balansas, apimantis kapitalizuotas nuomos sutartis, pagal atskaitos scenarijų

mln. EUR	Restruktūrizavimo laikotarpis				Po restruktūrizavimo		
	2019–2020 m. ACT	2020–2021 m. FC	2021–2022 m. PLANAS	2022–2023 m. PLANAS	2023–2024 m. PLANAS	2024–2025 m. PLANAS	2025–2026 m. PLANAS
Turtas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikis turtas > 1 metai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: parkas (turtas)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikis turtas < 1 metai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: Pinigai ir pinigų ekvivalentai</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Įsipareigojimai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nuosavas kapitalas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikiai įsipareigojimai > 1 metai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Ilgalaikiai finansiniai įsipareigojimai > 1 metai</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: išperkamoji nuoma (įsipareigojimai)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

mln. EUR	Restruktūrizavimo laikotarpis				Po restruktūrizavimo		
	2019–2020 m. ACT	2020–2021 m. FC	2021–2022 m. PLANAS	2022–2023 m. PLANAS	2023–2024 m. PLANAS	2024–2025 m. PLANAS	2025–2026 m. PLANAS
Trumpalaikiai įsipareigojimai < 1 metai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trumpalaikiai finansiniai įsipareigojimai < 1 metai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš jų: išperkamoji nuoma (įsipareigojimai)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Panaudoto kapitalo grąža	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Šaltinis: pranešimas, „Condor“ finansiniai duomenys.

14 lentelė

Prognozuojamo pelno ir nuostolio ataskaita, apimanti kapitalizuotas nuomos sutartis, pagal nepalankų scenarijų

mln. EUR	Restruktūrizavimo laikotarpis				Po restruktūrizavimo		
	2019–2020 m. ACT	2020–2021 m. FC	2021–2022 m. PLANAS	2022–2023 m. PLANAS	2023–2024 m. PLANAS	2024–2025 m. PLANAS	2025–2026 m. PLANAS
Veiklos pajamos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Veiklos sąnaudos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš jų: parko nuomos išlaidos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nuvertėjimas ir amortizacija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš jų: parko nusidėvėjimas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Veiklos pajamos (EBIT) iki išimties	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finansinės išlaidos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš jų: susiję su parku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso rezultatas per metus	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA marža (iki išimties)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT marža (iki išimties)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pelningumas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso turimos sėdimosios vietos kilometrų [ASK] (mln.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso pajamų per keleivio kilometrą [RPK] (mln.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bendras sėdimosios vietos apkrovos koeficientas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso keleivių (mln.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Šaltinis: pranešimas, „Condor“ finansiniai duomenys.

15 lentelė

Balansas, apimantis kapitalizuotas nuomos sutartis, pagal nepalankų scenarijų

mln. EUR	Restruktūrizavimo laikotarpiu				Po restruktūrizavimo		
	2019–202- 0 m. ACT	2020–202- 1 m. FC	2021–202- 2 m. PLANAS	2022–202- 3 m. PLANAS	2023–202- 4 m. PLANAS	2024–202- 5 m. PLANAS	2025–2026- m. PLANAS
Turtas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikis turtas > 1 metai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: parkas (turtas)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikis turtas < 1 metai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: Pinigai ir pinigų ekvivalentai</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Įsipareigojimai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nuosavas kapitalas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikiai įsipareigojimai > 1 metai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilgalaikiai finansiniai įsipareigojimai > 1 metai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: išperkamoji nuoma (įsipareigojimai)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trumpalaikiai įsipareigojimai < 1 metai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trumpalaikiai finansiniai įsipareigojimai < 1 metai	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Iš jų: išperkamoji nuoma (įsipareigojimai)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Panaudoto kapitalo grąža	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Šaltinis: pranešimas, „Condor“ finansiniai duomenys.

- (80) Vokietija taip pat pateikė iš dalies pakeistą pinigų srautų ataskaitą, pakoreguotą pagal 16-ąją TFAS. Tačiau perkėlimas susijęs tik su pinigų srautų perkėlimu tarp pagrindinės veiklos, investicinės veiklos ir finansavimo veiklos, nedarant poveikio naudotinoms lėšoms.
- (81) Be to, Vokietija taip pat pateikė Europos konkurentų grupės panaudoto kapitalo grąžos lyginamuosius indeksus. Lyginamieji indeksai rodo, kad iki COVID-19 pandemijos grupės vidutinė panaudoto kapitalo grąža buvo 6,9 %, arba, skaičiuojant kaip medianą, – 11,8 %. Kaip parodyta 16 lentelėje, panaudoto kapitalo grąžos intervalas buvo didelis – nuo –20,3 % iki 14,6 %.

16 lentelė

Kitų oro transporto bendrovių panaudoto kapitalo grąža iki COVID-19 pandemijos

	Panaudoto kapitalo grąža (%) 2019 m. gruodžio 31 d.
„Lufthansa“	8,9
„Norwegian“	2,3
„Eurowings“	14,6
„Ryanair“	11,0

	Panaudoto kapitalo grąža (%) 2019 m. gruodžio 31 d.
IAG	12,6
„Easyjet“	13,6
„Wizz Air“	12,7
„Brussels Airlines“	– 20,3
Vidurkis	6,9
MEDIA	11,8

Šaltinis: 2021 m. birželio 25 d. Vokietijos pateikta informacija; duomenų šaltinis: ORBIS duomenų bazė.

2.6. Konkurencijos iškraipymą ribojančios priemonės

(82) Vokietijos valdžios institucijos įsipareigojo imtis šių trijų priemonių, kad restruktūrizavimo laikotarpiu iki 2023 m. rugsėjo 30 d. būtų apriboti konkurencijos iškraipymai:

- a) „Condor“ nuosavas parkas nebūtų didesnis nei [...] orlaivių ir per finansinius metus „Condor“ užtikrintų ne daugiau kaip [...] mln. sėdimųjų vietų; tas apribojimas nedarytų poveikio „Condor“ gebėjimui [...], jei būtų įvykdytos šios sąlygos:
 - 1) [...];
 - 2) [...];
 - 3) [...];
 - 4) [...];
 - 5) Vokietija praneštų ⁽⁴⁷⁾ Komisijai apie visus pagrįstus prašymus [...], kad ši juos patvirtintų. Komisija patvirtintų prašymą per ne ilgesnį kaip 15 darbo dienų laikotarpį nuo reikiamos informacijos pateikimo dienos arba atsisakytų patvirtinti prašymą, nurodydama priežastis;
- b) restruktūrizavimo laikotarpiu bendrovė „Condor“ susilaikytų nuo bet kurios bendrovės akcijų įsigijimo, išskyrus atvejus, kai tai būtina siekiant užtikrinti ilgalaikį „Condor“ gyvybingumą;
- c) parduodama savo produktus ir paslaugas, bendrovė „Condor“ neviešintų valstybės paramos kaip konkurencinio pranašumo.

2.7. Padėtis nesuteikus restruktūrizavimo pagalbos

(83) Vokietija teigė, kad, nesuteikus restruktūrizavimo pagalbos, „Condor“ nebūtų galėjusi užbaigti nemokumo procedūros. Iš tiesų privataus investuotojo prisijungimas buvo itin svarbus „Condor“ nemokumo plano elementas, o PGL pasitraukimas lėmė ilgesnį nemokumo procedūrą. Be to, investicijų susitarimas su naujuoju investuotoju „Attestor“ buvo susietas su „KfW“ paskolų restruktūrizavimu ir nesuteikus pagalbos nebūtų buvęs pasirašytas. Todėl bendrovė „Condor“ netrukus taptų nebelikvidi. Dėl to jos licencija oro susisiekimui vykdyti būtų sustabdyta ir vėliau panaikinta, taigi „Condor“ netektų pagrindinio pajamų šaltinio ir būtų buvusi likviduota. Dėl to taip pat nebūtų grąžintos „KfW“ paskolos, būtų prarasta daugiau kaip 4 000 darbo vietų jau ir taip ekonomiškai sunkioje padėtyje ir sumažėtų konkurencija Vokietijos laisvalaikio kelionių rinkoje.

⁽⁴⁷⁾ Vokietija restruktūrizavimo laikotarpiu apie jokių tokių prašymų Komisijai nepranešė.

- (84) Vokietija teigė, kad „Condor“ atliko esminį vaidmenį Vokietijos laisvalaikio kelionių rinkoje ir „Condor“ pasitraukus iš rinkos nė vienas konkurentas nebūtų galėjęs lengvai užpildyti tos bendrovės vietos. Visų pirma, „Condor“ toje rinkoje užėmė unikalią padėtį. Tai buvo vienintelė Vokietijos oro transporto bendrovė, teikusi skrydžių paslaugas maždaug 2 500 nepriklausomų kelionių organizatorių ir 11 000 kelionių agentūrų, kurių daugelis buvo MVĮ. Vokietija teigė, kad „Condor“ buvo viena iš paskutinių Vokietijos rinkoje veikiančių oro transporto bendrovių, pajėgių ir pasiruošusių skubiai pritaikyti skrydžio planus ir paslaugas prie konkrečių kelionių organizatorių, pavyzdžiui, REWE, „Alltours“, „Schauinsland“ ir FTL, poreikių. Vokietija pranešė, kad kelionių organizatoriai raštu kreipėsi į Vokietijos valdžios institucijas, kad pabrėžtų „Condor“ svarbą jų verslui, ir pareiškė, kad jų skrydžių vykdymas priklauso nuo „Condor“⁽⁴⁸⁾. Vokietijos teigimu, „Condor“ vaidmuo būtų ypač svarbus atsigavimo etapu po COVID-19 pandemijos, kai maži kelionių organizatoriai ir kelionių agentūros priklausytų nuo skrydžių partnerio, turinčio patirties rinkoje ir techninių įgūdžių, kurių turi „Condor“, kad po pandemijos jie vėl pradėtų vykdyti veiklą.
- (85) Be to, „Condor“ patirtis, techninė infrastruktūra, maršrutų tinklas ir kontaktai paskirties vietų rinkose, taip pat bendrovės užsitarntas suinteresuotųjų šalių pasitikėjimas yra esminiai veiksniai, kurie kartu didino bendrovės „Condor“ gebėjimą sėkmingai plėtoti veiklą turistinių kelionių paskirties vietose ir parduoti tokias keliones. Vokietija teigė, kad kitos oro transporto bendrovės, veikiančios Vokietijos laisvalaikio kelionių rinkoje, tokio elementų derinio neturėjo, o „Condor“ jį formavo ir plėtojo daugelį metų, įskaitant „Condor“ sukurtus nuosavybinius IT sprendinius. Taigi Vokietija teigė, kad „Condor“ pasitraukimas iš rinkos taip pat reikštų, kad būtų prarastos vertingos techninės žinios ir ekspertinės žinios, kurias „Condor“ sukauptė taikydama savo unikalią verslo modelį, kuris nėra lengvai prieinamas rinkoje.
- (86) Be to, bendrovė „Condor“ turėjo apie 5 800 tiekėjų tinklą ir bendrovės pasitraukimas iš rinkos juos visus būtų smarkiai paveikęs, ypač esant sudėtingai ekonominei padėčiai, buvusiai pagalbos suteikimo metu dėl COVID-19 pandemijos. „Condor“ taip pat dirbo daugiau kaip 4 000 žmonių, o jos pasitraukimas iš rinkos būtų itin nepalankus techniniams specialistams, ypač tuo metu buvusiomis aplinkybėmis, kai daugelis Europos oro transporto bendrovių dėl COVID-19 pandemijos poveikio pasaulinėms kelionėms oro transportu mažino pajėgumus.
- (87) Be to, Vokietija teigė, kad „Condor“ pasitraukimas iš rinkos būtų pakenkęs konkurencijai Vokietijos kelionių oro transportu rinkoje. Rinka jau buvo labai konsoliduota, o „Lufthansa“ grupė, kuri užėmė dominuojančią padėtį, taip pat ėmė plėtoti veiklą laisvalaikio kelionių rinkoje. Vokietija laikėsi nuomonės, kad „Condor“ pasitraukimas iš rinkos lemtų tolesnę rinkos koncentraciją, kuri pakenktų konkurencijai laisvalaikio kelionių oro transportu srityje, nes sumažėtų inovacijos ir padidėtų kainos.

2.8. Pagrindai pradėti procedūrą

- (88) 2024 m. Sprendimu *Condor* panaikinus 2021 m. sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos, Komisijai kilo abejonių dėl restruktūrizavimo pagalbos priemonės, kuria buvo nurašoma skola, atitikties Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktui.
- (89) Pirma, Komisija išreiškė abejonių, ar po skolos nurašymo valstybei vis dar reikia teigiamos grąžos, ar nėra rizikos, kad esami akcininkai ir antraeiliai kreditoriai prisiims pernelyg didelę riziką arba neatsakingai elgsis, kai po nuostolių apskaitos bendrovės nuosavo kapitalo nebeliks. Šiuo atžvilgiu Komisija išreiškė abejonių, ar, atsižvelgiant į (neigiamą) nuosavo kapitalo sumą, likusią prieš valstybės intervenciją, ir į bendrą buvusios akcininkės TGC akcijų nurašymą, būtų tikslinga manyti, kad numatoma suma ar net nulinė suma suteikė valstybei pagrįstą pelno dalį už visą jos suteiktą nurašytų skolų sumą, kaip apibrėžta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkte (žr. sprendimo pradėti procedūrą 172 konstatuojamąją dalį). Antra, Komisija išreiškė abejonių, ar tuo atveju, jei pagrįsta valstybės grąža vis dar būtų reikalinga, Vokietijos valdžios institucijų pasiūlytas papildomos išmokos skyrimo mechanizmas, skirtas tam, kad „Condor“ grąžintų 1 paskolos mažesnio prioriteto dalį, atitiktų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkte nustatytą reikalavimą (žr. sprendimo pradėti procedūrą 173 konstatuojamąją dalį).

⁽⁴⁸⁾ Vokietija pranešimo 13 priede pateikė kelionių organizatorių laiškų pavyzdžius.

- (90) Be to, atsižvelgdama į galimą atlygio už skolos nurašymą hipotetinės neatitikties Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktui poveikį, Komisija taip pat išreiškė abejonį dėl Vokietijos siūlomų priemonių, kuriomis siekiama apriboti dėl pagalbos atsiradusius konkurencijos iškraipymus, tinkamumo (sprendimo pradėti procedūrą 189 konstatuojamoji dalis). Todėl Komisijai kilo abejonų, ar restruktūrizavimo pagalba galėtų būti pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

3. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

3.1. Bendrovės „Condor“ pastabos

- (91) 2024 m. spalio 15 d. pateiktose pastabose, užregistruotose 2024 m. spalio 16 d., „Condor“ mano, kad nagrinėjama restruktūrizavimo pagalba visiškai atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktą ir yra visiškai suderinama su vidaus rinka. Kalbant konkrečiai, „Condor“ teigimu, tokiomis aplinkybėmis, kokios nagrinėjamos šioje byloje, i) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkte nereikalaujama, kad valstybė gautų pagalbos gavėjo vertės padidėjimo ateityje dalį; ii) bet kuriuo atveju šioje byloje restruktūrizavimo priemonių rinkinys, dėl kurio derėtasi su „Attestor“, ir pagal jame numatytą papildomos išmokos skyrimo mechanizmą valstybei skiriama bendrovės „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalis ir ta dalis yra pagrįsta, ir iii) nėra pagrindo iš naujo nustatyti konkurencijos iškraipymus ribojančias priemones, kurias pasiūlė Vokietija.
- (92) Kalbant apie 91 konstatuojamosios dalies i punkte nurodytą argumentą, „Condor“ nuomone, šiuo atveju Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktą yra tenkinamas, jei valstybei skirta pagalbos gavėjo vertės padidėjimo ateityje dalis yra lygi nuliui, o nulinės sumos dalis, atsižvelgiant į bylos aplinkybes, yra pagrįsta.
- (93) Pirma, tai išplaukia iš Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto tikslo, kuris, atsižvelgiant į šios bylos aplinkybes, negali pateisinti reikalavimo, kad Vokietijos valstybė gautų bet kokią „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalį. „Condor“ mano, kad šioje byloje nėra neatsakingo elgesio rizikos problemos, ir pritaria Komisijai, kad neatsakingo elgesio rizika kyla tik *esamų* akcininkų ir antraeilių kreditorių atžvilgiu. Akcininkai ir kiti kreditoriai, kurių nė vienas nebuvo subordinuotosios skolos turėtojas, nuo tada, kai buvo suteikta pagalba, visiškai arba beveik visiškai nurašė savo akcijas arba reikalavimus vykstant nemokumo procedūrai ⁽⁴⁹⁾ pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 66 punktą, ir, „Condor“ nuomone, nebėra galimybių siekti labiau ar toliau užkirsti kelią neatsakingo elgesio rizikai ar pernelyg didelės rizikos prisiėmimui. Taigi nagrinėjamas skolos nurašymas naudingas ne esamiems akcininkams ar kreditoriams, o tik būsimiems akcininkams.
- (94) Be to, bendrovė „Condor“ mano, kad neatsakingo elgesio rizikos problema „Attestor“ atžvilgiu neįkyla, nes „Attestor“, kaip naujasis jos akcininkas, nepatenka į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatyto tikslo užkirsti kelią neatsakingo elgesio rizikai taikymo sritį. Be to, SGL dalyvavimas nesukelia jokios neatsakingo elgesio rizikos problemos, nes ji atliko tik patikėtinio vaidmenį, susijusį su naujo investuotojo prisijungimu.
- (95) „Condor“ teigia, kad priemonių rinkinys, dėl kurio susitarė federalinė Vyriausybė ir „Attestor“, yra suderėto ir subalansuoto sprendimo dalis, ir tokiomis aplinkybėmis papildomo atlygio skyrimas valstybei reiškia, kad „Attestor“ to atlygio netenka, ir todėl reikalaujama, kad naujas investuotojas pasidalytų našta, susijusią su pernelyg didele ankstesnių akcininkų ar skolų turėtojų prisiimta rizika. Toks sprendimas atgrasytų privačius investuotojus, nes prieštarautų tikslams kuo labiau sumažinti valstybės pagalbą ir užtikrinti neiškraipytą konkurenciją, taip pat prieštarautų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 66 punkto paskutinei daliai, iš kurios matyti, kad naujo nuosavo kapitalo suteikusiems subjektams neturėtų būti daromas neproporcingas poveikis.

⁽⁴⁹⁾ Visų pirma, nemokumo procedūroje TCG turėtos bendrovės „Condor“ akcijos buvo nurašytos iki nulio. TCG yra likviduojama. Jai jokių būdų nebus naudingas sėkmingas „Condor“ restruktūrizavimas. Kiti „Condor“ kreditoriai taip pat sutiko, kad Vokietijos nemokumo bylų teismo patvirtintame nemokumo plane būtų nurodyta 0,1 % jų reikalavimų, taigi beveik visiškai atsisakė savo reikalavimų.

- (96) Antra, „Condor“ teigimu, iš Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto antros dalies ⁽⁵⁰⁾ taip pat matyti, kad šiuo atveju valstybei tenkanti nulinė „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalis yra pagrįsta. Taip yra atsižvelgiant į tai, kad kapitalo injekcijos nėra (t. y. valstybės padarytos nuosavo kapitalo injekcijos suma yra lygi nuliui) ir kad „likusio bendrovės nuosavo kapitalo atsižvelgus į nuostolius“ nėra (arba yra tik neigiamas), ir tam galima nustatyti numanomą valstybės daromą kapitalo injekciją, kad būtų galima nustatyti, ar valstybei tenkanti pagalbos gavėjo vertės padidėjimo ateityje dalis yra pagrįsta. Kalbant konkrečiau, numatoma, kad „Condor“ nuosavas kapitalas išliks neigiamas iki 2026 m., kol 2026 m. rugsėjo mėn. bus grąžintos paskolos, suteiktos kaip pagalba; jis galėtų tapti teigiamas tik po 2026 m. „Condor“ nuomone, nepaisant to, kad skolų nurašymas gali padidinti nuosavą kapitalą, jis turi būti atskirtas nuo kapitalo injekcijų.
- (97) Dėl 91 konstatuojamosios dalies ii punkte nurodyto argumento „Condor“ teigia, kad bet kuriuo atveju šioje byloje Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktas yra tenkinamas, nes valstybei tenka „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalis ir ši dalis yra pagrįsta a) dėl konkurencingos investuotojų atrankos ir b) dėl papildomos išmokos skyrimo mechanizmo ir kitų bylos aplinkybių.
- (98) „Condor“ teigia, kad valstybei tenkančios „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalies pagrįstumas negali būti vertinamas remiantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto antroje dalyje nustatytais kriterijais. Tačiau, jei vis dėlto manoma, kad valstybei būtina skirti pagalbos gavėjo vertės padidėjimo ateityje dalį, tos dalies pagrįstumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į visas aplinkybes, kaip antai šiuo atveju – papildomos išmokos skyrimo mechanizmą, visą restruktūrizavimo priemonių rinkinį, įskaitant investuotojo atrankos procedūrą, esamiems akcininkams ir kreditoriams tenkančią našą ir paties fondo „Attestor“ įnašus.
- (99) „Condor“ teigimu, pagrįstumą dėl konkurso procedūros lemia tai, kad „Attestor“ buvo atrinktas iš trijų konkurso dalyvių konkurso tvarka, o jo pasiūlyme buvo nustatytos bendrovei „Condor“ ir valstybės paskolų grąžinimui palankiausios sąlygos (susijusios su didelės negrąžintos paskolos sumos dalies grąžinimu, taip pat su papildomos išmokos skyrimo mechanizmu). Tokia konkurso procedūra, be Vokietijos federalinės Vyriausybės ir „Attestor“ sutartų sąlygų derybinio pobūdžio, užtikrinama, kad sutarta valstybei tenkanti „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalis atitinka geriausias sąlygas, kurias rinkoje gali pasiekti investuotojai.
- (100) „Condor“ teigimu, pagrįstumą taip pat lemia [...] taikomas papildomos išmokos skyrimo mechanizmas ⁽⁵¹⁾. „Condor“ teigimu, pagal geriausią scenarijų bus grąžinta visa [...] mln. EUR suma; taigi, sprendime pradėti procedūrą [...] mln. EUR, kaip valstybei tenkanti vertės padidėjimo ateityje dalis pagal geriausią scenarijų, ir Vokietijos pranešime nurodytas intervalas nuo [...] mln. EUR iki [...] mln. EUR, buvo įvertis, naudingas tik pagalbos elemento kiekybiniam įvertinimui atlikti.
- (101) Galiausiai, „Condor“ atkreipia dėmesį į šias kitas bylos aplinkybes, kurios yra papildomi veiksniai, patvirtinantys, kad valstybei tenkanti „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalis yra pagrįsta:
- a) valstybė gauna [...], nepriklausomai nuo „Condor“ vertės padidėjimo ateityje. Šios palūkanos mokėtinos net ir tuo atveju, jei pagal papildomos išmokos skyrimo mechanizmą nereikia grąžinti jokių sumų;
 - b) dėl rinkinio, dėl kurio derėtasi su „Attestor“, esamų paskolų trukmė gerokai sutrumpėjo. Visa likusi suma bus grąžinta dar iki 2026 m. rugsėjo mėn., o ne iki 2031 m. gruodžio mėn., kaip buvo numatyta dėl 1 ir 2 paskolų pradinės B dalies;
 - c) jei fondas „Attestor“ nebūtų prisijungęs, bendrovė „Condor“ būtų buvusi nemoki. Ji nebūtų galėjusi įvykdyti savo grąžinimo įsipareigojimų ir sumokėti paskolų palūkanų;

⁽⁵⁰⁾ Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto antrą dalį valstybei tenkančios „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalies pagrįstumas turi būti nustatomas „atsižvelgiant į valstybės padarytos nuosavo kapitalo injekcijos sumą, palyginti su bendrovės nuosavu kapitalu, likusiu po nuostolių apskaitos“.

⁽⁵¹⁾ Vokietijos aprašytas papildomos išmokos skyrimo mechanizmas (žr. 53 konstatuojamąją dalį).

- d) numatoma, kad „Condor“ nuosavas kapitalas išliks neigiamas iki paskolų grąžinimo 2026 m. rugsėjo mėn. Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktą valstybei tenkančios pagalbos gavėjo vertės padidėjimo ateiityje dalies pagrįstumas turi būti nustatomas „atsižvelgiant į [...] bendrovės nuosav[ą] kapital[ą], likus[i] po nuostolių apskaitos“. Jei vis dėlto manoma, kad valstybei būtina skirti „Condor“ vertės padidėjimo ateiityje dalį taip pat ir tuo atveju, kai nuosavas kapitalas yra neigiamas, iš nuorodos į „likusį bendrovės nuosavą kapitalą“ turi būti bent jau matyti, kad kuo mažesnis šis likęs nuosavas kapitalas, tuo mažesnė turi būti valstybei tenkanti pagalbos gavėjo vertės padidėjimo ateiityje dalis.

(102) Kalbant apie 91 konstatuojamosios dalies iii punkte nurodytą argumentą, „Condor“ teigimu, nėra pagrindo iš naujo nustatyti Vokietijos siūlomas priemones, kuriomis siekiama apriboti dėl pagalbos atsiradusius konkurencijos iškreipimus ir kurios yra tinkamos, atsižvelgiant į tai, kad nagrinėjama restruktūrizavimo pagalba visiškai atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktą ir yra visiškai suderinama su vidaus rinka.

3.2. Bendrovės „Ryanair“ pastabos

(103) 2024 m. spalio 16 d. pastabose bendrovė „Ryanair“ pritaria Komisijos abejonėms dėl to, ar dėl skolos nurašymo, kurį leista atlikti 2021 m. sprendimu dėl restruktūrizavimo pagalbos, valstybei buvo skirta pagrįsta pagalbos gavėjo vertės padidėjimo ateiityje dalis, ir Vokietijos pasiūlytam priemonių, kuriomis siekiama apriboti konkurencijos iškreipimus, nustatymui. Tačiau „Ryanair“ iškelia keletą papildomų susirūpinimą keliančių klausimų.

(104) „Ryanair“ mano, kad, pirma, „Condor“ kreditorių priimti nurašymai yra ne bendro pobūdžio priemonė, kaip klaidingai nusprendė Komisija, o priemonė, patvirtinta kolektyviniu kreditorių sprendimu.

(105) „Ryanair“ taip pat teigia, kad Komisijos siūlomas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto netaikymas prieštarautų viešųjų išlaidų veiksmingumo principams ir būtinybei vengti viešųjų išteklių švaistymo. „Ryanair“ teigimu, faktinės aplinkybės, kad pirminis „Condor“ akcininkas prarado visas savo akcijas ir kad „Attestor“ anksčiau nebuvo akcininkas, neturi reikšmės, nes teisę į vertės padidėjimo dalį turi būtent būsimi akcininkai ir būtent jie turėtų pasidalyti našta su valstybe. Be to, tai, kad „Condor“ turi neigiamą nuosavą kapitalą, nereiškia, kad ateiityje negalima tikėtis jokio vertės padidėjimo; padaręs nuosavo kapitalo injekciją, „Attestor“ įrodė, kad vertė ateiityje gali padidėti. Todėl nė vienas iš tų punktų negali pateisinti išvados, kad nulinis atlygis vis tiek suteiktų valstybei pagrįstą vertės padidėjimo ateiityje dalį.

(106) Be to, 1 paskolos mažesnio prioriteto dalies grąžinimas priklauso nuo būsimų pajamų ir gali nutikti taip, kad „Condor“ gali tos dalies negrąžinti, nes tikėtina, kad dėl jos restruktūrizavimo plano trūkumų jos pajamų nepakaks. Taigi, „Ryanair“ teigia, kad papildomos išmokos skyrimo mechanizmas yra dar vienas pranašumas bendrovei „Condor“ ir fondui „Attestor“ ir jis negali suteikti valstybei teigiamos grąžos, nepriklausomai nuo hipotetinių būsimų mokėjimų. „Ryanair“ taip pat tvirtina, kad Komisijos nustatyti atlygio pagrįstumo vertinimo kriterijai yra netinkami. Mat su papildoma išmoka susijusi grąža turėtų būti vertinama remiantis bendrovės „Condor“, o ne „KfW“ rizikos profiliu, pavyzdžiui, oro transporto bendrovių, kurių kredito reitingas žemesnis už investicinį reitingą, obligacijų pajamingumu. „Ryanair“ pažymi, kad pinigų srautams taikytina diskonto norma, kuri nėra nurodyta, turėtų atspindėti rizikos lygį, grindžiamą nuosavo kapitalo priemonėmis, o ne skolos priemonėmis.

(107) „Ryanair“ nuomone, Komisijos pozicija dėl valstybės padarytos naujo nuosavo kapitalo injekcijos ir nuosavo kapitalo, likusio po nuostolių apskaitos, nebuvimo, kaip nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 166 konstatuojamojoje dalyje, prieštarauja 2024 m. Sprendimo *Condor* 217 punktui ⁽³²⁾. „Ryanair“ mano, kad Vokietija turėjo įtraukti sąlygą, pagal kurią nurašytos sumos būtų susigrąžintos atsižvelgiant į būsimus „Condor“ veiklos rezultatus arba konvertuotos į nuosavą kapitalą.

⁽³²⁾ Sprendimo *Ryanair / Komisija*, T-28/22, 217 punkte nustatyta: „Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad pastaroji frazė eina iš karto po reikalavimo užtikrinti valstybei pagalbos gavėjo vertės padidėjimo ateiityje „pagrįstą dalį“. Taigi ją galima suprasti kaip nuorodą į tai, kas kiekybiniu požiūriu yra „pagrįsta dalis“, o tai turi būti nustatyta remiantis proporcija tarp valstybės pervestos sumos ir gavėjo nuosavo kapitalo sumos, likusios po to, kai buvo apskaityti nuostoliai. Toks aiškinimas leistų suderinti S&R gairių 67 punkto įžanginę ir baigiamąją dalis.“

- (108) Dėl neigiamo pagalbos poveikio konkurencijai ir prekybai bendrovė „Ryanair“ mano, kad nesuteikus valstybei tinkamos vertės padidėjimo ateityje dalies, nepaisant to, kad parama didinamas nuosavas kapitalas, pagalba nesumažina neatsakingo elgesio rizikos, o tai būtų paskata „Condor“ akcininkams agresyviai konkuruoti ir priemonių, apie kurias pranešta, nepakaktų konkurencijos iškraipymams apriboti. Be to, valstybei nesumokėtas atlygis suteiktų bendrovei „Condor“ papildomų pinigų, kuriuos ji galėtų panaudoti plėtrai ir kainų mažinimui. Galiausiai, „Ryanair“ pažymi, kad sprendime nenurodyta, koku mastu orlaivių parko dydžio viršutinė riba, kurią Vokietija nustatė taikydama konkurencijos iškraipymo ribojimo priemones, yra susijusi su orlaiviais, kurių, siekiant atkurti „Condor“ gyvybingumą, bet kuriuo atveju būtų laipsniškai atsisakyta, nes jie buvo pernelyg seni.
- (109) Be to, „Ryanair“ kritikuoja sprendimą pradėti procedūrą dėl to, kad i) jame nebuvo tariamai esminės informacijos ir ii) jo taikymo sritis apribota dviem aspektais, kuriais remdamasis Bendrasis Teismas panaikino 2021 m. sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos.
- (110) Dėl informacijos trūkumo sprendime pradėti procedūrą „Ryanair“ teigia, kad jos procesinės teisės buvo pažeistos, nes buvo užtušuota pernelyg didelė teksto dalis, visų pirma susijusi su bendrovės „Condor“ finansiniais duomenimis (EBIT marža, panaudoto kapitalo grąža), „Rothschild“ ir PWC atliktais bendrovės vertinimais, atlygio už pagalbą dydžiu taikant papildomos išmokos skyrimo mechanizmą ir jo netaikant, taip pat orlaivių skaičiaus viršutine riba po laipsniško orlaivių naudojimo nutraukimo ir viršutinės ribos taikymo išimtimis. Dėl to „Ryanair“ netektų galimybės pateikti prasmingų pastabų dėl tų esminių „Condor“ restruktūrizavimo plano aspektų.
- (111) Dėl sprendimo pradėti procedūrą taikymo srities „Ryanair“ mano, jog kyla pavojus, kad apribodama savo vertinimą dviem aspektais, dėl kurių buvo panaikintas 2021 m. sprendimas dėl restruktūrizavimo pagalbos, Komisija gali neatsižvelgti į kitus galimus pagalbos nesuderinamumo su Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis atvejus arba atvejus, dėl kurių „Ryanair“ gali pateikti pastabų tik dabar. Šiuo atžvilgiu „Ryanair“ kelia šešis klausimus, susijusius su i) netiesioginiu pranašumu, kuriuo galėjo pasinaudoti „Attestor“; ii) „Condor“, kaip didžiosios grupės perimamos bendrovės, teise gauti pagalbą; iii) pagalbos atitiktimi Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.1 skirsnii; iv) valstybės intervencijos poreikiu; v) pagalbos tinkamumu ir vi) pagalbos proporcingumu. Tie argumentai iš esmės atitinka ieškinio pagrindus ir įrodymus, kuriuos „Ryanair“ pateikė ieškinyje dėl panaikinimo byloje T-28/22, kurį Bendrasis Teismas atmetė 2024 m. Sprendimu *Condor*.
- (112) Kalbant apie pirmąjį klausimą, „Ryanair“ ragina Komisiją išplėsti tyrimo apimtį ir išnagrinėti, ar dėl sistemos, susijusios su restruktūrizavimo pagalbos suteikimu bendrovei „Condor“, ir Vokietijos prisiimtų įsipareigojimų fondas „Attestor“ galėjo gauti naudos iš tos pagalbos, nors jis ir neatitiko reikalavimų restruktūrizavimo pagalbai gauti. „Ryanair“ mano, kad pagalba galėjo suteikti galimybę fondui „Attestor“ įsigyti oro transporto bendrovę „Marabu“ 2022 m.
- (113) Kalbant apie antrąjį klausimą, bendrovė „Ryanair“ mano, kad, atsižvelgiant į „Condor“ finansinius sunkumus ir Vokietijos norą parduoti bendrovę, taip pat į tai, kad konkurso procedūra pagal pranešimo dėl valstybės pagalbos sąvokos ⁽⁵³⁾ 84 punktą tikriausiai nebuvo surengta, „Attestor“ galėjo įsigyti bendrovę „Condor“ už mažesnę nei rinkos kainą, o tai, bendrovės „Ryanair“ teigimu, reikštų, kad Komisija turi ištirti „Condor“, kaip bendrovės, kurią perima didesnė verslo grupė, tinkamumą gauti restruktūrizavimo pagalbą.
- (114) Dėl trečiojo klausimo bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad, priešingai, nei nustatė Komisija, „Condor“ nesusietų mažų kelionių organizatorių paklauskos į nišines paskirties vietas ir nesuteiktų jiems trumpalaikio skrydžių plano lankstumo, nes skrydžius į „Condor“ reklamuojamas pagrindines paskirties vietas vykdo daug kitų oro transporto bendrovių, o tam tikri skrydžiai „Condor“ svetainėje parduodami iki 2025 m. lapkričio mėn. Be to, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad restruktūrizavimo planas yra netinkamas ir juo nėra atkuriamas ilgalaikis bendrovės „Condor“ gyvybingumas, nes, pirma, jis grindžiamas nerealistiška prielaida, kad „Condor“, iki COVID-19 pandemijos

⁽⁵³⁾ Komisijos pranešimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos, C/2016/2946 (OL C 262, 2016 7 19, p. 1).

demonstravusi nepakankamai gerus veiklos rezultatus (pavyzdžiui, EBIT maržos buvo 1 % ir 3 %, palyginti su panašių bendrovių vidurkiu ir mediana, kurie sudarė atitinkamai 5,7 % ir 7,3 %), iki 2026 m. taps bendrove, rodančia geresnius veiklos rezultatus, nei panašios bendrovės, ir, antra, Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 51 punkte aiškiai draudžiama, kad suteikus pagalbą jos gavėjo veiklos rezultatai viršytų rinkos rezultatus. „Ryanair“ taip pat kritikuoja tai, kaip Komisija, atlikdama „Condor“ veiklos rezultatų lyginamąją analizę, atrinko panašių bendrovių grupę, nes ją sudaro pigių skrydžių oro bendrovės ir tinklo oro vežėjai ir nėra nė vienos tolimųjų laisvalaikio ar užsakomųjų skrydžių segmentuose veikiančios oro transporto bendrovės. Be to, „Ryanair“ mano, kad Komisija atliko EBIT maržos, panaudoto kapitalo grąžos ir nuosavo kapitalo grąžos lyginamąją analizę remdamasi skirtingomis panašių bendrovių grupėmis, o tai reiškia, kad ji rinkosi tas oro transporto bendroves, kurios buvo palankiausios jos požiūriui pagrįsti.

- (115) Dėl valstybės intervencijos būtinybės „Ryanair“ teigia, kad „Condor“ būtų galėjusi gauti finansavimą iš rinkos, kaip tuo metu tai darė kitos oro transporto bendrovės, kaip antai „American Airlines“, „Hawaiian Airlines“, „Azul“ ir GOL, ir kurios pagal savo kredito reitingą, remiantis Komisijos CCC kategorija ⁽⁵⁴⁾, buvo panašioje padėtyje kaip „Condor“, t. y. patyrė „didelių / finansinių sunkumų“. „Ryanair“ teigimu, tai, kad „Condor“ buvo tuo metu vykdoma nemokumo procedūra, šiuo atveju neturi reikšmės, nes pagal Vokietijos nemokumo teisę skolintojai, teikiantys finansavimą bendrovėms, kurioms vykdomos nemokumo procedūros, vėliau nemokumo atveju būtų viršesni už įprastus skolintojus ir kelios nemokios oro transporto bendrovės („Norwegian Air“, „Delta Airlines“, „LATAM Airlines“) sugebėjo gauti rinkos finansavimą. Be to, tai, kad „Condor“ dėl dalyvavimo buvusios patronuojančiosios įmonės pinigų fonde neturi kredito reitingo, nebūtų kliūtis gauti finansavimą privačiojoje rinkoje, nes joje daug įmonių neturi reitingo.
- (116) Kalbant apie pagalbos tinkamumą, „Ryanair“ kritikuoja sprendimą pradėti procedūrą dėl to, kad pagalbos suteikimo sprendimas jame nelyginamas su kitomis galimybėmis ir nepatikrinamas atlygis už pagalbą, teigdamas, kad sprendime tik nurodyta, jog pagalba sprendžiamos „Condor“ mokumo ir likvidumo problemos. „Ryanair“ mano, kad turėjo būti įvertinta skolos konvertavimo į nuosavybę galimybė, kuri taip pat būtų pagerinusi „Condor“ būklę. „Ryanair“ teigimu, tai ne tik būtų turėję mažesnę iškraipomąją poveikį nei skolos nurašymas, bet ir būtų suteikę Vokietijai teisę į „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalį, taip užtikrinant didesnę pagalbos suderinamumą su Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktu. Galiausiai, „Ryanair“ teigia, kad neįmanoma pateikti pastabų dėl to, ar už pagalbą buvo tinkamai atlyginta, nes sprendime nenurodyta, koks turi būti atlygio dydis, jei nėra pasitelkiamas papildomos išmokos skyrimo mechanizmas.
- (117) Dėl pagalbos proporcingumo „Ryanair“ teigia, pirma, kad Komisija neteisingai apskaičiavo restruktūrizavimo pagalbą kaip skirtumą tarp 550 mln. EUR „KfW“ paskolos ir 249,02 mln. EUR su COVID-19 susijusios žalos pridėjus 20,2 mln. EUR palūkanų, kurios turėjo būti nurašytos, taigi iš viso kaip 321,18 mln. EUR sumą. „Ryanair“ nuomone, Komisija turėjo išskaičiuoti tik žalos atlyginimo pagalbos sumą, kurią Komisija patvirtino sprendimuose „Condor I“ ir „Condor II“, t. y. 204,1 mln. EUR, taigi restruktūrizavimo pagalba būtų 345,9 mln. EUR. Be to, „Ryanair“ teigimu, Vokietijos argumentai dėl restruktūrizavimo pagalbos sumos yra klaidingi, nes ji atima nurašytą sumą, kuri yra restruktūrizavimo pagalba, ir atima dvigubą pagal Sprendimą „Condor II“ nurašytą sumą. Taigi, sprendime pradėti procedūrą Komisija negalėjo pačios parengto įverčio apibūdinti kaip atsargaus remdamasi ta išgalvota suma. Antra, „Ryanair“ teigia, kad tam tikros išlaidos, kurias „Condor“ patyrė restruktūrizavimo laikotarpiu, jau būtų kompensuotos žalos atlyginimo pagalba, kuri apima laikotarpius, iš dalies sutampančius su restruktūrizavimo laikotarpiu. „Ryanair“ teigimu, žalos atlyginimu prisidedama prie išlaidų padengimo, nes būtent tokia yra tokios pagalbos paskirtis. Kadangi sprendime pradėti procedūrą nurodyta, kad restruktūrizavimo išlaidos apima nepadengtas veiklos sąnaudas, „Ryanair“ nuomone, tikėtina, jog restruktūrizavimo pagalba apima bent kai kurias išlaidas, kurios jau buvo kompensuotos suteikus žalos atlyginimo pagalbą, pavyzdžiui, sanavimo paskolos grąžinimą, kuris sprendime pradėti procedūrą nurodytas kaip viena iš restruktūrizavimo sąnaudų dalių ir kaip vienas iš tikslų, kuriais buvo panaudotas žalos atlyginimas.
- (118) „Ryanair“ daro išvadą, kad gavusi restruktūrizavimo pagalbą „Condor“ sugebėjo pradėti skraidyti naujais maršrutais, įsigyti naujų orlaivių ir padidinti savo rinkos dalį oro uostuose, ir Komisijai patvirtinus pagalbą bendrovės „Ryanair“ konkurencinei padėčiai būtų padarytas poveikis keliuose maršrutuose. Todėl „Ryanair“ ragina Komisiją uždrausti pagalbą ir reikalauti, kad Vokietija iš bendrovės „Condor“ ją susigrąžintų.

⁽⁵⁴⁾ Remiantis Komisijos komunikatu dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (OL C 14, 2008 1 19, p. 6).

4. VOKIETIJOS PASTABOS

4.1. Pastabos dėl sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą

- (119) 2024 m. rugsėjo 27 d. pastabose Vokietija laikosi nuomonės, kad restruktūrizavimo pagalba yra visiškai suderinama su vidaus rinka ir tokia buvo tuo metu, kai buvo priimtas 2021 m. sprendimas dėl restruktūrizavimo pagalbos. Vokietijos valdžios institucijos teigė, kad Vokietija pritaria „Condor“ apeliaciniam skundai dėl Bendrojo Teismo sprendimo, kuriuo panaikinamas 2021 m. sprendimas dėl restruktūrizavimo pagalbos⁽⁵⁵⁾, o šioje procedūroje pateiktos pastabos tam apeliaciniam procesui poveikio nedaro.
- (120) 2020 m. lapkričio 30 d. užbaigus „Condor“ nemokumo procedūrą, investuotojų paieškos ir restruktūrizavimo pagalbos suteikimo metu „Condor“ akcininkų ar antraeilių kreditorių nebuvo. Investuotojas buvo atrinktas konkurencinio, skaidraus, nediskriminacinio ir besąlyginio konkurso būdu, o „Attestor“ pasiūlymas buvo atrinktas iš trijų pasiūlymų kaip naudingiausias bendrovės „Condor“ veiklos tęstinumui ir „KfW“ paskolų grąžinimui, taip kuo labiau sumažinant Vokietijos valstybės ir Heseno žemės, kurios yra paskolų garantai, įnašą. Atsižvelgiant į priemonių rinkinį, dėl kurio susitarta su naujuoju investuotoju „Attestor“, kuriam netaikomas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatyto neatsakingo elgesio rizikos mažinimo reikalavimo tikslas, bet koks paskesnis „Condor“ įnašas į valstybės pelną būtų imamas iš naujojo investuotojo, o sprendimas, kuriuo užtikrinama tolesnė (restruktūrizuota) „Condor“ veikla, būtų buvęs neveiksmingas. papildomos išmokos skyrimo mechanizmas yra to sutarto rinkinio dalis ir, priešingai, nei teigia „Ryanair“ (žr. 106 konstatuojamąją dalį), nėra „papildomas pranašumas“ bendrovės „Condor“.
- (121) Be to, Vokietija pažymi, kad tuo metu, kai buvo nustatytos priemonės, bendrovė „Condor“ neturėjo likusio (teigiamo) nuosavo kapitalo, ir numatoma, kad jis išliks neigiamas, kol bus grąžintos paskolos, suteiktos kaip pagalba, o tai turėtų įvykti 2026 m. rugsėjo mėn. Vokietijos nuomone, taikant Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktą nebūtų pagrįstas joks atlygis, kurį sudaro „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalis.
- (122) NET jei toks atlygis turėtų būti teigiamas, Vokietija mano, kad papildomos išmokos skyrimo mechanizmas leistų Vokietijai tinkamai dalyvauti gaunant „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalį. Pagal šį mechanizmą numatoma, kad jei „Condor“ nuosavo kapitalo vertė – [...] – viršytų [...] mln. EUR, Vokietijai būtų išmokėta [...] mln. EUR suma. Tai būtų daugiau nei dvigubai didesnė suma, nei [...] mln. EUR [...]. Jeigu vertinimo suma būtų nuo [...] mln. EUR iki [...] mln. EUR, Vokietijai būtų išmokėta nuo [...] pagrindinės paskolos sumos, todėl net jei vertinimas būtų gerokai mažesnis už fondo „Attestor“ investuotą [...] mln. EUR sumą, valstybė gautų naudos iš „Condor“ (nuosavo kapitalo) vertės padidėjimo.
- (123) Kalbant apie lūkesčius dėl teigiamo atlygio valstybei, Vokietija pateikė skaičiavimą, pagal kurį atlygis valstybei, išmokėtas taikant papildomos išmokos skyrimo mechanizmą, palyginamas su nuosavą kapitalą didinančia pagalbos suma. Vokietija apskaičiavo, kad nuosavą kapitalą didinanti pagalbos dalis yra [...] mln. EUR arba [...] mln. EUR. Ši suma grindžiama i) [...] ⁽⁵⁶⁾, ii) [...], iii) [...]. Todėl pagal geriausią scenarijų papildoma išmoka, pasiekus didžiausią lygį ([...] mln. EUR), sudarytų [...] % nuosavą kapitalą didinančios pagalbos sumos. Darant atsargias prielaidas, t. y. [...]–[...] mln. EUR išmokos įvertį, kaip aprašyta sprendimo pradėti procedūrą 50 konstatuojamojoje dalyje, išmoka pagal papildomos išmokos skyrimo mechanizmą sudarytų [...]–[...] % nuosavą kapitalą didinančios pagalbos sumos.
- (124) Be to, kalbant apie sutaupytais palūkanas, t. y. [...] mln. EUR, Vokietija teigia, kad „Condor“ apskritai nebūtų galėjusi sumokėti palūkanų, jei nebūtų prisidėjęs „Attestor“. Be to, didelė su palūkanomis susijusio pranašumo dalis atsiranda tik dėl gerokai ilgesnio pradinio finansavimo termino, palyginti su restruktūrizuotu finansavimu. Palūkanų sąlygos buvo tokios pačios. Be to, pradinio finansavimo 1 paskolos B dalis buvo atnaujinamoji paskola, kuri nebūtinai būtų buvusi panaudota iki didžiausios leistinos sumos iki 2031 m., todėl gali būti, kad palūkanų normos taip pat būtų buvusios gerokai mažesnės. Todėl Vokietija mano, kad ekonominis palyginimas yra tik ribotos svarbos. Be to, dėl „Attestor“ investicijų „KfW“ sutaupė maždaug [...] mln. EUR refinansavimo išlaidų.

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

⁽⁵⁶⁾ Skaičiavimas atliktas remiantis šiomis palūkanų normomis:
[...].

- (125) Galiausiai, kadangi Vokietijos valstybė gauna tinkamą atlygį, susijusį su pagalbos gavėjo vertės padidėjimu ateityje, net jei reikalaujamas atlygis būtų lygus nuliui, Vokietijos nuomone, konkurencijos iškraipymą mažinančių priemonių nustatymas yra tinkamas.

4.2. Komentariai dėl trečiųjų šalių pastabų

- (126) 2024 m. lapkričio 18 d. Vokietijos valdžios institucijos pranešė Komisijai, kad jos neteiks jokių pastabų dėl „Condor“ ir „Ryanair“ pateiktų trečiųjų šalių pastabų.

5. PAGALBOS VERTINIMAS

5.1. Valstybės pagalbos buvimas

- (127) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, „[i]šskyrus tuos atvejus, kai Sutartys nustato kitaip, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

- (128) Vadinas, kad priemonė būtų laikoma pagalba pagal tą straipsnio dalį, turi būti įvykdytos visos šios sąlygos: i) priemonė turi būti priskirtina valstybei ir finansuojama iš valstybinių išteklių; ii) ja turi būti suteikiamas pranašumas pagalbos gavėjui; iii) tas pranašumas turi būti atrankusis ir iv) priemonė turi būti iškraipoma konkurencija arba keliama jos iškraipymo grėsmė ir turi būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

5.1.1. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei

- (129) Kaip nustatyta Komisijos sprendimo „Condor I“ 137–139 konstatuojamosiose dalyse, sprendimą suteikti pradines 550 mln. EUR paskolas priėmė Vokietijos federalinė Vyriausybė. Paskolos buvo suteiktos taikant subsidijuojamas palūkanų normas per valstybinį plėtros banką „KfW“. Vokietijos Vyriausybė suteikti paskolą įpareigojo banką „KfW“, kuris Vyriausybei yra tik būdas paskoloms nukreipti. „KfW“ negaus jokių palūkanų ir neprisims jokios rizikos. Palūkanų mokėjimai perduodami Vyriausybei, o Vyriausybė suteikia bankui „KfW“ garantiją, kad paskola bus grąžinta. Garantijas suteikė federalinė Vyriausybė. Paskolos ir garantijos yra neatsiejamos, t. y. vienos be kitų neegzistuoja. Taigi sprendimas nustatyti priemonę priskirtinas valstybei, o priemonė buvo finansuojama iš valstybės išteklių, nes ji buvo finansuojama iš bendrojo valstybės biudžeto. Sprendimą restruktūrizuoti „KfW“ paskolas (žr. 52 konstatuojamąją dalį) ir nurašyti palūkanas už kompensacijos permoką taip pat priėmė Vokietijos federalinė Vyriausybė, o tai turėjo įtakos valstybės ištekliais – jie buvo prarasti, atidėti grąžinimui ir bet kuriuo atveju panaudoti.

- (130) Pasiūlymą dėl bendrovės „Condor“ pardavimo atrinko „Condor“ stebėtojų taryba, kurios nariai akcininkai yra valstybės atstovai (37 konstatuojamoji dalis). Siekiant užtikrinti „KfW“ paskolų grąžinimą, būtinais reikėjo įgyvendinti pirkimo sutartį. Pirkimo sutarties įgyvendinimo sąlyga buvo paskolos restruktūrizavimas ir palūkanų nurašymas. Paskola buvo restruktūrizuota pagal „KfW“ ir „Condor“ preliminarąją sutartį, sudarytą federalinės Vyriausybės prašymu.

- (131) Todėl Komisija daro išvadą, kad „KfW“ paskolų restruktūrizavimas ir kompensacijos permokos palūkanų nurašymas yra susiję su valstybės ištekliais, o sprendimas nustatyti priemones priskirtinas valstybei.

5.1.2. Pranašumas

- (132) Priemonės, apie kurias pranešta, padėjo bendrovei „Condor“ finansuoti tolesnę veiklą atsigauant po COVID-19 pandemijos ir restruktūrizavimo plano įgyvendinimą, suteikiant jai galimybę gauti finansavimą, kurio „Condor“, atsižvelgiant į jos ypatingą padėtį ir pagalbos suteikimo metu susiklosčiusias aplinkybes, negalėjo gauti rinkoje. Tuo atžvilgiu „Condor“ negalėjo įgyvendinti pirkimo sutarties su „Attestor“, jei „KfW“ paskolos nebūtų restruktūrizuotos ir nebūtų leista negrąžinti palūkanų už kompensacijos permoką. Paskolų nebūtų suteikta ir jos nebūtų suteiktos taip, kaip buvo suteiktos, jei Vokietija nebūtų suteikusi bendrovei „Condor“ sanavimo pagalbos ir žalos kompensavimo (2 ir 3 konstatuojamosios dalys). Kapitalo investicijos ir „Attestor“ išperkamosios nuomos priemonės įgyvendinimas priklausė nuo pirkimo sutarties pasirašymo, o jis savo ruožtu – nuo paskolų restruktūrizavimo.
- (133) Apskritai valstybės garantuojamų „KfW“ paskolų restruktūrizavimui būdingi įvairūs neatskiriami ir vienas nuo kito priklausomi atidėjimo, nurašymo ir paskolos dalių grąžinimo sąlygų komponentai, dėl kurių sumažinamas arba palengvinamas bendras skolintojui mokėtinas atlygis. Šie komponentai yra tarpusavyje susiję siekiant paremti „Condor“ veiklos tęstinumą Vokietijos viešosios tvarkos sumetimais. Be to, Vokietija atsisakė teisės susigrąžinti palūkanas už kompensacijos permoką, atsiradusią dėl anksčiau suteiktos pagalbos. Tų remiamų komponentų bendra paskirtis ir poveikis buvo atlaisvinti finansinius išteklius, kuriais remiamas „Condor“ restruktūrizavimo planas ir kurių „Condor“ nebūtų galėjusi pasiskolinti ar apskritai gauti rinkoje.
- (134) Todėl Komisija daro išvadą, kad priemonėmis, apie kurias pranešta, bendrovei „Condor“ suteikiamas ekonominis pranašumas, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.1.3. Atrankumas

- (135) Priemonės, apie kurias pranešta, taikomos tik „Condor“. Kaip yra konstatavęs Teisingumo Teismas ⁽⁵⁷⁾, kai pagalba individuali, tam, kad prielaida, jog jos pobūdis atrankusis, būtų patvirtinta, iš principo pakanka nustatyti, ar suteiktas ekonominis pranašumas. Tai nepriklauso nuo to, ar atitinkamose rinkose yra panašioje padėtyje esančių veiklos vykdytojų. Nors Vokietija yra suteikusi arba dar gali suteikti valstybės pagalbą kitoms su bendrove „Condor“ konkuruojančioms oro transporto bendrovėms, bet kuriuo atveju paskolos restruktūrizavimas ir palūkanų atsisakymas nėra platesnės bendros ekonominės politikos priemonės, skirtos tokio paties pobūdžio *ad hoc* paramai teikti aviacijos ar kituose ekonomikos sektoriuose veikiančioms įmonėms, kurių teisinė ir faktinė padėtis, atsižvelgiant į tokios bendros politikos priemonės tikslą, yra panaši, dalis, o yra skirtos tik bendrovei „Condor“.
- (136) Todėl Komisija daro išvadą, kad priemonės, apie kurias pranešta, yra atrankiosios, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.1.4. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

- (137) Kai valstybės narės skirta pagalba sustiprina įmonės poziciją kitų įmonių, kurios konkuruoja Sąjungos vidaus prekybos srityje, atžvilgiu, laikoma, kad tokia prekybai yra daroma įtaka. Užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose pagalbos gavėjas konkuruotų su kitomis įmonėmis. Šiuo požiūriu aplinkybė, kad ekonomikos sektorius buvo liberalizuotas Sąjungos lygmeniu, yra elementas, kuris gali leisti nustatyti, kad pagalba turi realų ar potencialų poveikį konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai. „Condor“ teikia oro transporto paslaugas maršrutais iš Vokietijos į kitas valstybes nares. Aviacijos sektorius yra atviras konkurencijai Sąjungoje, o paslaugos teikiamos iš vienos valstybės narės į kitą.
- (138) Todėl priemonės, apie kurias pranešta, gali iškraipyti konkurenciją arba kelti grėsmę, kad ji bus iškraipyta, ir daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (139) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad priemonės, apie kurias pranešta, yra valstybės pagalba bendrovei „Condor“, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

⁽⁵⁷⁾ 2015 m. birželio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija / MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 punktas.

5.2. Priemonių teisėtumas

- (140) Vokietijos valdžios institucijos, pranešusios apie pagalbą restruktūrizuojant ir nurašant skolas ir palūkanas iki jos įgyvendinimo, iš pradžių įvykdė savo pareigas pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį.
- (141) Vis dėlto, nepaisant išankstinio pranešimo ir Komisijos pritarimo prieš suteikiant pagalbą, Bendrajam Teismui panaikinus 2021 m. sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos, kadangi priemonės, apie kurias pranešta, yra valstybės pagalba, jos tapo neteisėta pagalba atgaline data nuo jų nustatymo momento, nes Komisijos patvirtinimas jų nebeapėmė.

5.3. Suderinamumas

- (142) Kadangi Komisija padarė išvadą, jog priemonės yra pagalba, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, būtina išnagrinėti, ar tos priemonės yra suderinamos su vidaus rinka. Kadangi priemonės yra neteisėta pagalba, jų suderinamumą reikia vertinti pagal pagalbos suteikimo metu, t. y. 2021 m. liepos mėn. pabaigoje, galiojusias teisės nuostatas.
- (143) SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte nustatyta, kad pagalba gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, jei ji skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių plėtrai skatinti, kai ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.
- (144) Taigi, kad pagalba būtų pripažinta suderinama, viena vertus, ja turi būti siekiama skatinti tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrą ir, kita vertus, ji neturi pakenkti prekybos sąlygoms taip, kad prieštarautų bendram interesui.
- (145) Vertindama, ar įvykdyta pirmoji sąlyga, Komisija nagrinėja, ar pagalba skatina plėtoti tam tikras ekonominės veiklos rūšis. Vertindama, ar įvykdyta antroji sąlyga, Komisija nagrinėja, ar neigiamą poveikį, kurį pagalba gali turėti vidaus rinkai, atsveria teigiamas siūlomos pagalbos poveikis veiklos, kurią ketinama remti, plėtrai ⁽⁵⁸⁾.
- (146) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse Komisija nustatė kriterijus, kuriuos ji taiko vertindama bendrovės restruktūrizavimo pagalbos suderinamumą su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą ⁽⁵⁹⁾. Pagal tų gairių 137 punktą Komisija, remdamasi šiomis gairėmis, išnagrinės bet kokios sanavimo arba restruktūrizavimo pagalbos, suteiktos be jos leidimo ir dėl to pažeidžiančios Sutarties 108 straipsnio 3 dalį, suderinamumą su bendrąja rinka, jei po tų gairių paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* buvo suteikta dalis pagalbos arba visa pagalba. Taip yra nagrinėjamu atveju.
- (147) Pranešimas nereiškia, kad dėl restruktūrizavimo pagalbos ar jai taikomų sąlygų arba dėl ekonominės veiklos, kurią skatina pagalba, galėtų būti pažeista atitinkama Sąjungos teisės nuostata. Visų pirma Komisija Vokietijai nepateikė pagrįstos nuomonės dėl galimo Sąjungos teisės pažeidimo, kuris būtų susijęs su šiuo atveju, ir Komisija negavo jokių skundų ar informacijos, iš kurios būtų galima spręsti, kad valstybės pagalba, su ja susijusios sąlygos arba ekonominė veikla, kurią skatina pagalba, gali prieštarauti atitinkamoms Sąjungos teisės nuostatomis.
- (148) Vokietija mano, kad restruktūrizavimo pagalba gali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.
- (149) Atsižvelgdama į nagrinėjamos valstybės pagalbos pobūdį ir tikslą bei Vokietijos valdžios institucijų teiginius, Komisija įvertins, ar planuojamas finansavimas, kuriuo remiama restruktūrizavimo pagalba, atitinka atitinkamas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių nuostatas.

⁽⁵⁸⁾ 2020 m. rugsėjo 22 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Austrija / Komisija (Hinkley Point C)*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 19 punktas.

⁽⁵⁹⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punktas.

5.3.1. Pagalba skatinama ekonominės veiklos plėtra

- (150) Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, tam, kad valstybės pagalba būtų laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi būti skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti.
- (151) Šiuo atžvilgiu, norėdama įrodyti, kad restruktūrizavimo pagalba siekiama skatinti tokios veiklos ar sričių plėtrą, tokią pagalbą teikianti valstybė narė turi įrodyti, kad pagalba siekiama užkirsti kelią socialiniams sunkumams arba pašalinti rinkos nepakankamumą. Konkrečiai restruktūrizavimo pagalbos atveju Komisija pažymi, kad, kaip pripažįstama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 43 punkte, iš tikrųjų pasitraukimas iš rinkos yra svarbus produktyvumo augimo veiksnys, todėl pagalbai pagrįsti nepakanka tik užkirsti kelią įmonės pasitraukimui iš rinkos. Priešingai, sanavimo ir restruktūrizavimo pagalba yra viena iš labiausiai rinką iškraipančių valstybės pagalbos rūšių, nes ji trukdo pasitraukimo iš rinkos procesui. Tačiau tam tikrais atvejais sunkumų patiriančios įmonės restruktūrizavimas gali prisidėti prie ekonominės veiklos ar sričių plėtos, taip pat ir ne tik tos veiklos, kurią vykdo pagalbos gavėjas, plėtos. Taip yra tais atvejais, kai, nesuteikus tokios pagalbos, pagalbos gavėjo nesėkmė sukeltų rinkos nepakankamumą arba socialinius sunkumus, stabdančius ekonominės veiklos rūšių ir (arba) sričių, kurias paveiktų tokios aplinkybės, plėtrą. Nebaigtinis tokių aplinkybių sąrašas pateiktas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkte.
- (152) Tokios aplinkybės, *inter alia*, susidaro, kai pagalba išvengiama rizikos, kad bus nutraukta svarbi paslauga, kurią sunku pakartoti ir į kurią bet kuriam konkurentui būtų sunku tiesiog įsitraukti, arba kai pagalbos gavėjas atlieka svarbų sisteminių vaidmenį tam tikrame regione ar sektoriuje, o pasitraukimas iš jo turėtų galimų neigiamų pasekmių ⁽⁶⁰⁾. Taigi, suteikiant galimybę pagalbos gavėjui tęsti veiklą, pagalba užkertamas kelias tokiam rinkos nepakankamumui ar socialiniams sunkumams. Tačiau restruktūrizavimo pagalbos atveju taip yra tik tada, kai pagalba leidžia pagalbos gavėjui savarankiškai konkuruoti rinkoje, o tai galima užtikrinti tik tuo atveju, jei pagalba teikiama remiantis įgyvendinamu restruktūrizavimo planu, kuriuo atkuriamas ilgalaikis pagalbos gavėjo gyvybingumas.
- (153) Taigi Komisija pirmiausia įvertins, ar „Condor“ atitinka restruktūrizavimo pagalbos skyrimo reikalavimus (5.3.1.1 skirsnis), ar pagalba siekiama užkirsti kelią rinkos nepakankamumui ar socialiniams sunkumams (5.3.1.2 skirsnis) ir ar kartu pateikiamas restruktūrizavimo planas, kuriuo atkuriamas ilgalaikis pagalbos gavėjo gyvybingumas (5.3.1.3 skirsnis).

5.3.1.1. Tinkamumas finansuoti: sunkumų patirianti bendrovė

- (154) Kad galėtų gauti restruktūrizavimo pagalbą, pagalbos gavėjas turi būti sunkumų patirianti įmonė. Įmonė laikoma patiriančia sunkumų, kai yra praktiškai akivaizdu, kad be valstybės intervencijos trumpuoju arba vidutinės trukmės laikotarpiu ji bus priversta nutraukti savo veiklą. Visų pirma, ribotos atsakomybės bendrovė laikoma patiriančia sunkumų, kai dėl sukauptų nuostolių prarandama daugiau kaip pusė jos pasirašytojo akcinio kapitalo. Taip yra tada, kai sukauptus nuostolius atėmus iš rezervų (ir visų kitų elementų, kurie paprastai laikomi bendrovės nuosavų lėšų dalimi) gaunama neigiama bendra suma, viršijanti pusę pasirašytojo akcinio kapitalo ⁽⁶¹⁾.
- (155) Be to, grupei priklausanti įmonė gali gauti restruktūrizavimo pagalbą tik tuo atveju, jei galima įrodyti, kad jos sunkumai jai būdingi, o ne nulemti savavališko sąnaudų paskirstymo grupės viduje, ir kad tie sunkumai yra pernelyg dideli, kad grupė juos įveiktų pati ⁽⁶²⁾.
- (156) Kaip parodyta 4 lentelėje, „Condor“ šiuo metu turi ir pagalbos suteikimo metu turėjo neigiamą nuosavą kapitalą, todėl sukaupta nuostolių suma viršija visą jos pasirašytąjį akcinį kapitalą. Tai reiškia, kad prarastas visas jos pasirašytasis akcinis kapitalas.

⁽⁶⁰⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto b ir c papunkčiai.

⁽⁶¹⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkto a papunktis.

⁽⁶²⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 22 punktas.

- (157) Iš „Condor“ nuosavybės apibūdinimo tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, taip pat matyti, kad „Condor“ nebuvo didesnės grupės dalis. Tuo metu vienintelė „Condor“ akcininkė SGL kitų įmonių kitų kapitalo dalių neturėjo. SGL buvo tik patikos bendrovė, įsteigta vien tam, kad galėtų turėti akcijų nuo tada, kai 2020 m. gruodžio mėn. bendrovei „Condor“ buvo užbaigta nemokumo procedūra, iki kol jos bus parduotos investuotojui. Pagal pirkimo sutartį SGL neteko daugumos akcininko teisių. Darytina išvada, kad pagrindinė „Condor“ patronuojančioji įmonė „Noerr & Stiefenhofer“ per SGL negalėjo naudotis prasmingomis „Condor“ nuosavybės teisėmis, todėl ši taip pat negalėjo būti laikoma „Noerr“ grupės dalimi (žr. 26 konstatuojamąją dalį). Viena iš „Attestor“ pirkimo pasiūlymo sąlygų buvo paskolos restruktūrizavimas ir jis buvo įgyvendintas tik 2021 m. liepos 28 d. po to, kai Komisija suteikė restruktūrizavimo pagalbą pradinį patvirtinimą. Taigi, negalima teigti, kad „Condor“ sunkumai kilo dėl savavališko sąnaudų paskirstymo hipotetinėje didesnėje grupėje.
- (158) Be to, fondo „Attestor“ pasiūlymą dėl bendrovės „Condor“ pastarosios valdyba atrinko konkurencinio, skaidraus, besąlyginio ir nediskriminacinio konkurso būdu, kaip geriausią iš trijų gautų pasiūlymų (žr. 37 ir 120 konstatuojamąsias dalis). Vokietijos federalinė Vyriausybė taip pat nusprendė, kad „Attestor“ pasiūlė geriausias „KfW“ paskolų grąžinimo sąlygas, kad būtų galima skirti kuo mažesnę restruktūrizavimo pagalbą. Priešingai, nei teigia „Ryanair“ (žr. 113 konstatuojamąją dalį), nėra jokių požymių, kad „Attestor“ sumokėtai kainai turėjo įtakos tariamas Vokietijos Vyriausybės noras bendrovę „Condor“ parduoti skubiai. Iš tiesų, praėjo daugiau kaip vieni metai nuo to laiko, kai 2020 m. balandžio mėn. PGL atsiėmė savo pasiūlymą dėl „Condor“ (žr. 35 konstatuojamąją dalį), iki to laiko, kai 2021 m. liepos mėn. buvo pasirašyta pardavimo sutartis su „Attestor“, po konkurso, per kurį buvo pateikti trijų suinteresuotųjų pirkėjų pasiūlymai (žr. 37 konstatuojamąją dalį). Taigi, Komisija mano, kad „Attestor“ už bendrovę „Condor“ sumokėjo rinkos kainą, todėl „Attestor“ negavo jokios bendrovei „Condor“ suteiktos restruktūrizavimo pagalbos dalies.
- (159) Siekdama išsamumo Komisija priduria, kad buvusiai „Condor“ patronuojančiajai įmonei TCG priverstinis likvidavimas pradėtas 2019 m., t. y. gerokai prieš suteikiant restruktūrizavimo pagalbą, ir ji buvo likviduojama, todėl ji taip pat negalėjo išspręsti bendrovės „Condor“ sunkumų. Sprendime dėl sanavimo pagalbos Komisija nusprendė, kad „Condor“ patiriami sunkumai kilo ne dėl savavališko sąnaudų paskirstymo buvusios TCG grupės viduje ir kad ta likviduojama grupė negalėjo jų išspręsti. Bendrasis Teismas tam vertinimui pritarė sprendime byloje T-577/20. Tas sprendimas nebuvo apskūstas.
- (160) 2024 m. Sprendime *Condor* Bendrasis Teismas įvertino, ar laikomasi šios sąlygos, ir padarė išvadą, kad Komisija turėjo teisę konstatuoti, jog „Condor“ padėtis nepatenka į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 22 punkte nustatyto draudimo taikymo sritį (kai pagalbos gavėjas priklauso didesnei verslo grupei arba yra jos perimamas) ⁽⁶³⁾.
- (161) Todėl Komisija daro išvadą, kad bendrovė „Condor“ gali gauti restruktūrizavimo pagalbą.

5.3.1.2. Ekonominės veiklos plėtra

- (162) Kadangi tam, kad valstybės intervencija būtų suderinama su vidaus rinka, ja turi būti siekiama palengvinti ekonominės veiklos plėtrą, kiek tai susiję su restruktūrizavimo pagalba, valstybė narė, *inter alia*, turi įrodyti, kad pagalba išvengiama svarbios paslaugos, kurią sunku atkurti ir kurios konkurentas negalėtų lengvai teikti vietoj pagalbos gavėjo, nutraukimo rizikos.
- (163) Dėl 84 ir 85 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių Komisija mano, kad „Condor“ atlieka svarbų vaidmenį Vokietijos laisvalaikio kelionių rinkoje, nes ji teikia unikalias skrydžių paslaugas tūkstančiams nepriklausomų kelionių agentūrų ir kelionių organizatorių, kurių daugelis yra MVI, konsoliduoja paklausą, siūlo lanksčius tvarkaraščius ir pritaikytas IT rezervavimo sistemas.
- (164) Komisija visų pirma pažymi, kad „Condor“ telkia mažų kelionių organizatorių paklausą skrydžiams į nišines paskirties vietas ir užtikrina jiems trumpalaikį skrydžių plano lankstumą. Senųjų ir pigių skrydžių bendrovių tvarkaraščiai yra nustatomi ilgesniam laikotarpiui, todėl jos tokio lankstumo suteikti negali. „Condor“ nuosavybinėje rezervavimo sistemoje kelionių organizatoriams suteikiama galimybė siūlyti kelionės paslaugų paketus ir suteikiama reikiamo lankstumo prisitaikyti prie paklausos pokyčių (žr. 84 konstatuojamąją dalį). Priešingai, nei teigia „Ryanair“ (žr. 114 konstatuojamąją dalį), to nepaneigia nei tai, kad „Condor“ skrydžiai gali būti užsakomi iš anksto, nei tai, kad „Condor“ (taip pat) vykdo skrydžius į tam tikras paskirties vietas, kurias aptarnauja kitos oro transporto bendrovės.

⁽⁶³⁾ Sprendimas *Ryanair / Komisija*, T-28/22, 44–54 punktai.

Nė viena oro transporto bendrovė negalėtų veiksmingai ir pelningai vykdyti savo veiklos neturėdama skrydžių tvarkaraščio ir nesiūlydama klientams vietų šiek tiek iš anksto užsisakyti. Nepaisant to, kad bendrovė „Condor“ šią paslaugą siūlo, ji išlieka lankstesnė nei reguliariusius skrydžius vykdančios oro transporto bendrovės, o esminę jos, kaip kelionių agentūrų ir kelionių organizatorių konsolidatorės ir tarpininkės, funkciją patvirtina kelionių sektoriaus atstovai. Visų pirma, vertinant „Condor“ sanavimo pagalbą, remiantis Vokietijos pranešime pateikta informacija, kelionių organizatoriai raštu kreipėsi į Vokietijos valdžios institucijas, siekdami pabrėžti, kad vykdydami dalį savo veiklos jie yra priklausomi nuo tų paslaugų ir, jei tokių paslaugų nebūtų, jų apyvarta labai sumažėtų (žr. 84 konstatuojamąją dalį). Kad atkartotų tas sistemas, konkurentai turėtų sukaupti reikiamą kompetenciją, sukurti paskirties vietų ir kontaktinių asmenų tinklą, taip pat įdiegti IT sistemas ir procesus, o tai pareikalautų daug laiko ir išteklių ir to nebūtų galima pasiekti trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu.

- (165) Be to, „Condor“ IT aplinka leidžia rezervuoti ir užsakomuosius skrydžius, ir kelionių visuotinio paskirstymo sistemos (GDS) skrydžius ⁽⁶⁴⁾ turistiniais maršrutais, o jos komercinės sistemos suteikia galimybę naudoti tikra laikus duomenis iš įvairių tarnybų ir gauti prieigą įvairiais kanalais. Taigi „Condor“ suteikia galimybę vykdyti laisvalaikio skrydžius daugiau nei [...] kelionių agentūrų, kurios neturi IATA licencijos, per įvairias sąsajas, kurių nesiūlo senosios ir pigių skrydžių bendrovės. Taigi Komisija mano, kad nesant bendrovės „Condor“ sąsajų, IATA licencijos neturintys kelionių organizatoriai, norėdami gauti prieigą prie turistinių skrydžių, būtų visiškai priklausomi nuo konsolidatorių ir turėtų mokėti papildomus konsolidatoriaus paslaugų mokesčius. Technologiją, reikalingą toms sąsajoms valdyti, iš esmės sukūrė bendrovė „Condor“, ir dėl to, kad jos nėra IT rinkoje, trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu jos nebūtų galima atkartoti.
- (166) Todėl labai mažai tikėtina, kad esama senoji arba pigių skrydžių oro transporto bendrovė norėtų ir galėtų per pagrįstą laikotarpį sukaupti reikiamą kompetenciją, sukurti tinklus ir įdiegti technologijas, kad galėtų perimti bendrovės „Condor“, kaip maždaug 11 000 nepriklausomų kelionių agentūrų ir kelionių organizatorių Vokietijos laisvalaikio kelionių rinkoje tarpininkės ir konsolidatorės, vaidmenį. Dar mažiau tikėtina, kad „Condor“ vaidmenį galėtų atlikti keli vežėjai, kiekvienas atskirai kurdami ir įgyvendindami tam tikras paslaugas, nekoordinuodami tų paslaugų ir neužtikrindami jų sąveikumo.
- (167) Be to, Komisija pažymi, kad „Condor“ sukaupė daug patirties, susijusios su turistinių kelionių paskirties vietų atradimu ir vystymu, ir sukūrė techninius pajėgumus, susijusius su paklausos ir lanksčių rezervavimo galimybių bei skrydžių tvarkaraščių konsolidavimu, naudodama nuosavybines, individualizuotas IT programas ir procesus, kurias ji sukūrė pati. Jai pasitraukus iš rinkos tos techninės žinios ir patirtis būtų prarastos, o joms atkurti prireiktų laiko ir investicijų į IT plėtrą ir tinklų kūrimą.
- (168) Be to, „Condor“ taiko gerai veikiančią verslo modelį, kuris nukentėjo tik dėl nuo jos nepriklausančių įvykių, pavyzdžiui, TCG nemokumo ir COVID-19 pandemijos, neigiamo poveikio. Nepaisant sunkios ekonominės padėties, susiklosčiusios pagalbos teikimo metu, „Condor“, remdamasi savo verslo prognozėmis, sugebėjo pritraukti privačių investuotojų, pasirašiusių finansuoti bendrovę. Ji yra įsitvirtinusi Vokietijoje ir svarbi siekiant išlaikyti konkurenciją Vokietijos laisvalaikio kelionių rinkoje, kuri šiuo metu jau yra labai koncentruota ir kurioje dominuoja „Lufthansa“ grupė. Kelionių organizatoriai Vokietijos valdžios institucijoms išreiškė susirūpinimą dėl galimo „Condor“ paslaugų praradimo. Be to, Vokietijos konkurencijos tarnyba, remdamasi SESV 102 straipsniu, pradėjo tyrimą dėl galimo „Lufthansa“ piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi rinkoje „Condor“ sąskaita. Užbaigusi šį tyrimą, konkurencijos tarnyba uždraudė bendrovei „Lufthansa“ nutraukti tam tikras ilgalaikes sutartis dėl privežamųjų skrydžių su „Condor“ ⁽⁶⁵⁾, kad „Lufthansa“ nepiktnaudžiautų savo padėtimi rinkoje „Condor“ nenaudai ir kad būtų užkirstas kelias tolesnei žalingai rinkos koncentracijai. Iš tikrųjų Komisija pažymi, kad „Condor“ yra vienintelė likusi bendrovė „Lufthansa“ konkurentė maršrutuose iš Vokietijos į tolimas paskirties vietas. Taigi, Komisija mano, kad „Condor“ yra svarbi siekiant išsaugoti veiksmingą konkurenciją Vokietijos tolimųjų laisvalaikio skrydžių rinkoje.

⁽⁶⁴⁾ Kelionių visuotinio paskirstymo sistema (GDS) – tai kompiuterizuotas tinklas, leidžiantis kelionių sektoriaus paslaugų teikėjams, daugiausia oro transporto bendrovėms, viešbučiams, automobilių nuomos bendrovėms ir kelionių agentūroms, sudaryti sandorius naudojant tikra laikus duomenis (pvz., viešbučio kambarių skaičių ar turimų skrydžio sėdimųjų vietų skaičių). Kelionių agentūros naudoja GDS paslaugomis, produktais ir tarifais, kad teiktų su kelionėmis susijusias paslaugas galutiniam vartotojams.

⁽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) Galiausiai, „Condor“ pasitraukimas iš rinkos būtų turėjęs neigiamą poveikį jos tinklui, kurį sudaro beveik [...] tiekėjų, ir daugiau kaip 4 000 darbuotojų, kuriems būtų buvęs padarytas didelis poveikis, (86 konstatuojamoji dalis). Galimas poveikis būtų buvęs didelis, ypač atsižvelgiant į sunkią ekonominę padėtį pagalbos suteikimo metu, kai daugelis oro transporto bendrovių mažino pajėgumus ir atleido darbuotojus, todėl mažai tikėtina, kad jos būtų užtikrinusios pakankamai darbo „Condor“ tiekėjams arba būtų perėmusios didelę „Condor“ darbuotojų dalį. Tokia išvada ypač darytina dėl to, kad „Condor“ tenka didesnė nei vidutinė tolimųjų skrydžių į turistines paskirties vietas dalis ir ji telkia maždaug 11 000 kelionių organizatorių ir kelionių agentūrų paklausą skrydžiams į tokias vietas. Labai mažai tikėtina, kad konkurentai būtų galėję teikti „Condor“ paslaugas skraidinant į tas paskirties vietas ir taip pasiekti pakankamą lėktuvo apkrovos koeficientą, kad galėtų jas teikti pelningai. Be to, nebuvo jokių požymių, kad kuris nors konkurentas būtų buvęs pasiruošęs plėtoti tokią bendradarbiavimo su kelionių organizatoriais ir kelionių agentūromis sistemą. Iš tikrųjų kelionių organizatoriai patvirtino, kad jie buvo priklausomi nuo tų „Condor“ paslaugų ir kad „Condor“ pasitraukus iš rinkos jie patirtų didelių nuostolių (žr. 84 konstatuojamąją dalį).

(170) Taigi, nors kai kurie „Condor“ maršrutai gali būti patrauklūs konkrečiam konkurentui, nebuvo jokių požymių, kad kuris nors konkurentas ar keli konkuruojantys vežėjai būtų galėję perimti visas „Condor“ paslaugas, kad kartu imtų atlikti „Condor“, kaip 11 000 nepriklausomų kelionių agentūrų ir kelionių organizatorių tarpininkės ir konsolidatorės, vaidmenį, turėtų „Condor“ technines žinias, patirtį, ryšių tinklą ir pritaikytas IT sistemas bei perimtų „Condor“ darbuotojus, lėktuvus ir laiko tarpusnius, kurių daugelis skirti specializuotoms nišinėms tolimųjų skrydžių paskirties vietoms, kurias aptarnauja tik laisvalaikio kelionių skrydžius vykdančios vežėjai. Todėl dėl „Condor“ pasitraukimo iš rinkos jos klientai, darbuotojai ir tiekėjai greičiausiai susidurtų su dideliais socialiniais sunkumais. Nesant pagalbos, „Condor“ nebūtų galėjusi toliau teikti šios svarbios paslaugos.

(171) Bendrasis Teismas įvertino Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto reikalavimą 2024 m. Sprendime *Condor* ir padarė išvadą, kad ieškovė neįrodė, jog Komisijai turėjo kilti abejonų dėl to, ar „Condor“ teikė svarbią paslaugą, kurią sunku atkartoti, arba dėl to, ar bet kuriam konkurentui būtų sunku tiesiog užimti „Condor“ vietą, kaip tai suprantama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto b papunktį ⁽⁶⁶⁾.

(172) Taigi, Komisija daro išvadą, kad pagalba prisidedama prie laisvalaikio skrydžių ekonominės veiklos plėtros, nes ji padeda išlaikyti svarbią paslaugą, kurios nebūtų lengva atkartoti visos ir konkurentams trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu nepatiriant socialinių sunkumų.

5.3.1.3. Restruktūrizavimo planas ir ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas

(173) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires restruktūrizavimo pagalba turėtų būti teikiama tik realistiškam, nuosekliam ir toliaregiškam restruktūrizavimo planui, kurio priemonės turi būti skirtos ilgalaikiam gyvybingumui atkurti per pagrįstą laikotarpį, paremti, atmetant bet kokią papildomos į „Condor“ restruktūrizavimo planą neįtrauktos pagalbos galimybę. Restruktūrizavimo plane turi būti nurodytos gavėjų sunkumų priežastys bei gavėjo trūkumai ir išdėstyta, kaip siūlomomis restruktūrizavimo priemonėmis bus išspręstos pagrindinės gavėjo problemos ⁽⁶⁷⁾.

(174) Restruktūrizavimo rezultatai turi būti įrodyti pagal įvairius scenarijus, visų pirma nustatant veiklos parametrus ir pagrindinius numatomus rizikos veiksnus. Pagalbos gavėjo gyvybingumo atkūrimas turi lemti tinkamą investuoto kapitalo grąžą padengus sąnaudas ir negali būti grindžiamas optimistinėmis prielaidomis dėl tokių veiksnių, kaip kainų ar paklausos svyravimai. Ilgalaikis gyvybingumas pasiekiamas tada, kai įmonė, padengusi visas savo sąnaudas, įskaitant nusidėvėjimą ir finansinius mokesčius, gali užsitikrinti tinkamą prognozuojamą kapitalo grąžą ir yra pajėgi savarankiškai konkuruoti rinkoje ⁽⁶⁸⁾.

(175) Tuo tikslu į restruktūrizavimo planą įtrauktos įvairios rimtos, nuoseklios ir viena kitą papildančios priemonės (40–43 konstatuojamosios dalys), kuriomis didinamas paslaugų teikimo efektyvumas ir racionalizuojama „Condor“ sąnaudų bazė. Jos konkurencingumą dar labiau padidintų, visų pirma, seniausių „Condor“ orlaivių, t. y. tolimiesiems skrydžiams vykdyti naudojamų orlaivių, visiškas atnaujinimas, kurį užtikrino „Attestor“ 250 mln. EUR investicija į išperkamosios nuomos priemonę (žr. 47 konstatuojamąją dalį), kartu su plataus užmojo darbuotojų, sutarčių ir procesų restruktūrizavimo programa, kurią „Condor“ vykdė pagalbos suteikimo metu (žr. 41 konstatuojamąją dalį).

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

⁽⁶⁷⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 45, 47 ir 48 punktai.

⁽⁶⁸⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 50–52 punktai.

- (176) Įvykiai, dėl kurių bendrovė „Condor“ tapo nemoki, vyko vienu metu ir sutapo su išskirtine COVID-19 pandemija ir dideliais Vokietijos ekonomikos, kurioje „Condor“ teikia paslaugas, ir kitų valstybių narių ekonomikos sutrikimais. Šios aplinkybės visų pirma apima užsitususią bendrovei „Condor“ vykdytą nemokumo procedūrą, įskaitant naujo investuotojo paiešką po to, kai pasitraukė PGL, verslo ryšių su buvusia patronuojančiąja įmone nutraukimą ir tuo pačiu metu vykusią COVID-19 pandemiją, kuri padarė didelį poveikį oro transporto bendrovėms ir potencialiems investuotojams. Tos ypatingos aplinkybės labai suvaržė „Condor“ likvidumą ir galimybes gauti rinkos finansavimą, taip pat padarė didelį poveikį jos balansui ir nuosavo kapitalo pozicijai, o tai turėjo ilgalaikį išorinį poveikį. Tomis aplinkybėmis bendrovės „Condor“ patirtus sunkumus lėmė ne jos verslo modelis ir strategija, taigi restruktūrizavimo planu turėtų būti siekiama ne iš esmės juos pakeisti, o stiprinti bendrovės ekonominius ir finansinius pagrindus.
- (177) „Condor“ restruktūrizavimo laikotarpis nuo sanavimo pagalbos suteikimo 2019 m. spalio mėn. iš viso truko ketverius metus. Tokia restruktūrizavimo laikotarpio trukmė atitinka trumpesnę Komisijos sprendimų priėmimo praktikos trukmę, visų pirma kiek tai susiję su oro transporto bendrovių restruktūrizavimu, vykdytu per COVID-19 pandemiją. „Condor“ labai aktyviai reagavo ir nevilkino būtinų restruktūrizavimo priemonių, kurios visos buvo užbaigtos restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje 2023 m. rugsėjo mėn. Atsižvelgiant į 176 konstatuojamojoje dalyje aprašytas aplinkybes, restruktūrizavimo plano trukmė yra pagrįsta.
- (178) Komisija pažymi, kad bendrovės „Condor“ atskaitos scenarijaus prognozės, susijusios su veiklos atkūrimu, t. y. bendrovės „Condor“ veiklos rezultatų atkūrimu iki 2019 m. lygio, atitiko trečiųjų šalių prognozes, skirtas šiam sektoriui. Kaip paaiškinta 58 konstatuojamojoje dalyje ir parodyta 3 diagramoje, pavyzdžiui, 2021 m. balandžio mėn. IATA dėl pajamų per keleivio kilometrą (RPK) prognozavo, kad 2023–2024 m. sektorius vėl pasieks 2019 m. lygį. Kaip matyti iš 3 diagramos, „Condor“ turėjo pasiekti 2019 m. RPK lygį [...] finansiniais metais. Komisija taip pat pažymi, kad galima tikėtis dar greitesnio turistinių skrydžių atsigavimo, taigi, Komisijos nuomone, bendrovės „Condor“ prognozuojamas pajamų augimas yra tikėtinas. Todėl „Condor“ restruktūrizavimo plane pateiktų prielaidų patikimumas priklauso nuo trečiųjų šalių prognozių, skirtų šiam sektoriui, ir nėra grindžiamas rodiklių palyginimu su kitų oro transporto bendrovių grupe, kaip teigia „Ryanair“⁽⁶⁹⁾.
- (179) Iš prognozių, kuriomis grindžiamas restruktūrizavimo planas pagal atskaitos scenarijų, matyti, kad „Condor“ gali atkurti savo ilgalaikį gyvybingumą ir užtikrinti tinkamą prognozuojamą kapitalo grąžą, padengusi visas savo sąnaudas. Kalbant apie pajamas, bendrovės „Condor“ [...] % apkrovos koeficientas nuo 2022–2023 m. gali būti laikomas tikėtiniu, atsižvelgiant į prognozuojamą sektoriaus atsigavimą ir bendrovės „Condor“ ankstesnį apkrovos koeficientą, buvusį iki COVID-19 pandemijos. Prognozuojamas maždaug [...] EUR pajamingumas vienam keleiviui 2022–2023 m. buvo šiek tiek didesnis, palyginti su [...] EUR 2018–2019 m. Tačiau tą didesnę lygį buvo galima paaiškinti tuo, kad „Condor“ atliko savo orlaivių parko, įskaitant naujus tolimiesiems skrydžiams vykdyti naudojamus orlaivius, kapitalinį remontą. Prognozuojamose išlaidose buvo tinkamai atsižvelgta į restruktūrizavimo priemonių (pvz., darbuotojų skaičiaus mažinimo ir parko atnaujinimo, žr. 41 ir 43 konstatuojamąsias dalis) poveikį, nes, pavyzdžiui, dėl parko atnaujinimo programos sumažėtų degalų sąnaudos vienam ASK, tačiau kartu padidėtų nuosavybės išlaidos dėl didesnių veiklos nuomos tarifų.
- (180) Iš „Condor“ verslo plano matyti, kad jos grąžos rodikliai per visą restruktūrizavimo laikotarpį gerės ir 2023 m. pasieks [...] % panaudoto kapitalo grąžą, 2025 m. – iki [...] %, o 2026 m. – [...] %, kaip parodyta 16 lentelėje⁽⁷⁰⁾. Komisija pažymi, kad panaudoto kapitalo grąža apskaičiuojama taip: EBIT / (bendra turto suma – trumpalaikiai įsipareigojimai). Alternatyviai, kadangi panaudoto kapitalo grąžą siekiama palyginti su VSKK ir kadangi pastaroji

⁽⁶⁹⁾ Dėl bendrovės „Ryanair“ 111 konstatuojamojoje dalyje pateikto argumento Komisija pažymi, kad nekonfidencialios redakcijos sprendime pradėti procedūrą užtušuoti duomenys yra komerciniu, finansiniu arba strateginiu požiūriu neskelbtino pobūdžio, ir juos paskelbus gali būti padaryta didelė žala pagalbos gavėjui, tad jie buvo užtušuoti remiantis Komunikatu dėl profesinės paslapties valstybės pagalbos sprendimuose (OL C 297, 2003 12 9, p. 6). Vis dėlto sprendime pradėti procedūrą aiškiai pateiktas priemonių aprašymas ir visų pirma Komisijos argumentai, taigi „Ryanair“ turėjo galimybę pateikti savo pastabas.

⁽⁷⁰⁾ Atsižvelgdama į išsamesnius bendrovės finansinius duomenis jos balanse, įskaitant 16-ąją TFAS atitinkančią ataskaitą apie eksploatuojamų orlaivių nuomos sutartis, taip pat į orlaivių parko vertę ir į tai, kad jis sudaro didžiąją kapitalo dalį, Komisija savo vertinimą grindė tais skaičiais, o ne balansu pagal Vokietijos apskaitos standartus.

nustatoma „atskaičius mokesčius“, Komisija panaudoto kapitalo grąžą apskaičiavo taip: grynasis veiklos pelnas atskaičius mokesčius / vidutinis panaudotas kapitalas ⁽⁷¹⁾. Pagal tokį atsargų metodą, „Condor“ panaudoto kapitalo grąža 2023 m. būtų [...] %, 2024 m. – [...] %, 2025 m. – [...] %, o 2026 m. – [...] %. Kaip aprašyta 65 konstatuojamojoje dalyje, Vokietija apskaičiavo [...] % „Condor“ vidutinę svertinę kapitalo kainą. Remiantis Vokietijos skaičiavimais, bendrovės „Condor“ kapitalo grąža, matuojama pagal panaudoto kapitalo grąžą, nuo restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2023 m. ir vėliau nuolat viršytų „Condor“ VSKK. Todėl „Condor“ veikų pelningai ir sukurtų vertės, o tai yra gyvybingos bendrovės požymis.

- (181) Be to, pagal Komisijos skaičiavimus bendrovės „Condor“ panaudoto kapitalo grąža viršytų jos VSKK nuo 2023 m. „Condor“ vis tiek turėtų grynųjų pajamų po nusidėvėjimo ir finansinių išlaidų ir galėtų konkuruoti rinkoje net ir pagal nepalankų scenarijų. Siekiant išsamumo, bendrovės „Condor“ panaudoto kapitalo grąža atitiktų arba net viršytų kitų oro transporto bendrovių kapitalo grąžą iki COVID-19 pandemijos, kaip parodyta 81 konstatuojamojoje dalyje. Kitų grupės oro transporto bendrovių panaudoto kapitalo grąža, apskaičiuota kaip mediana, iki COVID-19 pandemijos buvo 11,8 %, taigi buvo panaši į bendrovės „Condor“ kapitalo grąžą restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje 2023 finansiniais metais ⁽⁷²⁾.
- (182) Kalbant apie VSKK, kaip aprašyta 65 konstatuojamojoje dalyje, bendrovės „Condor“ numanomas skolos ir nuosavo kapitalo svertinis santykis buvo [...] % skolos ir [...] % nuosavo kapitalo. Tai atitinka maždaug [...] skolos ir nuosavo kapitalo santykį, kuris, Komisijos nuomone, yra neblogas rodiklis, turintis pagrįstą sverto poveikį, atitinkantį sektoriaus standartus. Be to, atlikdama kryžminį patikrinimą, Komisija įvertino ankstesnį kitų oro transporto bendrovių grupės ⁽⁷³⁾ skolos ir nuosavo kapitalo santykį. Tos oro transporto bendrovių grupės vidutinis skolos ir nuosavo kapitalo santykis, apskaičiuotas kaip mediana, 2019 m. buvo maždaug 3, o kaip aritmetinis vidurkis – maždaug 4,3 ⁽⁷⁴⁾. Jei naudojama mediana, 75 % sudaro skola, o 25 % – nuosavas kapitalas. Todėl bendrovės „Condor“ numanoma kapitalo struktūra, kurioje nuosavo kapitalo dalis yra [...] %, buvo iš esmės pagrįsta ir tvirta, taip pat atitiko su šiuo sektoriumi susijusias pastabas.
- (183) Iš VSKK nustatymo apžvalgos taip pat matyti, kad apskaičiuotoji nuosavo kapitalo kaina grindžiama santykinai standartiniu kapitalo įkainojimo modelio metodu, pagal kurį priedų ir parametrų vertės nustatomos remiantis rinkos informacija, pritaikyta prie „Condor“ ypatumų, o skolos tvarkymo išlaidos grindžiamos ir faktinėmis palūkanų normomis, taikomomis bendrovei „Condor“ (65 konstatuojamoji dalis ir 39 išnaša). Remiantis tuo pagrįstu ir objektyviu pagrindu, bendrovės „Condor“ VSKK, atsižvelgiant į 16-ąją TFAS, buvo [...] % (taip pat žr. 65 konstatuojamąją dalį), taigi gerokai mažesnė už jos panaudoto kapitalo grąžą. NET ir esant gerokai didesnei 12 % VSKK, bendrovės „Condor“ panaudoto kapitalo grąža vis tiek būtų didesnė nei VSKK, taigi „Condor“ užtikrintų pagrįstą kapitalo grąžą.
- (184) 3 lentelė taip pat rodo, kad bendrovės „Condor“ pelningumas, matuojamas kaip EBIT marža, turėjo padidėti ir viršyti jos ankstesnę iki krizės buvusią vertę, t. y. apie [...] % visų pajamų, ir nuo restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2023 m. iki 2026 m. sudarytų [...]–[...] %. Kaip parodyta 7 lentelėje, grupės oro transporto bendrovių pelningumas iki COVID-19 pandemijos buvo 5,7 % (arba 7,3 % kaip mediana) ⁽⁷⁵⁾. Todėl restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje

⁽⁷¹⁾ Apskaičiuojama taip: $EBIT * (1 - T) / \text{vidurkis (panaudotas kapitalas (t))}$; panaudotas kapitalas (t–1); čia EBIT – pajamos neatskaičius palūkanų ir mokesčių; T – „Condor“ pelno mokesčio tarifas; panaudotas kapitalas (t) ir panaudotas kapitalas (t–1) – atitinkamai einamaisiais metais ir metais prieš einamuosius metus panaudotas kapitalas. Panaudotas kapitalas apibrėžiamas kaip nuosavas kapitalas, pridėjus ilgalaikius įsipareigojimus (arba bendra turto suma atėmus trumpalaikius įsipareigojimus).

⁽⁷²⁾ Komisija taip pat perskaičiavo oro transporto bendrovių grupės panaudoto kapitalo grąžą pagal 70 išnašoje nurodytą metodą. Remiantis „Capital IQ“ turimais duomenimis, tą grupę sudaro: „Air France-KLM“, „Lufthansa“, „EasyJet“, IAG, „Ryanair“ ir „Aegean“. 2019 m. vidutinė tos oro transporto bendrovių grupės panaudoto kapitalo grąža buvo 7 %, apskaičiuojant kaip medianą, arba 8 %, apskaičiuojant kaip vidurkį.

⁽⁷³⁾ Ta pati grupė, kaip aprašyta 71 išnašoje.

⁽⁷⁴⁾ Ilgesnėse laiko eilutėse šis santykis iš esmės nesikeičia, nes kaip mediana apskaičiuota vidutinė reikšmė buvo tokia: 2016 m. – 2,98, 2017 m. – 2,34 ir 2018 m. – 2,38; apskaičiuota kaip aritmetinis vidurkis: 2016 m. – 4,87, 2017 m. – 3,64 ir 2018 m. – 4,36.

⁽⁷⁵⁾ Atsižvelgdama į didelius atskirų EBIT duomenų skirtumus toje grupėje, Komisija kaip vidutinės vertės matą naudojo medianą, nes, palyginti su statistinėmis išskirtimis, ji yra patikimesnė už aritmetinį vidurkį.

2023 m. ir iki visiškai numatomo rinkos atsigavimo „Condor“ veiklos rezultatai nebūtų prasti, palyginti su kitomis oro transporto bendrovėmis iki COVID-19 pandemijos ⁽⁷⁶⁾. Kai rinka visiškai atsigautų, kaip buvo numatyta, 2026 m., praėjus trejiems metams po restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos, „Condor“ veiklos rezultatai atitiktų lyginamąjį indeksą. Tuo atžvilgiu Komisija taip pat pažymi, kad taikant 16-ąją TFAS bendrovės „Condor“ EBIT marža padidėtų iki [...] % 2023 finansiniais metais ir siektų iki [...] % 2026 finansiniais metais. Tokių EBIT padidėjimą daugiausia lemia tai, kad parko nuomos išlaidos yra didesnės (apskaitoje pagal Vokietijos apskaitos standartus), nei parko nusidėvėjimas jį kapitalizuojant. Be to, 2023 finansiniais metais „Condor“ sulauktų teigiamo grynojo rezultato ir tai padėtų sumažinti buvusį neigiamą nuosavą kapitalą. Prognozuojama teigiama grynujų pajamų raida, atsigavus laisvalaikio kelionėms, 2024 m., t. y. po restruktūrizavimo laikotarpio, vyktų vis aktyviau ir, gaunant pelno, buhalterinis nuosavas kapitalas po 2026 m. taptų teigiamas.

(185) Kalbant apie mokumo rodiklius, dėl bendrovės „Condor“ apskaitoje po TCG nemokumo ir dėl jo nurašytų sumų bendrovė „Condor“ per visą jos restruktūrizavimo plano laikotarpį išlaikytų silpną, nors ir gerėjančią, nuosavo kapitalo poziciją. Tačiau restruktūrizavimo plano gebėjimas padėti bendrovei „Condor“ atkurti ilgalaikį gyvybingumą yra išlaikomas ir pagrindžiamas kitais prasmingais nurodymais, būtent:

- a) iki patronuojančiosios įmonės TCG nemokumo „Condor“ nuolat savarankiškai uždirbo pastovų pelną. 2008–2019 m. „Condor“ nuolat uždirbo 43–76 mln. EUR pelno, išskyrus dvejus metus. Bendra sukaupta pelno suma ir metinis vidurkis buvo atitinkamai 530 mln. EUR ir 44,1 mln. EUR (žr. 32 konstatuojamąją dalį), neįskaitant kitų gautų laisvųjų pinigų srautų;
- b) prieš COVID-19 pandemiją bendrovės „Condor“ turtas ir verslo modelis buvo patrauklūs pramonės investuotojui, kuris 2020 m. pavasarį prisiėmė išpareigojimą [...] mln. EUR sumai siūlomam įsigijimui. Iki to laiko bendrovės „Condor“ apskaičiuotoji nuosavo kapitalo vertė buvo nuo [...] mln. iki [...] mln. EUR (35 konstatuojamoji dalis);
- c) „Condor“ verslo planas ir perspektyvos dabar pritraukė įvairių rinkos investuotojų: konkurso laimėtojas išpareigojo skirti 200 mln. EUR naujo kapitalo už 51 % akcijų, kartu išpareigota skirti dar 250 mln. EUR nuosavo kapitalo orlaivių parkui atnaujinti (46 ir 47 konstatuojamosios dalys). Remiantis būsimos nuosavo kapitalo vertės vertinimu (65 konstatuojamoji dalis), akcininko požiūriu numatomas „Condor“ akcijų vertės padidėjimas, neatsižvelgiant į tai, ar jis grąžinamas kaip dividendai ar ne, užtikrina numatomą ne mažiau kaip [...] % metinę nuosavo kapitalo grąžą, susijusią su privačiojo nuosavo kapitalo investicijomis, dėl kurių prisiimtas tvirtas išpareigojimas ⁽⁷⁷⁾. Komisija pažymi, kad numatoma nuosavo kapitalo grąža atitinka atrinktų oro vežėjų 25,3 % nuosavo kapitalo grąžos medianą 2017–2019 m. (66 konstatuojamoji dalis).

(186) Kaip alternatyva finansinių prognozių atskaitos scenarijui, restruktūrizavimo plane apibrėžtas nepalankus scenarijus taip pat buvo tinkamas ir patikimas. Nepalankus scenarijus buvo patikimas, nes būtinos nuolatinės pastangos sumažinti ir stabilizuoti bendrovės „Condor“ veiklos sąnaudų bazę būtų dedamos visą restruktūrizavimo laikotarpį (41 konstatuojamoji dalis). Gyvybingumui daugiausia įtakos gali turėti išorės veiksniai, todėl nepalankiame scenarijuje atsižvelgta į tikėtinus pajamų ir sąnaudų veiksmų pokyčius, pavyzdžiui, mažesnes komercines pajamas kartu su dideliu, bet galimu degalų sąnaudų padidėjimu dėl CO₂ apyvartinių taršos leidimų ir kompensacinių vienetų kainos (72 konstatuojamoji dalis).

⁽⁷⁶⁾ Komisija pažymi, kad į oro transporto bendrovių grupę įtraukta bendrovė „Wizz Air“, kuri, atrodo, 2019 m. nerengė finansinių ataskaitų pagal 16-ąją TFAS. Taikant 16-ąją TFAS bendrovės EBIT yra didesnės, jeigu ji yra nuomininkė pagal veiklos nuomos sutartis, nes nuomos mokesčiai įtraukiami ne į veiklos, o į finansines sąnaudas. Todėl grupė, kurią sudaro 16-ąją TFAS taikančios bendrovės ir jo netaikančios bendrovės, nepakankamai įvertins grupės vidutinę EBIT maržą, palyginti su 16-ąją TFAS taikančia bendrove, arba ją pervertins, palyginti su bendrove, kuri 16-ojo TFAS netaiko. Tačiau, neįtraukus bendrovės „Wizz Air“, vidutinė EBIT marža būtų mažesnė, nes bendrovės „Wizz Air“ EBIT yra didesnės už grupės medianą.

⁽⁷⁷⁾ „Rothschild“ įvertino bendrovės „Condor“ nuosavo kapitalo vertę iki 2026 m. pagal Vokietijos valdžios institucijų apsvaistytas skolos restruktūrizavimo ir investicijų sąlygas, fondui „Attestor“ tvirtai išpareigojus skirti 200 mln. EUR už 51 % akcijų paketą. Būsimos nuosavo kapitalo vertės vertinimas grindžiamas atsargiomis prielaidomis ir plačiai pripažintais metodais ir sudaro [...] mln. EUR (65 konstatuojamoji dalis). 2021 m. už 51 % nuosavybės išpareigota skirti suma yra numanoma visiškai „Condor“ nuosavybės vertė, t. y. suteikia teisę gauti (ir parduoti) numatomą įmonės vertę. [...] % nuosavo kapitalo grąža yra metinis visos akcijų paketo vertės padidėjimas nuo 2021 m. ([...] mln. EUR) iki 2026 m. ([...] mln. EUR).

- (187) Pagal tokių nepalankių scenarijų „Condor“ rezultatams būtų padarytas poveikis, tačiau jie išliktų tvirti ir tvarūs, taigi nepakenktų gyvybingumo atkūrimui. Tikėtinas grynasis pelnas padengus palūkanų ir nusidėvėjimo išlaidas 2022–2023 m. ir vėliau, kaip ir pagal atskaitos scenarijų, ir toliau būtų teigiamas, o EBIT marža 2023 finansiniais metais būtų [...] % ir 2025–2026 m. padidėtų iki [...] % (apskaičiuojant pagal 16-ąją TFAS ta marža būtų [...] % ir padidėtų iki [...] %). Panaudoto kapitalo grąža irgi toliau viršytų „Condor“ VSKK ir sudarytų nuo [...] % 2023 m. iki [...] % 2026 m. Be to, pinigų srauto prognozėse naudotinos lėšos nesumažėtų iki mažiau kaip [...] mln. EUR žemiausiame restruktūrizavimo laikotarpio taške 2020–2021 m. (75 konstatuojamoji dalis), taip išsaugant veiklos tęstinumą su pakankamomis pinigų ir likvidumo atsargomis, kurių reikalaujama pagal licenciją oro susisiekimui vykdyti.
- (188) Be to, vertinant kitus veiklos rezultatų rodiklius, pavyzdžiui, bendrovės „Condor“ pajamingumą vienam keleiviui, matyti, kad tuo požiūriu bendrovės „Condor“ 2019 m. duomenys – [...] – buvo daug geresni nei kitų oro transporto bendrovių vidurkis 144, o „Condor“ apkrovos koeficientas – [...] % – buvo išskirtinis, už jį didesnis buvo tik bendrovės „Ryanair“ 95 % rodiklis (žr. 68 konstatuojamąją dalį). Taigi, bendrovės „Condor“ veiklos rezultatai gali būti laikomi atitinkančiais kitų oro transporto bendrovių veiklos rezultatus, o tai, kad vienas ar kitas rodiklis viršija lyginamojo indekso vidurkį arba yra už jį mažesnis, nereiškia, kad bendrovės veiklos rezultatai yra geresni arba prastesni. Kaip parodyta 7 lentelėje, grupės oro transporto bendrovių pelningumas iki COVID-19 pandemijos buvo 5,7 % (arba 7,3 % kaip mediana). Todėl restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje 2023 m. ir iki visiškai numatomo rinkos atsigavimo „Condor“ veiklos rezultatai nebūtų prasti, palyginti su kitomis oro transporto bendrovėmis iki COVID-19 pandemijos. Kai rinka visiškai atsigautų, kaip buvo numatyta, 2026 m., praėjus trejiems metams po restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos, „Condor“ veiklos rezultatai atitiktų lyginamąjį indeksą.
- (189) Priešingai, nei teigia bendrovė „Ryanair“ (žr. 114 konstatuojamąją dalį), „Condor“ veiklos rezultatai, kurie 2019 m. buvo žemesni už konkurentų lygį, po restruktūrizavimo staigiai nepasidarė už jį aukštesni. Pirma, tame teiginyje buvo nurodyti tik du rodikliai – EBIT marža ir nuosavo kapitalo grąža, pagal kuriuos bendrovė „Condor“ 2026 m. pasiektų už kitų oro transporto bendrovių grupės vidurkį geresnę padėtį. Vertinami veiklos rezultatai praėjus trejiems metams po restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos, taigi tuo momentu, kuris nebėra aktualus vertinant suderinamumą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires. Be to, 2019 m. bendrovės „Condor“ EBIT marža buvo [...] %, palyginti su vidutiniškai 5,7 % kitų oro transporto bendrovių rodikliu, o restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje, 2023 m., „Condor“ EBIT marža sudarė [...] %, taigi ne visiškai pasiekė kitų oro transporto bendrovių 2019 m. vidurkį.
- (190) Šiuos veiklos rezultatus, pagal kuriuos bendrovė „Condor“ priartėja prie kitų oro transporto bendrovių grupės vidurkio, lemia, be kita ko, spartesnis nei tikėtasi laisvalaikio kelionių rinkos atsigavimas, palyginti su bendro pobūdžio kelionėmis, (žr. 58 konstatuojamąją dalį), taip pat racionalizavimo programa, kurią „Condor“ vykdė restruktūrizavimo metu (žr. 41 konstatuojamąją dalį). Numatoma, kad bendrovės „Condor“ nuosavo kapitalo grąža augs šiek tiek sparčiau ir 2026 m. pasieks šiek tiek didesnę vertę, nei kitų oro transporto bendrovių grupės mediana 2017–2019 m. (žr. 6 lentelę ir 65 konstatuojamąją dalį). Tuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad restruktūrizavimo plano pradžioje bendrovė „Condor“ dėl 63 konstatuojamojoje dalyje paaiškintos priežasties turėjo didelį neigiamą nuosavą kapitalą, todėl nuo pat pradžios „Condor“ nuosavo kapitalo pozicija buvo gerokai mažesnė nei kitų oro transporto bendrovių. Todėl bendrovė „Condor“ turėjo sparčiau nei kitos oro transporto bendrovės padidinti savo nuosavo kapitalo grąžą, kad pasiektų panašią nuosavo kapitalo poziciją.
- (191) Kalbant apie oro transporto bendrovių pasirinkimą lyginamajai analizei atlikti, Komisija laikėsi nuomonės, kad svarbu palyginti bendrovės „Condor“ ir jos faktinių konkurentų veiklos rezultatus, neatsižvelgiant į tai, ar jie laikomi pigių skrydžių bendrovėmis, senosiomis oro transporto bendrovėmis, užsakovų skrydžių bendrovėmis ar kt., o ne apsiriboti tik užsakovų skrydžių bendrovėmis. Dauguma Europoje ir, žinoma, Vokietijoje veikiančių užsakovų skrydžių bendrovių yra mažesnės ir nepalyginamos su „Condor“, kuri yra vidutinio dydžio užsakovų skrydžių bendrovė. Be to, Vokietijos rinkoje veikia tik labai nedaug užsakovų skrydžių bendrovių. Taigi, kaip lyginamąjį indeksą naudoti tik užsakovų skrydžių bendrovių būtų buvę mažiau reprezentatyvu. Kaip matyti iš 7 ir 16 lentelių, įvairių nagrinėtų oro transporto bendrovių veiklos rezultatai apėmė labai įvairias pozicijas, nepriklausomai nuo jų profilio, o tai rodo, kad tokios kategorijos, kaip senosios oro transporto bendrovės, užsakovų skrydžių bendrovės ir kt., lyginant finansinius ir veiklos rezultatus nelabai svarbios.

- (192) Tarp PWC ir (arba) KPMG atrinktų oro transporto bendrovių, kurias pateikė Vokietija, buvo pakankamai pagrindinių Europoje veikiančių oro transporto bendrovių, kad jų rodikliai būtų tinkamas lyginamasis indeksas palyginimui su numatomais bendrovės „Condor“ finansiniais ir veiklos rezultatais atlikti. Be verslo modelių skirtumų, „Ryanair“ nepateikia jokių įrodymų, kad tų oro transporto bendrovių profilis yra pernelyg kitoks nei bendrovės „Condor“, kad tokį palyginimą vertinant ilgalaikį gyvybingumą būtų galima atmesti. Todėl palyginimą tikslinga atlikti su oro transporto bendrovėmis, kurios yra gyvybingos, kurioms nėra vykdomas restruktūrizavimo planas arba kurios nėra gavusios sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbos. Priešingai, nei teigia „Ryanair“, „Lufthansa“ grupei priklausanti bendrovė „Eurowings“ vykdo veiklą tolimųjų laisvalaikio skrydžių sektoriuje, taigi atliekant palyginimą jam atstovaujama. Be to, daugelis oro transporto bendrovių, naudotų lyginamajai analizei atlikti, taip pat vykdo užsakomųjų skrydžių veiklą, kai kurios iš jų pakankamai reikšmingu mastu (pvz., IAG reklamuoja savo didelį užsakomųjų skrydžių pajėgumą, „Norwegian Airlines“ ir „EasyJet“ teikia užsakomųjų skrydžių paslaugas TUI grupei ir kt.).
- (193) Kalbant apie bendrovės „Ryanair“ teiginį, kad lyginamoji analizė su kitomis oro transporto bendrovėmis buvo atlikta Komisijai renkantis tas oro transporto bendroves, kurios buvo palankiausios jos požiūriui pagrįsti, (žr. 114 konstatuojamąją dalį), Komisija pabrėžia, kad, pirma, bendrovės „Condor“ numatomi finansiniai rezultatai, juos vertinant atskirai, restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje yra patenkinami ir jais galima pagrįsti išvadą, jog restruktūrizavimo planas yra tinkamas ilgalaikiam bendrovės „Condor“ gyvybingumui atkurti. Antra, Komisija neturėjo pagrindo abejoti KPMG parengtų duomenų, kuriuos pateikė Vokietija, tinkamumu sutikrinant įvairius oro transporto bendrovių finansinės veiklos rodiklius su numatomais „Condor“ rodikliais. Visos imtys yra reprezentatyvios ES kelionių oro transportu rinkoje, o „Condor“ konkurentai Vokietijos rinkoje – „Lufthansa“, „Eurowings“ ir „Ryanair“ – yra įtraukti į visas imtis.
- (194) Iš prognozių, kuriomis grindžiamas restruktūrizavimo planas pagal atskaitos scenarijų, matyti, kad „Condor“ gali atkurti savo ilgalaikį gyvybingumą ir užtikrinti tinkamą prognozuojamą kapitalo grąžą, padengusi visas savo sąnaudas. Kalbant apie pajamas, bendrovės „Condor“ [...] % apkrovos koeficientas nuo 2022–2023 m. gali būti laikomas tikėtinu, atsižvelgiant į prognozuojamą sektoriaus atsigavimą ir bendrovės „Condor“ ankstesnį apkrovos koeficientą, buvusį iki COVID-19 pandemijos. Prognozuojamas maždaug [...] EUR pajamingumas vienam keleiviui 2022–2023 m. buvo šiek tiek didesnis, palyginti su [...] EUR 2018–2019 m. Tačiau tą didesnę lygį buvo galima paaiškinti tuo, kad „Condor“ atliko savo orlaivių parko, įskaitant naujus tolimiesiems skrydžiams vykdyti naudojamus orlaivius, kapitalinį remontą. Prognozuojamose išlaidose buvo tinkamai atsižvelgta į restruktūrizavimo priemonių (pvz., darbuotojų skaičiaus mažinimo ir parko atnaujinimo, žr. 41 ir 43 konstatuojamąsias dalis) poveikį, nes, pavyzdžiui, dėl parko atnaujinimo programos sumažėtų degalų sąnaudos vienam ASK, tačiau kartu padidėtų nuosavybės išlaidos dėl didesnių veiklos nuomos tarifų.
- (195) Iš 3 lentelėje pateiktų skaičių matyti, kad bendrovės „Condor“ pelningumas, matuojamas kaip EBIT marža, turėjo padidėti ir viršyti jos ankstesnę iki krizės buvusią vertę, t. y. apie [...] % visų pajamų, ir nuo restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2023 m. iki 2026 m. sudaryti [...]–[...] %. Kaip parodyta 7 lentelėje, grupės oro transporto bendrovių pelningumas iki COVID-19 pandemijos buvo 5,7 % (arba 7,3 % kaip mediana). Todėl restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje 2023 m. ir iki visiškai numatomo rinkos atsigavimo „Condor“ veiklos rezultatai nebūtų prastesni už kitų oro transporto bendrovių veiklos rezultatus iki COVID-19 pandemijos. Kai rinka visiškai atsigaūtų, kaip buvo numatyta, 2026 m., praėjus trejiems metams po restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos, „Condor“ veiklos rezultatai atitiktų lyginamąjį indeksą. Tuo atžvilgiu Komisija taip pat pažymi, kad taikant 16-ąją TFAS bendrovės „Condor“ EBIT maržą padidėtų iki [...] % 2023 finansiniais metais ir iki [...] % 2026 finansiniais metais. Tokį EBIT padidėjimą daugiausia lemia tai, kad parko nuomos išlaidos yra didesnės (apskaitoje pagal Vokietijos apskaitos standartus), nei kapitalizuojamo parko nusidėvėjimas. Be to, 2023 finansiniais metais „Condor“ sulauktų teigiamo grynojo rezultato ir tai padėtų sumažinti buvusį neigiamą nuosavą kapitalą. Prognozuojama teigiama grynojo pajamų raida, atsigavus laisvalaikio kelionėms, 2024 m., t. y. po restruktūrizavimo laikotarpio, vyktų vis aktyviau ir, gaunant pelno, buhalterinis nuosavas kapitalas po 2026 m. taptų teigiamas.
- (196) 2024 m. Sprendime *Condor* Bendrasis Teismas įvertino tuos reikalavimus ir padarė išvadą, kad ieškovė neįrodė, jog Komisijai turėjo kilti abejonių dėl to, ar „Condor“ restruktūrizavimo planas yra realistiškas, darnus, plataus užmojo ir galintis atkurti ilgalaikį gyvybingumą.

- (197) Todėl Komisija daro išvadą, kad restruktūrizavimo planas, iš dalies finansuojamas pagalbos lėšomis, yra realistiškas, darnus ir plataus užmojo, todėl jį įgyvendinant buvo galima atkurti ilgalaikį bendrovės „Condor“ gyvybingumą per pagrįstą laikotarpį ir nesinaudojant tolesne valstybės pagalba.

Teigiamas pagalbos poveikis atsveria neigiamą poveikį, kiek tai susiję su konkurencijos iškraipymais ir neigiamu poveikiu prekybai

5.3.1.4. Pagalbos būtinumas ir skatinamasis poveikis

- (198) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 53 punktą, valstybės narės, ketinančios teikti restruktūrizavimo pagalbą, turi pateikti palyginimą su patikimu alternatyviu scenarijumi tuo atveju, jei valstybės pagalba nebūtų teikiama, ir įrodyti, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.1.1 skirsnyje nurodytos ekonominės veiklos ar sričių, kurioms siekiama suteikti pagalbą, plėtra be pagalbos nebus pasiekta arba bus pasiekta mažesniu mastu. Be to, norėdamos įrodyti, kad restruktūrizavimo pagalba turi skatinamąjį poveikį, valstybės narės turi įrodyti, kad be pagalbos gavėjas būtų buvęs restruktūrizuotas, parduotas arba likviduotas nepasiekiant nustatyto tikslo išvengti rinkos nepakankamumo arba socialinių sunkumų (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 59 punktą).
- (199) Kaip nurodyta 34–36 konstatuojamosiose dalyse, privataus investuotojo prisijungimas buvo vienas iš pagrindinių „Condor“ nemokumo plano elementų. Taigi, bendrovei „Condor“ vykdytos nemokumo procedūros užbaigimo sąlyga buvo investicijų susitarimas. Iš tiesų, pasitraukus PGL, kuri sudarė susitarimą su „Condor“ 2020 m. sausio mėn., bendrovės nemokumo procedūra užsitęsė septyniais mėnesiais, todėl teko rengti dar vieną konkursą.
- (200) Kaip nurodyta 51 ir 83 konstatuojamosiose dalyse, investicijų susitarimo su „Attestor“, kuris buvo geriausias konkurso metu gautas pasiūlymas, sudarymo sąlyga buvo restruktūrizavimo pagalbos suteikimas restruktūrizavus „KfW“ paskolas, taigi, tai buvo būtina susitarimo sudarymo sąlyga.
- (201) Taigi, nesant valstybės pagalbos priemonių, apie kurias pranešė Vokietija, investicijų susitarimas nebūtų buvęs sudarytas ir „Condor“ būtų išlikusi nemoki, o tai būtų turėję neigiamų pasekmių, dėl kurių „Condor“ galiausiai būtų buvusi likviduota (taip pat žr. 83–87 konstatuojamąsias dalis). Ši rizika taip pat buvo akcentuota „Condor“ nemokumo plane.
- (202) Negavusi naujo investuotojo finansavimo, „Condor“ nebūtų galėjusi pakeisti savo senėjančio orlaivių parko, o tai būtų labai sutrukdę jos veiklai. Be to, tęsiant nemokumo procedūrą būtų buvę patirta papildomų išlaidų (kaip matyti iš pirmojo pratešimo, dėl kurio bendrovė „Condor“ būtų turėjusi patirti daug – 23,7 mln. EUR – papildomų išlaidų, žr. 36 konstatuojamąją dalį).
- (203) Komisija mano, kad negavusi pagalbos „Condor“ nebūtų galėjusi gauti finansavimo iš privačiosios rinkos net ir pagal konkrečias Vokietijos nemokumo teisės nuostatas dėl prioritetinių skolų, kuriomis remiasi „Ryanair“, (žr. 115 konstatuojamąją dalį). Nors tiesa, kad tam tikros kredito reitingo neturinčios įmonės, tam tikros finansinių sunkumų patiriančios įmonės arba tam tikros įmonės, kurioms vykdoma nemokumo procedūra, gauna finansavimą, to negalima pasakyti apie visas įmones, atsidūrusias tokioje padėtyje. *A fortiori*, taip nebūna tokioms įmonėms, kaip „Condor“, kurios vienu metu susiduria su visais trimis sunkumais. Labai mažai tikėtina, kad kuris nors privatus kreditorius būtų paskolinęs pinigų įmonei, kuriai tuo pačiu metu nuo patronuojančiosios bendrovės likvidavimo pradžios 2019 m. buvo vykdoma nemokumo procedūra ir kuri neturėjo ankstesnės kredito istorijos ar reitingo, įkeitė visą bet kokios vertės turtą „KfW“ paskoloms užtikrinti ir turėjo reikšmingą neigiamą nuosavą kapitalą, įsipareigojimams gerokai viršijant jos turtą (žr. 4 lentelę). Tai taip pat patvirtino faktas, kad „Attestor“ pasiūlymo sąlyga buvo skolos restruktūrizavimas.

- (204) Tokioje padėtyje „Condor“ būtų greitai netekusi likvidumo ir net prieš tai nebūtų galėjusi įrodyti, kad kitais metais galėtų įvykdyti visus savo įsipareigojimus, kaip reikalaujama pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 ⁽⁷⁸⁾. Dėl to jos licencija oro susisiekimui vykdyti tikriausiai būtų buvusi sustabdyta ir vėliau panaikinta, taigi „Condor“ būtų netekusi pagrindinio pajamų šaltinio ir bendrovė galiausiai būtų buvusi likviduota.
- (205) Bendrovės „Condor“ pasitraukimas iš rinkos būtų dar labiau sumažinęs konkurenciją klientų nenaudai jau ir taip labai koncentruotoje Vokietijos kelionių oro transportu rinkoje, kurioje dominuoja „Lufthansa“ grupė, ir Vokietijos mokesčių mokėtojų nenaudai „KfW“ paskolos visai nebūtų buvusios grąžintos. Be to, tai būtų lėmę daugiau kaip 4 000 darbo vietų praradimą jau ir taip sunkioje ekonominėje padėtyje ir būtų turėję didelį neigiamą poveikį daugiau kaip 11 000 nepriklausomų kelionių agentūrų ir kelionių organizatorių, kurie naudojosi unikaliomis „Condor“ paslaugomis, nesant patikimos perspektyvos, kad kiti vežėjai galėtų be pertrūkio perimti santykius su tais darbuotojais ir verslo partneriais, ypač tuo metu tebesitęsiant COVID-19 pandemijai (žr. 2.7 skirsnį).
- (206) Restruktūrizavimo pagalbos tikslas – išvengti bendrovės „Condor“ veiklos nutraukimo ir taip išvengti rinkos nepakankamumo ir socialinių sunkumų, kurie trukdytų plėtoti oro transporto paslaugas Vokietijoje ir keltų pavojų tūkstančių kelionių agentūrų ir kelionių organizatorių, daugiausia MVĮ, išlikimui. Tas tikslas pasiekiamas įgyvendinant restruktūrizavimo planą, kuris iš dalies finansuojamas restruktūrizavimo pagalbos lėšomis ir iš dalies – privačių investuotojų. Iš restruktūrizavimo plano matyti, kad norint išspręsti pagalbos gavėjo finansines problemas reikia spręsti jo mokumo klausimus. Atsižvelgiant į bendrovės „Condor“ padėtį 2021 m., visų pirma į vykstančią nemokumo procedūrą, bendrovė nesugebėjo užtikrinti, kad kelionių organizatoriams ir kelionių agentūroms būtų toliau teikiamos pagrindinės tarpininkavimo ir jungčių paslaugos, vykdyti finansinius įsipareigojimus arba patekti į finansų rinkas, nebent būtų visapusiškai įgyvendintas restruktūrizavimo planas, kuriam skirta pagalba ir kuris yra sėkmingo bendrovei „Condor“ vykdomos nemokumo procedūros užbaigimo sąlyga. Ilguoju laikotarpiu, atsižvelgiant į tai, kad bendrovės „Condor“ nuosavo kapitalo pozicija yra labai neigiama ir padėtį reikia ištaisyti įgyvendinant restruktūrizavimo planą, negavusi pagalbos, kuri yra investicijų susitarimo dalis, „Condor“ taip pat negalėtų įvykdyti savo finansinių įsipareigojimų.
- (207) Šiomis aplinkybėmis Komisija mano, kad restruktūrizavimo pagalba buvo būtina „Condor“ restruktūrizavimo planui įgyvendinti ir taip užkirsti kelią rinkos nepakankamumui ar socialiniams sunkumams, kurių kiltų, jei iš rinkos pasitrauktų įmonė, Vokietijos laisvalaikio kelionių lėktuvu sektoriuje atliekanti svarbų vaidmenį, kurį sunku atkartoti, o bet kuriam konkurentui būtų sunku tiesiog perimti šią veiklą, kaip aprašyta 5.3.1.2 skirsnyje. Taigi pagalbos būtinumo reikalavimas, nustatytas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto b papunktyje ir 53 punkte, yra įvykdytas.
- (208) Remdamasi pirmiau pateiktu vertinimu, Komisija taip pat daro išvadą, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį. Negavusi restruktūrizavimo pagalbos, „Condor“ pasitrauktų iš rinkos tokiu būdu, kad tai sukeltų socialinių sunkumų, pakenktų tūkstančiams MVĮ, veikiančių Vokietijos laisvalaikio kelionių rinkoje, ir taip sutrukdytų ekonominiam ir socialiniam vystymuisi, taip pat dar labiau pablogintų konkurenciją jau ir taip itin koncentruotoje kelionių oro transporto rinkoje Vokietijoje, o tai pakenktų klientams, kaip aprašyta 2.7 skirsnyje. Taigi reikalavimas, kad valstybės intervencija turėtų skatinamąjį poveikį, nustatytas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto d papunktyje ir 59 punkte, yra įvykdytas.

⁽⁷⁸⁾ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3). Pagal to reglamento 3 straipsnį nė vienai Sąjungoje įsisteigusiai įmonei neleidžiama komerciniu oro transportu vežti keleivių, jei ji neturi licencijos oro susisiekimui vykdyti. Pagal to reglamento 9 straipsnį licencijas išduodanti institucija sustabdo oro vežėjo licenciją arba ją atšaukia, jei jai nebėra įrodyta, kad jis 12 mėnesių gali vykdyti savo turimus ir galimus įsipareigojimus. Nepaisant to, institucija gali išduoti laikiną licenciją, galiojančią ne ilgiau nei 12 mėnesių, kol bus atliktas finansinis bendrovės reorganizavimas, jei tai nekelia rizikos saugai ir jei galima realiai numatyti, kad per minėtą laikotarpį įmanoma atlikti pakankamą finansinį pertvarkymą. Kai prieš Sąjungos oro vežėją pradedamas nemokumo procesas, institucija turi įvertinti bendrovės finansinę būklę per tris mėnesius po nemokumo proceso pradžios ir, remdamasi išvadomis ir laikydamasi 9 straipsnio, iš naujo apsvarstyti licencijos oro susisiekimui vykdyti statusą.

5.3.1.5. Pagalbos tinkamumas

- (209) Restruktūrizavimo pagalba nebus laikoma suderinama su vidaus rinka, jei tą patį tikslą galima pasiekti kitomis mažiau iškraipiančiomis priemonėmis; pagalba turi būti pritaikyta prie pagalbos gavėjo likvidumo arba mokumo padėties ⁽⁷⁹⁾.
- (210) Restruktūrizavimo pagalba teikiama reorganizuojant ir iš dalies nurašant dalį esamų 550 mln. EUR „KfW“ paskolų, suteiktų bendrovei „Condor“ 2020 m., ir nurašant palūkanas už kompensacijos permoką. Taip bendrovė būtų atleista nuo tam tikrų trumpalaikių išpareigojimų ir atsirastų lėšų, kad būtų galima padengti veiklos sąnaudas restruktūrizavimo laikotarpiu. Kaip aprašyta 52 konstatuojamojoje dalyje, už didesnio prioriteto 175 mln. EUR dalį būtų mokamos tokios pačios palūkanos, kaip bendrovė „Condor“ mokėjo už 1 paskolos pradinę A dalį (3 mėn. EURIBOR, padidinta [...] bps, ir refinansavimo išlaidos), o už mažesnio prioriteto 225 mln. EUR dalį toliau būtų mokamos [...] palūkanos ⁽⁸⁰⁾. Dėl paskolų restruktūrizavimo sąlygų derėjosi KPMG, kaip reikalaujama Vokietijoje, bendrovė „Condor“ ir bendrovės „Condor“ strateginis investuotojas „Attestor“. Fondas „Attestor“ buvo pasirinktas todėl, kad pasiūlė geriausias „KfW“ paskolos grąžinimo sąlygas, nes pagal jo pasiūlymą ne tik būtų grąžinta didelė negrąžintos paskolos dalis, bet ir buvo numatytas papildomos išmokos skyrimo mechanizmas, pagal kurį galutinė grąžintina suma būtų moduluojama atsižvelgiant į būsimas „Condor“ pajamas, t. y. kuo daugiau bendrovė uždirbtų, tuo didesnė suma būtų grąžinama (žr. 37 ir 53 konstatuojamąsias dalis). Taigi pirkimo sutarties ir paskolos restruktūrizavimo sąlygos yra priemonių rinkinys, kuriuo siekiama kuo labiau padidinti naudą fondui „Attestor“, kartu optimizuojant paskolos grąžinimą bankui „KfW“, ir tos priemonės yra viena nuo kitos priklausomos. Be to, esamų paskolų terminas buvo gerokai sutrumpintas, nes visa likusi suma bus grąžinta iki 2026 m. rugsėjo mėn., o ne 2031 m. gruodžio mėn., kaip buvo numatyta dėl 1 ir 2 paskolų pradinės B dalies. Taigi, nors bendra už restruktūrizuotą paskolą mokėtinų palūkanų suma yra mažesnė už pradinės paskolos palūkanas, ji yra dalis suderėto priemonių rinkinio, kuriuo siekiama kuo labiau padidinti fondo „Attestor“ ir Vokietijos Vyriausybės grąžą, įskaitant papildomos išmokos skyrimo mechanizmą, todėl ji gali būti laikoma tinkamu atlygiu už pagalbą.
- (211) Be to, kadangi sanavimo paskola buvo suteikta 2019 m. spalio mėn., bendrovei „Condor“ vykdyta nemokumo procedūra buvo užbaigta ir ji pritraukė privatų investuotoją, kuris buvo pasiruošęs į bendrovę investuoti ne mažiau kaip 450 mln. EUR. Be to, visoje Europoje vis daugiau žmonių skiepijantis, oro transporto rinkos pradėjo atsigauti ir Europos oro transporto bendrovės ėmė plėsti veiklą, o laisvalaikio kelionių rinkoje, kurioje vykdo veiklą „Condor“, tikėtasi spartesnio nei vidutinis atsigavimo. Tai buvo rodikliai, rodantys, kad nuo pradinių „KfW“ paskolų suteikimo rinkos aplinka ir bendrovės „Condor“ veikla pagerėjo. Galiausiai, numatoma, kad restruktūrizuota paskola bus visiškai grąžinta 2026 m. Paskola bus grąžinta per palyginti trumpą laikotarpį, o tai dar labiau sumažins neigiamą jos poveikį konkurencijai. Taigi už numatomą restruktūrizavimo pagalbą tinkamai atlyginama.
- (212) Kaip matyti iš 4 ir 8 lentelių, bendrovė „Condor“ susidūrė su likvidumo krize ir kartu atsidūrė netvarioje mokumo padėtyje. Restruktūrizavimo pagalbos priemonėmis kartu su „Attestor“ investicijomis išsprendžiami abu klausimai. Restruktūrizavus viešąsias paskolas, kaip aprašyta 51 ir 52 konstatuojamosiose dalyse, dėl atidėtų palūkanų ir paskolos grąžinimo trumpesniu laikotarpiu atsirastų lėšų, be to, dėl „KfW“ paskolos nurašymo sumažėtų bendrovės „Condor“ skolos pozicija. Taigi, tai papildo 200 mln. EUR naują kapitalą, kuris išsprendė neišvengiamą „Condor“ likvidumo krizę ir pagerino „Condor“ nuosavo kapitalo poziciją. Taigi, restruktūrizavimo pagalba buvo pritaikyta prie „Condor“ likvidumo ir mokumo padėties.
- (213) 2024 m. Sprendime *Condor* Bendrasis Teismas įvertino pagalbos tinkamumą ir konstatavo, kad ieškovė neįrodė, jog Komisija turėjo turėti abejonių dėl pagalbos tinkamumo ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁹⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto c papunktis ir 58 punktas.

⁽⁸⁰⁾ Išsamus pradinių paskolos sąlygų aprašymas pateiktas 51 konstatuojamojoje dalyje.

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

(214) Šiomis aplinkybėmis Komisija daro išvadą, kad restruktūrizavimo pagalba yra tinkama.

5.3.1.6. Proporcingumas, nuosavas įnašas ir naštos pasidalijimas

(215) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatyta, kad pagalbos gavėjo, jo akcininkų ar kreditorių, grupės, kuriai jis priklauso, arba naujų investuotojų nuosavi ištekliai prisideda prie restruktūrizavimo išlaidų panašiai kaip ir suteikta pagalba, atsižvelgiant į poveikį pagalbos gavėjo mokumo ar likvidumo padėčiai. Įnašai turi būti realūs, t. y. veiksmingi, o tai neapima galimo pelno, turi būti ne pagalba ir turėtų sudaryti ne mažiau kaip 50 % restruktūrizavimo išlaidų⁽⁸²⁾.

(216) Kaip aprašyta 219 konstatuojamosios dalies a ir b punktuose, nuosavu įnašu sprendžiamos abi – „Condor“ mokumo ir jos likvidumo – problemos, todėl ši priemonė yra panaši į suteiktą pagalbą (taip pat žr. 212 konstatuojamąją dalį). Be to, kaip matyti iš 46–48, 219 ir 220 konstatuojamųjų dalių, tik labai nedidelė nuosavo įnašo suma yra susijusi su naujomis paskolomis ([...] mln. EUR iš viso [...] mln. EUR nuosavo įnašo), todėl nuosavo kapitalo didinimo priemonės, įtrauktos į nuosavą įnašą, gerokai viršija Vokietijos valstybės suteiktą pagalbą (taip vis tiek būtų, net jei nebūtų atsižvelgiama į [...] mln. EUR nuosavo kapitalo išperkamosios nuomos finansavimą). Be to, plano finansavimą grynaisiais pinigais teikia ne Vokietijos valstybė, o „Attestor“, ir tas finansavimas gerokai viršija Vokietijos suteiktą pagalbą. Taigi nuosavas įnašas atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 62 punktą.

(217) Kaip pažymėta 54 konstatuojamojoje dalyje, dalis „KfW“ paskolų buvo skirta išskirtinėms išlaidoms, neviršijančioms 249,02 mln. EUR, kurias Condor patyrė dėl COVID-19 pandemijos, padengti, todėl jos neprilygsta restruktūrizavimo plane nurodytoms restruktūrizavimo išlaidoms. Kaip nurodyta 117 konstatuojamojoje dalyje, bendrovė „Ryanair“ savo ieškinyje dėl 2021 m. sprendimo dėl restruktūrizavimo pagalbos panaikinimo laikėsi nuomonės, kad iš bendros paskolų sumos turėjo būti išskaičiuota tik pagal sprendimus „Condor I“ ir „Condor II“ patvirtinta pagalbos suma, t. y. 204,1 mln. EUR. Tie argumentai nepagrįsti, nes bendra bendrovės „Condor“ patirta su COVID-19 pandemija susijusi žala siekė 249,02 mln. EUR, o atitinkama paskolos dalis buvo skirta šiai žalai padengti, t. y. restruktūrizavimui finansuoti buvo galima panaudoti tik likusią 300,98 mln. EUR sumą. Pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą „Condor“ turėjo teisę gauti kompensaciją už visą patirtą žalą. Tai, kad Komisija laikėsi nuomonės, jog tik 204,1 mln. EUR suteiktų paskolų yra valstybės pagalba, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, šių faktų nekeičia. Šią žalą bendrovė „Condor“ patyrė dėl ypatingų COVID-19 pandemijos aplinkybių ir dėl žalos bendrovė įgijo teisę į kompensaciją, atitinkančią pandemijos sukeltą žalą. Tai nesusiję su restruktūrizavimo plano finansavimo poreikiais, kurie būtų buvę ir nepatyrus tos žalos.

(218) Taigi, restruktūrizavimas buvo finansuojamas iš likusios 300,98 mln. EUR restruktūrizuotinių paskolų dalies, prie kurios pridėta 20,2 mln. EUR nurašytų palūkanų. Tai reiškia, kad 321,18 mln. EUR yra restruktūrizavimo pagalbos suma, kurios proporcingumas vertinamas šiame sprendime, nepaisant dviejų Vokietijos pateiktų alternatyvių pagalbos sumų įverčių, dėl kurių abiem atvejais restruktūrizavimo pagalbos sumos būtų mažesnės (55–57 konstatuojamosios dalys).

⁽⁸²⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 61–64 punktai.

(219) Komisija turi patikrinti, ar įvairūs Vokietijos pateikto plano finansavimo šaltiniai kartu su restruktūrizavimo pagalba tuo metu, kai pagalba buvo suteikta, buvo ne pagalba ir realūs, t. y. buvo pakankamai tikra, kad iš jų bus skirtą lėšų, išskyrus numatomą būsimą pelną. Finansavimas būtų teikiamas „Condor“ restruktūrizavimo programos įgyvendinimo metu nuolat sutaupant išlaidų, nurašant skolas pagal nemokumo planą ir panaudojant fondo „Attestor“ suteiktą finansavimą, suskirstytą taip:

- a) naujo privataus investuotojo „Attestor“ įsipareigojimas skirti 200 mln. EUR akcinį kapitalą bendrovei „Condor“ ir 250 mln. EUR finansavimą „Condor“ parkui atnaujinti yra tvirtas ir saistantis, kaip nustatyta notaro aktuose, (46 ir 47 konstatuojamosios dalys); iš jų orlaivių nuomotojas [...] įsipareigojo suteikti bendrovei „Condor“ [...] mln. USD (apie [...] mln. EUR pagalbos suteikimo metu) kredito priemonę išankstiniais mokėjimams už orlaivius atlikti iki jų pristatymo (žr. 47 konstatuojamąją dalį); „Attestor“ įsipareigojimas nustatytas pirkimo sutartyje ir yra tvirtas bei saistantis, kad finansavimo suteikimo tikimybė būtų didelė. Nors „Attestor“ įsipareigojimas finansuoti orlaivių parko atnaujinimą buvo tvirtas ir saistantis, to negalima pasakyti apie būsimą papildomą orlaivių nuomos finansavimą skiriant papildomą iki [...] mln. EUR sumą, dėl kurios nebuvo tvirtai įsipareigota, taigi ji nebuvo tikra ir faktinė, (47 konstatuojamoji dalis). Taigi, tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, tikrą ir faktinį fondo „Attestor“ nuosavą įnašą sudarė tik 250 mln. EUR finansavimas, skirtas „Condor“ parkui atnaujinti;
- b) pagal „Condor“ nemokumo planą „Condor“ kreditoriai sutiko nurašyti 630,8 mln. EUR vertės reikalavimus. Nurašymams pritarė nemokumo bylų teismas (žr. 35 konstatuojamąją dalį), taigi jie yra galutiniai ir saistantys; nurašymai nėra pagalba, nes jie vykdomi remiantis Vokietijos nemokumo teise, kurioje nustatytos bendros ir abstrakčios nemokumo procedūroms taikytinos sąlygos; kaip nurodyta 48 konstatuojamojoje dalyje, „Condor“ nemokumo plane nustatytos septynios kreditorių grupės, įskaitant kelias grupes, kurias sudaro tik privatūs kreditoriai; pagal Vokietijos nemokumo teisę nemokumo planui patvirtinti reikalinga dauguma balsavimo teisę turinčių kreditorių kiekvienoje grupėje. Šiuo atveju galima atmesti galimybę, kad „Condor“ viešieji kreditoriai galėjo balsuoti kitaip, nei privatūs kreditoriai, ir laimėti, taip nukreipdami valstybės pagalbą bendrovei „Condor“ nemokumo plane nustatę labai mažą kainą, nes jie negalėjo daryti įtakos balsavimui grupėse, sudarytose tik iš privačių kreditorių (visų pirma darbuotojų grupėse, buvusiose grupei priklausančiose bendrovėse); taigi nurašymas vienodai taikomas visų grupių kreditoriams, patvirtintas reikiama kreditorių dauguma ir įgyvendinamas taikant privalomas bendrosios nemokumo teisės nuostatas, taikytinas visoms įmonėms, kurių faktinė ir teisinė padėtis Vokietijoje yra tokia pati, (žr. 34, 35 ir 48 konstatuojamąsias dalis);
- c) įgyvendindama savo racionalizavimo programą, „Condor“ nuolat mažina išlaidas [...] mln. EUR per metus restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu, pritaikydama išperkamosios nuomos sutartis, iš naujo derėdamasi dėl tiekėjų sutarčių ir patikslindama kolektyvines sutartis (41 konstatuojamoji dalis); taip taupoma pagal jau sudarytus privalomus susitarimus, todėl toks taupymas yra pakankamai tikras, kad būtų laikomas faktiniu; tai turi tokį patį finansinį poveikį, kaip ir skolos nurašymas nemokumo procedūroje, tik tas poveikis pasireiškia kelerius metus ir nėra vienkartinis.

(220) Bendra tvirtai įsipareigoto finansavimo suma, apimanti akcinio kapitalo didinimą, kredito priemonę ir kreditorių reikalavimų nurašymą, yra [...] mln. EUR ir yra tikri ir faktiniai investuotojų ir kreditorių nuosavo įnašo į restruktūrizavimą šaltiniai. Nuosavas įnašas iš šių dviejų šaltinių apima labai didelę dalį naujo finansavimo iki 450 mln. EUR ir, kalbant apie 321,18 mln. EUR restruktūrizavimo pagalbą, sudaro apie 77 % visų plane numatytų [...] mln. EUR restruktūrizavimo išlaidų finansavimo. NET neatsižvelgiant į kreditorių nurašytą skolą ir atsižvelgiant tik į naują fondo „Attestor“ teikiamą finansavimą, tas finansavimas yra didesnis už visą bendrovei „Condor“ suteiktos restruktūrizavimo pagalbos sumą. Vadinasi, nuosavas įnašas viršija Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytą minimalią 50 % restruktūrizavimo išlaidų sumą.

- (221) Atsižvelgiant į tai, klausimas, ar po naujų derybų su tiekėjais, nuomotojais ar darbuotojais „Condor“ pasiektas ilgalaikis išlaidų sutaupymas po [...] mln. EUR per metus yra tikras ir faktinis indėlis į restruktūrizavimo išlaidų, patirtų arba numatytų patirti įgyvendinant planą, padengimą, gali likti neatsakytas, nes net ir be šios sumos nuosavo įnašo suma išlieka didelė ir jau atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių reikalavimą.
- (222) Šiuo atžvilgiu Bendrasis Teismas 2024 m. Sprendime *Condor* konstatavo, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 64 punkte nustatytas reikalavimas dėl pagalbos gavėjo nuosavo įnašo buvo įvykdytas ⁽⁸³⁾.
- (223) Taigi, Komisija daro išvadą, kad „Condor“ nuosavas įnašas į restruktūrizavimo išlaidas viršija 50 % restruktūrizavimo išlaidų ir todėl atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 64 punkto reikalavimą.
- (224) Kalbant apie restruktūrizavimo naštos pasidalijimą tarp valstybės ir buvusių „Condor“ akcininkų bei antraeilių kreditorių, akivaizdu, kad vienintelė buvusi „Condor“ akcininkė TCG yra likviduojama, o „Condor“ akcijos buvo nurašytos iki nulio ir išleistos naujos akcijos patikos fondui (26 ir 34 konstatuojamosios dalys). TCG prarado visą savo akcijų ir skolos priemonių vertę ir jokių būdu negaus jokios naudos iš sėkmingo „Condor“ restruktūrizavimo. Be to, „Condor“ kreditoriai (tarp kurių nebuvo antraeilių kreditorių) per nemokumo procedūrą nurašė beveik visus savo reikalavimus (48 konstatuojamoji dalis) ir taip iš esmės prisidėjo prie restruktūrizavimo plano finansavimo. Kreditorių įnašas nurašius reikalavimus viršija restruktūrizavimo pagalbos sumą tiek atliekant dalinį nurašymą, tiek toliau naudojant restruktūrizuotas „KfW“ paskolas, kurias valstybė suteikė bendrovei „Condor“.
- (225) Darytina išvada, kad buvę „Condor“ akcininkai ir kreditoriai veiksmingai prisideda prie restruktūrizavimo, taip sumažindami valstybės pagalbos sumą, kurios kitu atveju būtų reikėję, pavyzdžiui, skolai grąžinti arba akcininkams atlyginti. Dėl sekos ir sąlygų, kuriomis Vokietija remia „Condor“ restruktūrizavimą iš dalies nurašydama skolą, taip pat išvengiama neatsakingo elgesio rizikos, susijusios su atitinkama akcininke ir kreditoriais šioje byloje, kai nematyti jokios rizikingos ar netvarios „Condor“ strategijos, o veikiau esama tik pasekmių, susijusių su jos priklausymu TCG ir oro transporto padėtimi 2020 ir 2021 m. Akcininkė ir esami kreditoriai praktiškai prarado visą savo investicijų į „Condor“ vertę ir negauna jokios naudos iš padidėjusio bendrovės mokumo Vokietijai nusprendus iš dalies nurašyti skolą. Apskritai ir ne tik šiuo atveju, kiti vidaus rinkos akcininkai arba antraeiliai kreditoriai, kurie būtų skatinę kitų oro transporto bendrovių nesėkmingas strategijas, iš šiuo atveju suteiktos restruktūrizavimo pagalbos taip pat negali daryti išvados, kad Vokietija ar kitos valstybės narės restruktūrizavimo pagalba sušvelnintų savo investavimo sprendimų padarinius.
- (226) Todėl 2021 m. sprendime dėl restruktūrizavimo pagalbos Komisija padarė išvadą, kad restruktūrizavimo pagalba yra susijusi su tinkamu naštos pasidalijimu.
- (227) Tačiau Bendrasis Teismas panaikino 2021 m. sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos, nes laikėsi nuomonės, kad Komisijai turėjo kilti abejonų dėl to, ar valstybės atliktas skolos nurašymas i) patenka į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto taikymo sritį ir ii) atitinka tų gairių 67 punkte nustatytus reikalavimus.
- (228) Be to, Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkte nustatyta, kad valstybės pagalba, dėl kurios pagerėja gavėjo nuosavo kapitalo pozicija, turėtų būti teikiama tokiomis sąlygomis, pagal kurias valstybei suteikiama pagrįsta gavėjo vertės padidėjimo ateityje dalis, atsižvelgiant į valstybės suteikto nuosavo kapitalo sumą, palyginti su bendrovės nuosavu kapitalu, likusiu po nuostolių apskaitos.

⁽⁸³⁾ Sprendimas *Ryanair / Komisija*, T-28/22, 201 punktas.

(229) Bendrasis Teismas nusprendė, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktas įtrauktas į tų gairių 3.5.2.2 skirsnį, susijusį su naštos pasidalijimu, o 67 punkto reikalavimai, Bendrojo Teismo nuomone, papildo 65 ir 66 punktuose nustatytus reikalavimus. Bendrasis Teismas nusprendė, kad nors 66 punktas susijęs su esamų akcininkų ir antraeilių kreditorių nuostolių padengimu ir tai vyksta prieš valstybės intervenciją, 67 punkte kalbama apie ateities padėtį, t. y. apie pagalbos gavėjo vertės padidėjimą ateityje. Taigi, Bendrojo Teismo nuomone, Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 66 ir 67 punktuose nustatyti savarankiški reikalavimai, susiję su skirtingais laiko momentais. Be to, nuostatomis dėl naštos pasidalijimo siekiama užkirsti kelią neatsakingo elgesio rizikai, kaip nurodyta 65 punkte, kuriame taip pat nustatyta, kad tais atvejais, kai valstybės parama teikiama tokia forma, kuria gerinama pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo pozicija, pavyzdžiui, skiriant dotacijas, darant kapitalo injekcijas ar nurašant skolas, tai gali padėti apsaugoti akcininkus ir antraeilius kreditorius nuo jų sprendimo investuoti į pagalbos gavėjo įmonę padarinių. Bendrasis Teismas pažymėjo, kad, kaip matyti iš Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 9 punkto, neatsakingo elgesio rizika kyla dėl to, kad įmonės, ruošdamosi savo sanavimui ar restruktūrizavimui, gali imtis pernelyg rizikingų ir netvarių verslo strategijų. Šiomis aplinkybėmis tiek Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 66 punkto reikalavimai, susiję su esamų akcininkų ir antraeilių kreditorių nuostolių padengimu, tiek Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto reikalavimai, pagal kuriuos valstybė gauna dalį būsimo pelno, padeda mažinti paskatas prisiimti pernelyg didelę riziką siekiant gauti daugiau pelno. Vertindamas Komisijos pateiktus argumentus Bendrasis Teismas visų pirma konstatavo, kad Komisija nenurodė nė vieno elemento, galinčio įrodyti, kad neatsakingo elgesio rizika kyla tik tuo atveju, kai valstybė narė suteikia pagalbos gavėjui kapitalo injekciją, bet ne tuo atveju, kai ji nurašo jo skolą arba skiria jam dotaciją, ir kad nė viena Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių nuostata neleidžia padaryti tokios išvados. Priešingai, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 65 punktą tokia rizika kyla dėl bet kokios valstybės paramos, teikiamos tokia forma, kuria gerinama pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo pozicija, pavyzdžiui, skiriant dotacijas, darant kapitalo injekcijas ir nurašant skolas. Bendrojo Teismo nuomone, iš to matyti, kad 67 punkte nurodyti reikalavimai skirti pagrįstą būsimo pelno dalį turėtų būti taikomi ne tik valstybės daromoms kapitalo injekcijoms, bet ir bet kokios kitos formos pagalbai, kuria gerinama pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo pozicija, pavyzdžiui, skolų nurašymui ar dotacijoms. Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad dėl to „Komisija negalėjo nedvejodama padaryti išvados, kad nagrinėjama priemonė“ (skolos nurašymas) „nepatenka į šio punkto“ (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto) „taikymo sritį, ir nenagrinėti, ar ši priemonė atitinka šiame punkte numatytus reikalavimus“⁽⁸⁴⁾.

(230) Pradėjus oficialų tyrimą ir gavus Vokietijos ir trečiųjų šalių pastabas, Komisija iš naujo išnagrinės, ar Vokietijos atliktas skolos nurašymas i) patenka į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto taikymo sritį ir ii) atitiko tame punkte nustatytus reikalavimus, atsižvelgdama į Bendrojo Teismo rekomendacijas.

(231) Komisija pažymi, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktu, kaip ir kitomis tų gairių 3.5.2.2 skirsnio nuostatomis, siekiama spręsti pagalbos gavėjo esamų akcininkų ir antraeilių kreditorių pernelyg didelės rizikos prisiėmimo ir neatsakingo elgesio rizikos klausimus. Ta rizika nekyla, kai nėra esamų akcininkų ar subordinuotųjų kreditorų turėtojų, kurie galėtų gauti naudos iš nuosavo kapitalo didinimo priemonių. Taigi, priešingai, nei teigia „Ryanair“, (žr. 105 konstatuojamąją dalį), Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktas būsimeis akcininkams netaikomas. Be to, kaip konstatavo Bendrasis Teismas, nė viena Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių nuostata neleidžia daryti išvados, kad tokia rizika kyla tik tada, kai valstybė suteikia kapitalo injekciją, o ne kai valstybė suteikia kitą nuosavo kapitalo didinimo pagalbą. Taigi, skolų nurašymo priemonėms gali būti taikomas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktas. Todėl Komisija Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkte pateiktą atlygio už valstybės pagalbą sąvoką aiškina kaip priemonę sumažinti neatsakingo elgesio riziką atimant dalį būsimo restruktūrizuotos įmonės pelno iš esamų akcininkų arba subordinuotosios skolos turėtojų, iš dalies skirdama ją valstybei atlyginti už finansavimą arba nurašymą, kuriuo didinamas jos nuosavas kapitalas. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktą aiškinant teleologiškai, darytina išvada, kad juo nebuvo siekiama suteikti valstybei teigiamų pajamų bet kokiomis aplinkybėmis, kaip matyti iš 67 punkto antros dalies, kurioje kalbama apie valstybės suteikto nuosavo kapitalo sumą, „palyginti su bendrovės nuosavu kapitalu, likusiu po nuostolių apskaitos“. Tai reiškia, kad naštos pasidalijimo požiūriu nuosavo kapitalo didinimo pagalbos priemonės ir atlygio poreikis šiuo atveju turi būti lyginami su esamų ar buvusių, bet ne būsimų akcininkų vis dar turimo arba jiems priskirtino nuosavo kapitalo egzistavimu ir suma. Būna tokių situacijų, kaip nagrinėjamoji, kai, nepaisant pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo poziciją gerinančios valstybės pagalbos, pagrįsta valstybei tenkanti būsimo pelno dalis gali būti labai maža arba net lygi nuliui. Taigi, bet kokios grąžos pagrįstumas priklauso nuo kiekvieno konkretaus atvejo vertinimo. Atsižvelgdama į tai ir siekdama išvengti abejonių, Komisija taikys šį aiškinimą šiai ir būsimoms panašioms byloms. Komisija toliau įvertins, ar šiuo atveju po skolos nurašymo buvo reikalinga teigiama grąža valstybei.

⁽⁸⁴⁾ Sprendimas *Ryanair* / Komisija, T-28/22, 233 punktas.

- (232) Siekdama įvertinti, ar šiuo atveju grąža valstybei yra pagrįsta, Komisija atsižvelgia į tolesnėse konstatuojamosiose dalyse išdėstytas aplinkybes.
- (233) Komisija pirmiausia pažymi, kad šiuo atveju esama akcininkė (TCG) prarado visą savo akcijų vertę, kuri buvo visiškai nurašyta per „Condor“ nemokumo procedūrą, ir šiuo metu yra likviduojama (žr. 33, 34 ir 63 konstatuojamąsias dalis).
- (234) Antra, Condor neturėjo subordinuotosios skolos, o skola akcininkams, kuri nemokumo atveju laikoma subordinuotąja, buvo visiškai nurašyta (48 konstatuojamoji dalis). Bet kuriuo atveju esami (neantraeiliai) bendrovės kreditoriai sutiko, kad Vokietijos nemokumo bylų teismo patvirtintame nemokumo plane būtų nurodyta 0,1 % jų reikalavimų, taigi beveik visiškai atsisakė savo reikalavimų (žr. 48 konstatuojamąją dalį). 21 konstatuojamojoje dalyje aprašytos priemonės nebuvo susijusios su tuo kreditorių reikalavimų sumažinimu, o buvo priimtos tą reikalavimų sumažinimą papildant ir įgyvendintos po jo.
- (235) Trečia, ribotas naujų „Condor“ akcijų, egzistavusių pagalbos suteikimo metu, skaičius priklausė SGL, veiklos nevykdančiai patikėtinei, kuri neturėjo įgaliojimų priimti sprendimų dėl „Condor“ veiklos ir kurios vienintelė funkcija buvo turėti akcijas, kol jos bus perduotos naujam privačiam akcininkui (taip pat žr. 25 konstatuojamąją dalį).
- (236) Ketvirta, naujasis „Condor“ akcininkas „Attestor“ nedalyvavo jokiam ankstesniame pagalbos gavėjo verslo sandoryje (žr. 38 konstatuojamąją dalį), todėl, priešingai, nei teigia „Ryanair“ (žr. 105 konstatuojamąją dalį), Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.5.2.2 skirsnio nuostatos dėl esamų akcininkų ir subordinuotosios skolos turėtojų pernelyg didelės rizikos prisiėmimo ir neatsakingo elgesio rizikos prevencijos jam taikomos. Be to, priemonių rinkinys, dėl kurio susitarė Vokietijos valstybė ir „Attestor“, buvo priimtas po derybų, kuriomis buvo užtikrintas subalansuotas rezultatas, kiekvienai šaliai siekiant savo interesų. Tokiomis aplinkybėmis papildomo atlygio skyrimas valstybei reikėtų, kad tas atlygis būtų buvęs atimtas iš „Attestor“, taigi naujam investuotojui būtų tekę prisiimti dalį naštos, susijusios su pernelyg didele ankstesnių akcijų ar skolų turėtojų prisiimta rizika.
- (237) Penkta, dėl Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto antros dalies („valstybės suteikto nuosavo kapitalo suma, palyginti su bendrovės nuosavu kapitalu, likusiu po nuostolių apskaitos“) Komisija pažymi, kad šiuo atveju nuosavas kapitalas išlieka neigiamas, kaip aprašyta 63 konstatuojamojoje dalyje; ji priduria, kad „Condor“ taip pat neturėjo antraeilių kreditorių, (žr. 120 konstatuojamąją dalį).
- (238) Šešta, Komisija pažymi, kad, pritaikius Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 66 punktą, tikslas apriboti neatsakingo elgesio riziką ir pernelyg didelės rizikos prisiėmimą esamų akcininkų ir kreditorių atžvilgiu buvo visiškai pasiektas. Tai, kad esami akcininkai prarado visas savo teises į (neigiamą) bendrovės „Condor“ nuosavą kapitalą, o esami kreditoriai prarado viską, išskyrus 0,1 % jų reikalavimų, dar nemokumo procedūros metu, reiškia, kad nelieka jokių galimybių siekti didesnės ar tolesnės neatsakingo elgesio rizikos ar pernelyg didelės rizikos prisiėmimo prevencijos.
- (239) 233–238 konstatuojamosiose dalyse nurodyti šeši veiksniai byloja apie tai, kad nagrinėjamu atveju, kai po nuostolių padengimo pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 66 punktą nuosavo kapitalo, iš kurio esami „Condor“ investuotojai būtų galėję gauti naudos, nebelieka, pagrįsta būsimo pelno dalis valstybei gali būti lygi nuliui, taikant Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktą. Mat pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktą „pagrįsta pagalbos gavėjo vertės padidėjimo ateityje dalis“, kurią nuosavą kapitalą didinanti pagalba turėtų užtikrinti valstybei, nustatoma atsižvelgiant į „bendrovės nuosavą kapitalą, likusį po nuostolių apskaitos“, ir šios dvi 67 punkto sąlygos turi būti taikomos kartu. Konkrečiai dėl 90 mln. EUR skolos nurašymo ir 20,2 mln. EUR palūkanų už kompensacijos permoką nurašymo Komisija pažymi, kad atlygio, konkrečiai sietino su tais elementais, nėra, nepaisant to, kad jie yra sudėto priemonių rinkinio dalis. Tačiau šios bylos aplinkybėmis Komisija mano, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktas turi būti taikomas taip, kad nurašymas be konkretaus atlygio būtų laikomas atliktu tokiomis sąlygomis, kuriomis valstybei užtikrinama pagrįsta pagalbos gavėjo vertės padidėjimo ateityje dalis, nes po nuostolių apskaitos arba, atitinkamai, panaikinus visas akcijas ir nesant subordinuotosios skolos priemonių, kurioms galėtų būti naudingos nuosavą kapitalą didinančios priemonės, pvz., skolų nurašymas, bendrovės nuosavo kapitalo nebelieka.

- (240) Komisija atkreipia dėmesį į Vokietijos ir bendrovės „Condor“ argumentus, kad papildomos išmokos skyrimo mechanizmas suteiktų Vokietijai pagrįstą „Condor“ vertės padidėjimo ateityje dalį (žr. 100, 122 ir 123 konstatuojamąsias dalis). Vis dėlto, kadangi Komisija mano, kad šiuo atveju Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto laikomasi net ir nesant konkretaus atlygio už skolos nurašymą, argumentų dėl papildomos išmokos skyrimo mechanizmo pagrįstumo vertinti nebereikia.

5.3.1.7. Principas „pirmą ir paskutinį kartą“ ir konkurencijos iškraipymų ribojimas

- (241) Siekiant užtikrinti, kad neigiamas pagalbos poveikis būtų ribotas, būtų išvengta nepagrįsto poveikio konkurencijai ir prekybai ir bendra pusiausvyra būtų teigiama⁽⁸⁵⁾, pagalba sunkumus patiriančioms įmonėms turi būti teikiama laikantis principo „pirmą ir paskutinį kartą“ ne ilgesnį kaip dešimties metų laikotarpį. Be to, reikia imtis konkurencijos iškraipymų ribojimo priemonių⁽⁸⁶⁾.
- (242) Komisija leidžia teikti restruktūrizavimo pagalbą tik vienai restruktūrizavimo operacijai ir, kai taikoma, jei nuo ankstesnio restruktūrizavimo pagalbos suteikimo arba nuo restruktūrizavimo plano pabaigos ar sustabdymo praėjo daugiau kaip dešimt metų⁽⁸⁷⁾. Komisija leidžia šios taisyklės išimtis, kai restruktūrizavimo pagalba teikiama po sanavimo pagalbos, kaip vienos restruktūrizavimo operacijos dalis⁽⁸⁸⁾.
- (243) Restruktūrizavimo pagalba bendrovei „Condor“ buvo remiama tik viena 2019 m. pradėta restruktūrizavimo operacija. Kaip pažymėjo Vokietija (25 konstatuojamoji dalis) ir patikrinusi savo įrašus patvirtino Komisija, bendrovė „Condor“ (įskaitant jos buvusius ir esamus kontrolinių akcijų paketą turinčius akcininkus ir bet kurį iš jos kontroliuojamų subjektų) per pastaruosius dešimt metų restruktūrizavimo pagalbos negavo. Taip pat laikomasi reikalavimų dėl sanavimo pagalbos, patvirtintos ir suteiktos šešiams mėnesiams iki 2020 m. balandžio mėn. vykdant vieną restruktūrizavimo operaciją, kaip tai suprantama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 72 punkto a papunktį. Bendrovė „Condor“ pirmiausia bandė pritraukti suinteresuotą investuotoją, galintį remti jos veiklos tęstinumą ir restruktūrizavimą, ir su juo derėtis (34 konstatuojamoji dalis). „Condor“ nenusprendė nerestruktūrizuoti savo veiklos iki derybų ir po to, kai jos galiausiai nepavyko, (41–43 konstatuojamosios dalys ir 2 lentelė).
- (244) Šiuo atžvilgiu kompensacinė pagalba, suteikta bendrovei „Condor“ pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą ypatingomis COVID-19 pandemijos aplinkybėmis, nėra sanavimo ar restruktūrizavimo pagalba⁽⁸⁹⁾. Nagrinėjama pagalba kompensuojama žala, kurią tiesiogiai sukėlė COVID-19 pandemija dėl kelionių apribojimų, nustatytų dėl šio ypatingo įvykio. Kompensacija visų pirma netaikoma išlaidoms, kurias bendrovė „Condor“ patyrė nuo 2020 m. kovo 17 d. dėl Vyriausybės apribojimų, neprilygstančių kelionių draudimams ir (arba) oro susisiekimo apribojimams, taip pat dėl sumažėjusios paklausos, kurią lėmė dideli Vokietijos ekonomikos sutrikimai 2020 m. Pastarosios išlaidos, išlaidos, atsirandančios dėl Sprendimo „Condor I“ sprendimo susigrąžinant lėšas ir mokant palūkanas, taip pat kitos restruktūrizavimo išlaidos, atsirandančios įgyvendinant restruktūrizavimo planą, padengiamos restruktūrizavimo pagalba, „Condor“ veiklos pajamomis ir investuotojų, nuomotojų ar kreditorių teikiamu papildomu finansavimu.
- (245) Kaip išsamiai nurodyta 82 konstatuojamojoje dalyje, Vokietija patvirtino, kad bendrovė „Condor“ imsis šių konkurencijos iškraipymus ribojančių priemonių, kurios bus taikomos iki restruktūrizavimo plano pabaigos, t. y. 2023 m. rugsėjo 30 d.: i) orlaivių parke gali būti ne daugiau kaip [...] orlaivių; ii) draudžiama reklamuoti gautą valstybės pagalbą ir iii) nustatomas įsigijimo draudimas.

⁽⁸⁵⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto f papunktis.

⁽⁸⁶⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 76–93 punktai.

⁽⁸⁷⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 70 ir 71 punktai.

⁽⁸⁸⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 72 punkto a papunktis.

⁽⁸⁹⁾ Komisijos komunikato „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistema“ (OL C 91 I, 2020 3 20, p. 1) su pakeitimais, padarytais Komisijos komunikatais C(2020) 2215 (OL C 112 I, 2020 4 4, p. 1), C(2020) 3156 (OL C 164, 2020 5 13, p. 3), C(2020) 4509 (OL C 218, 2020 7 2, p. 3), C(2020) 7127 (OL C 340 I, 2020 10 13, p. 1), C(2021) 564 (OL C 34, 2021 2 1, p. 6), C(2021) 8442 (OL C 473, 2021 11 24, p. 1) ir C(2022) 7902 (OL C 423, 2022 11 7, p. 9), 15 punktas.

- (246) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires konkurencijos iškraipymus ribojančių priemonių vertinimas priklauso nuo bendrovei „Condor“ suteiktos pagalbos dydžio ir pobūdžio, nuo sąlygų ir aplinkybių, kuriomis ji buvo suteikta, nuo „Condor“ dydžio ir santykinės svarbos rinkoje bei nuo atitinkamos rinkos savybių. Be to, jeigu nuosavo įnašo ir naštos pasidalijimo lygis yra didesnis, nei reikalaujama, ir taip yra apribojama pagalbos suma ir neatsakingo elgesio rizika, būtina konkurencijos iškraipymų ribojimo priemonių apimtis gali būti mažesnė. Konkurencijos priemonės neturėtų pakenkti gyvybingumo atkūrimo perspektyvoms ir neturėtų būti taikomos vartotojų ir konkurencijos sąskaita ⁽⁹⁰⁾.
- (247) Restruktūrizavimo pagalba bendrovei „Condor“ pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą buvo suteikta rimtai sutrikus valstybių narių ekonomikai, kaip nurodyta SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte. COVID-19 pandemijos ekonominis poveikis nuo 2020 m. kovo mėn. buvo ypač didelis oro transporto, laisvalaikio kelionių ir susijusios veiklos pasiūlai ir paklausai ⁽⁹¹⁾.
- (248) Tos ypatingos aplinkybės susilpnino „Condor“ veiklą: palyginti su prieš COVID-19 pandemiją pasikartojančiu pelnu, nuo 2019 m. rugsėjo mėn. iki 2021 m. rugsėjo mėn. ji turėjo gauti [...] mln. EUR neigiamų pajamų neatskaičius mokesčių. Grynieji nuostoliai, susiję su sumažėjusia laisvalaikio kelionių paklausa, kurie viršijo visą 550 mln. EUR „KfW“ paskolų, suteiktų bendrovei „Condor“ kaip žalos atlyginimas arba restruktūrizavimo pagalba, sumą, turėjo būti padengti ir apribojo „Condor“ galimybes atlaikyti investicijų nutraukimą ar tolesnį pajėgumų mažėjimą.
- (249) Įgyvendindama restruktūrizavimo planą, bendrovė „Condor“ gerokai sumažino savo orlaivių parko dydį ir pajėgumus, matuojant pagal orlaivių skaičių ir turimas sėdimąsias vietas, palyginti su padėtimi 2019 m., prieš plano įgyvendinimą. Palyginti su [...] orlaivių ir [...] mln. sėdimųjų vietų 2019 m., pagalbos suteikimo momentu „Condor“ eksploatavo [...] orlaivių, kuriuose buvo [...] mln. sėdimųjų vietų. Pagal restruktūrizavimo planą pajėgumų santykinis sumažėjimas išliktų gana reikšmingas iki 2023 m. rugsėjo mėn.: tuomet „Condor“ eksploatuotų mažesnę orlaivių parką ([...] orlaivių), palyginti su laikotarpiu iki restruktūrizavimo, [...]. Komisija tokio pranešimo iš Vokietijos negavo. Taigi, per visą restruktūrizavimo laikotarpį, kuris baigėsi 2023 m. rugsėjo mėn., bendrovės „Condor“ parke buvo [...] orlaivių. Priešingai, nei teigia „Ryanair“, laipsniškas senų orlaivių atsisakymas nesusijęs su savanorišku „Condor“ eksploatuojamų orlaivių skaičiaus ribojimu restruktūrizavimo laikotarpiu. Vykdydamos įprastinę veiklą, oro transporto bendrovės, laipsniškai atsisakančios senų orlaivių, juos pakeistų orlaiviais, kuriuos jos gali eksploatuoti, priešingu atveju joms reiktų sumažinti ir galiausiai nutraukti veiklą. Be to, pagal investicijų susitarimą su „Attestor“ bendrovė „Condor“ turi finansinių išteklių, kad prireikus galėtų atnaujinti savo parką. Todėl parko dydžio viršutinė riba turi būti laikoma reikšmingu bendrovės „Condor“ veiklos pajėgumų apribojimu per visą restruktūrizavimo laikotarpį.
- (250) Be to, pagal 2021 m. sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos restruktūrizavimo laikotarpiu bendrovė „Condor“ taip pat turėjo susilaikyti nuo bet kurios bendrovės akcijų įsigijimo, išskyrus atvejus, kai tai būtina siekiant užtikrinti ilgalaikį „Condor“ gyvybingumą. Iki restruktūrizavimo plano pabaigos bendrovės „Condor“ augimas buvo toliau ribojamas draudžiant įsigyti konkurentus arba produktų ar paslaugų, papildančių jos veiklą, tiekėjus, išskyrus atvejus, kai tai būtina jos ilgalaikiam gyvybingumui užtikrinti. Pastaruoju atveju Vokietija būtų turėjusi pranešti Komisijai apie planuojamą įsigijimą, pagrįsti jo būtinumą ir susilaikyti nuo įsigijimo, kol Komisija patvirtintų, kad įsigijimas yra būtinas ilgalaikiam bendrovės „Condor“ gyvybingumui palaikyti. Komisija tokio pranešimo iš Vokietijos negavo, todėl per visą restruktūrizavimo laikotarpį, kuris baigėsi 2023 m. rugsėjo mėn., buvo laikomasi draudimo įsigyti. Taigi, „Condor“ nesiplėtė sudarydama įsigijimo sandorius, kurie būtų tapę įmanomi netiesiogiai pasinaudojant restruktūrizavimo pagalba. Galiausiai, „Condor“ taip pat turėjo neviešinti valstybės paramos kaip konkurencinio pranašumo, kai restruktūrizavimo laikotarpiu prekiaavo produktais ir paslaugomis. Tą pareigą pagal 2021 m. sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos taip pat įvykdė ir Vokietija.

⁽⁹⁰⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 87–90 ir 92 punktai.

⁽⁹¹⁾ Komisijos komunikato „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistema“ (su pakeitimais) 1–4 punktai.

- (251) Kadangi bendrovės „Condor“ orlaivių parkas yra palyginti mažas, jos dalis visoje Vokietijos oro transporto rinkoje buvo nedidelė – [...] %; „Condor“ buvo gerokai atsilikusi nuo didžiausios paslaugų teikėjos, t. y. „Lufthansa“ grupės, ir daugiau ar mažiau prilygo bendrovei „Ryanair“, kuriai teko 5 % dalis. Atsižvelgiant tik į laisvalaikio segmentą visoje Vokietijos oro transporto rinkoje, kiekvienos iš bendrovių „Condor“ ir „Ryanair“ dalis buvo [...] % (po jų – „TUIfly“ su 9 % dalimi) ir išliko gerokai mažesnė nei „Lufthansa“ grupės 31 % dalis, kuri buvo beveik dvigubai didesnė už bendrovės „Condor“ turėtą dalį. Galiausiai, kalbant apie veiklą rinkoje, pagalbos suteikimo metu „Condor“ neužėmė jokios svarbios ar reikšmingos padėties, kuri viršytų [...] %, nė viename iš Vokietijos oro uostų, iš kurių ji vykdė skrydžius, išskyrus palyginti nedidelius oro uostus, (30 ir 31 konstatuojamosios dalys).
- (252) Bendrovės „Condor“ parko pajėgumai buvo sumažinti ir dėl to susiklostė sąlygos, palankios galimai perteklinei pasiūlai Vokietijos kelionių oro transportu rinkoje, kurioje ji daugiausia vykdys veiklą, atsižvelgdama, kiek tai tinkama, į savo palyginti ribotą padėtį joje. Iš tiesų, sumažinus orlaivių parką ir nustačius jo dydžio viršutinę ribą, „Condor“ galėtų aptarnauti klientus ir apriboti savo rinkos dalies sumažėjimą laisvalaikio kelionių oro transportu srityje bei atlaikyti oro transporto bendrovių, kurioms nebuvo taikomi panašūs apribojimai, pavyzdžiui, „Eurowings“ ir „TUIfly“, konkurenciją tik tuo atveju, jei ji galėtų eksploatuoti orlaivius veiksmingiau, esant didesniems apkrovos koeficientams ir didesniai dažniui. Šia priemone faktiškai ribojamas konkurencijos iškraipymas dėl restruktūrizavimo pagalbos rinkoje, kurioje konkurencija iškraipoma dėl konkuruojančių oro transporto bendrovių, pavyzdžiui, „Lufthansa“ ir TUI, gautos valstybės pagalbos, kai šiais dviem atvejais buvo vykdomas didelis viešasis rekapitalizavimas, (žr. 22 ir 23 išnašas).
- (253) Tokiu atveju „Condor“ turėjo turėti galimybę tam tikru mastu reaguoti į rinkos paklausą, [...]. Nors tas mechanizmas suteikė bendrovei „Condor“ ribotą lankstumą prisitaikyti prie kintančios rinkos padėties aiškiai apibrėžtomis aplinkybėmis, restruktūrizavimo laikotarpiu bendrovės „Condor“ parkas vis tiek būtų mažesnis už iki COVID-19 pandemijos buvusį lėktuvų skaičių – [...]. Koncentruotoje rinkoje, kaip Vokietijoje, kuri, be to, iškraipoma dėl didelių konkurentams suteikiamos pagalbos sumų, priemonė neturėjo būti nustatoma konkurencijos sąskaita.
- (254) Be to, konkurencijos iškraipimus ribojančių priemonių mastas bendrovės „Condor“ atveju gali būti mažesnis nei tais atvejais, kai pagalba skatinamas neatsakingas elgesys, (žr. 246 konstatuojamąją dalį). Tuo tikslu restruktūrizavimo pagalbos sumą riboja nuosavo įnašo dydis ir buvusių bei būsimų akcininkų ir kreditorių dalijimasis našta. Nuosavas įnašas viršija 70 % restruktūrizavimo išlaidų, o kreditorių nurašytos skolos viršija pagalbos, suteiktos kaip restruktūrizuotos „KfW“ paskolos ir Vokietijos užtikrintas nurašymas, sumą. Be to, kaip nurodyta 216 konstatuojamojoje dalyje, nuosavu įnašu sprendžiamos „Condor“ likvidumo trūkumo ir mokumo problemos, taigi ir pagalba, ir nuosavas įnašas padeda pašalinti trūkumus, dėl kurių kilo „Condor“ problema. Be to, didžioji dalis plano finansavimo gaunama iš nuosavo įnašo, kuris, priešingai nei pagalba, taip pat apima naują įnašą grynaisiais pinigais. Buvusi bendrovės „Condor“ akcininkė prarado visas savo investicijas. Bendrovės „Condor“ kreditoriai – tiek užtikrinti, tiek neužtikrinti ir tarp jų nebuvo antraeilių kreditorių – prarado beveik visas investicijas ar atsisakė beveik visų reikalavimų, todėl jie negaus naudos iš numatomų restruktūrizavimo teikiamų pranašumų arba iš tikrųjų nesusigrąžins iš bendrovės „Condor“ išipareigojimų daugiau kaip 0,1 % savo reikalavimų. Taigi, pagalba neskaitina laikytis nuomonės, kad Vokietijos valstybė remia oro transporto bendrovių, kurių komercinis ar finansinis elgesys yra neatsakingas, restruktūrizavimą, naudingą tų bendrovių akcininkams ar kreditoriams. Kadangi visos kitos aplinkybės yra tokios pačios, bendrovei „Condor“ taikytinų konkurencijos iškraipymų ribojimo priemonių apimtis galėtų būti ribota ir dėl to, kad pagalba neskaitino neatsakingo elgesio arba neatsargaus rizikos prisiėmimo, kartu už ją tinkamai atlyginant.
- (255) Tai reiškia, kad Vokietijos pasiūlytos priemonės, kuriomis siekiama sumažinti dėl restruktūrizavimo pagalbos atsiradusius konkurencijos iškraipymus, yra tinkamos.

5.3.1.8. Skaidrumas

- (256) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 96 punktą Vokietijos valdžios institucijos išipareigoja laikytis skaidrumo reikalavimų, paskelbtų svetainėje www.bmwi.de (23 konstatuojamoji dalis).

6. IŠVADA

- (257) Komisija konstatuoja, kad, atsižvelgiant į tai, jog Bendrasis Teismas byloje T-28/22 panaikino 2021 m. sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos, restruktūrizavimo pagalba, kurią Vokietija suteikė bendrovei „Condor“ atgaline data, tapo neteisėta ir turi būti laikoma suteikta pažeidžiant Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį. Tačiau restruktūrizavimo pagalba atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytas sąlygas, taigi ji prisideda prie laisvalaikio kelionių oro transportu ekonominės veiklos plėtros nedarant neigiamo poveikio prekybos vidaus rinkoje sąlygoms taip, kad tai prieštarautų bendriems Sąjungos interesams. Todėl pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- (258) 2021 m. sprendime dėl restruktūrizavimo pagalbos, kuris buvo panaikintas byloje T-28/22, Komisija padarė tą pačią išvadą ir prieštaravimų dėl restruktūrizavimo pagalbos nepareiškė. Šis sprendimas priimamas siekiant įvykdyti sprendimą byloje T-28/22. Tačiau Komisija primena, kad tas Bendrojo Teismo sprendimas apskūstas ir nagrinėjamas byloje C-505/24 P. Todėl, siekiant teisinio tikrumo, būtina paaiškinti šio sprendimo teisinį poveikį tuo atveju, jei 2021 m. sprendimas dėl restruktūrizavimo pagalbos, Teisingumo Teismui priėmus sprendimą apeliaciniame procese, turėtų teisinį poveikį. Tokiu atveju šiame sprendime nagrinėjamos restruktūrizavimo pagalbos analizė taptų perteklinė. Taigi, tikslinga, kad šis sprendimas turėtų teisinį poveikį tik jei teisinio poveikio neturi 2021 m. sprendimas dėl restruktūrizavimo pagalbos,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

321,18 mln. EUR valstybės pagalba, kurią Vokietija suteikė bendrovei „Condor Flugdienst GmbH“ ir jos kontroliuojamoms patronuojamosioms įmonėms, yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

2 straipsnis

Šis sprendimas turi teisinį poveikį tik jei teisinio poveikio neturi 2021 m. liepos 26 d. Komisijos sprendimas C(2021) 5729 *final* byloje SA.63203 (2021/N) – Vokietija – Restruktūrizavimo pagalba bendrovei „Condor“.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Jei sprendime yra neskelbtinos konfidencialios informacijos, praneškite apie tai Komisijai per penkiolika darbo dienų nuo sprendimo gavimo dienos. Jeigu per nurodytą laiką Komisija negaus pagrįsto prašymo, bus manoma, jog sutinkate, kad būtų skelbiamas visas šio sprendimo tekstas. Prašymą su nurodyta atitinkama informacija siųskite e. paštu šiuo adresu:

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

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Priimta Briuselyje 2025 m. balandžio 28 d.

Komisijos vardu
Teresa RIBERA
Vykdomoji pirmininko pavaduotoja