



2025/2178

30.10.2025

**SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/2178**

**z dne 28. aprila 2025**

**o državni pomoči SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N), ki jo je Nemčija izvedla za Condor Flugdienst GmbH**

*(notificirano pod dokumentarno številko C(2025) 2294)*

**(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 108(2), prvi pododstavek, Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1), točka (a), Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo pripombe v skladu z navedenima določbama <sup>(1)</sup>, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

**1. POSTOPEK**

- (1) Nemčija je po stikih pred priglasitvijo <sup>(2)</sup> Komisijo z elektronsko priglasitvijo z dne 23. julija 2021, zaključeno 25. julija 2021, v skladu s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) obvestila, da namerava družbi Condor Flugdienst GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba Condor) dodeliti pomoč za prestrukturiranje.
- (2) Komisija je s sklepom z dne 14. oktobra 2019 <sup>(3)</sup> (v nadaljnjem besedilu: sklep o pomoči za reševanje) na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU odobrila pomoč za reševanje za družbo Condor v smislu Smernic o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje) <sup>(4)</sup>. Pomoč za reševanje je bila v obliki posojila za reševanje v višini 380 milijonov EUR (v nadaljnjem besedilu: posojilo za reševanje) nemške javne razvojne banke Kreditanstalt für Wiederaufbau (v nadaljnjem besedilu: banka KfW), ki je bilo zavarovano z državnim poroštvom, njegova zapadlost pa je bila šest mesecev od datuma izplačila prvega obroka.
- (3) Komisija je s sklepom z dne 26. aprila 2020 <sup>(5)</sup> na podlagi člena 107(2), točka (b), PDEU odobrila predvideno nadomestilo za škodo, ki naj bi jo družba Condor utrpela v obdobju od 17. marca 2020 do 31. decembra 2020 (v nadaljevanju: ničn sklep o nadomestilu za škodo). Instrumenta pomoči sta bili dve posojili banke KfW v skupnem znesku 550 milijonov EUR, zavarovani z državnim poroštvom. Družba Condor je del teh posojil uporabila za povračilo posojila za reševanje v šestih mesecih od datuma izplačila prvega obroka. Splošno sodišče je v sodbi z dne 9. junija 2021 v zadevi Ryanair/Komisija sklep o nadomestilu za škodo z dne 26. aprila 2020 razglasilo za ničn in učinke razglasitve ničnosti odložilo za dva meseca, dokler Komisija ni sprejela novega sklepa <sup>(6)</sup>.

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

<sup>(2)</sup> Te izmenjave so se začele 25. maja 2021 in so do priglasitve vključevale izmenjavo elektronskih sporočil, tehnične razprave na videokonferencah in telekonferencah ter predhodne povratne informacije o osnutkih obrazcev za priglasitev in načrtu prestrukturiranja.

<sup>(3)</sup> Sklep Komisije C(2019) 7429 final z dne 14. oktobra 2019 v zadevi SA.55394 (2019/N) – Nemčija – Pomoč za reševanje v korist družbe Condor (UL C 294, 4.9.2020, str. 1).

<sup>(4)</sup> UL C 249, 31.7.2014, str. 1.

<sup>(5)</sup> Sklep Komisije z dne 26. aprila 2020 C(2020) 2795 final v zadevi SA.56867 (2020/N) – Nemčija – Nadomestilo za škodo, ki je zaradi pandemije covid-19 nastala družbi Condor Flugdienst GmbH (UL C 310, 18.9.2020, str. 1).

<sup>(6)</sup> Sodba Splošnega sodišča z dne 9. junija 2021 v zadevi T-665/20, Ryanair/Komisija, ECLI:EU:T:2021:344.

- (4) Komisija je nadomestilo za škodo ponovno ocenila glede na sodbo z dne 9. junija 2021 in 26. julija 2021 sprejela nov sklep o nadomestilu za škodo, ki je družbi Condor nastala v obdobju od 17. marca 2020 do 31. decembra 2020 (v nadaljevanju: sklep Condor I) <sup>(7)</sup>. Istega dne je sprejela še en sklep o nadomestilu za škodo družbi Condor, in sicer za obdobje od 1. januarja 2021 do 31. maja 2021 (v nadaljevanju: sklep Condor II) <sup>(8)</sup>, ter sklep o odobritvi pomoči za prestrukturiranje, ki jo je Nemčija priglasila v korist družbe Condor (v nadaljnjem besedilu: sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021) <sup>(9)</sup>. Nemčija je pomoč za prestrukturiranje družbi Condor dodelila konec julija 2021.
- (5) Družba Ryanair DAC (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair) je vložila tožbo za razglasitev ničnosti sklepa o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021. Splošno sodišče je v sodbi z dne 8. maja 2024 (v nadaljnjem besedilu: sodba Condor iz leta 2024) ugotovilo, da bi morala Komisija imeti dvome, zaradi katerih bi bilo treba uvesti formalni postopek preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU, in je zato sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 razglasilo za ničen <sup>(10)</sup>.
- (6) Komisija je v sklepu Condor I škodo, ki jo je družba Condor utrpela v obdobju od 17. marca 2020 do 31. decembra 2020, ocenila na podlagi naknadnih podatkov o dejanski škodi in ugotovila, da je družba Condor v tem obdobju utrpela škodo v višini 175,35 milijona EUR. Komisija je v sklepu Condor II ugotovila, da je družbi Condor v obdobju od 1. januarja 2021 do 31. maja 2021 nastala škoda v višini 73,66 milijona EUR, ter odobrila pomoč za delno nadomestilo te škode družbi Condor, in sicer v obliki odpisa v višini 60 milijonov EUR od skupnega zneska posojil, ki je znašal 550 milijonov EUR. Rezultati izračuna za obdobje od 17. marca 2020 do 31. maja 2021, opisani v sklepih Condor I in Condor II, so pokazali, da je skupni znesek dejanske škode znašal 249,02 milijona EUR.
- (7) Komisija je v ničnem sklepu o nadomestilu za škodo odobrila pomoč, ki je bila nato dodeljena družbi Condor za nadomestilo predvidene škode v višini 276,7 milijona EUR. Uvodna izjava 44 navedenega sklepa vsebuje opomin, da se je Nemčija zavezala, da bo na podlagi naknadnega izračuna dejanske nastale škode od družbe Condor izterjala kakršno koli čezmerno nadomestilo, vključno z obrestmi. V skladu z uvodno izjavo 24 sklepa Condor I je čezmerno nadomestilo znašalo 91,74 milijona EUR. Poleg tega je morala družba Condor plačati obresti za prednost, ki jo je pridobila s čezmernim nadomestilom, v višini [...ff] milijonov EUR in še neporavnane obresti v višini [...] milijonov EUR. V uvodnih izjavah 24 in 25 sklepa Condor I je opisano, kako bi se mehanizem za vračanje sredstev, določen v ničnem sklepu o nadomestilu za škodo, izvajal odvisno od naknadnega izračuna škode.
- (8) Komisija je s sklepom o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 odobrila načrte Nemčije, da bi načrt prestrukturiranja družbe Condor podprla z naslednjimi ukrepi: (i) spremembo pogojev in nadaljnji delni odpis posojil banke KfW, ki znašata 550 milijonov EUR, v višini 90 milijonov EUR ter (ii) odpis obresti v višini 20,2 milijona EUR za prednost, ki je nastala zaradi čezmernega nadomestila, in še neporavnanih obresti iz prvotne posojilne pogodbe, ki bi jih morala družba Condor vrniti (glej uvodno izjavo 7). V navedenem sklepu je bilo ugotovljeno, da sta ukrepa (i) in (ii) vključevala pomoč za prestrukturiranje v višini 321,18 milijona EUR, sestavljeno iz dela posojil v višini 550 milijonov EUR, ki ni bil namenjen za škodo zaradi COVID-19 in je znašal 300,98 milijona EUR, ter iz odpisanih obresti v višini 20,2 milijona EUR. Združljivost ukrepov prestrukturiranja z notranjim trgovom je bila zaradi različnih pravnih podlag in upravičenih stroškov ocenjena ločeno od ukrepov za nadomestilo škode.
- (9) Komisija je po razglasitvi ničnosti sklepa o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 Nemčijo z dopisom z dne 29. julija 2024 obvestila, da se je v zvezi s pomočjo odločila začeti postopek iz člena 108(2) PDEU (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka).

<sup>(7)</sup> Sklep Komisije z dne 26. julija 2021 v zadevi SA.56867, (2020/N, ex 2020/PN) – Nemčija – Nadomestilo za škodo, ki je zaradi pandemije covida-19 nastala družbi Condor Flugdienst GmbH (UL C 177, 29.4.2022, str. 1).

<sup>(8)</sup> Sklep Komisije z dne 26. julija 2021 v zadevi SA.63617, (2021/N) – Nemčija – COVID 19 – Nadomestilo II za škodo, ki je nastala družbi Condor (UL C 169, 22.4.2022, str. 1).

<sup>(9)</sup> Sklep Komisije C(2021)5729 final z dne 26. julija 2021 v zadevi SA.63203 (2021/N) – Nemčija – Pomoč za prestrukturiranje za Condor (UL C 429, 22.10.2021, str. 1).

<sup>(10)</sup> Sodba Splošnega sodišča z dne 8. maja 2024 v zadevi T-28/22, Ryanair/Komisija, ECLI:EU:T:2024:301.

- (10) Sklep o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* <sup>(11)</sup>. Komisija je pozvala vse zainteresirane strani, naj predložijo pripombe. Nemčija je svoje pripombe poslala 27. septembra 2024.
- (11) Komisija je prejela pripombe dveh zainteresiranih strani. Posredovala jih je Nemčiji in ji dala možnost odgovora. Nemčija je 18. novembra 2024 Komisijo obvestila, da ne bo predložila pripomb v zvezi s pripombami tretjih strani.
- (12) Nemčija se je v dopisu z dne 19. julija 2021 izjemoma strinjala, da se odpove pravicam iz člena 342 PDEU v povezavi s členom 3 Uredbe št. 1/1958 <sup>(12)</sup> ter da se ta sklep sprejme in priglasi v angleškem jeziku.

## 2. PODROBEN OPIS POMOČI

- (13) V tem sklepu je ocenjena združljivost državne pomoči iz dveh ukrepov, izvedenih v korist družbe Condor, ki jo je priglasila Nemčija in ki ji Komisija v sklepu o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021, ki ga je Splošno sodišče pozneje razglasilo za ničnega, ni nasprotovala. Sodba Condor iz leta 2024 je predmet postopka pred Sodiščem, ki poteka po pritožbi družbe Condor <sup>(13)</sup>. Ocena pomoči za prestrukturiranje, ki jo je Komisija opravila v okviru tega sklepa, ne posega v navedene pritožbene postopke v teku. To velja ne glede na določbo iz člena 2, ki je pojasnjena v uvodni izjavi 258 tega sklepa.

### 2.1 Razglasitev ničnosti sklepa o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021

- (14) Družba Ryanair je v tožbi za razglasitev ničnosti sklepa o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 navedla deset tožbenih razlogov, ki se v bistvu nanašajo na naslednje: (i) zadevni ukrep ne spada na področje uporabe smernic za reševanje in prestrukturiranje; (ii) pri dokazovanju tržne pomanjkljivosti in socialnih težav je prišlo do očitne napake pri presoji; (iii) Komisija ni dokazala potrebe po posredovanju države in njegovega spodbujevalnega učinka; (iv) načrt za prestrukturiranje je bil realističen, skladen in daljnosežen ter (v) primeren za ponovno vzpostavitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe Condor ter (vi) ustreznost in sorazmernost zadevne pomoči; (vii) Komisija je napačno preučila negativne učinke zadevnega ukrepa; (viii) kršitev načel nediskriminacije, svobodnega opravljanja storitev in svobode ustanavljanja; (ix) kršitev postopkovnih pravic družbe Ryanair in (x) kršitev obveznosti obrazložitve.
- (15) Splošno sodišče je tožbene razloge od (i) do (viii) zavrlo kot nedopustne, saj je ugotovilo, da družba Ryanair ni dokazala, da se sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 posamično nanaša nanjo v smislu člena 263 PDEU, zaradi česar ni imela procesnega upravičenja izpodbijanja utemeljenosti navedenega sklepa. Splošno sodišče je ugodilo devetemu tožbenemu razlogu družbe Ryanair, saj je ugotovilo, da je bila družba Ryanair zadevna stranka v smislu člena 108(2) PDEU in zainteresirana stranka v smislu člena 1, točka (h), Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 <sup>(14)</sup> ter ima zato procesno upravičenje za varstvo svojih postopkovnih pravic. Družba Ryanair je za navedeni tožbeni razlog predložila osem dokazov, ki se nanašajo na njene tožbene razloge (i) do (viii), da bi podprla svojo trditev o nezadostnosti in nepopolnosti preučitve, ki jo je Komisija opravila za zadevni ukrep, ter s tem dokazala, da so obstajali resni dvomi o združljivosti ukrepa v skladu s členom 107 PDEU in da bi morala Komisija uvesti formalni postopek preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU.

<sup>(11)</sup> Glej opombo 1.

<sup>(12)</sup> Uredba Sveta št. 1 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL 17, 6.10.1958, str. 385/58).

<sup>(13)</sup> Zadeva C-505/24 P, Condor Flugdienst GmbH/Ryanair DAC.

<sup>(14)</sup> Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

- (16) Splošno sodišče je opozorilo, da mora Komisija v skladu z ustaljeno sodno prakso, če s predhodno preučitvijo ukrepa pomoči ni mogla odpraviti resnih težav pri presoji združljivosti navedenega ukrepa z notranjim trgom, uvesti postopek iz člena 108(2) PDEU in da v zvezi s tem nima diskrecijske pravice. Splošno sodišče je nato preučilo dokaze družbe Ryanair in njene tožbene razloge (i) do (v) zavrnilo kot neutemeljene. Med drugim je potrdilo stališče Komisije, da je ocena združljivosti ukrepov pomoči za prestrukturiranje z notranjim trgom ločena od ocene ukrepov za nadomestilo škode, saj temeljita na različnih pravnih podlagah in upravičenih stroških. Natančneje, menilo je, da je iz uvodne izjave 131 sklepa o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 razvidno, da „je bil delež posojil zaradi COVID-19 iz leta 2020 namenjen kritju izrednih stroškov, ki jih je imela družba Condor med pandemijo COVID-19 in ki torej niso stroški prestrukturiranja iz načrta prestrukturiranja, medtem ko se je prestrukturiranje financiralo s preostalim delom teh posojil, ki jim je bil dodan znesek iz drugega dela zadevnega ukrepa“<sup>(15)</sup>.
- (17) Splošno sodišče je nato preučilo tožbena razloga (vi) in (vii), ki ju je podala tožeča stranka, da je izpodbijala oceno Komisije glede sorazmernosti ukrepa in njegovega negativnega učinka na konkurenco in trgovino. Splošno sodišče je v zvezi s tem ugotovilo, da bi morala Komisija podvomiti, najprej o tem, ali zadevni ukrep izpolnjuje zahtevo po ustreznosti porazdelitvi bremena iz točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje, in drugič o tem, ali je obseg ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence v skladu z zahtevami, določenimi zlasti v oddelku 3.6.2.2 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Po mnenju Splošnega sodišča je bila predhodna preučitev Komisije zaradi teh dvomov nepopolna in nezadostna, kar je dokazovalo obstoj resnih težav.
- (18) Splošno sodišče je na podlagi tega ugotovilo, da bi morala imeti Komisija dvome, zaradi katerih bi bilo treba uvesti formalni postopek preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU in sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 razglasiti za ničen<sup>(16)</sup>. Nazadnje, Splošno sodišče je menilo, da ni treba preučiti ne osmega dokaza, ki ga je predložila družba Ryanair, niti njenega desetega tožbenega razloga, ki se je nanašal na neobstoje obrazložitve.
- (19) Komisija sprejme ta sklep, da bi izvršila sodbo Splošnega sodišča v skladu s členom 266 PDEU, ne glede na to, da o pritožbi zoper navedeno sodbo še ni bilo odločeno (glej uvodno izjavo 13).

## 2.2 Ukrepa

- (20) V oddelku 2 so ukrepa in njun okvir opisani za čas, v katerem sta bila dodeljena (tj. julija 2021). Ocena ukrepov po razglasitvi ničnosti sklepa o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 mora temeljiti na dejstvih in elementih, ki so prevladovali v času dodelitve navedenih ukrepov. Razlog za to je, da lahko Komisija pri ocenjevanju združljivosti že dodeljenih ukrepov pomoči z notranjim trgom upošteva le elemente, ki so obstajali ob dodelitvi. Zato se finančni in poslovni podatki nanašajo na obdobje do finančnih rezultatov iz leta 2019, saj je bilo to zadnje leto običajnega poslovanja, preden je družba Condor začela postopek zaradi insolventnosti in preden je bila dodeljena pomoč za prestrukturiranje, saj je na leto 2020 močno vplivala pandemija COVID-19 in se zato ni štelo za reprezentativno.
- (21) Prvi ukrep vključuje spremembo pogojev – opisanih v uvodnih izjavah 51 in 52 – povezanih s posojiloma banke KfW v višini 550 milijonov EUR, ki sta bili družbi Condor odobreni v skladu z ničnim sklepom o nadomestilu za škodo, v kolikor se je s spremenjenima posojiloma in odpisom v višini 90 milijonov EUR podprl načrt prestrukturiranja družbe Condor in se družbi ni povrnila škoda, povezana s COVID-19. Drugi ukrep zajema odpoved odplačila in odpis obresti v višini 20,2 milijona EUR, ki bi jih morala družba Condor vrniti zaradi sklepa Condor I.

<sup>(15)</sup> Zadeva T-28/22, Ryanair/Komisija, uvodna izjava 133.

<sup>(16)</sup> Zadeva T-28/22, Ryanair/Komisija, točki 243 in 244.

- (22) Ukrepa sta del finančnega paketa, o katerem so se pogajali Nemčija, novi zasebni delničar družbe Condor Attestor Limited (v nadaljnjem besedilu: delničar Attestor) in banka KfW, da bi podprli prestrukturiranje in nadaljnje poslovanje družbe Condor.
- (23) Nemčija se je zavezala, da bo na spletišču [www.bmwi.de](http://www.bmwi.de) objavila naslednje informacije o ukrepih:
- celotno besedilo sklepa o dodelitvi individualne pomoči in njegovih izvedbenih določb, ali povezavo do teh besedil,
  - identiteto pristojnih organov za dodelitev pomoči,
  - identiteto posameznega upravičenca, obliko in znesek pomoči, dodeljene upravičencu, datuma dodelitve, vrsto podjetja (MSP/veliko podjetje), regije, v kateri se nahaja upravičenec (na ravni NUTS II), in glavne gospodarske panoge, v kateri upravičenec izvaja svoje dejavnosti (na ravni skupine NACE).

## 2.3 Upravičenec

### 2.3.1 Podjetniška struktura, lastništvo in dejavnosti

- (24) Upravičenec do ukrepov je družba Condor in njene nadzorovane hčerinske družbe (glej uvodno izjavo 38). Družba Condor je letalski prevoznik, ki opravlja čarterske lete in ima sedež v Kelsterbachu (Hessen). Za posamezne stranke in organizatorje potovanj opravlja storitve zračnega prevoza s svojih letališč v Nemčiji do destinacij po vsem svetu, pri čemer se osredotoča na trg počitniških potovanj. Leta 2019 je imela 1,7 milijarde EUR prometa, bilančno vsoto v višini 7,2 milijarde EUR in 4 022 zaposlenih <sup>(17)</sup>.
- (25) Nemčija je potrdila, da niti družba Condor niti njeni pretekli ali sedanji delničarji niti kateri koli subjekt pod njenim nadzorom v zadnjih desetih letih niso prejeli pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, razen pomoči za reševanje, odobrene 14. oktobra 2019 v sklepu o pomoči za reševanje (glej uvodno izjavo 2).
- (26) V času priglasitve je bila družba SG Luftfahrt GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba SGL) edini delničar družbe Condor. Družba SGL je bila holding, ki ni opravljal operativnih dejavnosti. Delnice družbe Condor je imela v skrbništvu od takrat, ko se je decembra 2020 končal postopek zaradi insolventnosti družbe Condor (glej uvodno izjavo 33), do prodaje družbe strateškemu vlagatelju <sup>(18)</sup>. Družba SGL je bila v popolni lasti družbe Team Treuhand GmbH, ki pa je bila v popolni lasti družbe Noerr & Stiefenhofer. Družba SGL je bila ustanovljena izključno za upravljanje delnic družbe Condor do njene prodaje delničarju Attestor in naj bi bila po prodaji vseh delnic likvidirana (glej uvodno izjavo 38). V skladu z osnutkom sporazuma o nakupu, ki ga je Nemčija predložila ob priglasitvi <sup>(19)</sup>, je bilo družbi SGL do dneva izvršitve sporazuma prepovedano, da bi ravnala, kot bi lahko običajno ravnal večinski delničar pri uveljavljanju svojih pravic. Ta prepoved vključuje dejanja, kot so prenehanje družbe Condor, sklepanje, prekinitev ali preklic pogodb družbe v smislu točke 291 in naslednjih nemškega zakona o delniških družbah (Aktiengesetz) <sup>(20)</sup>, povečanje ali zmanjšanje kapitala, spremembe statuta hčerinskih družb družbe Condor, razdelitev dividend, prenos dobička, predplačilo iz naslova dobička, pridobivanje ali odkup delnic, odtujitev ali obremenitev materialnih sredstev (razen izjem), pomembne naložbe v višini nad 2 milijonoma EUR na mesec (skupno), sklenitev, sprememba ali prekinitev (tudi novih) sporazumov o financiranju, vključno s pogodbami o zakupu zrakoplovov, ali imenovanje direktorja ali člana nadzornega sveta. Na sliki 1 je prikazana struktura skupine Condor pred izvršitvijo sporazuma, dogovorjenega z delničarjem Attestor (glej uvodni izjavi 37 in 39).

<sup>(17)</sup> KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemški načrt za prestrukturiranje v skladu z IDW S6/ BGH, 16. junij 2021, str. 5.

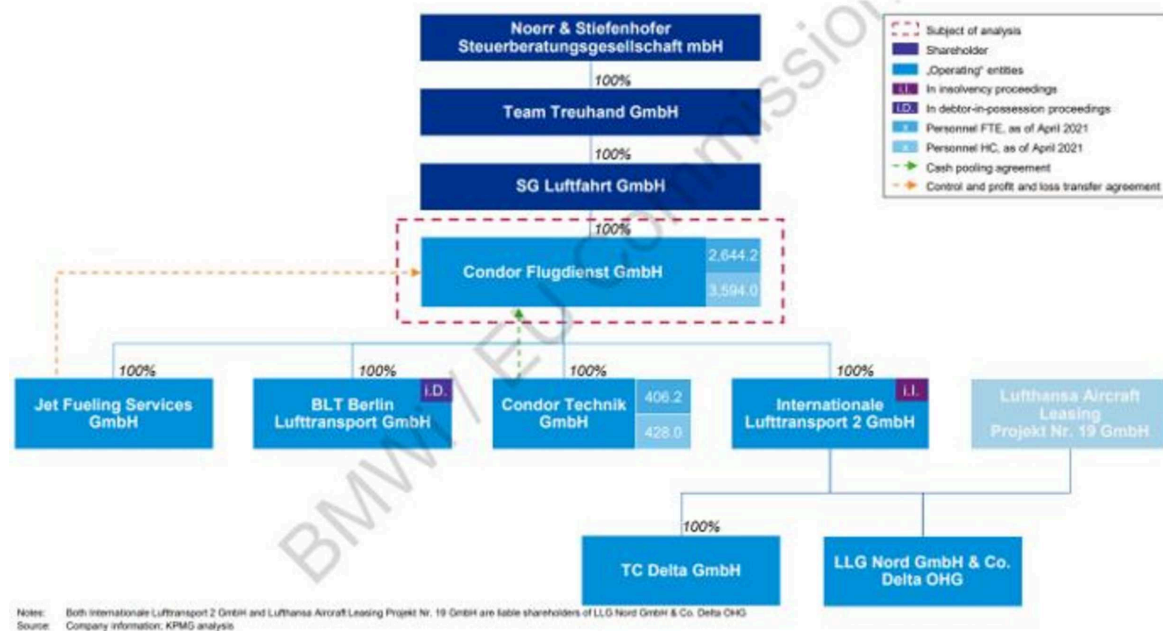
<sup>(18)</sup> Od 28. julija 2021 51 % delnic v lasti družbe SGL nadzoruje zasebni investicijski sklad Attestor v skladu s pogoji sporazuma, dogovorjenega z Nemčijo, kot je navedeno v uvodnih izjavah 37 in 39.

<sup>(19)</sup> Končni sporazum o nakupu takrat še ni bil podpisan.

<sup>(20)</sup> Med takšne pogodbe družbe spadajo pogodbe o nadzoru in pogodbe o prenosu dobička.

Slika 1

## Struktura skupine Condor



Vir: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemški načrt za prestrukturiranje v skladu z IDW S6/ BGH, 16. junij 2021, str. 22.

- (27) Družba Condor kot letalski prevoznik, ki opravlja čarterske lete, zagotavlja storitve organizatorjem potovanj in potovalnim agencijam. Družba Condor prodaja sedeže na letalih tudi neposredno končnim strankam, na primer prek spleta (tako imenovani „samostojni sedeži“). Družba Condor opravlja lete na kratkih, srednje dolgih in dolgih rutah ter leti na letališča, ki jih ne oskrbujejo letalski prevozniki z rednimi linijami <sup>(21)</sup>.

### 2.3.2 Konkurenca na trgih, na katerih je dejavna družba Condor, in njen položaj na njih

- (28) Kar zadeva družbe, ki opravljajo čarterske lete, je konkurenca družbi Condor predvsem družba TUIfly, letalski prevoznik skupine TUI na rutah iz Nemčije do turističnih destinacij, kot so Španija, Grčija, Italija ali Portugalska, Karibi ali Mehika <sup>(22)</sup>. Na nekaterih rutah, na katerih opravlja lete družba Condor, lete opravlja tudi družba Eurowings, nizkocenovni prevoznik skupine Lufthansa <sup>(23)</sup>, ali pa Ryanair. Vendar lahko družba Condor takim letalskim prevoznikom konkurira le s prodajo samostojnih sedežev za čarterske lete na nekatere destinacije, na katere letijo tudi navedeni letalski prevozniki.

<sup>(21)</sup> Med letalskimi prevozniki z rednimi linijami so tradicionalni prevozniki (ali prevozniki, ki ponujajo popolno storitev), kot je Lufthansa, in nizkocenovni prevozniki, kot je Ryanair.

<sup>(22)</sup> Skupina TUI vključuje letalskega prevoznika in organizatorje potovanj. V nasprotju z družbo Condor, ki opravlja storitve tudi za samostojne organizatorje potovanj, družba TUIfly opravlja storitve samo za organizatorje potovanj skupine TUI. Nemčija se je 27. marca 2020 odločila, da bo za skupino TUI odobrila posojilo v višini 1,8 milijarde EUR (izplačano prek banke KfW), 4. januarja 2021 pa ukrep dokapitalizacije v skupnem znesku 1,25 milijarde EUR za izravnava učinkov pandemije COVID-19 (Sklep Komisije C(2021) 49 final z dne 4. januarja 2021 v zadevi SA.59812 – Dokapitalizacija družbe TUI, UL C 169, 22.4.2022, str. 1).

<sup>(23)</sup> Komisija 25. junija 2020 ni nasprotovala načrtom Nemčije, da družbi Lufthansa odobri dokapitalizacijo v višini 6 milijard EUR (Sklep Komisije C(2020) 4353 final z dne 25. junija 2020 v zadevi SA.57153 – Pomoč družbi Lufthansa, UL C 397, 20.11.2020, str. 1). Splošno sodišče je 10. maja 2023 sklep Komisije razglasilo za ničen (Sodba Splošnega sodišča, Ryanair in Condor/Komisija, zadevi T-34/21 in T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). Komisija je 8. julija 2024 začela formalni postopek preiskave (glej Sklep Komisije C(2024) 4481 final z dne 8. julija 2024 v zadevi SA.57153 – Pomoč družbi Lufthansa, UL C, C/2024/5957, 4.10.2024).

- (29) Po navedbah nemških organov je družba Condor poleg družbe Eurowings edini ponudnik direktnih prostočasnih letov na dolge razdalje iz Nemčije. Družba Condor je poleti 2019 nudila lete na skupno 126 destinacij, od tega 35 destinacij na dolge razdalje. Na rutah do destinacij na dolge razdalje je bila edini ponudnik na 63 % rut, na 29 % rut je lete opravljala poleg še enega letalskega prevoznika, na 8 % pa poleg več kot enega drugega prevoznika. V segmentu letov na kratke in srednje dolge razdalje je bila družba Condor edini ponudnik na 25 % rut, na katerih je opravljala lete poleti 2019; na 32 % teh rut sta lete opravljala dva letalska prevoznika, na 43 % teh rut pa več kot dva letalska prevoznika.
- (30) Celotna flota družbe Condor je leta 2019 obsegala 61 zrakoplovov, od katerih je dva upravljala družba Brussels Airlines. Družba Condor je opravila približno 45 400 letov s približno 9,4 milijona potnikov, pri čemer je skupno število razpoložljivih sedežev na kilometer znašalo 10,4 milijona, koeficient zasedenosti upravljanih zrakoplovov pa je bil 90 %. Tržni delež družbe Condor je v nemškem letalskem prevozu potnikov poleti 2019 znašal 6,4 %, kar jo uvršča na tretje mesto za družbama Lufthansa (37 %) in Eurowings (8 %), ki sta v lasti skupine Lufthansa. Družba Ryanair je imela 5-odstotni delež, družba TUIfly pa 3-odstotni delež. Skupina Lufthansa je z 31-odstotnim deležem (Lufthansa in Eurowings) vodilni prevoznik tudi v segmentu letalskih potovanj za prosti čas, medtem ko imata družbi Condor in Ryanair vsaka po 16-odstotni delež, sledijo pa jima družba TUIfly z 9-odstotnim deležem, družba SunExpress s 7-odstotnim deležem in družba EasyJet s 4-odstotnim deležem.
- (31) Družba Condor je leta 2019 je opravljala čarterske lete na devetih nemških letališčih s štirimi osrednjimi letališkimi sedeži v Hamburgu, Düsseldorfu, Münchnu in Frankfurtu <sup>(24)</sup>. Glede na celotno dejavnost letalskega prevoza potnikov v Nemčiji je imela 3-odstotni delež po pogostosti letov, 4-odstotnega po zmožljivosti in 6-odstotnega po zmožljivosti v smislu razpoložljivih sedežnih kilometrov. Kar zadeva pogostost letov na posamezna letališča, na katerih opravlja lete, je družba Condor 10 % preseгла le na letališču v Leipzigu. Drugi največji delež je dosegla v Hannovru z 8 % po pogostosti letov, 11 % po zmožljivosti in 18 % po zmožljivosti v smislu razpoložljivih sedežnih kilometrov. Večji delež pri skupni zmožljivosti in zmožljivosti v smislu razpoložljivih sedežnih kilometrov, ki ga je družba Condor dosegla na nekaterih letališčih, je bil posledica tega, da je uporabljala večja letala in opravljala lete na daljših rutah kot domače ali celinske letalske družbe, ki so prevažale poslovne potnike na kratkih razdaljah. Letališči v Leipzigu in Hannovru sta tudi predvsem regionalni letališči, ki nista bili preobremenjeni in na katerih letalskim prevoznikom, ki so ju uporabljali, ni primanjkovalo razpoložljivih slotov. Družba Condor je na vseh drugih letališčih, na katere je letela, pogosto dosegla manj kot 5-odstotni delež po skupni pogostosti letov, zmožljivosti in zmožljivosti v smislu razpoložljivih sedežnih kilometrov <sup>(25)</sup>.

#### 2.4 Finančne težave družbe Condor in iskanje strateškega vlagatelja

- (32) Finančna uspešnost družbe Condor na samostojni osnovi je bila pred pandemijo COVID-19 pozitivna. Od leta 2009 je ustvarjala predvsem periodične letne dobičke, ki so kumulativno znašali 530 milijonov EUR, njeno letno povprečje pa je v obdobju med letoma 2008 in 2019 znašalo 44,1 milijona EUR, kot je prikazano v preglednici 1. Poslovni model družbe Condor je bil tako *prima facie* delujoč in dobičkonosen.

Preglednica 1

#### Dobički/izgube družbe Condor v obdobju od leta 2008 do leta 2019

| Poslovno leto           | Dobiček v EUR |
|-------------------------|---------------|
| 1. 10. 2008–30. 9. 2009 | 54 901 000    |
| 1. 10. 2009–30. 9. 2010 | 61 471 000    |
| 1. 10. 2010–30. 9. 2011 | 79 184 000    |
| 1. 10. 2011–30. 9. 2012 | 45 180 000    |
| 1. 10. 2012–30. 9. 2013 | 56 898 000    |
| 1. 10. 2013–30. 9. 2014 | 62 849 000    |
| 1. 10. 2014–30. 9. 2015 | 76 463 000    |
| 1. 10. 2015–30. 9. 2016 | – 16 916 000  |

<sup>(24)</sup> Preostalih pet letališč so letališča v Hannovru, Nürnbergu, Stuttgartu, Leipzigu in Syltu, glej Prilogo 26 k prigrisatvi.

<sup>(25)</sup> Družba Condor na nobenem od preostalih letališč (Hamburg, München, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg in Sylt) ni dosegla več kot [...] odstotnega deleža pogostosti letov; ta delež je pri zmožljivosti dosegla le na enem od teh letališč ([...] odstotni delež v Syltu). Družba Condor je na petih preostalih letališčih, in sicer v Hamburgu, Düsseldorfu, Frankfurtu, Stuttgartu in Syltu, dosegla delež po zmožljivosti v smislu razpoložljivih sedežnih kilometrov, ki je presegel [...] % ([...] %, [...] %, [...] %, [...] % oziroma [...] %), glej Prilogo 26 k prigrisatvi.

| Poslovno leto            | Dobiček v EUR      |
|--------------------------|--------------------|
| 1. 10. 2016–30. 9. 2017  | 9 791 000          |
| 1. 10. 2017–31. 12. 2017 | 257                |
| 1. 1. 2018–30. 9. 2018   | 43 233 000         |
| 1. 10. 2018–30. 9. 2019  | 56 904 000         |
| <b>SKUPAJ</b>            | <b>529 957 743</b> |

- (33) Vendar je na finančni položaj družbe Condor v času dodelitve pomoči negativno vplivala insolventnost njenega nekdanjega obvladujočega delničarja, družbe Thomas Cook Group (v nadaljnjem besedilu: družba TCG). Družba Condor je bila udeležena v združevanju denarnih sredstev družbe TCG, imela je terjatve do družbe TCG v višini približno [...] milijonov EUR in ni imela bančnega financiranja<sup>(26)</sup>. Družba Condor zaradi insolventnosti svoje matične družbe ni mogla financirati svojih likvidnostnih potreb na trgu in je morala septembra 2019 vložiti predlog za začetek postopka zaradi insolventnosti nad svojim premoženjem<sup>(27)</sup>.
- (34) Stečajno sodišče v Frankfurtu na Majni (v nadaljevanju: stečajno sodišče) je 1. decembra 2019 uvedlo postopek zaradi insolventnosti in družbi Condor dovolilo, da še naprej posluje, hkrati pa pripravi načrt insolventnosti. Stečajno sodišče je menilo, da je družba Condor v osnovi operativno dobičkonosna družba ter da potreba po njenem prestrukturiranju ni nastala zaradi pomanjkljivosti v njenem poslovnem modelu in dobičkonosnosti, temveč zaradi insolventnosti družbe TCG. V načrtu insolventnosti so bili določeni ukrepi za ohranitev poslovnega modela ponudnika prostočasnih letov, sporazum z njenimi upniki, ukrepi prestrukturiranja in vstop novega vlagatelja. Glavni element načrta sta bila operativno in finančno ločevanje družbe Condor od družbe TCG ter prevzem s strani novega vlagatelja. Delnice družbe Condor, ki jih je imela v lasti družba TCG, so bile v celoti odpisane, nove delnice v vrednosti 20,2 milijona EUR pa so bile izdane skrbniku (holding SGL, glej uvodno izjavo 26) z namenom, da jih ima v lasti, dokler se ne najde nov vlagatelj.
- (35) Januarja 2020 so bile prejete tri ponudbe za nakup družbe Condor. Vrednost družbe Condor je bila v teh ponudbah ocenjena med [...] in [...] milijonov EUR. Uspešni ponudnik je bila družba PGL, matična družba družbe LOT Polish Airlines, ki je ponudila nakupno ceno v višini [...] milijonov EUR. Sporazum o nakupu z družbo PGL, vključno z izpolnjenimi zahtevami po notarskem zapisu, je bil podpisan 24. januarja 2020. Nemški zvezni urad za kartelet (Bundeskartellamt) je 24. februarja 2020 združitev odobril. Upniški odbor družbe Condor je marca 2020 načrt insolventnosti sprejel s potrebno večino, stečajno sodišče pa ga je odobrilo. Vendar je družba PGL 13. aprila 2020 odstopila od sporazuma, saj je imela finančne in gospodarske težave, povezane s pandemijo COVID-19, zaradi česar je bila za družbo LOT Polish Airlines potrebna podpora poljske vlade v višini približno 650 milijonov EUR<sup>(28)</sup>.
- (36) Z odstopom družbe PGL se je postopek zaradi insolventnosti družbe Condor podaljšal za sedem mesecev. Zaradi tega podaljšanja so nastali dodatni stroški, za katere je bila odgovorna družba Condor in ki so skupaj znašali približno 23,7 milijona EUR<sup>(29)</sup>. Upniški odbor družbe Condor je 22. oktobra 2020 odobril spremenjen načrt, ki ga je stečajno sodišče odobrilo 24. novembra 2020. Stečajno sodišče je 30. novembra 2020 razglasilo, da je postopek zaradi insolventnosti za družbo Condor končan.

<sup>(26)</sup> Udeležbo družbe Condor v rednih združevanjih denarnih sredstev družbe TCG, od katerih je zadnje začelo veljati februarja 2018, so bile terjatve, ki so izhajale iz pogodb o prenosu dobička med njima, izravnane, družbi Condor pa je bila po potrebi zagotovljena likvidnost znotraj skupine. Ta možnost financiranja po prisilni likvidaciji družbe TCG ni bila več na voljo. Ker družba Condor ni imela neodvisnega lastnega profila tveganosti in ker je bila del prisilno likvidirane družbe TCG, ni mogla pridobiti finančnih sredstev na kapitalnih trgih. Poleg tega je imela do svoje matične družbe na začetku likvidacije družbe TCG terjatve v višini približno [...] milijonov EUR, ki jih ni mogla več uveljaviti in jih je bilo treba odpisati. Nazadnje, družba Condor je bila solidarno odgovorna za nekatere dolge družbe TCG.

<sup>(27)</sup> Glej tudi sklep o pomoči za reševanje, uvodne izjave 14 do 20.

<sup>(28)</sup> Kot je bilo odobreno s Sklepom Komisije C(2020) 9606 final z dne 22. decembra 2020 v zadevi SA.59158 COVID-19 – Pomoč družbi LOT Polish Airlines, UL C 260, 2.7.2021, str. 1.

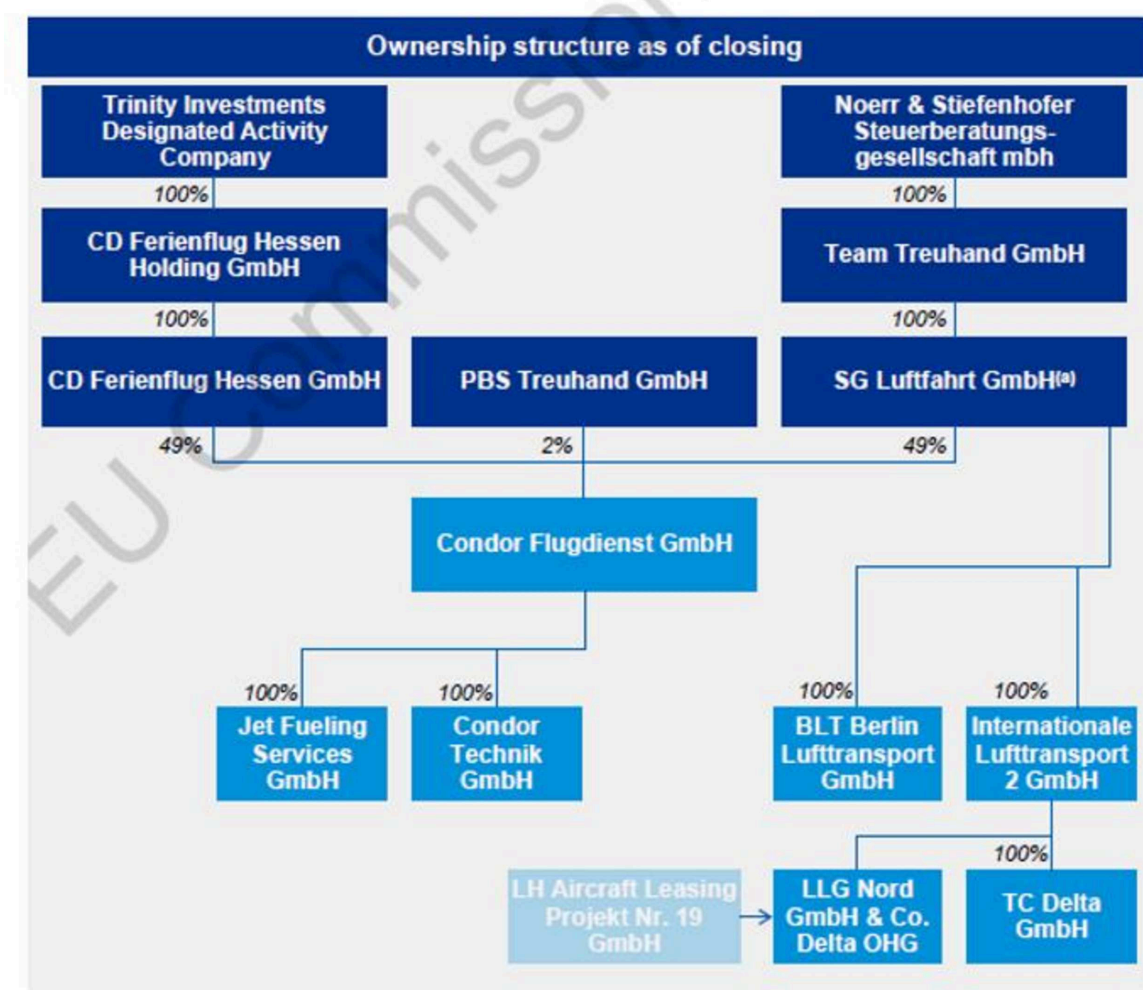
<sup>(29)</sup> Splošno sodišče je sklep o nadomestilu za škodo iz aprila 2020 razglasilo za ničen, ker je ugotovilo, da Komisija ni zadostno dokazala obstoja neposredne povezave med izgubami, ki jih je družba Condor utrpela zaradi omejitev, naloženih za preprečitev širjenja pandemije COVID-19, in povišanimi stroški zaradi insolventnosti v višini 17 milijonov EUR, ki so bili rezultat podaljšanja postopka zaradi insolventnosti po odstopu družbe PGL od sporazuma o nakupu, sklenjenega z družbo Condor (glej nični sklep o nadomestilu za škodo, uvodna izjava 21). Ker je bilo treba postopek podaljšati prek prvotno predvidenih dveh do treh mesecev, in sicer od aprila 2020 do novembra 2020 namesto do junija/julija, se je končni znesek teh stroškov povečal na 23,7 milijona EUR.



- (37) Družba Condor je še naprej iskala vlagatelja ter opravila brezpogojen, konkurenčen, pregleden in nediskriminatoren postopek zbiranja ponudb. Nadzorni svet družbe Condor, katerega člani, ki imajo v lasti delnice družbe, so predstavniki nemške zvezne vlade in dežele Hessen (poroka za posojili banke KfW), je med tremi ponudbami, prejetimi med postopkom, izbral zasebni investicijski sklad Attestor. Delničar Attestor je ponudil najboljše pogoje za družbo Condor in za odplačilo javnih posojil banke KfW, zavarovanih z državnimi poroštvi. Načrtovani nakup je bil evidentiran v notarski listini z dne 20. maja 2021.
- (38) Nemčija je potrdila, da delničar Attestor, ki je investicijski sklad, pred to ponudbo ni bil povezan z družbo Condor in z njo ni posloval.
- (39) V skladu z osnutkom sporazuma o nakupu bi se delnice družbe Condor v njenih hčerinskih družbah Berlin Lufttransport in Internationale Lufttransport prodale holdingu SGL, delničar Attestor bi od holdinga SGL prevzel 49 % delnic družbe Condor, 2 % pa bi bila v lasti skrbniške družbe v imenu delničarja Attestor. Delničar Attestor bi imel možnost pridobiti preostalih 49 % delnic. Delničar Attestor v skladu s sporazumom od 28. julija 2021 nadzoruje 51 % delnic družbe Condor (49 % prek investicijskega sklada, ki ga upravlja sam, in 2 % prek skrbniške družbe) in zagotavlja dogovorjeni lastniški kapital (glej uvodno izjavo 46). Finančni pogoji transakcije vključujejo financiranje poslovnega načrta družbe Condor in prestrukturiranje obstoječih javnih posojil, zagotovljenih družbi Condor pod pogoji, opisanimi v uvodnih izjavah 51 in 52. Lastniška struktura družbe Condor po transakciji je prikazana na sliki 2:

Slika 2

## Lastniška struktura družbe Condor po njeni prodaji delničarju Attestor



Vir: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemški načrt za prestrukturiranje v skladu z IDW S 6/BGH, 16. junij 2021, str. 51.

## 2.5 Načrt prestrukturiranja družbe Condor

- (40) Družba Condor je načrt prestrukturiranja začela izvajati oktobra 2019, ko je začela izvajati program za racionalizacijo in prestrukturiranje, ki je trajal do septembra 2023. Načrt temelji na treh glavnih elementih: (i) znižanju stroškov in povečanju učinkovitosti z racionalizacijo in obnovo flote; (ii) finančnem in kapitalskem prestrukturiranju z zasebnim financiranjem delničarja Attestor in ponovnimi pogajanjem o posojilih banke KfW ter (iii) organizacijski stabilizaciji z vstopom strateškega partnerja.

### 2.5.1 Operativno in organizacijsko prestrukturiranje

- (41) Družba Condor je začela izvajati program za racionalizacijo, optimizacijo poslovanja in izboljšanje produktivnosti, da bi znižala stroške poslovanja ter ohranila in dodatno povečala svojo dobičkonosnost. V skladu z načrtom prestrukturiranja, ki ga je predložila Nemčija, naj bi ta program prinesel prihranke pri stroških in povečal produktivnost, kot je opisano v nadaljevanju: (i) 23-odstotno zmanjšanje števila zaposlenih do maja 2021, kar vključuje zlasti 17-odstotno zmanjšanje števila letališkega zemeljskega osebja, čeprav je bila prevzeta vrsta nalog, ki jih je prej opravljala družba TCG, ter zmanjšanje števila kabinskega osebja od leta 2022 z izvajanjem ukrepov iz predhodno dogovorjenega socialnega načrta; (ii) znižanje stroškov za plače s prilagoditvijo kolektivnih pogodb, bonusov in plač za vodstvo ter znižanje nekaterih dodatnih plačil, kot sta dodatek za prehrano in regres za letni dopust; (iii) selitev na sedež, na katerem bi bili stroški nižji; (iv) ponovna pogajanja o pogodbah z dobavitelji (med postopkom zaradi insolventnosti niso veljali roki iz pravnih obvestil in pravil, zaradi česar je bilo mogoče prekiniti neugodne pogodbe) in prilagoditev pogodb o zakupu zrakoplovov ter (v) obnova flote. S programom za racionalizacijo naj bi se stroški trajno znižali za več kot [...] milijonov EUR na leto.
- (42) Cilj ukrepov za prestrukturiranje poslovanja, kakor je prikazano v preglednici 2, je ohraniti in racionalizirati poslovanje družbe Condor, dokler ta po postopni odpravi omejitev letov, ki so bile uvedene za preprečitev širjenja pandemije COVID-19, ne bo mogla ustvarjati dobička. Z njihovim izvajanjem bo zagotovljena konkurenčnost družbe Condor z nadaljnjim zmanjšanjem stroškov in potrebno obnovo flote s sodobnimi zrakoplovi, ki bodo imeli učinkovito porabo goriva.
- (43) Flota družbe Condor je bila zastarela in je poleti 2019 vključevala 61 zrakoplovov, od katerih jih je bilo neposredno upravljanih 59. Zlasti 16 zrakoplovov Boeing 767-300, ki jih je družba uporabljala na rutah na dolge razdalje, je bilo v povprečju starih 26 let, kar je nad povprečjem v panogi. Prestrukturiranje flote, ki naj bi potekalo med letoma 2022 in 2025 za zrakoplove na dolge razdalje ter med letoma 2022 in 2029 za zrakoplove na kratke in srednje dolge razdalje, bo privedlo do zmanjšanja porabe goriva in emisij CO<sub>2</sub>. Na podlagi ponudb, ki so bile na voljo ob dodelitvi pomoči, so bili pričakovani letni prihranki družbe Condor pri stroških goriva v višini približno [...] milijonov EUR, pričakovano zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> v višini 15–25 % in pričakovano zmanjšanje povprečne porabe goriva na manj kot 2 litra/100 000 km/potnika zgolj v segmentu prevoza na dolge razdalje, v katerem bo družba nadomestila 16 zrakoplovov Boeing 767-300.

Preglednica 2

#### Ukrepi za prestrukturiranje družbe Condor

| Ukrep                                      | Izvajanje                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zmanjšanje števila zaposlenih              | Zmanjšanje števila letališkega zemeljskega osebja: do marca 2020                                                                                                                                    |
| Znižanje stroškov zaposlenih               | — prilagoditev kolektivnih pogodb: od decembra 2019 do marca 2020<br>— sklenitev pogodb o zaposlitvi za krajši delovni čas in podaljšanje pogajanj o zamrznitvi plačil poleti 2020 in spomladi 2021 |
| Ponovna pogajanja o pogodbah z dobavitelji | Stalni pregledi z vsemi dobavitelji, ki potekajo od septembra 2020                                                                                                                                  |

| Ukrep                                              | Izvajanje                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Selitev na sedež, na katerem bi bili stroški nižji | — pogajanja aprila in maja 2020<br>— konec selitve julija 2021                                                                            |
| Obnova flote                                       | Postopna obnova, ki se začne v tretjem četrtletju 2022; do leta 2023 naj bi bilo v uporabi 12 novih zrakoplovov za lete na dolge razdalje |

Vir: Priloga 13 k priglasitvi.

- (44) Poleg tega je zaradi vstopa strateškega vlagatelja nastal stabilen interni okvir družbe. Zlasti prodaja dela delnic družbe Condor delničarju Attestor je bila prvi korak k strukturni neodvisnosti družbe Condor po tem, ko se je končal njen postopek zaradi insolventnosti. Poleg tega je bilo z vstopom delničarja Attestor in prestrukturiranjem posojil banke KfW družbi Condor zagotovljeno zadostno financiranje, s čimer je lahko okrepila svojo osnovo lastniškega kapitala.

#### 2.5.2 Kapitalsko in finančno prestrukturiranje ter financiranje načrta prestrukturiranja

- (45) Stroški prestrukturiranja so vključevali stroške obnove flote družbe Condor in njene nekritične stroške poslovanja v obdobju prestrukturiranja. Kot taki so vključevali odplačilo posojila za reševanje in njegovo nadomestitev z drugimi posojili banke KfW, odpis terjatve za obresti pri čezmernem nadomestilu, kot je navedeno v uvodni izjavi 7, ter 23,7 milijona EUR stroškov zaradi insolventnosti (uvodna izjava 36). Stroški prestrukturiranja so se delno financirali iz lastnih sredstev, in sicer v skupnem znesku [...] milijonov EUR, ter delno z javnim financiranjem v obliki prestrukturiranja dolga v skupnem znesku 300,98 milijona EUR. Financiranje iz nejavnih virov je bilo zagotovljeno s sredstvi delničarja Attestor ter podprto s trajnimi prihranki stroškov in odpisi dolgov, ki so rezultat izvajanja načrta insolventnosti, kot je navedeno v naslednjih uvodnih izjavah.
- (46) Delničar Attestor je družbi Condor zagotovil 200 milijonov EUR lastniškega kapitala v obliki injekcije v kapitalsko rezervo družbe v višini 150 milijonov EUR in depozita v višini 50 milijonov EUR na depozitni račun notarja, ki je družbi Condor na voljo, če bi ga potrebovala za poslovanje.
- (47) Poleg tega je delničar Attestor zagotovil [...] milijonov EUR za obnovo flote družbe Condor in neobnovljivo kreditno linijo v višini [...] milijonov USD (približno [...] milijonov EUR), ki jih lahko družba Condor porabi v več neobnovljivih tranšah, da izvede plačila pred dobavo zrakoplovov. Zlasti [...] je družbi Condor in njenima hčerinskima družbama zagotovil sredstva za zakup, pri čemer se je neposredno ali prek enega ali več subjektov za posebne namene zavezal k finančnemu zakupu v višini [...] milijonov EUR, da bi se pridobili zrakoplovi, ki bodo dani v zakup družbi Condor. Financiranje zrakoplovov bi se dopolnilo z zunanjim financiranjem, s katerim naj bi se v skladu s poslovno prakso krilo med [...] % skupnih izdatkov za pridobitev zrakoplovov. Družba Condor bi na podlagi osnutka zaveze za zakup tako lahko zakupila zrakoplove v vrednosti do [...] milijonov EUR za najmanj [...] let.
- (48) Poleg tega so se upniki družbe Condor v okviru postopka zaradi insolventnosti strinjali z odpisom terjatev v višini 630,8 milijona EUR. Postopek je bil voden v skladu z obveznimi zakonskimi določbami nemškega standardnega insolventnega prava, ki vsebuje določbe o opredelitvi različnih skupin upnikov in njihovi obravnavi. Upniki so bili znotraj vsake skupine obravnavani enako. Terjatve v „Skupini 7 – delničarji“ so bile za namene postopka zaradi insolventnosti obravnavane kot podrejene drugim terjatvam drugih skupin upnikov. V skladu z načrtom insolventnosti se je delniški kapital družbe zmanjšal na nič, zaradi česar so delničarji izgubili svoje delnice. Hkrati je bila izključena pravica do vpisa novih delnic v okviru povečanja kapitala iz načrta. Zato delničarji niso prejeli nobenega plačila in so izgubili svoje obstoječe pravice, tako v zvezi s svojimi delnicami kot tudi v zvezi z dolgom družbe Condor do njih. Nemčija pojasnjuje, da je lahko upniški odbor družbe Condor v zvezi s preostalimi terjatvami izbral med likvidacijo družbe Condor ali sprejetjem izplačila 0,1 % vrednosti terjatve v skupni višini 631,5 milijonov EUR, ki je nastala v postopku zaradi insolventnosti; proti temu načrtu je glasovalo več upnikov. V načrtu insolventnosti je bilo opredeljenih naslednjih sedem skupin upnikov:
- zaposleni (*Arbeitnehmer*),
  - zvezna agencija za zaposlovanje (*Bundesagentur für Arbeit*),

- združenje za zavarovanje pokojninskih sistemov podjetij v primeru insolventnosti (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit – PSVaG*),
  - upniki iz naslova solidarne odgovornosti (*Gläubiger aus Mithaftung*),
  - družbe v skupini, ki imajo nepodrejene terjatve (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen*),
  - drugi nezavarovani in nepodrejeni upniki (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*),
  - delničarji (*Gesellschafter*).
- (49) Več teh skupin, kot so na primer zaposleni, družbe v skupini in delničarji, sestavljajo izključno zasebni upniki. Vsak upnik, ki je vključen v eno od teh skupin, ima glasovalno pravico. V skladu z nemškim insolvenčnim pravom vsaka skupina upnikov glasuje ločeno, odločitev v vsaki skupini pa mora sprejeti večina upnikov z glasovalnimi pravicami, ne le na podlagi glasov, ampak tudi na podlagi dolgovanih zneskov<sup>(30)</sup>. Večina upnikov se je odločila sprejeti ponujeno izplačilo, upniški odbor pa je načrt odobril 22. oktobra 2020. Stečajno sodišče je načrt potrdilo.
- (50) Nazadnje, družba Condor v okviru svojega programa za racionalizacijo trajno zmanjšuje stroške za [...] milijonov EUR na leto, kar je rezultat prilagoditve pogodb o zakupu, ponovnih pogajanj o pogodbah z dobavitelji in prilagoditve kolektivnih pogodb, kot je opisano v uvodni izjavi 41. Ti prihranki pri stroških vplivajo na izkaz poslovnega izida družbe Condor in zmanjšujejo potrebo po zunanjem financiranju.
- (51) Predpogoj, povezan s sporazumom o nakupu in financiranju zakupa s strani delničarja Attestor, je prestrukturiranje obstoječih posojil banke KfW družbi Condor v višini 550 milijonov EUR. Pogoji za posojili banke KfW so bili pred prestrukturiranjem naslednji:
- (a) posojilo 1 v skupnem znesku 529,8 milijona EUR je bilo sestavljeno iz tranše A z nominalnim zneskom 256 milijonov EUR in tranše B z nominalnim zneskom 273,8 milijona EUR. Družba Condor je za zavarovanje posojila 1 pripravila zavarovalni sveženj, ki je med drugim zajemal zastavne pravice na delnicah, zastavne pravice na zrakoplovih, prenose vrednostnih papirjev, prenose in zastave računov:
    - (1) tranša A posojila 1 zapade 30. junija 2026; od 30. junija 2021 naj bi se povrnila v četrtletnih obrokih v višini [...] milijonov EUR, 30. junija 2026 pa z enkratnim plačilom vseh neporavnanih zneskov; obrestna mera je bila sestavljena iz temeljne obrestne mere v višini trimesečne obrestne mere EURIBOR + [...] bazičnih točk na leto + stroškov refinanciranja banke KfW;
    - (2) tranša B posojila 1 je bila obnovljiva kreditna linija s končno zapadlostjo 31. decembra 2031; obrestna mera je bila sestavljena iz temeljne obrestne mere v višini enomesečne obrestne mere EURIBOR + [...] bazičnih točk na leto + stroškov refinanciranja banke KfW; zneske, črpane iz tranše B, je bilo treba povrniti ob koncu vsakega obrestnega obdobja, skupaj z vsemi obrestmi, obračunanimi do tega datuma, ki pa še niso bile plačane; povrnjene zneske je bilo mogoče ponovno črpati v obdobju razpoložljivosti, če niso presegli skupnega zneska posojila, ki je na voljo za tranšo B; od 30. junija 2026 bi se skupni znesek posojila za tranšo B samodejno zmanjšal za [...] milijonov EUR ob koncu vsakega naslednjega koledarskega četrtletja;
  - (b) posojilo 2 v nominalnem znesku 20,2 milijona EUR in zapadlostjo 31. decembra 2031 je imelo obrestno mero, sestavljeno iz temeljne obrestne mere v višini trimesečne obrestne mere EURIBOR + [...] bazičnih točk + stroškov refinanciranja banke KfW; posojilo 2 je zavaroval [...] v korist banke KfW;
  - (c) hierarhija odplačil različnih tranš v primeru, da bi se družba Condor prodala v poslu z delnicami, je bila določena v pogodbenem dogovoru. Najprej naj bi bilo odplačano posojilo 2, nato tranša A posojila 1, nato pa tranša B navedenega posojila 1. Poleg tega bi se v primeru drugih prodaj sredstev družbe Condor tranša A prav tako odplačala pred tranšo B. V primeru odtujitve zavarovanj s premoženjem bi se za odplačilo tranš uporabil podoben prednostni vrstni red. V primeru prihodkov iz drugih zavarovanj s premoženjem bi imela tranša A prednost pred tranšo B, kar pomeni, da bi se s prihodki najprej odplačala tranša A in nato tranša B.

<sup>(30)</sup> Zakon o insolventnosti (*Insolvenzordnung*) iz oktobra 1994 (BGBl. I S. 2866), točka 243 in točka 244(1).

(52) Nemčija v skladu s prigrasitvijo in osnutki pogodb, ki jih je predložila, k financiranju načrta prestrukturiranja prispeva s prestrukturiranjem obstoječih posojil banke KfW v višini 550 milijonov EUR, kot sledi:

- (a) odpovedala bi se vračilu 90 milijonov EUR iz tranše B posojila 1;
- (b) neporavnani zneski posojila 1 (po odpisu v višini 90 milijonov EUR iz točke (a) in odpisu v višini 60 milijonov EUR v skladu s sklepom Condor II (glej uvodno izjavo 6)) bi se prestrukturirali na naslednji način:
  - z nadrejeno tranšo v višini 175 milijonov EUR pod enakimi pogoji, kot veljajo za tranšo A posojila 1, razen naslednjih dveh sprememb: (i) končna zapadlost bi bila določena na september 2026, da bi sovpadala s poslovnim letom družbe Condor (prej je bil to junij 2026 za tranšo A posojila 1 in 31. december 2031 za tranšo B posojila 1 in posojilo 2); (ii) [...],
  - s podrejeno tranšo v višini 204,8 milijona EUR pod naslednjimi pogoji: (i) obrestna mera: stroški v višini [...]; (ii) vrsta dolga: [...]; (iii) zavarovanje s premoženjem: kot prej; (iv) zneski, ki so na voljo za odplačilo, pogojeni s prihodki od mehanizma sukcesivnega izplačila (prednostni datum zaključka transakcije: 30. september 2026);
- (c) posojilo 2, ki je bilo holdingu SGL odobreno za pridobitev delnic, bi se spremenilo tako, da bi zanj veljali isti pogoji kot za novo podrejeno tranšo, le da bi se zavarovanje s premoženjem zanj okrepilo z [...]. Znesek vračila podrejene tranše bi znašal [...].

(53) Nemčija je potrdila, da je bilo financiranje iz osnutkov sporazumov izvedeno, kot je opisano v uvodni izjavi 52. Glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, je z mehanizmom sukcesivnega izplačila zagotovljeno, da je mogoče plačilo v okviru tega mehanizma izvesti šele, ko vlagatelj prejme neto prihodek (npr. s prodajo) v višini vsaj [...] milijonov EUR (limit mehanizma sukcesivnega izplačila) do 30. junija 2026 ali če je vrednost lastniškega kapitala družbe na dan 30. septembra 2026 vsaj enaka temu znesku. Če bo znesek presegel limit mehanizma sukcesivnega izplačila za [...] milijonov EUR, bo plačan znesek v višini [...] EUR. Posojilodajalec v primeru zneskov v vrednosti med [...] milijoni EUR in [...] milijoni EUR prejme delež med [...] % in [...] %. Dejanski znesek vračila je odvisen od neto prihodkov. S plačilnimi pogoji mehanizma sukcesivnega izplačila je tako zagotovljeno, da bo nemška država do septembra 2026 prejela plačila v višini od [...] do [...] milijonov EUR, odvisno od gospodarskega uspeha družbe Condor. Plačila iz mehanizma sukcesivnega izplačila je treba uporabiti za odplačilo podrejene tranše in posojila 2.

(54) Nemčija je prek banke KfW družbi Condor odobrila posojila s poroštvo, namenjena povrnitvi dela škode, ki naj bi jo družba utrpela zaradi pandemije COVID-19. Komisija je po sprejetju ničnega sklepa o nadomestilu za škodo ugotovila, da je družba Condor v obdobju od 17. marca do 31. decembra 2020 <sup>(31)</sup> utrpela škodo v višini 175,355 milijona EUR, v obdobju od 1. januarja do 31. maja 2021 <sup>(32)</sup> pa škodo v višini 73,66 milijona EUR, kar skupaj znaša 249,02 milijona EUR v obdobju od 17. marca 2020 do 31. maja 2021. Razlika med zneski posojil (550 milijonov EUR) pred odpisoma (90 milijonov EUR in 60 milijonov EUR – uvodni izjavi 6 in 8) in ocenjeno škodo za obdobje od 17. marca 2020 do 31. maja 2021 (249,02 milijona EUR) znaša 300,98 milijona EUR. To je znesek posojil, odobrenih za prestrukturiranje.

(55) Nemčija je predložila dve oceni elementa pomoči iz prestrukturiranja posojil.

(56) Nemčija v skladu s prvim pristopom trdi, da bi bil element pomoči pri prestrukturiranju posojila nominalni znesek posojil v višini 400 milijonov EUR (tj. prvotni znesek v višini 550 milijonov EUR, zmanjšan za odpis v višini 150 milijonov EUR), od katerega se odšteje znesek, ki ga je Nemčija priglasila kot pomoč za nadomestilo škode za obdobje od 17. marca 2020 do 31. maja 2021 v višini 144,1 milijona EUR, kar bi pomenilo nominalni znesek pomoči za prestrukturiranje v višini 255,9 milijona EUR.

<sup>(31)</sup> Glej sklep Condor I, uvodna izjava 203.

<sup>(32)</sup> Glej sklep Condor II, uvodna izjava 112.

- (57) Vendar Nemčija meni, da bi bila mogoča manj konservativna ocena elementa pomoči. Element pomoči bi za nadrejeno tranšo v višini 175 milijonov EUR znašal 18,9 milijona EUR razlike med obrestmi, ki jih je družba Condor dejansko plačala, in obrestmi, ki bi jih morala plačati za morebitno posojilo pod tržnimi pogoji. Tržni posojilodajalec bi se strinjal tudi z odlogom odplačila in obresti, kar bi pomenilo, da pomoč ne bi bila vključena. Nemčija odpis dolga v višini 90 milijonov EUR ocenjuje kot nepovratna sredstva z elementom pomoči v višini 90 milijonov EUR.

### 2.5.3 Operativna in finančna pot do prestrukturiranja in obnove sposobnosti preživetja

- (58) Nemčija trdi, da je nemški trg potovanj v tujino do pandemije COVID-19 stalno rasel, in sicer za do 4,6 % na leto. Vendar se je leta 2020 močno zmanjšal, in sicer za 58,1 %. V načrtu prestrukturiranja je predvideno, da se bo povpraševanje po počitniških potovanjih na nemškem trgu začelo povečevati poleti 2021. Nemčija trdi, da so potovanja tesno povezana z bruto domačim proizvodom, ki naj bi se do konca leta 2021 vrnil na ravni pred krizo. Močno povečanje stopnje neto prihrankov gospodinjstev v Nemčiji z 10,9 % v letu 2019 na 16,3 % v letu 2020 kaže na močno zasebno potrošnjo, ko so se omejitve postopoma odpravljale. Po pričakovanjih naj bi se število počitniških potovanj povečalo hitreje kot pri splošnih potovanjih, saj naj bi se na raven pred krizo vrnilo približno eno leto prej kot pri splošnih potovanjih <sup>(33)</sup>.
- (59) Predpostavke v načrtu prestrukturiranja temeljijo na analizi različnih trendov in njihovem vplivu na počitniška potovanja. Poročilo o prestrukturiranju KPMG, ki ga je predložila Nemčija, vključuje tudi napovedi za razvoj trga, ki temeljijo na ocenah tretjih strani <sup>(34)</sup>. V več strokovnih študijah, ki zajemajo napovedi glede trendov v zvezi s številom prepeljanih potnikov (PAX), RPK (prihodkih na potniški kilometer) <sup>(35)</sup>, IFR (pravilih instrumentalnega letenja) <sup>(36)</sup> in števila potnikov, je predvideno, da se bo sektor letalskih potovanj na raven iz leta 2019 v najboljšem primeru vrnil v letu 2023 <sup>(37)</sup>. Prvo povečanje je bilo pričakovano v tretjem in četrtem četrtletju 2021, če bi bile omejitve potovanj odpravljene in bi cepljenje napredovalo. Te napovedi se uporabljajo za oceno verodostojnosti osnovnih predpostavk iz poslovnega načrta družbe Condor.
- (60) Glede na predložene podatke (podatki Euromonitor o številu počitniških potovanj v tujino in izdatkih zanje, podatki podjetij Statista in McKinsey o prihodkih) naj bi se svetovni trg turističnih storitev na raven iz leta 2019 v najboljšem primeru vrnil leta 2022, v najslabšem pa leta 2024/2025. Kot je prikazano na sliki 3, se je pričakovalo, da se bodo ključni kazalniki uspešnosti za PAX, RPK in IFR na ravni iz leta 2019 zvišali približno v letu 2023/2024. Vendar se te napovedi nanašajo na celoten sektor letalskih prevoznikov. Enake napovedi kažejo tudi na hitrejše okrevanje turističnih letov.

<sup>(33)</sup> Priglasitev, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemški načrt prestrukturiranja v skladu z IDW S6/BGH, 16. junij 2021, str. 27.

<sup>(34)</sup> Viri tretjih strani vključujejo: BDL (*Bericht zur Lage der Branche* – januar 2021); ICAO (Effects of novel Coronavirus on civil aviation: Economic impact analysis (Vplivi novega koronavirusa na civilno letalstvo: analiza vpliva na gospodarstvo) – maj 2021); Eurocontrol (Forecast Update 2021-2024 (Posodobljena napoved za obdobje 2021–2024) – maj 2020); Mednarodni letališki svet (Covid-19 & Airports: Traffic forecast & financial impact (COVID-19 in letališča: napoved za promet in vpliv na finance) – januar 2021); IATA (Airline industry financial forecast (Finančna napoved za letalsko industrijo) – april 2021); Jefferies (Iata cuts 2021 forecast – vaccinations, travel restrictions slow the recovery (Napoved IATA za upad v letu 2021 – cepljenja, omejitve potovanj upočasnjujejo okrevanje) – april 2021).

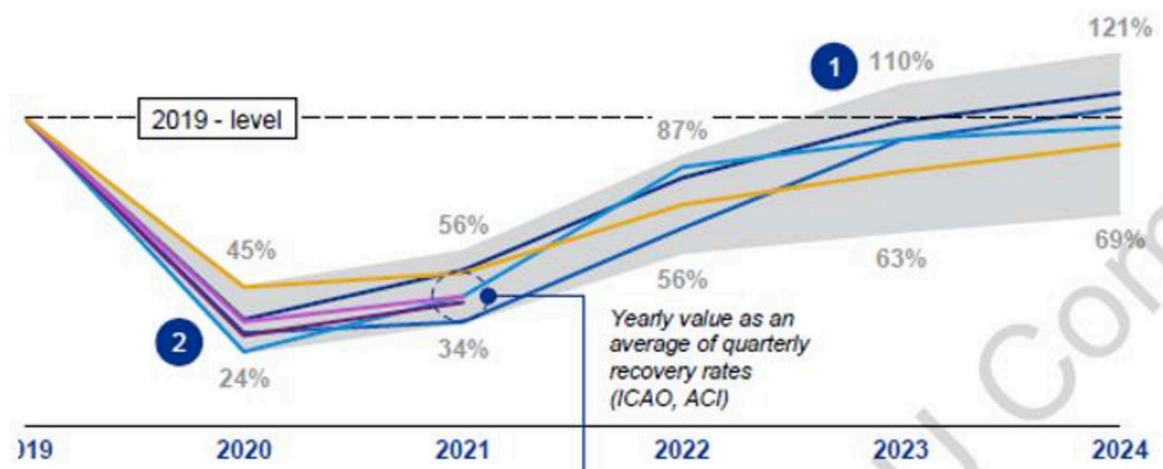
<sup>(35)</sup> RPK ali prihodki na potniški kilometer pomenijo število potnikov, ki plačajo prevoznino, pomnoženo s preleteno razdaljo.

<sup>(36)</sup> IFR ali pravila instrumentalnega letenja so sklop pravil, ki predpisujejo, kako je treba upravljati zrakoplov, kadar pilot ne more navigirati z uporabo vizualnih referenc po pravilih vizualnega letenja.

<sup>(37)</sup> Vir: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemški načrt prestrukturiranja v skladu z IDW S6/ BGH, 16. junij 2021, str. 33.

Slika 3

## Napovedi ključnih kazalnikov uspešnosti letalskih prevoznikov v % leta 2019



Vir: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemški načrt za prestrukturiranje v skladu z IDW S6/BGH, 16. junij 2021, str. 33.

- (61) Glavni stroški poslovanja družbe Condor so stroški vzdrževanja, goriva in zaposlenih. Predpostavke v načrtu prestrukturiranja temeljijo na ekonomiki zrakoplovov glede na vrsto na določeni ruti, projekciji cen nafte in uspešnosti. V načrtu prestrukturiranja so upoštevani učinki ukrepov, izvedenih v okviru načrta insolventnosti, ki izhajajo iz obnove flote, postopnega prehoda z [...] ter zmanjšanja števila zaposlenih, sklenitve pogodb za krajši delovni čas v povezavi s COVID-19 itd.
- (62) Prihodki družbe Condor od letalskih operacij naj bi se postopoma povečevali. Po fazi ponovnega zagona v obdobju 2020–2022 naj bi koeficienti zasedenosti zrakoplovov dosegli ravni pred pandemijo COVID-19 v [...], kar je v skladu s pričakovanim okrevanjem trga počitniških potovanj. Družba Condor naj bi po osnovnem scenariju (preglednica 3) postala dobičkonosna ter pokrila stroške obresti in amortizacijo ob koncu obdobja prestrukturiranja septembra 2023 z neto rezultatom [...] milijonov EUR in z [...] odstotnim dobičkom pred obrestmi in davki (EBIT) <sup>(38)</sup>. Ta trend naraščanja se bo nadaljeval tudi po koncu obdobja prestrukturiranja, z neto rezultatom v višini [...] milijonov EUR in stopnjo EBIT v višini [...] % leta 2024, nato pa z neto rezultatom v višini [...] milijonov EUR in stopnjo EBIT v višini [...] % leta 2026.

Preglednica 3

## Izkaz poslovnega izida za družbo Condor po osnovnem scenariju

| V milijonih EUR               | Pred prestrukturiranjem |                  | Obdobje prestrukturiranja |                 |                    |                    | Obdobje po prestrukturiranju |                    |                    |
|-------------------------------|-------------------------|------------------|---------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|------------------------------|--------------------|--------------------|
|                               | 2017/18 DEJANSKO        | 2018/19 DEJANSKO | 2019/20 DEJANSKO          | 2020/21 NAPOVED | 2021/22 NAČRTOVANO | 2022/23 NAČRTOVANO | 2023/24 NAČRTOVANO           | 2024/25 NAČRTOVANO | 2025/26 NAČRTOVANO |
| Poslovni prihodki             | 1 803,8                 | 1 684,2          | [...]                     | [...]           | [...]              | [...]              | [...]                        | [...]              | [...]              |
| Stroški poslovanja            | - 1 684,4               | - 1 542,9        | [...]                     | [...]           | [...]              | [...]              | [...]                        | [...]              | [...]              |
| Od tega: stroški najema flote |                         |                  | [...]                     | [...]           | [...]              | [...]              | [...]                        | [...]              | [...]              |

<sup>(38)</sup> EBIT ali „dobiček pred obrestmi in davki“ je prihodek podjetja, od katerega se odštejejo odhodki brez vključenih davkov in obresti. Stopnja EBIT je finančno razmerje, ki je kazalnik dobičkonosnosti podjetja in se lahko izračuna tako, da se vrednost EBIT deli s prihodki od prodaje.

| V milijonih EUR                                                 | Pred prestrukturiranjem |                  | Obdobje prestrukturiranja |                 |                     |                     | Obdobje po prestrukturiranju |                     |                     |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------|---------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|
|                                                                 | 2017/18 DEJANSKO        | 2018/19 DEJANSKO | 2019/20 DEJANSKO          | 2020/21 NAPOVED | 2021/22 NAČRTO-VANO | 2022/23 NAČRTO-VANO | 2023/24 NAČRTO-VANO          | 2024/25 NAČRTO-VANO | 2025/26 NAČRTO-VANO |
| Amortizacija                                                    | - 96,4                  | - 93,9           | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| Od tega: amortizacija flote                                     |                         |                  | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| <b>Poslovni dobiček (EBIT) pred izrednimi postavkami</b>        | 23,0                    | 47,5             | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| Stroški financiranja                                            | - 29,6                  | - 32,0           | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| Od tega: povezano s floto                                       |                         |                  | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| <b>Neto rezultat za leto</b>                                    | 40,0                    | - 6 796,7        | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| Stopnja EBITDA (pred izrednimi postavkami)                      | 7 %                     | 9 %              | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| Stopnja EBIT (pred izrednimi postavkami)                        | 1 %                     | 3 %              | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| Donos                                                           | 198                     | 172              | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| Skupno število razpoložljivih sedežnih kilometrov (v milijonih) | 34 638                  | 36 183           | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| Skupni prihodki na potniški kilometer [RPK] (v milijonih)       | 30 880                  | 32 495           | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| Skupni koeficient zasedenosti sedežev                           | 89 %                    | 90 %             | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| Skupno število potnikov (v milijonih)                           | 8,8                     | 9,4              | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |

Vir: Priglasitev, finančni podatki družbe Condor (ločeni podatki za floto v letih 2017/18 in 2018/19 niso na voljo).

- (63) V preglednici 3 je prikazano, da bodo operativni in poslovni ukrepi za prestrukturiranje ter finančni prispevki družbi Condor omogočili, da postopoma ublaži učinke insolventnosti družbe TCG na njen lastniški kapital, del katerega je bil po tem, ko se je 1. decembra 2020 končal njen postopek zaradi insolventnosti, še vedno v njeni bilanci stanja. V skladu z nemškim insolvenčnim pravom je družba Condor odpisala svoj celotni delniški kapital, zaradi česar je bila njena knjigovodska vrednost lastniškega kapitala negativna. Čeprav bi imela družba Condor zaradi navedenega



zunanjega učinka do leta 2026 še vedno nekoliko negativen lastniški kapital v višini [...] milijonov EUR, se bo njena osnova lastniškega kapitala v obdobju prestrukturiranja stalno in znatno izboljševala, leta 2027 pa bo postala pozitivna. Poleg tega se bodo dolgoročne finančne obveznosti družbe Condor, potem ko bodo leta 2021 dosegle najvišjo vrednost [...] milijonov EUR, zmanjšale in do leta 2026 dosegle [...] milijonov EUR. Poleg tega bi bil v skladu s tem sklopom podatkov donos vloženega kapitala (ROCE) <sup>(39)</sup> družbe Condor znatno nad pozitivno vrednostjo ob koncu obdobja prestrukturiranja v poslovnem letu 2023 in tudi v naslednjih letih, pri čemer bi znašal od [...] % do [...] % (preglednica 4).

Preglednica 4

## Bilanca stanja družbe Condor po osnovnem scenariju

| V milijonih EUR                             | Pred prestrukturiranjem  |                          | Obdobje prestrukturiranja |                         |                             |                             | Obdobje po prestrukturiranju |                             |                             |
|---------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|                                             | 2017/18<br>DEJAN-<br>SKO | 2018/19<br>DEJAN-<br>SKO | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2022/23<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2023/24<br>NAČRT-<br>O-VANO  | 2024/25<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2025/26<br>NAČRT-<br>O-VANO |
| <b>Sredstva</b>                             | <b>1 880,9</b>           | <b>591,5</b>             | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Nekratkoročna sredstva > 1 leto             | 1 293,4                  | 309,8                    | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| <i>Od tega: flota (sredstva)</i>            |                          |                          | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Kratkoročna sredstva < 1 leto               | 587,5                    | 281,6                    | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| <i>Od tega: denar in denarni ustrezniki</i> | 11,2                     | 56,5                     | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| <b>Obveznosti</b>                           | <b>1 880,9</b>           | <b>591,5</b>             | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Lastniški kapital                           | 194,7                    | - 6 776,2                | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Nekratkoročne obveznosti > 1 leto           | 760,6                    | 3 706,4                  | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Dolgoročne finančne obveznosti > 1 leto     | 181,2                    | 156,1                    | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| <i>Od tega: obveznosti (iz zakupov)</i>     |                          |                          | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Kratkoročne obveznosti < 1 leto             | 925,6                    | 3 661,3                  | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Kratkoročne finančne obveznosti < 1 leto    | 37,8                     | 47,4                     | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |

<sup>(39)</sup> Vloženi kapital je opredeljen kot skupna sredstva, od katerih so odštete kratkoročne obveznosti.

| V milijonih EUR                  | Pred prestrukturiranjem |                  | Obdobje prestrukturiranja |                 |                     |                     | Obdobje po prestrukturiranju |                     |                     |
|----------------------------------|-------------------------|------------------|---------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|
|                                  | 2017/18 DEJANSKO        | 2018/19 DEJANSKO | 2019/20 DEJANSKO          | 2020/21 NAPOVED | 2021/22 NAČRTO-VANO | 2022/23 NAČRTO-VANO | 2023/24 NAČRTO-VANO          | 2024/25 NAČRTO-VANO | 2025/26 NAČRTO-VANO |
| Od tega: obveznosti (iz zakupov) |                         |                  | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |
| ROCE                             | 2 %                     | – 2 %            | [...]                     | [...]           | [...]               | [...]               | [...]                        | [...]               | [...]               |

Vir: Priglasitev, finančni podatki družbe Condor (ločeni podatki za floto v letih 2017/18 in 2018/19 niso na voljo).

- (64) Glede na vrednotenje družbe Condor, ki ga je junija 2021 v postopku za vlagatelje izvedla družba Rothschild, kot je prikazano v preglednici 5, se na podlagi konservativnih predpostavk ocenjuje, da bo lastniški kapital družbe Condor do leta 2023 znašal med [...] milijoni EUR in [...] milijardami EUR, odvisno od metode (diskontirani denarni tokovi ali večkratniki dobička pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA)).

Preglednica 5

#### Vrednotenje družbe Condor

[...]

- (65) Poročilo o vrednotenju, ki ga je pripravila družba Rothschild, vključuje izračun tehtanega povprečja stroškov kapitala (WACC) družbe Condor. WACC je rezultat zmnožka stroškov dolga in stroškov lastniškega kapitala z ustreznimi utežnimi faktorji. Kot ciljna kapitalska struktura s ciljnim utežnim faktorjem za dolg in lastniški kapital so stroški dolga izračunani na [...] %, stroški lastniškega kapitala pa na [...] %<sup>(40)</sup>, ob predpostavki, da lastniški kapital znaša [...] %. WACC družbe Condor je izračunan na [...] %. S 1. januarjem 2019 je začel veljati šestnajsti mednarodni standard računovodskega poročanja (MSRP 16), ki odpravlja različno obravnavo finančnih zakupov in poslovnih najemov. Narejen je bil enak izračun, pri katerem sta bila upoštevana MSRP 16 in posledično večji utežni faktor za dolg, saj so se obveznosti iz zakupa obračunale kot finančne obveznosti. Predpostavljena kapitalska struktura zaradi zvišanja dolga znaša [...] % lastniškega kapitala in [...] % dolga. WACC po tem scenariju znaša [...] %, kar je posledica večjega utežnega faktorja dolga.
- (66) Nemški organi so predložili tudi oceno lastniškega kapitala družbe Condor v skladu s pogoji, dogovorjenimi z delničarjem Attestor; na to oceno se opira družba PWC, Nemčija jo mora obvezno upoštevati pri ocenjevanju posojilnih pogojev banke KfW in uporabila jo je družba Rothschild kot neodvisni strokovnjak, ki ugotavlja vrednost podjetja v naložbenem postopku. Pristop družbe PWC je konservativen in temelji na nižjem načrtovanem EBIT v višini [...] milijonov EUR ter na multiplikatorju v višini [...]. Družba PWC na podlagi teh konservativnih predpostavk ugotavlja, da bo vrednost lastniškega kapitala družbe Condor leta 2025 znašala približno [...] milijonov EUR, pri čemer je družba Condor to vrednost pred pandemijo COVID-19 sama ocenila na približno [...] milijonov EUR<sup>(41)</sup>. Donosnost lastniškega kapitala družbe Condor bi na podlagi konservativnejšega vrednotenja družbe PWC leta 2026 dosegla [...] %. Ta vrednost je popolnoma v skladu z mediano donosnosti lastniškega kapitala, ki jo je zagotovila skupina drugih letalskih prevoznikov in je v obdobju 2017–2019 znašala med 23,4 % in 25,3 %, kot je prikazano v preglednici 6. Kot je razvidno iz preglednice 6, so tradicionalni evropski letalski prevozniki in letalski prevozniki iz ZDA poslovali bolj ali manj podobno, razen leta 2019.

<sup>(40)</sup> Stroški dolga v višini [...] % so sestavljeni iz [...] odstotne obrestne mere obstoječih posojil banke KfW, prilagojene glede na davčno olajšavo za obresti. Stroški lastniškega kapitala v višini [...] % se izračunajo z uporabo modela določanja cen osnovnih sredstev in so sestavljeni iz (i) netvegane obrestne mere v višini [...] %; (ii) premije za mala podjetja v višini [...] % in (iii) premije za tveganje za posamezno podjetje, ki izhaja iz premije za tržno tveganje v višini [...] %, pomnožene s faktorjem beta (1,2 na podlagi primerljivih subjektov), kar bi za družbo Condor znašalo [...] %.

<sup>(41)</sup> Zvezni mandat PWC z dne 18. maja 2021.

Preglednica 6

**Mediana donosnosti lastniškega kapitala letalskih prevoznikov v obdobju 2017–2019 <sup>(42)</sup>**

|                                   | 2019          | 2018          | 2017          |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Tradicionalni prevozniki (Evropa) | 19,8 %        | 24,6 %        | 24,1 %        |
| Nizkocenovni prevozniki (Evropa)  | 12,8 %        | 15,1 %        | 11,1 %        |
| ZDA                               | 30,4 %        | 25,3 %        | 25,8 %        |
| <b>Skupno</b>                     | <b>25,3 %</b> | <b>23,4 %</b> | <b>24,6 %</b> |

- (67) Poleg tega nemški organi navajajo, da bosta načrt prestrukturiranja družbe Condor, vključno z več ukrepi za racionalizacijo in obnovo flote (glej preglednico 2), katerih rezultat bodo znatno nižji stroški zaposlenih in dobave ter prihranki pri stroških goriva in vzdrževanja, ter novo financiranje delničarja Attestor omogočila družbi Condor, da bo dosegla za panogo povprečno raven dobičkonosnosti. Kot je prikazano v preglednici 3, so stopnje EBIT družbe Condor <sup>(43)</sup> od poslovnega leta 2023 naprej pozitivne ([...] % v letu 2023 do [...] % v letu 2026). Po pandemiji COVID-19 so znatno višje v primerjavi z ravnmi pred pandemijo COVID-19 ([...] % za poslovno leto 2018 in [...] % za poslovno leto 2019).
- (68) V preglednici 7 je prikazana tudi dobičkonosnost drugih letalskih prevoznikov pred pandemijo COVID-19. Glede na podatke, ki jih je predložila Nemčija, je mediana stopnje EBIT teh drugih letalskih prevoznikov, med katerimi so tradicionalni in nizkocenovni letalski prevozniki, kot sta Lufthansa in Ryanair, v povprečju znašala 5,7 % ali 7,3 %. Uspešnost te skupine se je zelo razlikovala, pri čemer je bila razlika med najvišjo vrednostjo, ki je znašala 13,3 %, in najnižjo vrednostjo, ki je znašala –5,5 %, enaka 18,8 odstotne točke. Donos na potnika družbe Condor (prihodek, deljen s številom potnikov) je na podlagi podatkov iz leta 2019 znašal [...] <sup>(44)</sup>, povprečje drugih letalskih prevoznikov pa 141; družba Condor je poslovala s [...] razpoložljivimi sedeži na kilometer, drugi letalski prevozniki pa s povprečno 135 773.

Preglednica 7

**Primerjava ključnih kazalnikov z drugimi letalskimi prevozniki pred pandemijo COVID-19**

|                  | Stopnja EBIT (v %) | Donos (v EUR) |       | Koeficient zasedenosti sedežev (v %) | Potniki (v milijonih) | Razpoložljivo število sedežev (v milijonih km) |
|------------------|--------------------|---------------|-------|--------------------------------------|-----------------------|------------------------------------------------|
| <b>Condor</b>    | [...]              | [...]         | [...] | [...]                                | [...]                 | [...]                                          |
| <b>Lufthansa</b> | <b>5,1</b>         | <b>250,7</b>  |       | <b>82,6</b>                          | <b>145,3</b>          | <b>358 803</b>                                 |
| <b>Norwegian</b> | <b>2,0</b>         | <b>121,9</b>  |       | <b>86,6</b>                          | <b>36,2</b>           | <b>100 031</b>                                 |
| <b>Eurowings</b> | <b>– 5,5</b>       | <b>85,7</b>   |       | <b>82,3</b>                          | <b>27,0</b>           | <b>32 383</b>                                  |
| <b>Ryanair</b>   | <b>13,3</b>        | <b>57,0</b>   |       | <b>95,0</b>                          | <b>149,0</b>          | <b>176 989</b>                                 |
| <b>IAG</b>       | <b>10,2</b>        | <b>215,7</b>  |       | <b>84,6</b>                          | <b>118,3</b>          | <b>337 754</b>                                 |
| <b>EasyJet</b>   | <b>7,3</b>         | <b>76,5</b>   |       | <b>91,5</b>                          | <b>96,1</b>           | <b>116 056</b>                                 |
| <b>Wizz</b>      | <b>13,0</b>        | <b>69,0</b>   |       | <b>93,6</b>                          | <b>40,0</b>           | <b>69 973</b>                                  |

<sup>(42)</sup> Sklep Komisije z dne 11. decembra 2020 C(2020) 9221 v zadevi SA.58463 Aide à la restructuration de Corsair, UL C 41, 5.2.2021, str. 1, uvodna izjava 23. Vzorec vključuje 15 letalskih prevoznikov, razvrščenih v tri kategorije: **tradicionalni prevozniki** so Air France KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean in Finnair; **nizkocenovni prevozniki** so Ryanair, Easy Jet in Air Europa, v **ZDA** pa Delta Airlines, American Airlines, United Airlines in Southwest Airlines.

<sup>(43)</sup> Stopnja EBIT na podlagi prihodkov od prodaje. V načrtu prestrukturiranja niso predvideni drugi poslovni prihodki.

<sup>(44)</sup> Donos je večji, kot je prikazano v preglednici 3, zaradi potrebe po primerljivosti s primerljivimi subjekti. Ker javno dostopni podatki za konkurente niso tako podrobni kot notranji podatki družbe Condor, je donos v preglednici 7 opredeljen kot prihodek od prodaje na PAX, medtem ko je donos v preglednici 3 opredeljen kot (prihodki od prodaje – prihodki od prevoza tovora – druga prodaja) na PAX.

|                                         | Stopnja<br>EBIT (v %) | Donos<br>(v EUR) |  | Koeficient<br>zasedenosti<br>sedežev<br>(v %) | Potniki<br>(v milijonih) | Razpoložljivo<br>število sedežev<br>(v milijonih 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                                              |
| Povprečje (vključno<br>z družbo Condor) | 5,5                   | 143,8            |  | 86,2                                          | 61,8                     | 127 474                                              |
| Povprečje (brez<br>družbe Condor)       | 5,7                   | 140,8            |  | 85,8                                          | 66,6                     | 135 773                                              |
| Mediana (vključno<br>z družbo Condor)   | 6,2                   | 143,8            |  | 84,3                                          | 38,1                     | 85 002                                               |
| Mediana (brez<br>družbe Condor)         | 7,3                   | 143,2            |  | 83,9                                          | 40,0                     | 100 031                                              |

Vir: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, nemški načrt prestrukturiranja v skladu z IDW S6/ BGH, 16. junij 2021, str. 37, in lastni izračun.

- (69) Poleg tega je Nemčija predložila podatke o predvidenih denarnih tokovih družbe Condor za osnovni scenarij, kot je prikazano v preglednici 8.

Preglednica 8

**Predvideni denarni tokovi po osnovnem scenariju**

| V milijonih EUR                                                       | Obdobje prestrukturiranja |                         |                             |                             | Obdobje po prestrukturiranju |                             |                            |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
|                                                                       | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2022/23<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2023/24<br>NAČRT-<br>O-VANO  | 2024/25<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2025/26<br>NAČRTO-<br>VANO |
| EBITDA                                                                | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                      |
| Denarni tok iz poslovnih<br>dejavnosti (pred izrednimi<br>postavkami) | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                      |
| Izredne postavke                                                      | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                      |
| Denarni tok iz naložbenih<br>dejavnosti                               | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                      |
| Spremembe lastniškega kapitala                                        | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                      |
| Spremembe finančnih<br>obveznosti                                     | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                      |
| Od tega: finančne<br>obveznosti do banke KfW                          | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                      |
| Denarni tok iz dejavnosti<br>financiranja                             | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                      |
| Neto zmanjšanje/povečanje<br>denarja in denarnih<br>ustreznikov       | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                      |
| Na začetku obdobja                                                    | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                      |
| Na koncu obdobja                                                      | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                      |

| V milijonih EUR                 | Obdobje prestrukturiranja |                         |                             |                             | Obdobje po prestrukturiranju |                             |                             |
|---------------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|                                 | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2022/23<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2023/24<br>NAČRT-<br>O-VANO  | 2024/25<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2025/26<br>NAČRT-<br>O-VANO |
| Razpoložljiva tranša B          | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Zadržana denarna sredstva       | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| <b>Razpoložljiva likvidnost</b> | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |

Vir: Priglasitev, finančni podatki družbe Condor.

- (70) Iz podatkov, ki jih je predložila Nemčija, so razvidni denarni odtoki iz poslovanja v višini [...] milijonov EUR v poslovnem letu 2021. Obenem so glavni viri denarnega pritoka izredne postavke v višini [...] milijonov EUR, ki se nanašajo na likvidacijo družbe TCG, likvidnost, ki jo je s svojo naložbo zagotovil delničar Attestor, in spremembe finančnih obveznosti do banke KfW. Razpoložljiva likvidnost po prispevku delničarja Attestor v lastniški kapital družbe Condor nikoli ne pade pod [...] milijonov EUR.
- (71) Iz predloženih informacij je razvidno, da se je družba Condor soočala s kratkoročno krizo likvidnosti v povezavi z negativno solventnostjo, ki je bil posledica likvidacije družbe TCG (slika 4).

Slika 4

#### Kratkoročni likvidnostni položaj družbe Condor

[...]

Vir: Priglasitev, ocena prestrukturiranja KPMG.

- (72) Nemčija je predložila analizo občutljivosti, ki kaže, kako bosta poslovni izid družbe Condor ter posledično njena bilanca stanja odstopala od osnovnega scenarija, kot je prikazano v preglednicah 3 in 4, če bi se stroški goriva zvišali še bolj, kot je predvideno po osnovnem scenariju, zaradi zvišanja cen pravic do emisij in izravnalnih dobropisov ter če bi na rast donosa na potnika <sup>(45)</sup> negativno vplival tudi morebiten neugoden razvoj dogodkov na trgu, tj. večja konkurenca, s čimer bi se zmanjšala pričakovana rast donosa, zlasti zaradi novih zrakoplovov za lete na dolge razdalje. Rezultat te analize je prikazan v preglednicah 9 in 10.

Preglednica 9

#### Načrtovani izkaz poslovnega izida po neugodnem scenariju

| V milijonih EUR                     | Pred prestrukturiranjem  |                          | Obdobje prestrukturiranja |                         |                             |                             | Obdobje po prestrukturiranju |                             |                             |
|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|                                     | 2017/18<br>DEJAN-<br>SKO | 2018/19<br>DEJAN-<br>SKO | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2022/23<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2023/24<br>NAČRT-<br>O-VANO  | 2024/25<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2025/26<br>NAČRT-<br>O-VANO |
| Poslovni prihodki                   | 1 803,8                  | 1 684,2                  | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Stroški poslovanja                  | - 1 684,4                | - 1 542,9                | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Od tega:<br>stroški najema<br>flote |                          |                          | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Amortizacija                        | - 96,4                   | - 93,9                   | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |

<sup>(45)</sup> Prihodki od prodaje, deljeni s skupnim številom potnikov.

| V milijonih EUR                                                             | Pred prestrukturiranjem  |                          | Obdobje prestrukturiranja |                         |                             |                             | Obdobje po prestrukturiranju |                             |                             |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|                                                                             | 2017/18<br>DEJAN-<br>SKO | 2018/19<br>DEJAN-<br>SKO | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2022/23<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2023/24<br>NAČRT-<br>O-VANO  | 2024/25<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2025/26<br>NAČRT-<br>O-VANO |
| Od tega:<br>amortizacija flote                                              |                          |                          | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| <b>Poslovni<br/>dobiček (EBIT)<br/>pred izrednimi<br/>postavkami</b>        | <b>23,0</b>              | <b>47,5</b>              | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Stroški<br>financiranja                                                     | - 29,6                   | - 32,0                   | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Od tega:<br>povezano s floto                                                |                          |                          | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| <b>Neto rezultat<br/>za leto</b>                                            | <b>40,0</b>              | <b>- 6 796,7</b>         | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Stopnja EBITDA<br>(pred izrednimi<br>postavkami)                            | 7 %                      | 9 %                      | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Stopnja EBIT<br>(pred izrednimi<br>postavkami)                              | 1 %                      | 3 %                      | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Donos                                                                       | 198                      | 172                      | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Skupno število<br>razpoložljivih<br>sedežnih<br>kilometrov<br>(v milijonih) | 34 638                   | 36 183                   | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Skupni prihodki<br>na potniški<br>kilometer [RPK]<br>(v milijonih)          | 30 880                   | 32 495                   | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Skupni koeficient<br>zasedenosti sedežev                                    | 89 %                     | 90 %                     | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Skupno število<br>potnikov<br>(v milijonih)                                 | 8,8                      | 9,4                      | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |

Vir: Priglasitev, finančni podatki družbe Condor (ločeni podatki za floto v letih 2017/18 in 2018/19 niso na voljo).

Preglednica 10

**Bilanca stanja po neugodnem scenariju**

| V milijonih EUR                    | Pred prestrukturiranjem  |                          | Obdobje prestrukturiranja |                         |                             |                             | Obdobje po prestrukturiranju |                             |                             |
|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|                                    | 2017/18<br>DEJAN-<br>SKO | 2018/19<br>DEJAN-<br>SKO | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2022/23<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2023/24<br>NAČRT-<br>O-VANO  | 2024/25<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2025/26<br>NAČRT-<br>O-VANO |
| <b>Sredstva</b>                    | <b>1 880,9</b>           | <b>591,5</b>             | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Nekratkoročna<br>sredstva > 1 leto | 1 293,4                  | 309,8                    | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |

| V milijonih EUR                             | Pred prestrukturiranjem  |                          | Obdobje prestrukturiranja |                         |                             |                             | Obdobje po prestrukturiranju |                             |                             |
|---------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|                                             | 2017/18<br>DEJAN-<br>SKO | 2018/19<br>DEJAN-<br>SKO | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2022/23<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2023/24<br>NAČRT-<br>O-VANO  | 2024/25<br>NAČRT-<br>O-VANO | 2025/26<br>NAČRT-<br>O-VANO |
| <i>Od tega: flota (sredstva)</i>            |                          |                          | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Kratkoročna sredstva < 1 leto               | 587,5                    | 281,6                    | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| <i>Od tega: denar in denarni ustrezniki</i> | 11,2                     | 56,5                     | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| <b>Obveznosti</b>                           | <b>1 880,9</b>           | <b>591,5</b>             | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Lastniški kapital                           | 194,7                    | - 6 776,2                | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Nekratkoročne obveznosti > 1 leto           | 760,6                    | 3 706,4                  | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Dolgoročne finančne obveznosti > 1 leto     | 181,2                    | 156,1                    | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| <i>Od tega: obveznosti (iz zakupov)</i>     |                          |                          | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Kratkoročne obveznosti < 1 leto             | 925,6                    | 3 661,3                  | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Kratkoročne finančne obveznosti < 1 leto    | 37,8                     | 47,4                     | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| <i>Od tega: obveznosti (iz zakupov)</i>     |                          |                          | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| Razmerje med neto dolgom in EBITDA          | 1,7                      | 1,0                      | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |
| ROCE                                        | 2 %                      | - 2 %                    | [...]                     | [...]                   | [...]                       | [...]                       | [...]                        | [...]                       | [...]                       |

Vir: Priglasitev, finančni podatki družbe Condor (ločeni podatki za floto v letih 2017/18 in 2018/19 niso na voljo).

- (73) Ob predpostavkah neugodnega scenarija bi se poslovna uspešnost družbe Condor nekoliko zmanjšala, pri čemer bi bil EBIT v povprečju za [...] milijonov EUR nižji kot v osnovnem scenariju. Vendar bi družba Condor ostala dobičkonosna, saj bi njena stopnja EBIT ob koncu obdobja prestrukturiranja znašala [...] %, ob koncu obdobja, zajetega v napovedih, tj. od leta 2019/2020 do leta 2025/2026 (v nadaljnjem besedilu: obdobje načrtovanja), pa bi dosegla [...] %.

- (74) Kar zadeva bilanco stanja, neugoden scenarij vpliva predvsem na stanje denarnih sredstev in lastniški kapital družbe Condor. Družba Condor ima po neugodnem scenariju manj denarnih sredstev, negativni lastniški kapital pa se ne zmanjšuje tako hitro kot v osnovnem scenariju. Po neugodnem scenariju bo imela ob koncu obdobja načrtovanja še vedno negativen lastniški kapital v višini [...] milijonov EUR. Vendar bi bilo celo v tem primeru v letu po obdobju načrtovanja mogoče doseči vrnitev k pozitivnemu lastniškemu kapitalu. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 64 in razvidno iz preglednic 5 in 9, vrednost podjetja in lastniškega kapitala družbe Condor, ki sta jo ocenila družbi Rothschild in PWC, že temelji na negativnih predpostavkah neugodnega scenarija in zato ostaja veljavna.
- (75) Prilagoditve prihodkov in stroškov vplivajo na denarne tokove. V preglednici 11 je prikazano, da je likvidnost, ki je na voljo družbi Condor, ob koncu obdobja prestrukturiranja v poslovnem letu 2023 za [...] milijonov EUR nižja kot po osnovnem scenariju. Razpoložljiva likvidnost leta 2026 je zaradi akumulacijskega učinka manjših denarnih tokov iz poslovanja nižja za [...] milijonov EUR. V povprečju je pozitiven denarni tok iz poslovanja za približno [...] milijonov EUR nižji. Učinek v letu 2023 je delno izravnal z dodatnim pozitivnim denarnim tokom v lastniški kapital.

Preglednica 11

## Predvideni denarni tokovi po neugodnem scenariju

| V milijonih EUR                                                        | Obdobje prestrukturiranja |                         |                            |                            | Obdobje po prestrukturiranju |                            |                            |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                                                        | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRTO-<br>VANO | 2022/23<br>NAČRTO-<br>VANO | 2023/24<br>NAČRTO-<br>VANO   | 2024/25<br>NAČRTO-<br>VANO | 2025/26<br>NAČRTO-<br>VANO |
| <b>EBITDA</b>                                                          | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Denarni tok iz poslovnih dejavnosti (pred izrednimi postavkami)</b> | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Izredne postavke</b>                                                | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Denarni tok iz naložbenih dejavnosti</b>                            | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Spremembe lastniškega kapitala                                         | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Spremembe finančnih obveznosti                                         | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Od tega: finančne obveznosti do banke KfW                              | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Denarni tok iz dejavnosti financiranja</b>                          | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Neto zmanjšanje/povečanje denarja in denarnih ustreznikov</b>       | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Na začetku obdobja                                                     | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Na koncu obdobja                                                       | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Razpoložljiva tranša B                                                 | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Zadržana denarna sredstva                                              | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Razpoložljiva likvidnost</b>                                        | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |

Vir: Priglasitev, finančni podatki družbe Condor.



- (76) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 63, bi bil na podlagi podatkov, ki jih je predložila Nemčija, ROCE družbe Condor izjemno visok z donosi med [...] % in [...] %. Te vrednosti so predvsem rezultat programa obnove flote družbe Condor in dejstva, da so revidirani računovodski izkazi družbe Condor pripravljeni v skladu z nemškim trgovinskim zakonikom (*Handelsgesetzbuch* ali HGB). Obnova flote družbe Condor vključuje tudi premik od lastništva ali zakupa zrakoplovov s sklenitvijo pogodb o finančnem najemu k zakupu zrakoplovov s sklenitvijo pogodb o poslovnem zakupu. V nasprotju s pogodbami o finančnem najemu se pri poslovnem zakupu zakupniku ne podelijo lastninske pravice. Od začetka veljavnosti MSRP 16 se vsi zakupi obračunavajo bilančno. Vendar ta sprememba ne velja za vse nacionalne računovodske standarde. Ker družba Condor svoje revidirane računovodske izkaze pripravlja v skladu z nemškim trgovinskim zakonikom, poslovni zakupi ne vplivajo na bilanco stanja zakupnika, saj so obračunani zunajbilančno in niso kapitalizirani <sup>(46)</sup>.
- (77) Letalska flota družbe Condor predstavlja pomemben del kapitala in sredstev letalskih prevoznikov. Zato se lahko zaradi neupoštevanja zakupov zrakoplovov v bilanci stanja znatno zmanjša obseg bilance stanja. Če pride do navedenega, to vpliva na ključne kazalnike, kot je ROCE, saj se sredstva, s katerimi se posluje, tj. zrakoplovi, ne upoštevajo pri izračunu vloženega kapitala, zaradi česar je dobičkonosnost na podlagi kapitala precenjena. Zaradi neupoštevanja zakupov zrakoplovov je tudi težje izvesti smiselno primerjavo med letalskimi prevozniki, saj je finančna uspešnost proučevanega letalskega prevoznika odvisna od izbire vrste lastništva zrakoplovov.
- (78) Nemčija je zato predložila računovodska poročila družbe Condor, v katera so vključeni zakupi, obračunani v bilanci stanja v skladu z MSRP 16. Nemčija je pojasnila, da je družba Condor, čeprav so njeni objavljeni in revidirani računovodski izkazi pripravljeni v skladu z nemškim trgovinskim zakonikom, tudi redno pripravljala take alternativne sklope, v katerih je zakupe prikazala v skladu z MSRP 16, ko je bila hčerinska družba družbe TCG. Prenesena je bila vsaka pogodba o zakupu posebej. Čeprav ti izkazi niso revidirani, jih revizorji redno pregledujejo (Ernst and Young) in sodelujejo pri njihovi pripravi (KPMG).
- (79) V preglednicah 12 in 13 sta prikazana prilagojena izkaz poslovnega izida in bilanca stanja po osnovnem scenariju. Učinek v obeh scenarijih je enak, saj se prilagoditev nanaša le na obračun za floto, zato nanjo ne vplivajo bolj neugodne predpostavke iz neugodnega scenarija. Podatki, skladni z MSRP 16, kažejo nekoliko višji EBIT, vendar nižji čisti dobiček. Zato je večja tudi stopnja EBIT v primerjavi s stopnjo EBIT iz preglednice 3. Ob koncu obdobja prestrukturiranja bo stopnja EBIT znašala [...] %, ob koncu obdobja načrtovanja pa do [...] %. Glavni učinek je viden v bilanci stanja. Skupna sredstva so približno 2,5-krat višja od tistih, pridobljenih v skladu z nemškimi računovodskimi pravili. Posledica te spremembe je bistveno nižji ROCE, ki po osnovnem scenariju znaša med [...] % in [...] %, po neugodnem scenariju pa med [...] % in [...] %.

Preglednica 12

## Načrtovani izkaz poslovnega izida s kapitaliziranimi zakupi po osnovnem scenariju

| V milijonih EUR               | Obdobje prestrukturiranja |                    |                       |                       | Obdobje po prestrukturiranju |                       |                       |
|-------------------------------|---------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                               | 2019/20<br>DEJANSKO       | 2020/21<br>NAPOVED | 2021/22<br>NAČRTOVANO | 2022/23<br>NAČRTOVANO | 2023/24<br>NAČRTOVANO        | 2024/25<br>NAČRTOVANO | 2025/26<br>NAČRTOVANO |
| Poslovni prihodki             | [...]                     | [...]              | [...]                 | [...]                 | [...]                        | [...]                 | [...]                 |
| Stroški poslovanja            | [...]                     | [...]              | [...]                 | [...]                 | [...]                        | [...]                 | [...]                 |
| Od tega: stroški najema flote | [...]                     | [...]              | [...]                 | [...]                 | [...]                        | [...]                 | [...]                 |
| Amortizacija                  | [...]                     | [...]              | [...]                 | [...]                 | [...]                        | [...]                 | [...]                 |

<sup>(46)</sup> Družba Condor za postopek združitve in prevzemov ter pri poročanju banki KfW uporablja načrtovane zneske v skladu z MSRP. Za oceno prestrukturiranja, ki jo je izvedel KPMG, so bili zneski v skladu z MSRP usklajeni z zneski v skladu z nemškim trgovinskim zakonikom. Zato kljub temu, da so napovedani zneski v oceni prestrukturiranja tudi v skladu z MSRP, MSRP 16 ni bil uporabljen za poslovni načrt.

| V milijonih EUR                                                        | Obdobje prestrukturiranja |                         |                            |                            | Obdobje po prestrukturiranju |                            |                            |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                                                        | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRTO-<br>VANO | 2022/23<br>NAČRTO-<br>VANO | 2023/24<br>NAČRTO-<br>VANO   | 2024/25<br>NAČRTO-<br>VANO | 2025/26<br>NAČRTO-<br>VANO |
| <i>Od tega: amortizacija flote</i>                                     | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Poslovni dobiček (EBIT) pred izrednimi postavkami</b>               | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Stroški financiranja                                                   | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Od tega: povezano s floto</i>                                       | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Neto rezultat za leto</b>                                           | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Stopnja EBITDA (pred izrednimi postavkami)</i>                      | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Stopnja EBIT (pred izrednimi postavkami)</i>                        | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Donos</i>                                                           | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Skupno število razpoložljivih sedežnih kilometrov (v milijonih)</i> | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Skupni prihodki na potniški kilometer [RPK] (v milijonih)</i>       | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Skupni koeficient zasedenosti sedežev</i>                           | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Skupno število potnikov (v milijonih)</i>                           | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |

Vir: Priglasitev, finančni podatki družbe Condor.

### Preglednica 13

#### Bilanca stanja s kapitaliziranimi zakupi po osnovnem scenariju

| V milijonih EUR                             | Obdobje prestrukturiranja |                         |                            |                            | Obdobje po prestrukturiranju |                            |                            |
|---------------------------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                             | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRTO-<br>VANO | 2022/23<br>NAČRTO-<br>VANO | 2023/24<br>NAČRTO-<br>VANO   | 2024/25<br>NAČRTO-<br>VANO | 2025/26<br>NAČRTO-<br>VANO |
| <b>Sredstva</b>                             | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Nekratkoročna sredstva > 1 leto             | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Od tega: flota (sredstva)</i>            | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Kratkoročna sredstva < 1 leto               | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Od tega: denar in denarni ustrezniki</i> | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Obveznosti</b>                           | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Lastniški kapital                           | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Nekratkoročne obveznosti > 1 leto           | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Dolgoročne finančne obveznosti > 1 leto     | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Od tega: obveznosti (iz zakupov)</i>     | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |

| V milijonih EUR                          | Obdobje prestrukturiranja |                         |                            |                            | Obdobje po prestrukturiranju |                            |                            |
|------------------------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                          | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRTO-<br>VANO | 2022/23<br>NAČRTO-<br>VANO | 2023/24<br>NAČRTO-<br>VANO   | 2024/25<br>NAČRTO-<br>VANO | 2025/26<br>NAČRTO-<br>VANO |
| Kratkoročne obveznosti < 1 leto          | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Kratkoročne finančne obveznosti < 1 leto | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Od tega: obveznosti (iz zakupov)         | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| ROCE                                     | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |

Vir: Priglasitev, finančni podatki družbe Condor.

Preglednica 14

Načrtovani izkaz poslovnega izida s kapitaliziranimi zakupi po neugodnem scenariju

| V milijonih EUR                                                 | Obdobje prestrukturiranja |                         |                            |                            | Obdobje po prestrukturiranju |                            |                            |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                                                 | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRTO-<br>VANO | 2022/23<br>NAČRTO-<br>VANO | 2023/24<br>NAČRTO-<br>VANO   | 2024/25<br>NAČRTO-<br>VANO | 2025/26<br>NAČRTO-<br>VANO |
| Poslovni prihodki                                               | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Stroški poslovanja                                              | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Od tega: stroški najema flote                                   | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Amortizacija                                                    | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Od tega: amortizacija flote                                     | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Poslovni dobiček (EBIT) pred izrednimi postavkami</b>        | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Stroški financiranja                                            | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Od tega: povezano s floto                                       | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Neto rezultat za leto</b>                                    | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Stopnja EBITDA (pred izrednimi postavkami)                      | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Stopnja EBIT (pred izrednimi postavkami)                        | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Donos                                                           | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Skupno število razpoložljivih sedežnih kilometrov (v milijonih) | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Skupni prihodki na potniški kilometer [RPK] (v milijonih)       | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Skupni koeficient zasedenosti sedežev                           | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Skupno število potnikov (v milijonih)                           | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |

Vir: Priglasitev, finančni podatki družbe Condor.

Preglednica 15

## Bilanca stanja s kapitaliziranimi zakupi po neugodnem scenariju

| V milijonih EUR                                 | Obdobje prestrukturiranja |                         |                            |                            | Obdobje po prestrukturiranju |                            |                            |
|-------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                                 | 2019/20<br>DEJAN-<br>SKO  | 2020/21<br>NAPO-<br>VED | 2021/22<br>NAČRTO-<br>VANO | 2022/23<br>NAČRTO-<br>VANO | 2023/24<br>NAČRTO-<br>VANO   | 2024/25<br>NAČRTO-<br>VANO | 2025/26<br>NAČRTO-<br>VANO |
| <b>Sredstva</b>                                 | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Nekratkoročna sredstva > 1 leto                 | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Od tega: flota (sredstva)</i>                | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Kratkoročna sredstva < 1 leto                   | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Od tega: denar in denarni<br/>ustrezniki</i> | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <b>Obveznosti</b>                               | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Lastniški kapital                               | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Nekratkoročne obveznosti > 1 leto               | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Dolgoročne finančne<br>obveznosti > 1 leto      | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Od tega: obveznosti (iz<br/>zakupov)</i>     | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Kratkoročne obveznosti < 1 leto                 | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| Kratkoročne finančne<br>obveznosti < 1 leto     | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| <i>Od tega: obveznosti (iz<br/>zakupov)</i>     | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |
| ROCE                                            | [...]                     | [...]                   | [...]                      | [...]                      | [...]                        | [...]                      | [...]                      |

Vir: Priglasitev, finančni podatki družbe Condor.

- (80) Nemčija je predložila tudi spremenjene izkaze denarnih tokov, prilagojene glede na MSRP 16. Vendar se prenos nanaša le na premik denarnih tokov med poslovnimi dejavnostmi, naložbenimi dejavnostmi in dejavnostmi financiranja brez vpliva na razpoložljivo likvidnost.
- (81) Poleg tega je Nemčija zagotovila tudi referenčne vrednosti ROCE za skupino evropskih konkurentov. Referenčne vrednosti kažejo, da je bil pred pandemijo COVID-19 povprečni ROCE skupine 6,9- oziroma 11,8-odstoten, če se izračuna kot mediana. Razpon vrednosti ROCE je bil širok in je znašal med -20,3 % in 14,6 %, kot je prikazano v preglednici 16.

Preglednica 16

## ROCE drugih letalskih prevoznikov pred pandemijo COVID-19

|                  | ROCE (v %) na dan 31. decembra 2019 |
|------------------|-------------------------------------|
| <b>Lufthansa</b> | <b>8,9</b>                          |
| <b>Norwegian</b> | <b>2,3</b>                          |
| <b>Eurowings</b> | <b>14,6</b>                         |
| <b>Ryanair</b>   | <b>11,0</b>                         |

|                          | ROCE (v %) na dan 31. decembra 2019 |
|--------------------------|-------------------------------------|
| <b>IAG</b>               | <b>12,6</b>                         |
| <b>Easyjet</b>           | <b>13,6</b>                         |
| <b>Wizz Air</b>          | <b>12,7</b>                         |
| <b>Brussels Airlines</b> | <b>– 20,3</b>                       |
| <b>Povprečno</b>         | <b>6,9</b>                          |
| <b>Mediana</b>           | <b>11,8</b>                         |

Vir: Predložitev Nemčije z dne 25. junija 2021; vir podatkov: podatkovna zbirka ORBIS.

## 2.6 Ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence

(82) Nemški organi so se zavezali k naslednjim trem ukrepom za omejevanje izkrivljanja konkurence v obdobju prestrukturiranja do 30. septembra 2023:

- (a) lastna flota družbe Condor ne bo presegla [...] zrakoplovov, družba Condor pa ne bo ustvarila več kot [...] milijonov sedežev na poslovno leto; ta omejitev ne bo posegala v zmožnost družbe Condor, da [...], če bodo izpolnjeni naslednji pogoji:
  - (1) [...];
  - (2) [...];
  - (3) [...];
  - (4) [...];
  - (5) Nemčija bo Komisiji v odobritev predložila <sup>(47)</sup> vsako utemeljeno zahtevo [...]. Komisija bo zahtevek odobrila v roku, ki ni daljši od 15 delovnih dni od predložitve zahtevanih informacij, ali pa zahtevek utemeljeno zavrnila;
- (b) družba Condor v obdobju prestrukturiranja ne bo kupila delnic v nobeni družbi, razen če bo to nujno za zagotovitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe Condor;
- (c) družba CONDOR pri trženju svojih proizvodov in storitev ne bo razglašala državne podpore kot konkurenčno prednost.

## 2.7 Stanje brez pomoči za prestrukturiranje

(83) Nemčija je trdila, da družba Condor brez pomoči za prestrukturiranje ne bi mogla končati postopka zaradi insolventnosti. Vstop zasebnega vlagatelja je bil namreč osrednji element načrta insolventnosti družbe Condor, zaradi odstopa družbe PGL pa se je postopek zaradi insolventnosti podaljšal. Poleg tega je bila sklenitev sporazuma o naložbah z novim vlagateljem Attestor pogojena s prestrukturiranjem posojil banke KfW, zato sporazum brez zadevne dodeljene pomoči ne bi bil podpisan. Posledično bi družba Condor kmalu postala nelikvidna. To bi privedlo do začasnega odvzema in pozneje do odvzema njene operativne licence, zaradi česar bi bila prikrajšana za svoj glavni vir dohodka in likvidirana. Poleg tega zaradi tega posojila banke KfW ne bi bila povrnjena, izgubljenih bi bilo več kot 4 000 delovnih mest v že tako težkih gospodarskih razmerah in konkurenca na nemškem trgu počitniških potovanj bi se zmanjšala.

<sup>(47)</sup> Nemčija v obdobju prestrukturiranja Komisiji ni predložila nobene takšne zahteve.

- (84) Nemčija je trdila, da je imela družba Condor ključno vlogo na nemškem trgu prostočasnih dejavnosti, ki je v primeru njenega izstopa s trga ne bi mogel zlahka prevzeti noben konkurent. Natančneje, družba Condor je imela edinstven položaj na tem trgu. Bila je edini letalski prevoznik v Nemčiji, ki je opravljal letalske storitve za približno 2 500 neodvisnih organizatorjev potovanj in 11 000 potovalnih agencij, od katerih so bile številne MSP. Nemčija je navedla, da je bila družba Condor eden zadnjih letalskih prevoznikov na nemškem trgu, ki je bila zmožna in bila pripravljena v kratkem času prilagoditi načrte letov in storitve posebnim potrebam organizatorjev potovanj, kot so REWE, Alltours, Schauinsland in FTI. Navedla je tudi, da so organizatorji potovanj pisali nemškemu organom, da bi poudarili pomen družbe Condor za njihovo poslovanje, in navedli, da so pri opravljanju letov odvisni od družbe Condor<sup>(48)</sup>. Po navedbah Nemčije naj bi bila vloga družbe Condor še posebej pomembna v fazi ponovnega zagona po pandemiji COVID-19, ko naj bi bili mali organizatorji potovanj in potovalne agencije odvisni od letalskega partnerja z izkušnjami na trgu in tehničnimi spretnostmi, ki jih ponuja družba Condor, da bi se njihovo poslovanje po pandemiji vrnilo na pravo pot.
- (85) Poleg tega so izkušnje, tehnična infrastruktura, omrežje rut in stikov na ciljnih trgih ter zaupanje družbe Condor, ki ga je pridobila od deležnikov, ključni dejavniki, skupek katerih je družbi omogočil, da uspešno razvija in trži turistične destinacije. Nemčija je trdila, da ta kombinacija elementov ni bila prisotna pri drugih letalskih prevoznikih, dejavnih na nemškem trgu počitniških potovanj, ampak jo je družba Condor ustvarjala in razvijala več let, vključno z lastniškimi rešitvami IT, ki jih je razvila. Zato je Nemčija trdila, da bi izstop družbe Condor s trga pomenil tudi izgubo dragocenega tehničnega znanja in izkušenj, ki jih je družba razvila v okviru svojega edinstvenega poslovnega modela in ki na trgu niso zlahka dostopni.
- (86) Poleg tega je imela družba Condor mrežo približno 5 800 dobaviteljev in na vsakega izmed njih bi imel njen izstop s trga znaten vpliv, zlasti v težkih gospodarskih razmerah, ki so zaradi pandemije COVID-19 prevladovali ob dodelitvi pomoči. Družba Condor je zaposlovala tudi več kot 4 000 ljudi in njen izstop s trga bi prizadel specializirano tehnično osebje, zlasti v takrat prevladujočih okoliščinah, ko so številni evropski letalski prevozniki zmanjševali zmogljivosti zaradi učinkov pandemije COVID-19 na letalska potovanja po vsem svetu.
- (87) Poleg tega je Nemčija trdila, da bi izstop družbe Condor s trga škodil konkurenci na nemškem trgu letalskih potovanj. Trg je bil že zelo konsolidiran, skupina Lufthansa, ki je imela prevladujoč položaj, pa se je širila tudi na trg počitniških potovanj. Nemčija je menila, da bi izstop družbe Condor s trga povzročil nadaljnjo koncentracijo trga, kar bi škodilo konkurenci na področju letalskih potovanj za prosti čas, saj bi se zaradi tega zmanjšale inovacije in zvišale cene.

## 2.8 Razlogi za začetek postopka

- (88) Ker je bil sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 s sodbo v zadevi Condor iz leta 2024 razglašen za ničen, je Komisija izrazila dvome o tem, ali je ukrep pomoči za prestrukturiranje v obliki odpisa dolga skladen s točko 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (89) Prvič, Komisija je izrazila dvome o tem, ali je po odpisu dolga še vedno potreben pozitiven donos za državo ali da ne obstaja nevarnost prevzemanja prevelikega tveganja ali moralnega tveganja pri obstoječih delničarjih in podrejenih upnikih, kadar družba po upoštevanju izgub ostane brez preostalega lastniškega kapitala. V zvezi s tem je izrazila dvome, ali bi bilo ob upoštevanju zneska (negativnega) lastniškega kapitala, ki je ostal pred posredovanjem države, in popolnega odpisa delnic nekdanjega delničarja TGC primerno sklepati, da je pričakovani ali celo ničelni znesek državi prinesel razumen delež povečani vrednosti kot nadomestilo za skupni znesek pri odpisu dolga, ki ga je odobrila, v smislu točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje (glej sklep o začetku postopka, uvodna izjava 172). Drugič, če bi bil še vedno potreben razumen donos za državo, je Komisija izrazila dvome, ali bi bila z mehanizmom sukcesivnega izplačila, vzpostavljenim, da bi družba Condor odplačala podrejeno tranšo posojila 1, kot so to predlagali nemški organi, izpolnjena zahteva iz točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje (glej sklep o začetku postopka, uvodna izjava 173).

<sup>(48)</sup> Nemčija je predložila primere pisem organizatorjev potovanj v Prilogi 13 k priglasitvi.

- (90) Poleg tega je Komisija zaradi možnosti vpliva morebitne neskladnosti nadomestila za odpis dolga s točko 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje izrazila tudi dvome glede umerjanja ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence, ki je nastalo zaradi pomoči, kot jih je predlagala Nemčija (sklep o začetku postopka, uvodna izjava 189). Zato je Komisija izrazila dvome o tem, ali se pomoč za prestrukturiranje lahko razglasi za združljivo z notranjim trgovom v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU.

### 3. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

#### 3.1 Pripombe družbe Condor

- (91) Družba Condor v pripombah, predloženih 15. oktobra 2024 in evidentiranih 16. oktobra 2024, meni, da je zadevna pomoč za prestrukturiranje v celoti skladna s točko 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje ter v celoti združljiva z notranjim trgovom. Namreč, po mnenju družbe Condor v obravnavanih okoliščinah (i) v skladu s točko 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje ni treba, da se državi zagotovi delež prihodnjih povečanj vrednosti upravičenca; (ii) v tem primeru sveženj za prestrukturiranje, dogovorjen z delničarjem Attestor, in mehanizem sukcesivnega izplačila iz njega državi v vsakem primeru zagotavljata delež prihodnjih povečanj vrednosti družbe Condor, ta delež pa je razumen, ter (iii) ni razloga za ponovno umerjanje ukrepov, ki jih je Nemčija predlagala za omejevanje izkrivljanja konkurence.
- (92) Kar zadeva trditev iz uvodne izjave 91(i), je po mnenju družbe Condor v tem primeru zahteva iz točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje izpolnjena, če delež prihodnjega povečanja vrednosti upravičenca, zagotovljen državi, znaša nič in je delež ničelnega zneska razumen glede na okoliščine primera.
- (93) Prvič, to izhaja iz cilja točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje, v skladu s katerim v okoliščinah tega primera ni mogoče upravičiti zahteve, da se nemški državi zagotovi kakršen koli delež prihodnjih povečanj vrednosti družbe Condor. Družba Condor meni, da v tem primeru ne bo prišlo do težav zaradi moralnega tveganja, in se strinja s Komisijo, da tveganje moralnega tveganja obstaja le v zvezi z *obstoječimi* delničarji in podrejeni upniki. Delničarji in drugi upniki, pri čemer nobeden izmed njih ni bil imetnik podrejenega dolga, so pred dodelitvijo pomoči v okviru postopka zaradi insolventnosti v celoti ali skoraj v celoti odpisali svoje delnice ali terjatve<sup>(49)</sup>, kar je v skladu s točko 66 smernic za reševanje in prestrukturiranje, zato družba Condor meni, da ni več možnosti za ostrejšo ali dodatno preprečevanje moralnega tveganja ali prevzemanja pretiranega tveganja. Zadevni odpis dolga zato ni v korist obstoječim delničarjem ali upnikom, temveč le prihodnjim delničarjem.
- (94) Družba Condor meni tudi, da v zvezi z delničarjem Attestor ne obstajajo težave zaradi moralnega tveganja, saj delničar Attestor – kot novi delničar družbe Condor – ni obravnavan v okviru cilja preprečevanja moralnega tveganja v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje. Tudi vključitev holdinga SGL naj ne bi povzročala težav zaradi moralnega tveganja, saj naj bi imel ta zgolj fiduciarno funkcijo, katere namen je vstop novega vlagatelja.
- (95) Družba Condor trdi, da je sveženj ukrepov, o katerem sta se dogovorila zvezna vlada in delničar Attestor, del izpogajane in uravnotežene rešitve ter da bi bil delničar Attestor zaradi dodelitve dodatnega nadomestila državi v takih okoliščinah prikrajšan za to nadomestilo, zato bi moral del bremena zaradi pretiranega preteklega tveganega ravnanja nekdanih imetnikov delnic ali dolga prevzeti nov vlagatelj. Taka rešitev bi odvrnila zasebne vlagatelje, saj bi bila v nasprotju s cilji čim večjega zmanjšanja državne pomoči in neizkrivljanja konkurence, prav tako pa bi bila v nasprotju z zadnjim delom točke 66 smernic za reševanje in prestrukturiranje, iz katerega izhaja, da tisti, ki so zagotovili nov lastniški kapital, ne bi smeli biti nesorazmerno prizadeti.

<sup>(49)</sup> Natančneje, delnice družbe TCG v družbi Condor so bile v postopku zaradi insolventnosti odpisane na nič. Družba TCG je v likvidaciji. V nobenem primeru ne bo imela koristi od kakršnega koli pozitivnega izida uspešnega prestrukturiranja družbe Condor. Poleg tega so drugi upniki družbe Condor sprejeli izplačilo 0,1 % vrednosti svojih terjatev v načrtu insolventnosti, ki ga je potrdilo nemško stečajno sodišče, in tako tudi skoraj v celoti odpisali svoje terjatve.

- (96) Drugič, po mnenju družbe Condor iz drugega dela točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje <sup>(50)</sup> izhaja tudi, da je v tem primeru državni delež prihodnjih povečanj vrednosti družbe Condor v ničelnem znesku razumen. To drži, saj ni bila zagotovljena nobena kapitalska injekcija (tj. znesek državne injekcije lastniškega kapitala je enak nič) ter je bil „preostali lastniški kapital družbe“, s katerim bi bilo mogoče domnevno kapitalsko injekcijo države določiti glede na določitev razumnosti deleža države v prihodnjih povečanjih vrednosti upravičenca, „po upoštevanju izgub“ enak nič ali le negativen. Pričakuje se namreč, da bo lastniški kapital družbe Condor ostal negativen do leta 2026, dokler posojila, dodeljena kot pomoč, ne bodo odplačana septembra 2026; pozitiven bi lahko postal šele po letu 2026. Družba Condor meni, da je treba odpise dolgov kljub temu, da izboljšujejo položaj lastniškega kapitala, razlikovati od kapitalskih injekcij.
- (97) Družba Condor glede trditve iz uvodne izjave 91(ii) meni, da je zahteva iz točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje v tem primeru vsekakor izpolnjena, saj je državi dodeljen delež prihodnjih povečanj vrednosti družbe Condor in je ta delež razumen (a) zaradi izbire konkurenčnega vlagatelja ter (b) zaradi mehanizma sukcesivnega izplačila in drugih okoliščin primera.
- (98) Družba Condor trdi, da razumnosti državnega deleža prihodnjih povečanj vrednosti družbe Condor ni mogoče oceniti na podlagi meril iz drugega dela točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Če pa se kljub temu šteje, da je treba državi zagotoviti delež prihodnjih povečanj vrednosti upravičenca, je treba razumnost tega deleža oceniti na podlagi vseh okoliščin, kot so v obravnavanem primeru mehanizem sukcesivnega izplačila, celoten sveženj za prestrukturiranje, vključno s postopkom izbire vlagatelja, bremena, ki jih nosijo obstoječi delničarji in upniki, ter lastni prispevki delničarja Attestor.
- (99) Družba Condor meni, da razumnost zaradi konkurenčnega postopka zbiranja ponudb izhaja iz dejstva, da je bil delničar Attestor izbran med tremi ponudniki v konkurenčnem postopku, njegova ponudba pa je vsebovala najboljše pogoje za družbo Condor in za odplačilo državnih posojil (v smislu odplačila visokega deleža neporavnane zneska posojila, pa tudi za mehanizem sukcesivnega izplačila). Tak konkurenčni postopek zbiranja ponudb poleg izpogajanih pogojev, dogovorjenih med nemško zvezno vlado in delničarjem Attestor, zagotavlja, da dogovorjeni državni delež prihodnjih povečanj vrednosti družbe Condor ustreza najboljšim pogojem, ki jih lahko zagotovijo vlagatelji na trgu.
- (100) Po mnenju družbe Condor razumnost izhaja tudi iz mehanizma sukcesivnega izplačila <sup>(51)</sup>, ki zadeva [...]. Po njenem mnenju bo v najboljšem primeru vrnjen celoten znesek v višini [...] milijonov EUR; v sklepu o začetku postopka sta bila torej znesek v višini [...] milijonov EUR kot delež države pri prihodnjih povečanjih po najboljšem možnem scenariju in razpon zneskov med [...] milijoni EUR in [...] milijoni EUR, ki ga je Nemčija navedla v priglasitvi, ocena, ki je služila le za količinsko opredelitev elementa pomoči.
- (101) Nazadnje, družba Condor opozarja na naslednje druge okoliščine tega primera, ki pomenijo dodatne elemente v podporo razumnosti deleža države v prihodnjih povečanjih vrednosti družbe Condor:
- (a) država prejme [...] ne glede na prihodnje povečanje vrednosti družbe Condor. Te obresti se plačajo tudi, če v okviru mehanizma sukcesivnega izplačila ni treba odplačati ničesar;
  - (b) s svežnjem, dogovorjenim z delničarjem Attestor, se je znatno skrajšalo trajanje obstoječih posojil. Celotni preostali znesek bo odplačan že do septembra 2026 v primerjavi s prvotno tranšo B posojila 1 in posojilom 2, ki bosta odplačana do decembra 2031;
  - (c) brez vstopa delničarja Attestor bi bila družba Condor insolventna. Ne bi mogla izpolniti svojih obveznosti odplačevanja niti plačati obresti na posojila;

<sup>(50)</sup> V skladu z drugim delom točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje je treba razumnost deleža prihodnjih povečanj vrednosti družbe Condor, dodeljenega državi, določiti „ob upoštevanju zneska državne injekcije lastniškega kapitala v primerjavi s preostalim lastniškim kapitalom družbe po upoštevanju izgub“.

<sup>(51)</sup> Mehanizem sukcesivnega izplačila, kot ga je opisala Nemčija (glej uvodno izjavo 53).



- (d) pričakuje se, da bo lastniški kapital družbe Condor ostal negativen do odplačila posojil septembra 2026. V skladu s točko 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje je treba razumnost deleža države v prihodnjih povečanjih vrednosti upravičenca določiti ob upoštevanju „preostalega lastniškega kapitala družbe po upoštevanju izgub“. Če se kljub temu šteje, da je treba državi zagotoviti delež prihodnjih povečanj vrednosti družbe Condor tudi v primeru negativnega lastniškega kapitala, mora iz sklicevanja na preostali lastniški kapital družbe vsaj izhajati, da nižji kot je ta preostali lastniški kapital, manjši mora biti delež države v prihodnjih povečanjih vrednosti upravičenca.

- (102) Kar zadeva trditev iz uvodne izjave 91(iii), družba Condor meni, da ni razloga za ponovno umerjanje ukrepov, ki jih je Nemčija predlagala za omejevanje izkrivljanja konkurence zaradi pomoči, saj so ustrezni, ker je zadevna pomoč za prestrukturiranje v celoti skladna s točko 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje ter popolnoma združljiva z notranjim trgov.

### 3.2 Pripombe družbe Ryanair

- (103) Družba Ryanair se v svojih pripombah z dne 16. oktobra 2024 strinja s pomisleki Komisije o tem, ali je bil z odpisom dolga, odobrenim s sklepom o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021, državi dodeljen razumen delež prihodnjih povečanj vrednosti upravičenca, in o umerjanju ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence, kot jih je predlagala Nemčija. Vendar je dodatnih pomislekov družbe Ryanair več.
- (104) Prvič, družba Ryanair meni, da odpisi, ki so jih sprejeli upniki družbe Condor, niso splošni ukrep, kot napačno meni Komisija, ampak izhajajo iz skupne odločitve upnikov.
- (105) Družba Ryanair trdi tudi, da bi bila neuporaba točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje, kot to predlaga Komisija, v nasprotju z načeli učinkovite javne porabe in potrebo po preprečevanju zapravljanja javnih sredstev. Po mnenju družbe Ryanair sta dejstva, da je prvotni delničar družbe Condor izgubil vse svoje delnice in da Attestor prej ni bil delničar družbe Condor, nepomembni, saj so do povečanja vrednosti upravičeni prihodnji delničarji in bi morali breme deliti z državo. Poleg tega dejstvo, da ima družba Condor negativen lastniški kapital, ne pomeni, da ni mogoče pričakovati prihodnjih povečanj vrednosti; z vlaganjem lastniškega kapitala je delničar Attestor dokazal, da obstaja možnost za prihodnja povečanja vrednosti. Zato nobena od teh točk ne more upravičiti ugotovitve, da bi se državi v primeru ničelnega nadomestila še vedno zagotovil razumen delež v prihodnjih povečanjih vrednosti.
- (106) Poleg tega je odplačilo podrejene tranše posojila 1 pogojeno s prihodnjimi prihodki, zaradi česar družba Condor morda te tranše ne bo odplačala, saj njeni prihodki verjetno ne bodo zadostovali, ker je njen načrt prestrukturiranja pomanjkljiv. Družba Ryanair tako trdi, da je mehanizem sukcesivnega izplačila še ena prednost v korist družbe Condor in delničarja Attestor ter z njim ne glede na morebitna prihodnja plačila ni mogoče zagotoviti pozitivnega donosa državi. Družba Ryanair trdi tudi, da so merila Komisije za presojo razumnosti nadomestila nezadostna. Razlog za to je, da bi morala ocena donosov iz sukcesivnega izplačila temeljiti na profilu tveganosti družbe Condor in ne banke KfW, na primer na donosnosti obveznic letalskih prevoznikov z bonitetno oceno, nižjo od naložbenega razreda. Družba Ryanair ugotavlja, da bi morala diskontna stopnja, ki bi se uporabila za denarne tokove in ki ni določena, odražati stopnjo tveganja, ki temelji na lastniških in ne na dolžniških instrumentih.
- (107) Družba Ryanair meni, da je stališče Komisije o neobstoju novega lastniškega kapitala, ki ga je zagotovila država, in preostalega lastniškega kapitala po upoštevanju izgub, kot je navedeno v uvodni izjavi 166 sklepa o začetku postopka, v nasprotju s točko 217 sodbe v zadevi Condor iz leta 2024<sup>(52)</sup>. Družba Ryanair meni, da bi morala Nemčija vključiti klavzulo, v skladu s katero bi se odpisani zneski povrnilo glede na prihodnjo uspešnost družbe Condor, ali pa te zneske pretvoriti v lastniški kapital.

<sup>(52)</sup> Ryanair/Komisija, zadeva T-28/22, točka 217: „V zvezi s tem je treba vseeno opozoriti, da ta zadnji del stavka neposredno sledi zahtevi, da se državi zagotovi ‚razumen delež‘ prihodnjih povečanj vrednosti upravičenca. Tako ga je mogoče razumeti kot navedbo tega, kaj bi v kvantitativnem smislu bil ‚razumen delež‘, ki ga je treba določiti na podlagi deleža, ki ga predstavlja znesek, ki ga izplača država, v primerjavi s preostalim lastniškim kapitalom upravičenca po upoštevanju izgub. Ta razlaga naj bi tako omogočala uskladitev uvodnega in končnega dela točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje.“

- (108) Kar zadeva negativne učinke pomoči na konkurenco in trgovino, družba Ryanair meni, da se s pomočjo, ker ta državi ne zagotavlja ustreznega deleža prihodnjih povečanj kljub temu, da se s podporo povečuje lastniški kapital, ne zmanjšuje moralno tveganje, kar bi delničarje družbe Condor spodbudilo k agresivni konkurenci, priglašeni ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence pa ne bi zadostovali. Poleg tega bi nadomestilo, ki ni bilo izplačano državi, družbi Condor zagotovilo dodatna denarna sredstva, ki bi jih lahko uporabila za razširitev in znižanje cen. Nazadnje, družba Ryanair ugotavlja, da v sklepu ni navedeno, v kolikšni meri se zgornja meja velikosti flote, ki jo je Nemčija določila v okviru ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence, nanaša na zrakoplove, ki bi se zaradi prevelike starosti v vsakem primeru postopno opustili, da bi se obnovila sposobnost preživetja družbe Condor.
- (109) Poleg tega družba Ryanair kritizira sklep o začetku postopka, ker (i) ne vsebuje domnevno ključnih informacij in (ii) svoje področje uporabe omejuje na dve točki, na podlagi katerih je Splošno sodišče sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 razglasilo za ničen.
- (110) Družba Ryanair v zvezi s pomanjkanjem informacij v sklepu o začetku postopka trdi, da so bile njene postopkovne pravice kršene zaradi pretiranega redigiranja besedila, zlasti glede finančnih podatkov družbe Condor (stopnja EBIT, ROCE), vrednotenja podjetja, ki sta ga opravila družbi Rothschild in PWC, stopnje nadomestila za pomoč ob upoštevanju in neupoštevanju mehanizma sukcesivnega izplačila ter zgornje meje velikosti flote po postopni opustitvi zrakoplovov in odstopanj od te meje. To bi družbi Ryanair odvzelo možnost, da predloži smiselne pripombe o navedenih ključnih parametrih načrta prestrukturiranja družbe Condor.
- (111) Kar zadeva področje uporabe sklepa o začetku postopka, družba Ryanair meni, da Komisija z omejitvijo svoje ocene na dve točki, na podlagi katerih je bil sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 razglašen za ničen, tvega, da ne bo upoštevala drugih morebitnih primerov nezdržljivosti pomoči s smernicami za reševanje in prestrukturiranje, glede katerih lahko družba Ryanair poda pripombe šele zdaj. Družba Ryanair v zvezi s tem izpostavlja šest vprašanj, povezanih s (i) posrednimi prednostmi, ki bi bile lahko v prid delničarju Attestor; (ii) upravičenostjo družbe Condor do pomoči, saj gre za družbo, ki jo je prevzela velika skupina; (iii) skladnostjo pomoči z oddelkom 3.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje; (iv) potrebo po posredovanju države; (v) ustreznostjo pomoči in (vi) sorazmernostjo pomoči. Te trditve v bistvu ustrezajo tožbenim razlogom in dokazom, ki jih je družba Ryanair navedla v tožbi za razglasitev ničnosti v zadevi T-28/22 in ki jih je Splošno sodišče zavrglo v sodbi Condor iz leta 2024.
- (112) Družba Ryanair Komisijo v zvezi s prvo točko poziva, naj razširi obseg preiskave in preuči, ali bi delničar Attestor na podlagi okvira za dodelitev pomoči za prestrukturiranje družbi Condor in zavez, ki jih je sprejela Nemčija, lahko to pomoč izkoristil, čeprav do nje ni bil upravičen. Družba Ryanair meni, da je pomoč delničarju Attestor morda omogočila nakup letalskega prevoznika Marabu leta 2022.
- (113) Družba Ryanair v zvezi z drugim vprašanjem meni, da je glede na finančne težave družbe Condor in željo Nemčije po njeni prodaji ter glede na to, da razpisni postopek verjetno ni bil izveden v skladu s točko 84 obvestila o pojmu državne pomoči<sup>(53)</sup>, delničar Attestor družbo Condor morda kupil po ceni, nižji od tržne vrednosti, zaradi česar bi morala Komisija po mnenju družbe Ryanair preučiti upravičenost družbe Condor do pomoči za prestrukturiranje, saj gre za družbo, ki jo je prevzela večja poslovna skupina.
- (114) Družba Ryanair v zvezi s tretjim vprašanjem trdi, da naj v nasprotju z ugotovitvami Komisije družba Condor ne bi združila povpraševanja po nižnih destinacijah za male organizatorje potovanj niti jim ne bi ponudila prožnosti kratkoročnega načrtovanja letov, saj lete na svoje najboljše destinacije, ki jih oglašuje, opravljajo številni drugi letalski prevozniki, nekateri leti na spletnem mestu družbe Condor pa so v prodaji do novembra 2025. Poleg tega družba Ryanair trdi, da načrt prestrukturiranja ni primeren in z njim družba Condor ne bo obnovila svoje dolgoročne sposobnosti preživetja, saj, prvič, temelji na nerealni predpostavki, da se bo družba Condor iz družbe, ki je bila pred

<sup>(53)</sup> Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, C/2016/2946 (UL C 262, 19.7.2016, str. 1).

pandemijo COVID-19 manj uspešna (imela je 1-oziroma 3-odstotno stopnjo EBIT v primerjavi s povprečjem primerljivih družb in 5,7- oziroma 7,3-odstotno mediano), do leta 2026 razvila v družbo, ki je uspešnejša od primerljivih družb, in je, drugič, v točki 51 smernic za reševanje in prestrukturiranje izrecno prepovedano, da bi upravičenec zaradi pomoči dosegel boljše rezultate kot trg. Družba Ryanair kritizira tudi to, da je Komisija za primerjalno analizo uspešnosti družbe Condor izbrala skupino primerljivih družb, ki so jo sestavljali nizkocenovni letalski prevozniki in letalski prevozniki s celovitimi storitvami, ni pa vključevala letalskih prevoznikov, dejavnih v segmentu prostočasnih letov na dolge razdalje ali čarterskih letov. Družba Ryanair poleg tega meni, da se je Komisija v svoji primerjalni analizi oprla na različne primerljive skupine družb, kar zadeva stopnjo EBIT, ROCE in donosnost lastniškega kapitala, kar naj bi pomenilo, da je v želji po ugodnih rezultatih analize letalske prevoznike izbrala selektivno.

- (115) Družba Ryanair v zvezi s potrebo po posredovanju države trdi, da bi družba Condor lahko pridobila finančna sredstva na trgu, kot so to takrat storili drugi letalski prevozniki, na primer American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul in GOL, ki so bili glede na svojo bonitetno oceno v podobnem položaju kot družba Condor, saj jih je Komisija <sup>(54)</sup> uvrstila v kategorijo CCC, kar pomeni „slaba/finančne težave“. Po mnenju družbe Ryanair dejstvo, da je bila družba Condor takrat v postopku zaradi insolventnosti, na to ne vpliva, saj bi bili v skladu z nemškim insolvenčnim pravom posojilodajalci, ki zagotavljajo financiranje družbam v postopku zaradi insolventnosti, v poznejšem postopku zaradi insolventnosti uvrščeni pred navadne posojilodajalce, več insolventnim letalskim prevoznikom (Norwegian Air, Delta Airlines, LATAM Airlines) pa je uspelo pridobiti financiranje na trgu. Poleg tega neobstoj bonitetne ocene družbe Condor, ki izhaja iz njene udeležbe v združevanju denarnih sredstev njene nekdanje matične družbe, ne bi bil ovira za pridobitev financiranja na zasebnem trgu, na katerem veliko družb nima bonitetne ocene.
- (116) Družba Ryanair v zvezi z ustreznostjo pomoči kritizira sklep o začetku postopka, saj v njem rešitev v obliki pomoči ni primerjana z drugimi možnostmi in nadomestilo za pomoč ni preverjeno, pri čemer trdi, da je v sklepu navedeno le, da se s pomočjo rešujejo težave družbe Condor v zvezi s solventnostjo in likvidnostjo. Družba Ryanair meni, da bi bilo treba oceniti možnost zamenjave terjatev v lastniške deleže, ki bi prav tako izboljšala solventnost družbe Condor. Po mnenju družbe Ryanair to ne bi bilo le manj izkrivljajoče kot odpis dolga, ampak bi bila Nemčija upravičena tudi do deleža v prihodnjih povečanjih vrednosti družbe Condor, s čimer bi bila pomoč bolj usklajena s točko 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Nazadnje, družba Ryanair trdi, da ni mogoče predložiti pripomb o tem, ali je bilo nadomestilo za pomoč zagotovljeno na ustrezen način, saj v sklepu ni navedena višina nadomestila, če se ne sproži mehanizem sukcesivnega izplačila.
- (117) Družba Ryanair glede sorazmernosti pomoči trdi, prvič, da je Komisija napačno izračunala pomoč za prestrukturiranje kot razliko med posojilom banke KfW v višini 550 milijonov EUR in škodo zaradi COVID-19 v višini 249,02 milijona EUR, ki ji je bilo prišteti 20,2 milijona EUR obresti, namenjenih odpisu, kar skupaj znaša 321,18 milijona EUR. Družba Ryanair meni, da bi morala Komisija odšteti le znesek pomoči za nadomestilo škode, ki jo je Komisija odobrila v sklepih Condor I in Condor II, in sicer 204,1 milijona EUR, kar pomeni, da bi pomoč za prestrukturiranje znašala 345,9 milijona EUR. Poleg tega je po mnenju družbe Ryanair utemeljitev Nemčije glede zneska pomoči za prestrukturiranje napačna, saj je odštela odpis, ki je pomoč za prestrukturiranje, in dvakrat odštela znesek, odpisan na podlagi sklepa Condor II. Komisija zato s tem izmišljenim zneskom svoje ocene v sklepu o začetku postopka ni mogla prikazati kot konservativne. Drugič, družba Ryanair trdi, da so bili nekateri stroški, ki jih je imela družba Condor v obdobju prestrukturiranja, že povrnjeni s pomočjo za nadomestilo škode, v katero so zajeta obdobja, ki se prekrivajo z obdobjem prestrukturiranja. Po mnenju družbe Ryanair nadomestilo škode prispeva h kritju stroškov, saj je ravno to cilj take pomoči. Ker je v sklepu o začetku postopka navedeno, da stroški prestrukturiranja vključujejo nekritične stroške poslovanja, družba Ryanair meni, da je verjetno, da so s pomočjo za prestrukturiranje kriti vsaj nekateri stroški, ki so že bili povrnjeni s pomočjo za nadomestilo škode, kot je na primer odplačilo posojila za reševanje, ki je v sklepu o začetku postopka navedeno kot eden od stroškov prestrukturiranja in eden od namenov, za katere je bilo nadomestilo škode uporabljeno.
- (118) Družba Ryanair ugotavlja, da je družba Condor zaradi pomoči za prestrukturiranje lahko vzpostavila nove rute, pridobila nove zrakoplove in okrepila svoj tržni delež na letališčih, in če bi Komisija odobrila pomoč, bi to vplivalo na konkurenčni položaj družbe Ryanair na več rutah. Družba Ryanair zato poziva Komisijo, naj prepove pomoč in od Nemčije zahteva, da jo izterja od družbe Condor.

<sup>(54)</sup> Glej Sporočilo Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj (UL C 14, 19.1.2008, str. 6).

#### 4. PRIPOMBE NEMČIJE

##### 4.1 Pripombe na sklep o začetku formalnega postopka preiskave

- (119) Nemčija v pripombah z dne 27. septembra 2024 meni, da je pomoč za prestrukturiranje v celoti združljiva z notranjim trgov in da je bila taka v času sklepa o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021. Nemški organi so navedli, da Nemčija podpira pritožbo družbe Condor zoper sodbo Splošnega sodišča, s katero je bil sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 razglašen za ničen<sup>(55)</sup>, in da pripombe, predstavljene v okviru tega postopka, ne posegajo v navedene pritožbene postopke.
- (120) Po tem, ko se je 30. novembra 2020 končal postopek zaradi insolventnosti družbe Condor, med iskanjem vlagateljev in ob dodelitvi pomoči za prestrukturiranje ni bilo obstoječih delničarjev ali podrejenih upnikov družbe Condor. Izbor vlagatelja je potekal po konkurenčnem, preglednem, nediskriminatornem in brezpogojnem postopku zbiranja ponudb, ponudba delničarja Attestor pa je bila med tremi ponudbami izbrana kot najugodnejša za kontinuiteto družbe Condor in povračilo posojil banke KfW, s čimer se je čim bolj zmanjšal prispevek porokov za posojila, tj. nemške države in zvezne dežele Hessen. V okviru svežnja ukrepov, ki je bil dogovorjen z novim vlagateljem Attestor in katerega cilj ni izpolniti zahteve po ublažitvi moralnega tveganja iz smernic za reševanje in prestrukturiranje, bi se vsak nadaljnji prispevek družbe Condor k dobičku države odtegnil novemu vlagatelju, zaradi česar bi postala rešitev, s katero se je ohranilo (prestrukturirano) poslovanje družbe Condor, neuspešna. Mehanizem sukcesivnega izplačila je del navedenega dogovorjenega svežnja, zato v nasprotju s trditvami družbe Ryanair (glej uvodno izjavo 106) ne prinaša dodatne prednosti družbi Condor.
- (121) Poleg tega Nemčija ugotavlja, da družba Condor ob odobritvi ukrepov ni imela preostalega (pozitivnega) lastniškega kapitala, ki naj bi ostal negativen do vračila posojil, dodeljenih kot pomoč, ki naj bi se predvidoma izvedlo septembra 2026. Po mnenju Nemčije nobeno nadomestilo v obliki deleža prihodnjih povečanj vrednosti družbe Condor ne bi bilo razumno v smislu uporabe točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (122) Tudi če bi moralo biti kakršno koli tako nadomestilo pozitivno, Nemčija meni, da bi bila lahko prek mehanizma sukcesivnega izplačila ustrezno udeležena pri prihodnjih povečanjih vrednosti družbe Condor. V skladu s tem mehanizmom bi se Nemčiji izplačal znesek denarnih sredstev v višini [...] milijonov EUR, če bi vrednost lastniškega kapitala družbe Condor – [...] – presegla [...] milijonov EUR. To bi za več kot dvakrat preseglo [...] milijonov EUR [...]. Plačilo Nemčiji bi v primeru, če bi vrednost znašala med [...] milijoni EUR in [...] milijoni EUR, znašalo med [...] glavnice posojila, tako da bi imela država tudi v primeru vrednosti, ki bi bila precej nižja od [...] milijonov EUR, ki jih je vložil delničar Attestor, korist od povečanja vrednosti (lastniškega kapitala) družbe Condor.
- (123) Nemčija je v zvezi s pričakovanjem pozitivnega nadomestila za državo predložila izračun, v katerem se nadomestilo za državo, ki bi bilo rezultat mehanizma sukcesivnega izplačila, primerja z zneskom pomoči za povečanje lastniškega kapitala. Izračunala je, da del pomoči, namenjen povečanju lastniškega kapitala, znaša [...] milijonov EUR ali [...] milijonov EUR. Ta znesek temelji na (i) [...] <sup>(56)</sup>; (ii) [...]; (iii) [...]. Znesek po najboljšem scenariju ([...] milijonov EUR) bi torej znašal največ [...] % zneska pomoči za povečanje lastniškega kapitala. Na podlagi konservativnih predpostavk, tj. plačila, ocenjenega na znesek med [...] in [...] milijoni EUR in opisanega v uvodni izjavi 50 sklepa o začetku postopka, bi plačilo v okviru mehanizma sukcesivnega izplačila znašalo med [...] % in [...] % zneska pomoči za povečanje lastniškega kapitala.
- (124) Poleg tega Nemčija v zvezi s prihranki pri obrestih, tj. [...] milijonov EUR, trdi, da družba Condor brez vključitve delničarja Attestor sploh ne bi mogla plačati obresti. Nadalje, velik del ugodnosti v obliki obresti izhaja le iz zapadlosti prvotnega financiranja, ki je bistveno daljša v primerjavi s prestrukturiranim financiranjem. Obrestni pogoji so bili enaki. Hkrati je bila tranša B posojila 1 začetnega financiranja obnavljajoči se kredit, ki do leta 2031 ne bi bil nujno črpan do najvišjega dovoljenega zneska, zato bi si bilo mogoče zamisliti tudi znatno nižje obrestne mere. Nemčija zato meni, da je ekonomska primerjava le majhnega pomena. Poleg tega je banka KfW zaradi naložbe delničarja Attestor prihranila približno [...] milijonov EUR pri stroških refinanciranja.

<sup>(55)</sup> Zadeva C-505/24 P, Condor Flugdienst GmbH/Ryanair DAC.

<sup>(56)</sup> Izračun temelji na naslednjih obrestnih merah:  
[...].

- (125) Nazadnje, ker je nemški državi zagotovljeno ustrezno nadomestilo, povezano s prihodnjimi povečanji vrednosti upravičenca, tudi če bi bilo nadomestilo, ki bi ga bilo treba izplačati, enako nič, Nemčija meni, da je umerjanje ukrepov za zmanjšanje izkrivljanja konkurence ustrezno.

#### 4.2 Pripombe k pripombam tretjih oseb

- (126) Nemški organi so 18. novembra 2024 Komisijo obvestili, da ne bodo predložili pripomb v zvezi s pripombami tretjih oseb, ki sta jih predložili družbi Condor in Ryanair.

### 5. OCENA POMOČI

#### 5.1 Obstoj državne pomoči

- (127) Člen 107(1) PDEU določa, da „[r]azen če Pogodbi ne določata drugače, je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgov, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

- (128) Da bi bil ukrep opredeljen kot pomoč v smislu navedene določbe, morajo biti torej izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji: (i) ukrep je mogoče pripisati državi in se financira iz državnih sredstev; (ii) prejemniku mora dodeliti prednost; (iii) ta prednost mora biti selektivna in (iv) ukrep mora izkrivljati ali bi lahko izkrivljal konkurenco in vplivati na trgovino med državami članicami

##### 5.1.1 Državna sredstva in odgovornost države

- (129) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 137 do 139 sklepa Condor I, je odločitev o dodelitvi prvotnih posojil v višini 550 milijonov EUR sprejela nemška zvezna vlada. Posojila so bila odobrena po subvencioniranih obrestnih merah prek javne razvojne banke KfW. Nemška vlada je odobritev posojila naložila banki KfW, ki je zgolj sredstvo vlade za usmerjanje posojil. Banka KfW ne bo zaslužila nobenih obresti in ne bo nosila nobenega tveganja. Plačila obresti se prenesejo na vlado, ta pa banki KfW odobri poroštvo za odplačilo posojila. Poroštva je izdala zvezna vlada. Posojila in poroštva so neločljiva, kar pomeni, da eno ne bi obstajalo brez drugega. Odločitev o odobritvi ukrepa je bilo torej mogoče pripisati državi, ukrep pa se je financiral iz državnih sredstev, saj se je financiral iz splošnega državnega proračuna. Odločitev o prestrukturiranju posojil banke KfW (glej uvodno izjavo 52) in odpisu obresti na čezmerno nadomestilo je prav tako sprejela nemška zvezna vlada, kar je vplivalo na državna sredstva, katerim se je odpovedala, katerih odplačilo je bilo odloženo in ki so bila v vsakem primeru vključena.

- (130) Za ponudbo prodaje družbe Condor se je odločil nadzorni svet družbe Condor, katerega delničarji so predstavniki države (uvodna izjava 37). Izvedba sporazuma o nakupu je bilo potrebna za zagotovitev vračila posojil banke KfW. Bila je pogojena s prestrukturiranjem posojila in odpisom obresti. Prestrukturiranje posojila je bilo izvedeno z okvirno pogodbo, ki sta jo na zahtevo zvezne vlade sklenili banka KfW in družba Condor.

- (131) Komisija zato ugotavlja, da prestrukturiranje posojil banke KfW in odpis obresti na čezmerno nadomestilo vključujeta državna sredstva in da je odločitev o odobritvi ukrepov mogoče pripisati državi.

### 5.1.2 Prednost

- (132) Priglašeni ukrepi so bili družbi Condor v pomoč pri financiranju nadaljnjega poslovanja v fazi ponovnega zagona po pandemiji COVID-19 in izvajanju njenega načrta prestrukturiranja, saj je lahko z njimi dostopala do financiranja, ki ga zaradi svojega posebnega položaja in okoliščin, ki so prevladovala v času dodelitve pomoči, ni mogla pridobiti na trgu. Družba Condor torej sporazuma o nakupu z delničarjem Attestor ne bi mogla izvesti brez prestrukturiranja posojil banke KfW ali odpovedi odplačilu obresti na čezmerno nadomestilo. Posojila ne bi obstajala in ne bi bila urejena tako, kot bi bila, če Nemčija družbi Condor ne bi dodelila pomoči za reševanje in pomoči za nadomestilo škode (uvodni izjavi 2 in 3). Kapitalska naložba in zagotovitev sredstev za zakup, ki ju je izvedel delničar Attestor, sta bili pogojeni s podpisom sporazuma o nakupu, ta pa je pogojen s prestrukturiranjem posojil.
- (133) Na splošno ima prestrukturiranje posojil banke KfW, katerih porok je država, različne neločljive in soodvisne elemente odlogov, odpisov in pogojev za odplačilo tranš, ki zmanjšujejo ali lajšajo skupno nadomestilo, ki se dolguje posojilodajalcu. Ti sestavni deli so med seboj povezani, da se podpre nadaljnje poslovanje družbe Condor zaradi javne politike, ki jo izvaja Nemčija. Poleg tega se je Nemčija odpovedala pravici do povračila obresti na čezmerno nadomestilo iz predhodne dodelitve pomoči. Skupni cilj in učinek teh sestavnih delov pomoči je bil sprostiti finančna sredstva, s katerimi je podprt načrt prestrukturiranja družbe Condor in ki si jih družba Condor ne bi mogla izposoditi ali pa jih skupaj pridobiti na trgu.
- (134) Komisija zato ugotavlja, da priglašeni ukrepi družbi Condor zagotavljajo gospodarsko prednost v smislu člena 107(1) PDEU.

### 5.1.3 Selektivnost

- (135) Priglašeni ukrepi so odobreni izključno v korist družbe Condor. Kot je navedlo Sodišče<sup>(67)</sup>, v primeru individualne pomoči opredelitev gospodarske prednosti načeloma omogoča domnevo, da je ukrep selektiven. To velja ne glede na to, ali na zadevnih trgih delujejo subjekti, ki so v primerljivem položaju. Čeprav je Nemčija zagotavljala ali še vedno zagotavlja državno pomoč drugim letalskim prevoznikom, ki konkurirajo družbi Condor, prestrukturiranje posojila in odpoved odplačilu obresti nikakor nista del širšega ukrepa splošne gospodarske politike za zagotavljanje enake vrste *ad hoc* podpore podjetjem, ki so v primerljivem pravnem in dejanskem položaju glede na tak cilj ukrepov splošne politike ter delujejo v letalskem sektorju ali drugih gospodarskih sektorjih, ampak so na voljo samo družbi Condor.
- (136) Zato Komisija ugotavlja, da so zadevni ukrepi selektivni v smislu člena 107(1) PDEU.

### 5.1.4 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (137) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, krepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu Unije, je treba šteti, da navedena pomoč negativno vpliva na ta trg. Zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco. V zvezi s tem je dejstvo, da je bil gospodarski sektor liberaliziran na ravni Unije, element, na podlagi katerega se lahko ugotovi, da pomoč dejansko ali potencialno vpliva na konkurenco in trgovino med državami članicami. Družba Condor zagotavlja storitve zračnega prevoza na rutah iz Nemčije v druge države članice. Letalski sektor je odprt za konkurenco v Uniji in zagotavljanje storitev med državami članicami.
- (138) Priglašeni ukrepi zato lahko izkrivljajo ali bi lahko izkrivljali konkurenco in vplivajo na trgovino med državami članicami.
- (139) Komisija glede na navedeno ugotavlja, da priglašeni ukrepi pomenijo državno pomoč družbi Condor v smislu člena 107(1) PDEU.

<sup>(67)</sup> Sodba Sodišča z dne 4. junija 2015, Komisija/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, točka 60.

## 5.2 Zakonitost ukrepov

- (140) Nemški organi so s priglasitvijo pomoči v obliki prestrukturiranja ter odpisa dolga in obresti pred njeno izvedbo prvotno izpolnili svoje obveznosti iz člena 108(3) PDEU.
- (141) Kljub temu so priglašeni ukrepi, v kolikor pomenijo državno pomoč, ne glede na predhodno priglasitev Komisiji in njeno odobritvijo pred dodelitvijo, potem ko je Splošno sodišče sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 razglasilo za ničen, retroaktivno postali nezakonita pomoč od trenutka, ko so bili dodeljeni, v kolikor niso več zajeti v odobritvi Komisije.

## 5.3 Združljivost

- (142) Ker je Komisija ugotovila, da ukrepi vključujejo pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, je treba preučiti, ali so ti ukrepi združljivi z notranjim trgov. Ker ukrepi pomenijo nezakonito pomoč, je treba njihovo združljivost oceniti v skladu s pravnimi določbami, veljavnimi ob dodelitvi pomoči, tj. konec julija 2021.
- (143) Člen 107(3), točka (c), PDEU določa, da se pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti lahko šteje za združljivo s skupnim trgov, kadar taka pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.
- (144) Da bi torej pomoč bila razglašena za združljivo, mora biti po eni strani namenjena pospeševanju razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, po drugi strani pa ne sme spreminjati trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.
- (145) V zvezi s prvim pogojem Komisija preuči, ali je pomoč namenjena pospeševanju razvoja določenih gospodarskih dejavnosti. V skladu z drugim pogojem Komisija pretehta pozitivne učinke predlagane pomoči za razvoj dejavnosti, ki naj bi jih ta pomoč podpirala, glede na negativne učinke, ki bi jih pomoč lahko imela za notranji trg <sup>(58)</sup>.
- (146) Komisija je v smernicah za reševanje in prestrukturiranje določila merila, ki jih preverja pri ocenjevanju združljivosti pomoči za prestrukturiranje družbe z notranjim trgov v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU <sup>(59)</sup>. V točki 137 teh smernic je navedeno: „Komisija bo preverila združljivost kakršne koli pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, ki je bila dodeljena brez njene odobritve in je zato v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe, z notranjim trgov na podlagi teh smernic, če je del pomoči ali vsa pomoč dodeljena po objavi smernic v Uradnem listu Evropske unije.“ Tako je tudi v obravnavani zadevi.
- (147) Iz priglasitve ne izhaja, da bi pomoč za prestrukturiranje ali z njo povezani pogoji ali gospodarske dejavnosti, ki jih pomoč omogoča, lahko pomenili kršitev katere koli zadevne določbe prava Unije. Poleg tega Komisija Nemčiji ni poslala obrazloženega mnenja o morebitni kršitvi prava Unije, ki bi bila povezana s tem primerom, niti ni prejela nobenih pritožb ali informacij, ki bi nakazovale, da so državna pomoč, z njo povezani pogoji ali gospodarske dejavnosti, ki jih pomoč omogoča, morda v nasprotju z zadevnimi določbami prava Unije.
- (148) Nemčija meni, da se pomoč za prestrukturiranje lahko razglasi za združljivo z notranjim trgov v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje.
- (149) Komisija bo glede na naravo in cilje zadevne državne pomoči ter trditve nemških organov ocenila, ali je načrtovano financiranje, ki podpira pomoč za prestrukturiranje, v skladu z ustreznimi določbami iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.

<sup>(58)</sup> Sodba Sodišča z dne 22. septembra 2020, Avstrija/Komisija (Jedrska elektrarna Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, točka 19.

<sup>(59)</sup> Smernice za reševanje in prestrukturiranje, točka 38.

### 5.3.1 Pomoči pospešujejo razvoj gospodarske dejavnosti

- (150) V skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU mora državna pomoč, da bi se štela za združljivo z notranjim trgom, pospeševati razvoj določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij.
- (151) Da bi dokazala, da je pomoč za prestrukturiranje namenjena pospeševanju razvoja takih dejavnosti ali območij, mora država članica, ki dodeljuje tako pomoč, dokazati, da je namen pomoči preprečiti socialne težave ali odpraviti tržno pomanjkljivost. V posebnem okviru pomoči za prestrukturiranje Komisija ugotavlja, da je, kot je priznано v točki 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje, izstop s trga dejansko pomemben za širši proces rasti produktivnosti, zato zgolj preprečevanje izstopa podjetja s trga ni upravičen razlog za dodelitev državne pomoči. Nasprotno, pomoči za reševanje in prestrukturiranje je med najbolj izkrivljajočimi vrstami državne pomoči, saj ovira proces izstopa s trga. Vendar lahko v nekaterih primerih prestrukturiranje podjetja v težavah prispeva k razvoju gospodarskih dejavnosti ali območij, in sicer tudi dejavnosti, ki jih ne izvaja upravičenec. To velja v primeru, kadar bi v odsotnosti take pomoči neuspeh upravičenca povzročil tržne pomanjkljivosti ali socialne težave, kar bi zaviralo razvoj gospodarskih dejavnosti in/ali območij, ki bi bili v teh primerih prizadeti. Neizčrpen seznam takih primerov je naveden v točki 44 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (152) Taki primeri so med drugim, kadar pomoč preprečuje tveganje prekinitve zagotavljanja pomembne storitve, ki jo je težko nadomestiti in ki je konkurenčna podjetja ne bi mogla preprosto prevzeti, ali kadar ima upravičenec pomembno sistemsko vlogo v regiji ali sektorju, njegov izstop iz te regije ali sektorja pa bi imel morebitne negativne posledice <sup>(60)</sup>. Pomoč z omogočanjem upravičencu, da nadaljuje svoje dejavnosti, tako preprečuje tržne pomanjkljivosti ali socialne težave. Vendar v primeru pomoči za prestrukturiranje to velja le, če pomoč upravičencu omogoča, da konkurira na trgu na podlagi lastnih dosežkov, kar je mogoče zagotoviti le, če pomoč temelji na izvajanju načrta prestrukturiranja, s katerim se obnovi dolgoročna sposobnost preživetja upravičenca.
- (153) Komisija bo zato najprej ocenila, ali je družba Condor upravičena do pomoči za prestrukturiranje (oddelek 5.3.1.1.), ali je namen pomoči preprečiti tržne pomanjkljivosti ali socialne težave (oddelek 5.3.1.2) in ali jo spremlja načrt za prestrukturiranje, s katerim se obnovi dolgoročna sposobnost preživetja upravičenca (oddelek 5.3.1.3).

#### 5.3.1.1 Upravičenost: podjetje v težavah

- (154) Da bi bil upravičenec upravičen do pomoči za prestrukturiranje, mora biti podjetje v težavah. Podjetje se obravnava kot podjetje v težavah, če je skoraj gotovo, da bo brez posredovanja države kratkoročno ali srednjeročno prisiljeno opustiti svojo dejavnost. Natančneje, šteje se, da je družba z omejeno odgovornostjo v težavah, če je zaradi nakopičenih izgub izgubila več kot polovico vpisanega osnovnega kapitala. To je v primeru, ko nakopičene izgube, ki se odštejejo od rezerv (in vseh drugih elementov, ki se na splošno štejejo kot del lastnih sredstev družbe), povzročijo negativen kumulativni znesek, ki presega polovico vpisanega osnovnega kapitala <sup>(61)</sup>.
- (155) Poleg tega je lahko podjetje, ki je del skupine, upravičeno do pomoči za prestrukturiranje le, če je mogoče dokazati, da so njegove težave značilne zanj in niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini ter da so te težave prehude, da bi jih lahko odpravila skupina sama <sup>(62)</sup>.
- (156) Kot je prikazano v preglednici 4, je lastniški kapital družbe Condor trenutno negativen in je bil tak ob dodelitvi pomoči, zato kumulativni znesek izgub presega ves njen vpisani osnovni kapital. To pomeni, da je bil izgubljen ves njen vpisani osnovni kapital.

<sup>(60)</sup> Točka 44(b) in (c) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

<sup>(61)</sup> Točka 20(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

<sup>(62)</sup> Točka 22 smernic za reševanje in prestrukturiranje.



- (157) Iz opisa lastništva družbe Condor v času dodelitve pomoči je razvidno tudi, da družba Condor ni bila del širše skupine. Edini delničar družbe Condor, holding SGL, takrat ni imel drugih deležev v drugih podjetjih. Holding SGL je bil le skrbniška družba, ustanovljena izključno za imetništvo delnic od konca postopka zaradi insolventnosti družbe Condor decembra 2020 in do njihove prodaje vlagatelju. S sporazumom o nakupu je bila holdingu SGL odvzeta večina pravic delničarja. Iz tega sledi, da družba Noerr & Stiefenhofer, končna matična družba družbe Condor, prek holdinga SGL ni mogla uveljavljati smiselnih lastninskih pravic nad družbo Condor, zato je tudi ni bilo mogoče šteti za del skupine Noerr (glej uvodno izjavo 26). Ponudba za nakup, ki jo je dal delničar Attestor, je bila pogojena s prestrukturiranjem posojila in je bila izvedena šele 28. julija 2021, potem ko je Komisija prvotno odobrila pomoč za prestrukturiranje. Zato ni mogoče sklepati, da težave družbe Condor izhajajo iz samovoljnega prerazporejanja stroškov znotraj morebitne širše skupine.
- (158) Poleg tega je ponudbo delničarja Attestor za družbo Condor izbral upravni odbor družbe Condor kot najboljšo od treh prejetih ponudb v konkurenčnem, preglednem, brezpogojnem in nediskriminatornem postopku zbiranja ponudb (glej uvodni izjavi 37 in 120). Tudi nemška zvezna vlada je menila, da ponudba delničarja Attestor zagotavlja najboljše pogoje za odplačilo posojil banke KfW, da bi bila pomoč za prestrukturiranje čim manjša. V nasprotju s trditvami družbe Ryanair (glej uvodno izjavo 113) nič ne kaže na to, da je na ceno, ki jo je plačal delničar Attestor, vplivala domnevna želja nemške vlade po hitri prodaji družbe Condor. Dejansko je med trenutkom, ko je družba PGL aprila 2020 umaknila svojo ponudbo za družbo Condor (glej uvodno izjavo 35), in trenutkom, ko je bil julija 2021 podpisan sporazum o nakupu z delničarjem Attestor, po postopku zbiranja ponudb, v katerem so bile predložene ponudbe treh zainteresiranih pridobiteljev (glej uvodno izjavo 37), minilo več kot eno leto. Komisija zato meni, da je delničar Attestor za družbo Condor plačal tržno ceno in da zato ni imel koristi od nobenega dela pomoči za prestrukturiranje, dodeljene družbi Condor.
- (159) Komisija zaradi celovitosti dodaja, da je bila nekdanja matična družba družbe Condor, družba TCG, leta 2019, veliko pred dodelitvijo pomoči za prestrukturiranje, v postopku prisilne likvidacije in prenehanja, zato prav tako ni mogla odpraviti težav družbe Condor. Komisija je v sklepu o pomoči za reševanje menila, da težave družbe Condor niso izhajale iz samovoljnega prerazporejanja stroškov v nekdanji družbi TCG in jih ta družba, ki je bila v likvidaciji, ne bi mogla rešiti. Splošno sodišče je to stališče potrdilo v sodbi v zadevi T-577/20. Zoper to sodbo ni bila vložena pritožba.
- (160) Splošno sodišče je v sodbi v zadevi Condor iz leta 2024 ocenilo skladnost s tem pogojem in ugotovilo, da je Komisija upravičeno ugotovila, da položaj družbe Condor ni spadal na področje uporabe prepovedi iz točke 22 smernic za reševanje in prestrukturiranje (upravičenec, ki pripada večji poslovni skupini ali ga je ta skupina prevzela) <sup>(63)</sup>.
- (161) Komisija zato ugotavlja, da je družba Condor upravičena do pomoči za prestrukturiranje.

#### 5.3.1.2 Razvoj gospodarske dejavnosti

- (162) Ker mora biti posredovanje države, da bi bilo združljivo z notranjim trgov, namenjeno pospeševanju razvoja gospodarske dejavnosti, mora država članica v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje med drugim dokazati, da pomoč preprečuje tveganje prekinitve zagotavljanja pomembne storitve, ki jo je težko nadomestiti in ki je konkurent ne bi mogel zlahka zagotavljati namesto upravičenca.
- (163) Komisija iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 84 in 85, meni, da ima družba Condor pomembno vlogo na nemškem trgu počitniških potovanj, saj tisočim neodvisnim potovalnim agencijam in organizatorjem potovanj, od katerih so mnogi MSP, zagotavlja edinstvene storitve poletov, konsolidira povpraševanje ter zagotavlja prilagodljive urnike in prilagojene informacijske sisteme za rezervacije.
- (164) Komisija zlasti ugotavlja, da družba Condor združuje povpraševanje po nišnih destinacijah za male organizatorje potovanj in jim ponuja prožnost kratkoročnega načrtovanja letov. Vozni redi tradicionalnih in nizkocenovnih letalskih prevoznikov so nespremenljivo določeni za daljša obdobja in zato ne omogočajo take prožnosti. Lastniški sistem rezervacij družbe Condor organizatorjem potovanj omogoča, da organizirajo lete za paketna potovanja, in nudi prožnost, ki je potrebna za prilagajanje na spremembe povpraševanja (glej uvodno izjavo 84). V nasprotju s trditvami družbe Ryanair (glej uvodno izjavo 114) tega ne postavlja pod vprašaj niti dejstvo, da je mogoče lete družbe Condor rezervirati vnaprej, niti dejstvo, da družba Condor leti (tudi) na nekatere destinacije, na katere letijo

<sup>(63)</sup> Zadeva T-28/22, Ryanair/Komisija, točki 44 in 54.

drugi letalski prevozniki. Noben letalski prevoznik ne bi mogel poslovati učinkovito in dobičkonosno, ne da bi imel vzpostavljen vozni red letov in strankam ponudil možnost, da sedeže rezervirajo malo vnaprej. Kljub temu, da ponuja to storitev, družba Condor ostaja prožnejša od letalskih prevoznikov z rednimi linijami, njena bistvena funkcija konsolidatorja in posrednika za potovalne agencije in organizatorje potovanj pa je bila poudarjena s pričevanji iz potovalnega sektorja. Natančneje, v skladu z informacijami, ki jih je Nemčija predložila v priglasitvi, so organizatorji potovanj med ocenjevanjem pomoči za reševanje družbe Condor pisali nemškemu organom, da bi poudarili odvisnost dela svojega poslovanja od teh storitev in dejstvo, da bi brez takih storitev izgubili znaten del prihodka (glej uvodno izjavo 84). Da bi konkurenti vzpostavili podobne take sisteme, bi morali pridobiti potrebno strokovno znanje ter vzpostaviti omrežje destinacij in kontaktnih točk ter informacijske sisteme in postopke, za kar bi bilo potrebnega veliko časa in virov, tega pa kratkoročno do srednjeročno ne bi bilo mogoče doseči.

- (165) Poleg tega informacijsko okolje družbe Condor omogoča, da se rezervacije na turističnih rutah opravijo v čarterskem in globalnem distribucijskem sistemu (GDS) <sup>(64)</sup>, v njihovih komercialnih sistemih pa je mogoče uporabiti podatke v realnem času iz različnih storitev in imeti dostop prek več kanalov. Družba Condor tako zagotavlja dostop do prostočasnih letov več kot [...] potovalnim agencijam, ki nimajo licence IATA, prek različnih vmesnikov, ki jih tradicionalni in nizkocenovni prevozniki ne ponujajo. Zato Komisija meni, da bi bili brez vmesnikov družbe Condor operaterji brez licence IATA pri dostopu do turističnih letov v celoti odvisni od konsolidatorjev in bi morali za storitve slednjih dodatno plačevati. Tehnologijo za upravljanje teh vmesnikov je v veliki meri razvila družba Condor, in ker ta tehnologija ni na voljo na trgu IT, je v kratkoročnem do srednjeročnem obdobju ne bi bilo mogoče nadomestiti s podobno.
- (166) Zato je zelo malo verjetno, da bi bil obstoječi tradicionalni ali nizkocenovni prevoznik pripravljen in zmožen v razumnem času pridobiti potrebno strokovno znanje, omrežja in tehnologijo, da bi prevzel vlogo družbe Condor kot posrednika in konsolidatorja za približno 11 000 neodvisnih potovalnih agencij in organizatorjev potovanj na nemškem trgu počitniških potovanj. Še manj verjetno je, da bi vlogo družbe Condor lahko prevzelo več prevoznikov, od katerih bi vsak sam zasnoval in izvajal nekatere storitve, brez kakršnega koli usklajevanja ali interoperabilnosti med storitvami.
- (167) Komisija poleg tega ugotavlja, da je družba Condor pridobila znatno strokovno znanje pri odpiranju in razvoju turističnih destinacij ter je vzpostavila tehnične zmogljivosti za konsolidacijo povpraševanja ter prilagodljive rezervacije in vozne rede letov, pri čemer uporablja lastniške, prilagojene programe in postopke IT, ki jih je razvila interno. Z njenim izstopom s trga bi se ti tehnično znanje in izkušnje izgubili, za njihovo obnovo pa bi bili potrebni čas in naložbe v razvoj IT in mreženje.
- (168) Poleg tega ima družba Condor dobro delujoč poslovni model, ki so ga prizadeli le negativni učinki dogodkov, na katere ni mogla vplivati, kot sta insolventnost družbe TCG in pandemija COVID-19. Kljub težkim gospodarskim razmeram, ki so prevladovali v času dodelitve pomoči, je družba Condor na podlagi svojih poslovnih napovedi uspela pritegniti zasebne vlagatelje, ki so jo bili pripravljeni financirati. Je uveljavljen akter v Nemčiji in pomembna za ohranjanje konkurence na nemškem trgu počitniških potovanj, ki je trenutno že zelo koncentriran in na katerem prevladuje skupina Lufthansa. Organizatorji potovanj so nemškemu organom izrazili zaskrbljenost glede morebitne izgube storitev družbe Condor. Poleg tega je nemški organ za konkurenco na podlagi člena 102 PDEU začel preiskavo v zvezi z morebitno zlorabo prevladujočega položaja družbe Lufthansa na trgu v škodo družbe Condor. V okviru te preiskave je organ za konkurenco družbi Lufthansa prepovedal, da bi prekinila nekatere dolgoročne pogodbe o povezovalnem prometu, ki jih je sklenila z družbo Condor <sup>(65)</sup>, in tako družbi Lufthansa preprečil zlorabo njenega položaja na trgu v škodo družbe Condor ter preprečil nadaljnjo škodljivo koncentracijo trga. Komisija dejansko ugotavlja, da je družba Condor edini preostali konkurent družbi Lufthansa, kar zadeva dolge lete, ki se opravljajo zunaj Nemčije. Zato meni, da je družba Condor pomembna za ohranjanje učinkovite konkurence na nemškem trgu letalskih potovanj za prosti čas, ki potekajo na dolgih razdaljah.

<sup>(64)</sup> Globalni distribucijski sistem (GDS) je računalniško podprto omrežje, ki omogoča transakcije med ponudniki potovalnih storitev, predvsem letalskimi prevozniki, hoteli, podjetji za izposajo avtomobilov in potovalnimi agencijami, in v katerem se uporabljajo podatki v realnem času (npr. število razpoložljivih hotelskih sob ali letalskih sedežev). Potovalne agencije se na GDS zanašajo za storitve, proizvode in cene, da bi končnim potrošnikom zagotovile storitve, povezane s potovanji.

<sup>(65)</sup> B9-21/212 z dne 29. avgusta 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) Nazadnje, izstop družbe Condor s trga bi negativno vplival na njeno mrežo skoraj [...] dobaviteljev in močno prizadel več kot 4 000 njenih zaposlenih (uvodna izjava 86). Potencialni učinki bi bili resni, zlasti v težkih gospodarskih razmerah ob dodelitvi pomoči, ko so številni letalski prevozniki zmanjševali zmogljivosti in odpuščali zaposlene, zaradi česar ni bilo verjetno, da bi dobaviteljem družbe Condor zagotovili dovolj posla ali pa prevzeli znaten delež njenih zaposlenih. To še zlasti velja, ker družba Condor pokriva nadpovprečen delež oddaljenih prostočasnih destinacij, povpraševanje po katerih združuje za približno 11 000 organizatorjev potovanj in potovalnih agencij. Zelo malo verjetno je, da bi lahko konkurenti nadomestili storitve družbe Condor na teh destinacijah in tako dosegli zadostni koeficient zasedenost sedežev, da bi z leti nanje lahko ustvarili dobiček. Poleg tega ni nič kazalo na to, da bi bil kateri koli konkurent pripravljen razviti tak sistem sodelovanja z organizatorji potovanj in potovalnimi agencijami. Organizatorji potovanj so dejansko potrdili, da so pri teh storitvah odvisni od družbe Condor in da bi zaradi njenega izstopa s trga utrpeli velike izgube (glej uvodno izjavo 84).
- (170) Čeprav bi bile torej lahko za konkurente privlačne nekatere posamezne rute družbe Condor, ni nič kazalo, da bi lahko kateri koli konkurent ali peščica konkurenčnih prevoznikov prevzela vse storitve družbe Condor, v smislu da bi hkrati zapolnili njeno vlogo posrednika in konsolidatorja za 11 000 neodvisnih potovalnih agencij in organizatorjev potovanj, imeli njeno tehnično in strokovno znanje, mrežo kontaktov in prilagojene informacijske sisteme ter prevzeli njene zaposlene, letala in slote, številni izmed katerih so namenjeni dolгим letom na specializirane nišne destinacije, ki jih opravljajo le prevozniki v segmentu prostočasnih dejavnosti. Izstop družbe Condor s trga bi tako verjetno povzročil hude socialne težave za njene stranke, zaposlene in dobavitelje. Družba Condor brez pomoči ne bi mogla več opravljati te pomembne storitve.
- (171) Splošno sodišče je v sodbi Condor iz leta 2024 ocenilo zahtevo iz točke 44 smernic za reševanje in prestrukturiranje ter ugotovilo, da tožeča stranka ni dokazala, da bi morala Komisija dvomiti o tem, ali je družba Condor zagotavljala pomembno storitev, ki jo je težko nadomestiti ali ki je konkurenčna podjetja ne bi mogla preprosto prevzeti v smislu točke 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje <sup>(66)</sup>.
- (172) Komisija zato ugotavlja, da pomoč prispeva k razvoju gospodarske dejavnosti letalskega prevoza za prosti čas, saj pripomore k ohranjanju pomembne storitve, ki je konkurenti v kratkoročnem do srednjeročnem obdobju ne bi mogli zlahka nadomestiti v celoti in brez nastanka socialnih težav.

### 5.3.1.3 Načrt prestrukturiranja in obnova dolgoročne sposobnosti preživetja

- (173) V skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje bi morala biti pomoč za prestrukturiranje dodeljena le za podporo realističnega, skladnega in daljnosežnega načrta za prestrukturiranje, v katerem morajo biti ukrepi zasnovani tako, da omogočijo obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja družbe Condor v razumnem časovnem okviru, pri čemer je izključena vsaka nadaljnja pomoč poleg tiste, ki podpira načrt za prestrukturiranje družbe Condor. V načrtu prestrukturiranja je treba opredeliti vzroke za težave upravičenca in njegove slabosti ter opisati, kako bodo predlagani ukrepi prestrukturiranja odpravili osnovne težave upravičenca <sup>(67)</sup>.
- (174) Rezultate prestrukturiranja je treba prikazati v različnih scenarijih, zlasti z opredelitvijo parametrov uspešnosti in glavnih predvidljivih dejavnikov tveganja. Obnova sposobnosti preživetja upravičenca mora pomeniti ustrezen donos vloženega kapitala po pokritju stroškov, ne da bi bil ta odvisen od optimističnih predpostavk v zvezi z dejavniki, kot so nihanja cen ali povpraševanje. Dolgoročna sposobnost preživetja se doseže, kadar podjetje lahko zagotovi ustrezni načrtovani donos kapitala, potem ko pokrije vse svoje stroške, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami, ter je sposobno konkurirati na trgu brez zunanje pomoči <sup>(68)</sup>.
- (175) V načrt prestrukturiranja je v zvezi s tem vključen sklop resnih, doslednih in medsebojno dopolnjujočih se ukrepov (uvodne izjave 40 do 43), ki izboljšujejo učinkovitost zagotavljanja storitev in racionalizirajo stroškovno osnovo družbe Condor. Zlasti popolna zamenjava najstarejših zrakoplovov družbe Condor, tj. njene flote za lete na dolge razdalje, ki jo je omogočila naložba delničarja Attestor v sredstva za zakup v višini 250 milijonov EUR (glej uvodno izjavo 47), skupaj z ambicioznim programom prestrukturiranja zaposlenih, pogodb in postopkov, ki ga je družba Condor izvajala v času dodelitve pomoči (glej uvodno izjavo 41), bi dodatno okrepila njeno konkurenčnost.

<sup>(66)</sup> Zadeva T-28/22, Ryanair/Komisija, točki 61 in 93.

<sup>(67)</sup> Točke 45, 47 in 48 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

<sup>(68)</sup> Točke od 50 do 52 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

- (176) Dogodki, ki so družbo Condor privedli do insolventnosti, so se združili in prekrili z izjemnim pojavom pandemije COVID-19 in resno motnjo v nemškem gospodarstvu, v katerem družba Condor opravlja svoje storitve, in v drugih državah članicah. Te okoliščine vključujejo zlasti dolgotrajni postopek zaradi insolventnosti, v katerem je bila udeležena družba Condor, vključno z iskanjem novega vlagatelja po umiku družbe PGL, prekinitvijo poslovnih povezav z nekdanjo matično družbo in sočasno pandemijo COVID-19, ki je resno vplivala na letalske prevoznike in potencialne vlagatelje. Te izredne okoliščine so močno omejele likvidnost družbe Condor in njeno zmožnost dostopa do financiranja na trgu, hkrati pa so privedle do resnih in dolgotrajnih zunanjih učinkov na njeno bilanco stanja in položaj lastniškega kapitala. Vzroki za težave družbe Condor v teh okoliščinah niso izhajali iz njenega poslovnega modela in strategije, zato cilj načrta prestrukturiranja ne bi smel biti njuna bistvena sprememba, temveč krepitev ekonomskih in finančnih temeljev družbe Condor.
- (177) Obdobje prestrukturiranja družbe Condor je od dodelitve pomoči za reševanje oktobra 2019 skupaj trajalo štiri leta. Ta čas ustreza kratkotrajnejšim obdobjem, v katerih Komisija v praksi sprejme odločitve, zlasti o prestrukturiranjih letalskih prevoznikov, izvedenih zaradi pandemije COVID-19. Družba Condor je bila zelo odzivna in ni odlašala z izvajanjem potrebnih ukrepov prestrukturiranja, ki so bili vsi izvedeni ob koncu obdobja prestrukturiranja septembra 2023. Trajanje načrta prestrukturiranja je v okoliščinah, opisanih v uvodni izjavi 176, razumno.
- (178) Komisija ugotavlja, da so bile napovedi družbe Condor za osnovni scenarij, povezan z okrevanjem dejavnosti, tj. vrnitvijo uspešnosti družbe Condor nazaj na raven iz leta 2019, znotraj napovedi industrije, ki so jih pripravile tretje osebe. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 58 in prikazano na sliki 3, je na primer združenje IATA aprila 2021 v zvezi s prihodki na potniški kilometer (RPK) napovedalo, da se bo industrija na ravni iz leta 2019 vrnila med letoma 2023 in 2024. Kot je razvidno iz slike 3, naj bi družba Condor v poslovnem letu [...] dosegla raven RPK iz leta 2019. Komisija tudi ugotavlja, da bi bilo mogoče za turistične lete pričakovati še hitrejše okrevanje, zato ugotavlja, da je rast prihodkov, ki jo je napovedala družba Condor, mogoče doseči. Verodostojnost predpostavk iz načrta prestrukturiranja družbe Condor zato temelji na napovedih industrije, ki so jih pripravile tretje osebe, in ne na primerjavi kazalnikov za skupino drugih letalskih prevoznikov, kot trdi družba Ryanair <sup>(69)</sup>.
- (179) Napovedi, na katerih temelji načrt prestrukturiranja po osnovnem scenariju, so pokazale, da družba Condor lahko obnovi svojo dolgoročno sposobnost preživetja in tako doseže ustrezen napovedan donos kapitala po tem, ko pokrije vse svoje stroške. Kar zadeva prihodke, se lahko koeficient zasedenosti družbe Condor, ki od leta 2022/2023 znaša [...] %, šteje za ustreznega glede na napovedano okrevanje industrije in pretekli koeficient zasedenosti družbe Condor pred pandemijo COVID 19. Napovedani donos na potnika v višini približno [...] EUR v letu 2022/2023 je bil nekoliko višji v primerjavi z [...] EUR v letu 2018/2019. Vendar je bilo to višjo raven mogoče pojasniti s tem, da je družba Condor prenovila svojo floto, vključno z novimi zrakoplovi za lete na dolge razdalje. Pri napovedanih stroških je bil ustrezno upoštevan učinek ukrepov prestrukturiranja (kot sta zmanjšanje števila zaposlenih in obnova flote, glej uvodni izjavi 41 in 43), saj bi na primer program obnove flote privedel do nižjih stroškov goriva na število razpoložljivih sedežnih kilometrov, vendar bi se zaradi njega zvišali stroški lastništva kot posledica višjih cen poslovnega zakupa.
- (180) V poslovnem načrtu družbe Condor je prikazano, da naj bi se njeni kazalniki donosa v celotnem obdobju prestrukturiranja izboljševali in bi leta 2023 dosegli [...] odstotni, leta 2025 do [...] odstotni, leta 2026 pa [...] odstotni ROCE, kot je prikazano v preglednici 16 <sup>(70)</sup>. Komisija ugotavlja, da se ROCE izračuna kot EBIT/(skupna sredstva – kratkoročne obveznosti). Ker je cilj ROCE primerjati z WACC in ker gre pri slednjem za koncept „po

<sup>(69)</sup> Komisija glede trditve družbe Ryanair iz uvodne izjave 111 navaja, da so podatki, redigirani v nezaupni različici sklepa o začetku postopka, poslovno, finančno ali strateško občutljivi, njihova objava pa lahko povzroči resno škodo upravičencu, zato so bili redigirani na podlagi sporočila o poklicni skrivnosti v odločbah o državni pomoči (UL C 297, 9.12.2003, str. 6). Kljub temu je sklep o začetku postopka jasn pri opisu ukrepov in zlasti razlagah Komisije ter je družbi Ryanair omogočil, da predloži svoje pripombe.

<sup>(70)</sup> Zaradi celovitejšega pregleda nad finančnim stanjem družbe, ki ga zagotavlja bilanca stanja, vključno s poročilom o poslovnih zakupih zrakoplovov, pripravljenim v skladu z MSRP 16, ter glede na vrednost flote zrakoplovov in ker ta predstavlja večji del kapitala, je Komisija svojo oceno utemeljila na teh podatkih in ne na bilanci stanja v skladu z nemškimi računovodskimi standardi.

obdavčitvi“, je Komisija ROCE namesto tega izračunala kot dobiček pred obrestmi in davki/povprečni vloženi kapital<sup>(71)</sup>. Ob uporabi takega konservativnega pristopa bi ROCE za družbo Condor znašal [...] % v letu 2023, [...] % v letu 2024, [...] % v letu 2025 in [...] % v letu 2026. Kot je opisano v uvodni izjavi 65, je Nemčija predložila izračun za tehtano povprečje stroškov kapitala družbe Condor v višini [...] %. V skladu z izračunom Nemčije bi bil donos kapitala družbe Condor, merjen z ROCE, od konca obdobja prestrukturiranja leta 2023 stalno nad njenim WACC. Zato bi poslovala s presežkom in ustvarjala vrednost, kar je znak podjetja, ki je sposobno preživeti.

- (181) Poleg tega bi bil ROCE družbe Condor po izračunu Komisije od leta 2023 višji od njenega WACC. Družba Condor bi po amortizaciji in finančnih dajatvah še vedno ustvarjala neto dobiček ter bi lahko konkurirala na trgu tudi v neugodnem scenariju. Da bi se zagotovila celovitost, ROCE družbe Condor bi bil skladen z donosom kapitala drugih letalskih prevoznikov pred pandemijo COVID-19 ali bi ga celo presegel, kot je opisano v uvodni izjavi 81. Mediana ROCE drugih letalskih prevoznikov v skupini je pred pandemijo COVID-19 znašala 11,8 %, kar je primerljivo z donosom kapitala družbe Condor ob koncu obdobja prestrukturiranja v poslovnem letu 2023<sup>(72)</sup>.
- (182) Kar zadeva WACC in kakor je opisano v uvodni izjavi 65, sta bila predpostavljena utežna faktorja za dolg in lastniški kapital družbe Condor [...] % za dolg in [...] % za lastniški kapital. To ustreza razmerju med dolgom in lastniškim kapitalom v višini približno [...], kar Komisija šteje za trdno razmerje z razumno stopnjo zadolženosti, usklajeno s standardi sektorja. Poleg tega je Komisija za navzkrižno preverjanje ocenila preteklo razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom skupine drugih letalskih prevoznikov<sup>(73)</sup>. Povprečno razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom navedene skupine letalskih prevoznikov, izračunano kot mediana, je leta 2019 znašalo približno 3, izračunano kot aritmetično povprečje pa približno 4,3<sup>(74)</sup>. Ob upoštevanju mediane to ustreza 75-odstotnemu utežnemu faktorju za dolg in 25-odstotnemu za lastniški kapital. Predpostavljena kapitalska struktura družbe Condor z [...] -odstotnim lastniškim deležem je bila torej sama po sebi upravičena in trdna ter tudi v skladu z ugotovitvami za sektor.
- (183) Prav tako pregled določitve WACC kaže, da so ocenjeni stroški lastniškega kapitala v skladu z razmeroma standardnim pristopom modela določanja cen osnovnih sredstev, pri katerem so upoštevane premije in vrednosti parametrov, ki izhajajo iz tržnih informacij, prilagojenih značilnostim družbe Condor, medtem ko stroški dolga temeljijo tudi na dejanskih obrestnih merah, zaračunanih družbi Condor (uvodna izjava 65 in opomba 39). Glede na to razumno in objektivno podlago je WACC družbe Condor ob upoštevanju MSRP 16 znašalo [...] % (glej tudi uvodno izjavo 65) in je bilo zato znatno nižje od njenega ROCE. Celo po scenariju z znatno višjim, 12-odstotnim, WACC bi bil ROCE družbe Condor še vedno višji od navedenega WACC, zato bi bil njen donos kapitala razumen.
- (184) Podatki iz preglednice 3 prav tako kažejo, da naj bi se dobičkonosnost družbe Condor, merjena kot stopnja EBIT, povečala nad njeno preteklo vrednost, ki je pred krizo znašala približno [...] % skupnih prihodkov, in bi od leta 2023, tj. od konca obdobja prestrukturiranja, do leta 2026 znašala med [...] % in [...] %. Kot je prikazano v preglednici 7, je dobičkonosnost letalskih prevoznikov iz skupine pred pandemijo COVID-19 znašala 5,7 % (ali 7,3 % kot mediana)<sup>(75)</sup>. Zato družba Condor ob koncu obdobja prestrukturiranja leta 2023 in pred pričakovanim

<sup>(71)</sup> Izračunano kot  $EBIT \cdot (1-T) / \text{povprečje (vloženi kapital}(t); \text{vloženi kapital (t-1))}$ , pri čemer je EBIT dobiček pred obrestmi in davki; T je stopnja davka od dohodkov pravnih oseb družbe Condor; vloženi kapital (t) in vloženi kapital (t-1) sta vloženi kapital v tekočem letu oziroma v letu pred tekočim letom. Vloženi kapital je opredeljen kot lastniški kapital, kateremu so prištete nekratkoročne obveznosti (ali skupna sredstva, od katerih so odštete kratkoročne obveznosti).

<sup>(72)</sup> Komisija je tudi ponovno izračunala ROCE skupine letalskih prevoznikov, pri čemer je upoštevala metodo iz opombe 70. Na podlagi podatkov, ki so na voljo v Capital IQ, to skupino sestavljajo: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair in Aegean. Povprečni ROCE za to skupino letalskih prevoznikov je leta 2019 znašal 7 %, izračunan kot mediana, ali 8 %, izračunan kot povprečje.

<sup>(73)</sup> Za isto skupino, kot je opisana v opombi 71.

<sup>(74)</sup> Razmerje se v daljših časovnih vrstah ne spremeni močno, saj je povprečje mediane znašalo 2,98 leta 2016; 2,34 leta 2017 in 2,38 leta 2018, aritmetično povprečje pa 4,87 leta 2016; 3,64 leta 2017 in 4,36 leta 2018.

<sup>(75)</sup> Komisija je zaradi velikih razlik med posameznimi podatki o EBIT navedene skupine kot merilo za povprečno vrednost uporabila mediano, saj je pri primerjavi skrajnimi statističnimi odstopanji zanesljivejša od aritmetičnega povprečja.

popolnim okrevanjem trga ne bi bila manj uspešna v primerjavi z rezultati drugih letalskih prevoznikov pred pandemijo COVID-19 <sup>(76)</sup>. Ko si bo trg v celoti opomogel, kar se pričakuje za leto 2026, tri leta po koncu obdobja prestrukturiranja, bo družba Condor poslovala v skladu z referenčno vrednostjo. Komisija v zvezi s tem ugotavlja tudi, da bi se ob uporabi MSRP 16 stopnja EBIT družbe Condor v poslovnem letu 2023 zvišala na [...] %, v poslovnem letu 2026 pa na [...] %. Ta povečani EBIT izhaja predvsem iz tega, da so stroški zakupa flote ob njeni kapitalizaciji večji (pri računovodstvu v skladu z nemškimi računovodskimi standardi) od stroškov amortizacije flote. Poleg tega naj bi imela družba Condor v poslovnem letu 2023 pozitiven neto rezultat, ki bi prispeval k zmanjšanju preteklega negativnega lastniškega kapitala. Pozitivno napovedano gibanje neto zaslužka bi se zaradi okrevanja v sektorju počitniških potovanj v letu 2024, tj. po obdobju prestrukturiranja, še izboljšalo in knjigovodska vrednost lastniškega kapitala bi po letu 2026 postala pozitivna.

(185) Kar zadeva kazalnike solventnosti, bi družba Condor zaradi odpisov v svojih poslovnih knjigah, ki so bili rezultat insolventnosti družbe TCG, med celotnim izvajanjem svojega načrta prestrukturiranja ohranila šibek, čeprav vse boljši položaj lastniškega kapitala v računovodskem smislu. Vendar možnost, da se bo družba Condor z izvajanjem načrta prestrukturiranja vrnila na pot dolgoročne sposobnosti preživetja, podpirajo in potrjujejo drugi pomembni znaki, in sicer:

- (a) dobički same družbe Condor so bili pred insolventnostjo njene matične družbe TCG trajni in stabilni. Družba Condor je med letoma 2008 in 2019, razen v dveh letih, stalno ustvarjala dobičke v višini od 43 do 76 milijonov EUR. Skupni kumulativni znesek dobička in letno povprečje sta znašala 530 milijonov EUR oziroma 44,1 milijona EUR (glej uvodno izjavo 32), brez upoštevanja drugih ustvarjenih prostih denarnih tokov;
- (b) sredstva in poslovni model družbe Condor so bili pred pandemijo COVID-19 privlačni za vlagatelja iz sektorja, ki je spomladi 2020 predlagani prevzem podprl z jamstvom v višini [...] milijonov EUR. Do takrat je ocenjena vrednost lastniškega kapitala družbe Condor znašala med [...] in [...] milijoni EUR (uvodna izjava 35);
- (c) poslovni načrt in obeti družbe Condor so zdaj pritegnili različne tržne vlagatelje, pri čemer je izbrani ponudnik za 51-odstotni delež zagotovil 200 milijonov EUR svežega kapitala, skupaj z zavarovanjem z zastavljenimi lastniškimi vrednostnimi papirji za obnovo flote v višini dodatnih 250 milijonov EUR (uvodni izjavi 46 in 47). Ocena prihodnje vrednosti lastniškega kapitala (uvodna izjava 65) kaže, da pričakovano povečanje vrednosti delnic družbe Condor – ne glede na to, ali se povrne v obliki dividend ali ne – delničarju za trdno zavezano naložbo v zasebni kapital zagotavlja vsaj letno pričakovano [...] -odstotno donosnost lastniškega kapitala <sup>(77)</sup>. Komisija ugotavlja, da je ta potencialna donosnost lastniškega kapitala v skladu s 25,3-odstotno mediano donosnosti lastniškega kapitala vzorca letalskih prevoznikov med letoma 2017 in 2019 (uvodna izjava 66).

(186) Kot alternativa osnovnemu scenariju v finančnih napovedih je bil ustrezen in verodostojen tudi neugodni scenarij, opredeljen v načrtu prestrukturiranja. Neugodni scenarij je bil verodostojen, saj bi se potrebna trajna prizadevanja za zmanjšanje in stabilizacijo stroškovne osnove poslovanja družbe Condor ohranila v celotnem obdobju prestrukturiranja (uvodna izjava 41). Na sposobnost preživetja bi lahko vpliva predvsem zunanji dejavniki, zato so bile v neugodnem scenariju upoštevane razlike, do katerih bi lahko prišlo pri dejavniki prihodkov in stroškov, kot so nižji komercialni prihodki v kombinaciji z znatnimi, vendar možnimi zvišanji stroškov goriva zaradi cene pravic do emisije CO<sub>2</sub> in izravnalnih dobropisov (uvodna izjava 72).

<sup>(76)</sup> Komisija ugotavlja, da skupina letalskih prevoznikov vključuje družbo Wizz Air, za katero se zdi, da pri pripravi računovodskih izkazov leta 2019 ni uporabila MSRP 16. EBIT podjetja se z uporabo MSRP 16 poveča, če je podjetje zakupnik v pogodbi o poslovnem zakupu, saj zakupnine niso vključene v stroške poslovanja, temveč v finančne stroške. Zato bo povprečna stopnja EBIT skupine, ki vključuje podjetja, ki uporabljajo MSRP 16, in podjetja, ki tega standarda ne uporabljajo, podcenjena v primerjavi s podjetjem, ki uporablja MSRP 16, ali precenjena v primerjavi s podjetjem, ki tega standarda ne uporablja. Kljub temu bi bila povprečna stopnja EBIT ob izključitvi družbe Wizz Air nižja, saj je EBIT družbe Wizz Air višji od mediane skupine.

<sup>(77)</sup> Družba Rothschild je vrednost lastniškega kapitala družbe Condor do leta 2026 ocenila glede na pogoje prestrukturiranja dolga in naložbo, o katerih so razpravljali nemški organi, delničar Attestor pa se je trdno zavezal, da bo vložil 200 milijonov EUR za 51-odstotni delež. Ocena prihodnje vrednosti lastniškega kapitala temelji na preudarnih predpostavkah in splošno sprejetih metodah ter znaša [...] milijonov EUR (uvodna izjava 65). Znesek za 51-odstotno lastništvo, obljubljen v letu 2021, implicitno pomeni polno lastništvo družbe Condor, tj. pravico do prilastitve in prodaje pričakovane vrednosti podjetja. Donosnost lastniškega kapitala v višini [...] % je letni prirastek vrednosti polnega deleža med letoma 2021 ([...] milijonov EUR) in 2026 ([...] milijonov EUR).

- (187) V takem neugodnem scenariju bi bili prizadeti rezultati družbe Condor, vendar bi ostali trdni in vzdržni, tako da to ne bi ogrozilo obnove sposobnosti preživetja. Pričakovani neto dobiček po kritju stroškov obresti in amortizacije bi bil do obdobja 2022–2023 in po tem obdobju še naprej pozitiven kot v osnovnem scenariju, medtem ko bi stopnja EBIT v poslovnem letu 2023 znašala [...] %, v obdobju 2025–2026 pa bi se zvišala na [...] % (navedena stopnja bi znašala [...] %, z obračunavanjem po MSRP 16 pa bi se zvišala na [...] %). Prav tako bi ROCE ostal nad WACC družbe Condor, in sicer v razponu od [...] % v letu 2023 do [...] % v letu 2026. Hkrati razpoložljiva likvidnost v napovedih denarnega toka ne bi padla pod [...] milijonov EUR na najnižji točki obdobja prestrukturiranja v obdobju 2020–2021 (uvodna izjava 75), kar bi družbi omogočilo, da še naprej izvaja svoje dejavnosti z zadostnimi ravnimi denarnih in likvidnostnih blažilnikov, ki se zahtevajo v operativni licenci.
- (188) Poleg tega je iz drugih kazalnikov uspešnosti, na primer donosa na potnika družbe Condor, razvidno, da so bili rezultati družbe Condor za leto 2019 pri [...] veliko boljši od povprečja drugih letalskih prevoznikov, ki je znašalo 144, koeficient zasedenosti družbe Condor pa je bil z [...] % izstopajoč, saj je imela večjega le družba Ryanair, pri kateri je znašal 95 % (glej uvodno izjavo 68). Zato se lahko šteje, da je družba Condor prav tako uspešna kot drugi letalski prevozniki, in dejstvo, da je en ali drugi kazalnik višji ali nižji od povprečja referenčne vrednosti, ne pomeni, da je družba bolj ali manj uspešna od drugih. Kot je prikazano v preglednici 7, je dobičkonosnost letalskih prevoznikov iz skupine pred pandemijo COVID-19 znašala 5,7 % (ali 7,3 % kot mediana). Zato družba Condor ob koncu obdobja prestrukturiranja leta 2023 in pred pričakovanim popolnim okrevanjem trga ne bi bila manj uspešna v primerjavi z rezultati drugih letalskih prevoznikov pred pandemijo COVID-19. Ko si bo trg v celoti opomogel, kar se pričakuje za leto 2026, tri leta po koncu obdobja prestrukturiranja, bo družba Condor poslovala v skladu z referenčno vrednostjo.
- (189) V nasprotju s trditvami družbe Ryanair (glej uvodno izjavo 114) se uspešnost družbe Condor, ki je bila leta 2019 pod ravno konkurentov, po prestrukturiranju ni dvignila nad navedeno raven. Prvič, trditev se je nanašala le na dva kazalnika, stopnjo EBIT ter donosnost lastniškega kapitala, ki bi bila pri družbi Condor leta 2026 boljša od povprečja skupine drugih letalskih prevoznikov. To pomeni, da bi bila uspešnost dosežena tri leta po koncu obdobja prestrukturiranja, torej v trenutku, ki ni več pomemben za oceno združljivosti v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje. Poleg tega je stopnja EBIT družbe Condor leta 2019 znašala [...] % v primerjavi s 5,7-odstotnim povprečjem za druge letalske prevoznike in je ob koncu obdobja prestrukturiranja leta 2023 dosegla [...] %, kar je nekoliko nižje od povprečja drugih letalskih prevoznikov za leto 2019.
- (190) Ta uspešnost, ki družbo Condor približuje povprečju skupine drugih letalskih prevoznikov, temelji na okrevanju trga počitniških potovanj, ki je hitrejša od pričakovanega, v primerjavi s trgov splošnih potovanj (glej uvodno izjavo 58), ter programu racionalizacije, ki ga je družba Condor izvedla v okviru svojega prestrukturiranja (glej uvodno izjavo 41). Donosnost lastniškega kapitala družbe Condor naj bi rasla nekoliko hitreje in leta 2026 dosegla nekoliko višjo vrednost kot mediana skupine drugih letalskih prevoznikov za obdobje med letoma 2017 in 2019 (glej preglednico 6 in uvodno izjavo 65). Komisija v zvezi z navedenim ugotavlja, da je imela družba Condor na začetku izvajanja svojega načrta prestrukturiranja znaten negativen lastniški kapital iz razloga, pojasnjenega v uvodni izjavi 63, tako da je bil njen položaj lastniškega kapitala od začetka znatno slabši od položaja drugih letalskih prevoznikov. Zato je morala povečati donosnost lastniškega kapitala hitreje kot drugi letalski prevozniki, da bi dosegla primerljive položaje lastniškega kapitala.
- (191) Komisija je glede izbire letalskih prevoznikov za primerjalno analizo menila, da je pomembno primerjati uspešnost družbe Condor z uspešnostjo njenih dejanskih konkurentov, ne glede na to, ali so ti nizkocenovni prevozniki, tradicionalni prevozniki, čarterski prevozniki ali drugi, namesto da bi se primerjava omejila le na čarterske prevoznike. Večina čarterskih letalskih prevoznikov, dejavnih v Evropi – in zagotovo v Nemčiji – je manjših in niso primerljivi z družbo Condor, ki je srednje velik čarterski letalski prevoznik. Poleg tega je na nemškem trgu dejavnih le zelo malo čarterskih letalskih prevoznikov. Če bi se za referenčne vrednosti uporabili samo čarterski letalski prevozniki, bi bilo to manj reprezentativno. Kot je razvidno iz preglednic 7 in 16, je bil pri uspešnosti različnih preučeni letalskih prevoznikov upoštevan širok razpon položajev, ki so bili neodvisni od njihovega profila, kar kaže, da so kategorije, kot so tradicionalna, čarterska itd., manj pomembne za primerjavo finančne in poslovne uspešnosti.

- (192) Letalski prevozniki, ki jih je izbrala družba PWC/KPMG in ki jih je navedla Nemčija, so predstavljali zadostno število glavnih letalskih prevoznikov, dejavnih v Evropi, da se je iz njih pridobilo ustrezno merilo za primerjavo s pričakovano finančno in poslovno uspešnostjo družbe Condor. Družba Ryanair razen razlik v poslovnem modelu ne navaja ničesar, kar bi kazalo na to, da se je profil teh prevoznikov preveč razlikoval od profila družbe Condor, na podlagi česar bi se taka primerjava zavrгла pri oceni dolgoročne sposobnosti preživetja. Zato je primerjava z letalskimi prevozniki, ki so sposobni preživeti in ne izvajajo načrta prestrukturiranja ali niso prejeli pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, ustrezna. V nasprotju s trditvami družbe Ryanair je Eurowings, družba skupine Lufthansa, dejavna v sektorju počitniških potovanj na dolge razdalje, zato je ta sektor zastopan v primerjavi. Poleg tega številni letalski prevozniki iz primerjalne analize opravljajo tudi čarterske dejavnosti, nekateri od njih v nezanemarljivem obsegu (na primer družba IAG oglašuje svojo visoko čartersko zmogljivost, družbi Norwegian Airlines in EasyJet izvajata čarterske lete za skupino TUI itd.).
- (193) Kar zadeva trditev družbe Ryanair, da je primerjalna analiza z drugimi letalskimi prevozniki temeljila na pristranski izbiri Komisije, da bi slednja pridobila zelene rezultate (glej uvodno izjavo 114), Komisija najprej poudarja, da je pričakovana finančna uspešnost družbe Condor ob koncu obdobja prestrukturiranja sama po sebi zadovoljiva in je z njo mogoče podpreti ugotovitev, da je načrt prestrukturiranja primeren za obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja družbe Condor. Drugič, Komisija ni imela razloga, da bi dvomila o ustreznosti podatkov, ki jih je predložila Nemčija in jih je pripravila družba KPMG ter na podlagi katerih bi navzkrižno preverila različne kazalnike finančne uspešnosti letalskih prevoznikov glede na pričakovane kazalnike družbe Condor. Vsi vzorci so reprezentativni za trg letalskih potovanj EU, konkurenti družbe Condor na nemškem trgu, tj. družbe Lufthansa, Eurowings in Ryanair, pa so vključeni v vse vzorce.
- (194) Napovedi, na katerih temelji načrt prestrukturiranja po osnovnem scenariju, so pokazale, da družba Condor lahko obnovi svojo dolgoročno sposobnost preživetja in tako doseže ustrezen napovedan donos kapitala po tem, ko pokrije vse svoje stroške. Kar zadeva prihodke, se lahko koeficient zasedenosti družbe Condor, ki od leta 2022/2023 znaša [...] %, šteje za ustreznega glede na napovedano okrevanje industrije in pretekli koeficient zasedenosti družbe Condor pred pandemijo COVID-19. Napovedani donos na potnika v višini približno [...] EUR v letu 2022/2023 je bil nekoliko višji v primerjavi z [...] EUR v letu 2018/2019. Vendar je bilo to višjo raven mogoče pojasniti s tem, da je družba Condor prenovila svojo floto, vključno z novimi zrakoplovi za lete na dolge razdalje. Pri napovedanih stroških je bil ustrezno upoštevan učinek ukrepov prestrukturiranja (kot sta zmanjšanje števila zaposlenih in obnova flote, glej uvodni izjavi 41 in 43), saj bi na primer program obnove flote privedel do nižjih stroškov goriva na število razpoložljivih sedežnih kilometrov, vendar bi se zaradi njega zvišali stroški lastništva kot posledica višjih cen poslovnega zakupa.
- (195) Podatki v preglednici 3 kažejo, da naj bi se dobičkonosnost družbe Condor, merjena kot stopnja EBIT, povečala nad njeno preteklo vrednost, ki je pred krizo znašala približno [...] % skupnih prihodkov, in bi od leta 2023, tj. od konca obdobja prestrukturiranja, do leta 2026 znašala med [...] % in [...] %. Kot je prikazano v preglednici 7, je dobičkonosnost letalskih prevoznikov iz skupine pred pandemijo COVID-19 znašala 5,7 % (ali 7,3 % kot mediana). Zato družba Condor ob koncu obdobja prestrukturiranja leta 2023 in pred pričakovanim popolnim okrevanjem trga ne bi bila manj uspešna v primerjavi z rezultati drugih letalskih prevoznikov pred pandemijo COVID-19. Ko si bo trg v celoti opomogel, kar se pričakuje za leto 2026, tri leta po koncu obdobja prestrukturiranja, bo družba Condor poslovala v skladu z referenčno vrednostjo. Komisija v zvezi s tem ugotavlja tudi, da bi se ob uporabi MSRP 16 stopnja EBIT družbe Condor v poslovnem letu 2023 zvišala na [...] %, v poslovnem letu 2026 pa na [...] %. Ta povečani EBIT izhaja predvsem iz tega, da so stroški zakupa flote ob njeni kapitalizaciji večji (pri računovodstvu v skladu z nemškimi računovodskimi standardi) od stroškov amortizacije flote. Poleg tega naj bi imela družba Condor v poslovnem letu 2023 pozitiven neto rezultat, ki bi prispeval k zmanjšanju preteklega negativnega lastniškega kapitala. Pozitivno napovedano gibanje neto zaslужka bi se zaradi okrevanja v sektorju počitniških potovanj v letu 2024, tj. po obdobju prestrukturiranja, še izboljšalo in knjigovodska vrednost lastniškega kapitala bi po letu 2026 postala pozitivna.
- (196) Splošno sodiše je v sodbi v zadevi Condor iz leta 2024 ocenilo te zahteve in ugotovilo, da tožeča stranka ni dokazala, da bi morala Komisija dvomiti, da je načrt prestrukturiranja družbe Condor realističen, skladen in daljnosežen ter da bo z njim mogoče obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja družbe Condor.



- (197) Komisija zato ugotavlja, da je načrt prestrukturiranja, ki se delno financira iz pomoči, realističen, skladen in daljnosežen ter je bil zato ustrezen za obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja družbe Condor v razumnem roku in brez zanašanja na nadaljnjo državno pomoč.

*Pozitivni učinki pomoči odtehtajo negativne učinke v smislu izkrivljanja konkurence in škodljivih učinkov na trgovino*

#### 5.3.1.4 Nujnost pomoči in spodbujevalni učinek

- (198) V skladu s točko 53 smernic za reševanje in prestrukturiranje morajo države članice, ki nameravajo dodeliti pomoč za prestrukturiranje, zagotoviti primerjavo z verodostojnim alternativnim scenarijem, ki ne vključuje državne pomoči, in s tem dokazati, da razvoj gospodarskih dejavnosti ali območij, za katerega je pomoč namenjena, iz oddelka 3.1.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje brez pomoči ne bo dosežen ali bo dosežen v manjši meri. Da bi države članice dokazale, da ima pomoč za prestrukturiranje spodbujevalni učinek, morajo dokazati tudi, da bi se pri upravičencu, če pomoči ne bi bilo, izvedlo prestrukturiranje, prodaja ali likvidacija na način, s katerim se ne bi dosegel predvideni cilj preprečevanja tržnih pomanjkljivosti ali socialnih težav (točka 59 smernic za reševanje in prestrukturiranje).
- (199) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 34 do 36, je bil vstop zasebnega vlagatelja eden od osrednjih elementov načrta insolventnosti družbe Condor. Konec postopka zaradi insolventnosti za družbo Condor je bil torej odvisen od sporazuma o naložbah. Namreč, insolventnost družbe se je z umikom družbe PGL, ki je januarja 2020 sklenila sporazum z družbo Condor, podaljšala za sedem mesecev in potrebna je bila organizacija drugega postopka zbiranja ponudb.
- (200) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 51 in 83, je bil sporazum o naložbah z delničarjem Attestor, ki je v postopku zbiranja ponudb dal najboljšo ponudbo, pogojen z dodelitvijo pomoči za prestrukturiranje v obliki prestrukturiranja posojil banke KfW, kar je bil predpogoj za sklenitev sporazuma.
- (201) Zato brez ukrepov državne pomoči, ki jih je priglasila Nemčija, sporazum o naložbah ne bi bil sklenjen, družba Condor pa bi ostala insolventna, kar bi imelo vrsto negativnih posledic, ki bi na koncu privedle do likvidacije družbe Condor (glej tudi uvodne izjave 83 do 87). To tveganje je bilo poudarjeno tudi v načrtu insolventnosti družbe Condor.
- (202) Družba Condor brez financiranja novega vlagatelja ne bi mogel nadomestiti svoje starajoče se flote, kar bi močno oviralo njeno poslovanje. Poleg tega bi nadaljevanje postopka zaradi insolventnosti privedlo do dodatnih stroškov (kot se je izkazalo pri prvem podaljšanju, zaradi katerega so nastali znatni dodatni stroški, ki jih je morala družba Condor kriti v višini 23,7 milijona EUR; glej uvodno izjavo 36).
- (203) Komisija meni, da družba Condor brez pomoči ne bi mogla pridobiti financiranja na zasebnem trgu niti ob uporabi posebnih določb nemškega insolvenčnega prava o prednostnem dolgu, na katere se sklicuje družba Ryanair (glej uvodno izjavo 115). Čeprav je res, da nekatera podjetja brez bonitetne ocene ali nekatera podjetja, ki so v finančnih težavah ali v postopku zaradi insolventnosti, uspejo pridobiti finančna sredstva, to ne velja za vsa podjetja v teh okoliščinah. To še zlasti ne velja za podjetja, kot je družba Condor, ki se hkrati soočajo z vsemi tremi od naštetih ovir. Zelo malo verjetno je, da bi kateri koli zasebni upnik posodil denar podjetju, ki je bilo hkrati v postopku zaradi insolventnosti od začetka likvidacije svoje matične družbe leta 2019, ki ni imelo kreditne zgodovine ali bonitetne ocene, je zastavilo vsa svoja sredstva kakršne koli vrednosti kot zavarovanje za posojili banke KfW in je imelo znaten negativen lastniški kapital, pri čemer so obveznosti močno presegle njegova sredstva (glej preglednico 4). To dokazuje tudi dejstvo, da je bila ponudba delničarja Attestor pogojena s prestrukturiranjem dolga.

- (204) Družba Condor bi v takih okoliščinah hitro postala nelikvidna, pred tem pa ne bi mogla dokazati, da bi lahko v naslednjem letu izpolnila vse svoje obveznosti v skladu z zahtevami Uredbe (ES) št. 1008/2008 <sup>(78)</sup>. To bi najverjetneje privedlo do začasnega odvzema in pozneje do odvzema njene operativne licence, zaradi česar bi bila prikrajšana za svoj glavni vir dohodka, kar bi nazadnje privedlo do njene likvidacije.
- (205) Z izstopom družbe Condor s trga bi se še bolj zmanjšala konkurenca na že tako zelo koncentriranem nemškem trgu letalskih potovanj, na katerem prevladuje skupina Lufthansa, kar bi škodovalo strankam in privedlo do tega, da posojili banki KfW sploh ne bi bili povrnjeni, kar bi škodilo nemškim davkoplačevalcem. Hkrati bi zaradi tega nastala izguba več kot 4 000 delovnih mest v že tako gospodarsko težavnih razmerah ter znaten negativen vpliv na več kot 11 000 neodvisnih potovalnih agencij in organizatorjev potovanj, ki so se zanašali na edinstvene storitve družbe Condor, pri čemer ne bi bilo resnično verjetno, da bi te zaposlene in poslovne partnerje brez težav prevzeli drugi prevozniki, zlasti zaradi takratne pandemije COVID-19 (glej oddelek 2.7).
- (206) Cilj pomoči za prestrukturiranje je preprečiti, da bi družba Condor prenehala poslovati, in s tem preprečiti tržne pomanjkljivosti in socialne težave, ki bi ovirale razvoj storitev zračnega prevoza v Nemčiji ter ogrozile preživetje več tisoč potovalnih agencij in organizatorjev potovanj, ki so predvsem MSP. Ta cilj se doseže z izvajanjem načrta prestrukturiranja, ki se delno financira s pomočjo za prestrukturiranje, delno pa ga financirajo zasebni vlagatelji. Načrt prestrukturiranja kaže, da je treba za rešitev finančnih težav upravičenke odpraviti njene težave s solventnostjo. Glede na položaj družbe Condor v letu 2021, zlasti njene vključenosti v postopek zaradi insolventnosti, družba ni mogla nadalje opravljati bistvenih storitev posredovanja in povezovanja za organizatorje potovanj in potovalne agencije, izpolnjevati finančnih obveznosti ali dostopati do finančnih trgov, razen če bi se načrt prestrukturiranja, ki se financira iz pomoči in ki je pogoj za uspešen konec postopka zaradi insolventnosti družbe Condor, izvedel v celoti. Ker je njen položaj lastniškega kapitala izrazito negativen, kar je treba izboljšati z izvajanjem načrta prestrukturiranja, družba Condor tudi dolgoročno ne bi mogla izpolniti svojih finančnih obveznosti, če ne bi prejela pomoči, vključene v sporazum o naložbah.
- (207) Komisija zaradi teh okoliščin meni, da je bila pomoč za prestrukturiranje potrebna za izvedbo načrta prestrukturiranja družbe Condor, s čimer se je preprečil nastanek tržnih pomanjkljivosti ali socialnih težav, ker bi s trga izstopilo podjetje s pomembno vlogo v nemškem sektorju letalskih potovanj za prosti čas, ki jo je težko nadomestiti in ki je konkurenčna podjetja ne bi mogla preprosto prevzeti, kot je opisano v oddelku 5.3.1.2. Zahteva glede nujnosti pomoči iz točke 38(b) in točke 53 smernic za reševanje in prestrukturiranje je tako izpolnjena.
- (208) Komisija na podlagi zgornje ocene ugotavlja tudi, da ima pomoč spodbujevalni učinek. Družba Condor bi brez pomoči za prestrukturiranje izstopila s trga na način, ki bi povzročil socialne težave in škodo več tisočim MSP, dejavnim na nemškem trgu počitniških potovanj, to pa bi oviralo gospodarski in družbeni razvoj ter na škodo strank vodilo v nadaljnje poslabšanje konkurence na že tako izjemno koncentriranem trgu letalskih potovanj v Nemčiji, kot je opisano v oddelku 2.7. Zato je zahteva, da mora imeti državna pomoč spodbujevalni učinek, določena v točki 38(d) in točki 59 smernic za reševanje in prestrukturiranje, izpolnjena.

<sup>(78)</sup> Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3). V skladu s členom 3 navedene uredbe nobeno podjetje s sedežem v Uniji ne sme opravljati komercialnega zračnega prevoza potnikov brez operativne licence. V skladu s členom 9 organ za izdajo licenc začasno odvzame ali preklicke licenco letalskemu prevozniku, če ni več prepričan, da lahko izpolni svoje dejanske in morebitne obveznosti v obdobju 12 mesecev. Kljub temu lahko organ izda začasno licenco, veljavno do 12 mesecev, do finančne sanacije podjetja pod pogojem, da varnost ni ogrožena in obstaja realna možnost za zadovoljivo finančno sanacijo v tem obdobju. Kadar se proti letalskemu prevozniku Unije uvede postopek zaradi insolventnosti, mora organ oceniti finančno stanje družbe v treh mesecih po začetku postopka zaradi insolventnosti in na podlagi ugotovitev pregledati stanje operativne licence v skladu s členom 9.

## 5.3.1.5 Ustreznost pomoči

- (209) Pomoč za prestrukturiranje se ne bo štela za združljivo z notranjim trgov, če se cilj lahko doseže z drugimi, manj izkrivljajočimi ukrepi; pomoč je treba prilagoditi likvidnosti ali solventnosti upravičenca <sup>(79)</sup>.
- (210) Pomoč za prestrukturiranje je v obliki reorganizacije in delnega odpisa nekaterih obstoječih posojil banke KfW v višini 550 milijonov EUR, odobrenih družbi Condor leta 2020, ter odpisa obresti na čezmerno nadomestilo. To bi družbo razbremenilo nekaterih kratkoročnih obveznosti in sprostilo likvidnost za kritje stroškov poslovanja v obdobju prestrukturiranja. Kot je opisano v uvodni izjavi 52, bi bile obresti za nadrejeno tranšo v višini 175 milijonov EUR enake obrestim, ki jih je družba Condor plačala za prvotno tranšo A posojila 1 (3-mesečni EURIBOR, h kateremu se prištejejo [...] bazičnih točk in stroški refinanciranja), medtem ko bi obresti za podrejeno tranšo v višini 225 milijonov EUR odslej znašale [...] <sup>(80)</sup>. Pogoji za prestrukturiranje posojila so bili dogovorjeni znotraj KPMG in so obvezni za Nemčijo, družbo Condor ter strateškega vlagatelja družbe Condor, delničarja Attestor. Delničar Attestor je bil izbran, ker je njegova ponudba vsebovala najboljše pogoje za vračilo posojila banke KfW, saj rezultat te ponudbe ne bi bil le povračilo velikega dela neporavnane zneska posojila, temveč bi vključevala tudi mehanizem sukcesivnega izplačila, s katerim bi se končni znesek, ki ga je treba odplačati, prilagodil glede na prihodnje prihodke družbe Condor, tako da bi se z večjim zaslužkom družbe povečalo tudi njeno povračilo (glej uvodni izjavi 37 in 53). Pogoji v sporazumu o nakupu in pri prestrukturiranju posojila so torej del svežnja, s katerim bi se povečale koristi za delničarja Attestor in optimiziralo povračilo posojila banki KfW, ter so medsebojno odvisni. Poleg tega se je trajanje obstoječih posojil precej skrajšalo, saj bo celoten preostali znesek odplačan do septembra 2026 in ne do decembra 2031, kot je veljalo za prvotno tranšo B posojila 1 in posojilo 2. Zato je skupni znesek obresti za prestrukturirano posojilo, čeprav je nižji od prvotnega posojila, del dogovorjenega svežnja, s katerim naj bi se čim bolj povečal donos za delničarja Attestor in nemško vlado in ki vsebuje tudi mehanizem sukcesivnega izplačila, ter se zato lahko šteje kot ustrezno nadomestilo za pomoč.
- (211) Poleg tega družba Condor, odkar ji je bilo oktobra 2019 odobreno posojilo za reševanje, ni več v postopku zaradi insolventnosti in je pritegnila zasebnega vlagatelja, ki je bil pripravljen vanjo vložiti najmanj 450 milijonov EUR. Poleg tega so zaradi vse večjega števila opravljenih cepljenj po vsej Evropi trgi zračnega prevoza začeli okrevati, evropske letalske družbe pa so okrepile svoje poslovanje, pri čemer se je za trg prostočasnih dejavnosti, na katerem je dejavna družba Condor, pričakovalo hitrejše okrevanje od povprečnega. To je kazalo na izboljšanje tržnega okolja in poslovanja družbe Condor od odobritve prvotnih posojil banke KfW. Nazadnje, prestrukturirano posojilo naj bi bilo v celoti odplačano leta 2026. Posojilo bo odplačano v razmeroma kratkem času, kar bo dodatno zmanjšalo njegov negativni vpliv na konkurenco. Načrtovana pomoč za prestrukturiranje je torej ustrezno povrnjena.
- (212) Kot je prikazano v preglednicah 4 in 8, je bila družba Condor v krizi likvidnosti, hkrati pa se je spopadala še z nevzdržnim položajem solventnosti. Z ukrepi pomoči za prestrukturiranje skupaj z naložbo delničarja Attestor sta se odpravljali obe težavi. S prestrukturiranjem javnih posojil, kot je opisano v uvodnih izjavah 51 in 52, bi se likvidnost sprostila v krajšem obdobju, saj bi se obresti in odplačila odložili, ter zmanjšal dolg družbe Condor zaradi odpisa posojila banke KfW. To prestrukturiranje zato dopolnjuje 200 milijonov EUR svežega kapitala, s katerim se je preprečila skorajšnja kriza likvidnosti družbe Condor in izboljšal njen položaj lastniškega kapitala. Pomoč za prestrukturiranje je bila tako prilagojena likvidnosti in solventnosti družbe Condor.
- (213) Splošno sodišče je v sodbi Condor iz leta 2024 ocenilo ustreznost pomoči in ugotovilo, da tožeča stranka ni dokazala, da bi morala Komisija podvomiti o ustreznosti pomoči <sup>(81)</sup>.

<sup>(79)</sup> Točka 38(c) in točka 58 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

<sup>(80)</sup> Za celoten opis prvotnih posojilnih pogojev glej uvodno izjavo 51.

<sup>(81)</sup> Zadeva T-28/22, Ryanair/Komisija, točke 191 do 195.

(214) Komisija ugotavlja, da je v teh okoliščinah pomoč za prestrukturiranje ustrezna.

#### 5.3.1.6 Sorazmernost, lastni prispevek in porazdelitev bremena

(215) V smernicah za reševanje in prestrukturiranje je določeno, da mora upravičenec do pomoči, njegovi delničarji ali upniki, skupina, ki ji upravičenec pripada, ali novi vlagatelji k stroškom prestrukturiranja prispevati iz lastnih virov na način, ki je primerljiv z dodeljeno pomočjo v smislu učinkov na stanje solventnosti ali likvidnosti upravičenca. Prispevki morajo biti konkretni, tj. dejanski, in zato izključevati morebitne dobičke, ne smejo vključevati pomoči in morajo znašati vsaj 50 % stroškov prestrukturiranja <sup>(82)</sup>.

(216) Kot je opisano v uvodni izjavi 219, točki (a) in (b), se z lastnim prispevkom odpravljajo težave, ki jih ima družba Condor s solventnostjo in likvidnostjo, zato je kot tak primerljiv z dodeljeno pomočjo (glej tudi uvodno izjavo 212). Kot je razvidno iz uvodnih izjav 46 do 48 ter uvodnih izjav 219 in 220, se poleg tega le zelo majhen znesek lastnega prispevka nanaša na nova posojila ([...] milijonov EUR od skupnega lastnega prispevka v višini [...] milijonov EUR), zato instrumenti za povečanje lastniškega kapitala iz lastnega prispevka močno presegajo pomoč, ki jo je dodelila nemška država (to bi še vedno veljalo, tudi če ne bi upoštevali finančnega zakupa v višini [...] milijonov EUR). Poleg tega denarna sredstva za načrt, ki znatno presegajo prispevek Nemčije k pomoči, zagotavlja delničar Attestor in ne nemška država. Zato je lastni prispevek v skladu s točko 62 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(217) Kot je navedeno v uvodni izjavi 54, je bil del posojil banke KfW namenjen plačilu izrednih stroškov v višini do 249,02 milijona EUR, ki so družbi Condor nastali v okoliščinah pandemije COVID-19, zato ne gre za stroške prestrukturiranja iz načrta prestrukturiranja. Kot je navedeno v uvodni izjavi 117, je družba Ryanair v svoji tožbi za razglasitev ničnosti sklepa o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 menila, da bi bilo treba od skupnega zneska posojil odšteti le znesek pomoči, ki je bil odobren na podlagi sklepov Condor I in Condor II ter znaša 204,1 milijona EUR. Tako sklepanje ni utemeljeno, saj naj bi skupna škoda, ki jo je družba Condor utrpela zaradi COVID-19, znašala 249,02 milijona EUR, s tem povezani del posojila pa je bil namenjen pokritju te škode, tako da je bil za financiranje prestrukturiranja na voljo le preostali znesek v višini 300,98 milijona EUR. V skladu s členom 107(2), točka (b), PDEU je bila družba Condor upravičena do nadomestila za celotno nastalo škodo. To, da je Komisija menila, da samo 204,1 milijona EUR odobrenih posojil pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, teh dejstev ne spremeni. Ta škoda je družbi Condor nastala zaradi izrednih okoliščin pandemije COVID-19 in je bila podlaga za nadomestilo, ki ustreza škodi, nastali zaradi pandemije. To ni povezano s potrebami po financiranju načrta prestrukturiranja, ki bi obstajale tudi brez te škode.

(218) Prestrukturiranje se je tako financiralo iz preostalega dela posojil, ki bi se prestrukturirala, tj. iz 300,98 milijona EUR, k čemur je bilo dodanih 20,2 milijona odpisanih obresti. Iz tega sledi, da 321,18 milijona EUR pomeni znesek pomoči za prestrukturiranje, katerega sorazmernost se ocenjuje v tem sklepu, ne glede na dve alternativni oceni zneskov pomoči, ki ju je predložila Nemčija in zaradi katerih bi bili zneski pomoči za prestrukturiranje nižji (uvodne izjave 55 do 57).

<sup>(82)</sup> Točke od 61 do 64 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(219) Komisija mora preveriti, ali različni viri financiranja načrta, ki ga je predložila Nemčija, skupaj s pomočjo za prestrukturiranje v trenutku dodelitve pomoči niso vsebovali pomoči in so bili konkretni, kar je dovolj gotovo, da se bodo uresničili, razen pričakovanih prihodnjih dobičkov. Financiranje bi se zagotovilo s trajnimi prihranki stroškov, ki bi se dosegli med izvajanjem programa prestrukturiranja družbe Condor, odpisi dolgov iz načrta insolventnosti in financiranjem, ki ga zagotovi delničar Attestor in ki je razčlenjeno na naslednji način:

- (a) zaveza novega zasebnega vlagatelja, delničarja Attestor, ki znaša 200 milijonov EUR za zagotovitev osnovnega kapitala družbi Condor in 250 milijonov EUR za financiranje obnove flote družbe Condor je trdna in zavezujoča, kot je določeno v notarskih listinah (uvodni izjavi 46 in 47); od tega se je zakupodajalec zrakoplovov [...] zavezal, da bo družbi Condor zagotovil kredit v višini [...] milijonov USD (približno [...] milijonov EUR ob dodelitvi pomoči) za plačila pred dobavo zrakoplovov (glej uvodno izjavo 47); zaveza delničarja Attestor je določena v sporazumu o nakupu, ki je trden in zavezujoč, zato je verjetnost za sprostitev sredstev zelo velika; čeprav je bila zaveza delničarja Attestor, da bo zagotovil financiranje za obnovo flote, trdna in zavezujoča, to ne velja za prihodnje dodatno financiranje zakupov zrakoplovov do dodatnega zneska v višini [...] milijonov EUR, za katerega ni bila podana trdna zaveza ter zato ni bil konkreten in dejanski (uvodna izjava 47). Zato je ob dodelitvi pomoči konkretni in dejanski lastni prispevek delničarja Attestor predstavljalo le financiranje v višini 250 milijonov EUR, namenjeno obnovi flote družbe Condor;
- (b) upniki družbe Condor so se strinjali z odpisom terjatev v višini 630,8 milijona EUR v okviru načrta insolventnosti družbe Condor. Odpise potrdi stečajno sodišče (glej uvodno izjavo 35), zato so dokončni in zavezujoči; odpisi ne vsebujejo pomoči, ker izhajajo iz nemškega insolvenčnega prava, ki določa splošne in abstraktne pogoje za uporabo v postopkih zaradi insolventnosti; kot je navedeno v uvodni izjavi 48, je v načrtu insolventnosti družbe Condor določenih sedem skupin upnikov, med njimi več skupin izključno zasebnih upnikov; v skladu z nemškim insolvenčnim pravom je za odobritev načrta insolventnosti potrebna večina upnikov z glasovalno pravico v vsaki skupini. V zadevnem primeru je mogoče izključiti možnost, da bi javni upniki družbe Condor lahko preglasovali zasebne upnike in tako pridobili državno pomoč za družbo Condor v obliki zelo nizkega izplačila iz načrta insolventnosti, saj niso mogli vplivati na glasovanje v skupinah, ki jih sestavljajo izključno zasebni upniki (zlasti v skupinah zaposlenih, nekdanih skupinah družb); zato se odpis za vse kategorije upnikov uporablja na enak način, odobrila ga je potrebna večina upnikov in se izvaja z uporabo zavezujočih določb splošnega insolvenčnega prava, ki se uporabljajo za vsa podjetja v enakem dejanskem in pravnem položaju v Nemčiji (glej uvodne izjave 34, 35 in 48);
- (c) družba Condor je v okviru svojega programa za racionalizacijo z izvajanjem načrta prestrukturiranja trajno znižala stroške za [...] milijonov EUR na leto, kar je rezultat prilagoditve pogodb o najemu, ponovnih pogajanj o pogodbah z dobavitelji in prilagoditve kolektivnih pogodb (uvodna izjava 41); ti prihranki so rezultat že veljavnih zavezujočih sporazumov in so zato dovolj zanesljivi, da se štejejo za dejanske; imajo enak finančni učinek kot odpis dolga v postopku zaradi insolventnosti, le da se učinek porazdeli na več let in ni enkraten.

(220) Skupni znesek trdno zagotovljenega financiranja, v katerega so vključeni povečanje osnovnega kapitala, kredit in odpis terjatev upnikov, znaša [...] milijonov EUR ter pomeni konkreten in dejanski vir lastnega prispevka vlagateljev in upnikov k prestrukturiranju. Lastni prispevek iz teh dveh virov vključuje zelo velik delež novega financiranja v višini do 450 milijonov EUR, kar glede na pomoč za prestrukturiranje v višini 321,18 milijona EUR znaša približno 77 % financiranja skupnih stroškov prestrukturiranja v višini [...] milijonov EUR iz načrta. Tudi brez upoštevanja odpisa dolga s strani upnikov in ob upoštevanju samo novega financiranja, ki ga je zagotovil Attestor, to financiranje presega celoten znesek pomoči za prestrukturiranje, dodeljene družbi Condor. Iz tega sledi, da lastni prispevek presega najmanj 50 % stroškov prestrukturiranja, določenih v smernicah za reševanje in prestrukturiranje.

- (221) V tem okviru lahko vprašanje, ali trajno znižanje stroškov v višini [...] milijonov EUR na leto, ki ga je družba Condor dosegla po ponovnih pogajanjih z dobavitelji, zakupodajalci ali zaposlenimi, pomeni konkreten in dejanski prispevek h kritju stroškov prestrukturiranja, ki so nastali ali so predvideni pri izvajanju načrta, ostane odprto, saj tudi brez tega zneska znesek lastnega prispevka ostaja znaten in že izpolnjuje zahtevo iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (222) Splošno sodišče je v zvezi s tem v sodbi Condor iz leta 2024 ugotovilo, da je bila zahteva iz točke 64 smernic za reševanje in prestrukturiranje v zvezi z lastnim prispevkom upravičenca izpolnjena <sup>(83)</sup>.
- (223) Komisija zato ugotavlja, da lastni prispevek družbe Condor k stroškom prestrukturiranja presega 50 % stroškov prestrukturiranja in je zato v skladu z zahtevo iz točke 64 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (224) Kar zadeva porazdelitev bremena prestrukturiranja med državo ter nekdanjimi delničarji in podrejenimi upniki družbe Condor, je očitno, da je edini nekdanji delničar družbe Condor, družba TCG, likvidiran, medtem ko so bile delnice družbe Condor odpisane na nič, nove delnice pa so bile izdane skrbniku (uvodni izjavi 26 in 34). Družba TCG je izgubila vso vrednost svojih deležev in dolžniških instrumentov ter nikakor ne bo imela koristi od kakršnega koli pozitivnega rezultata uspešnega prestrukturiranja družbe Condor. Podobno so upniki družbe Condor (med katerimi ni bilo podrejenih upnikov) v postopku zaradi insolventnosti odpisali skoraj vse svoje terjatve (uvodna izjava 48) in tako znatno prispevali k financiranju načrta prestrukturiranja. Prispevek upnikov v obliki odpisa presega znesek pomoči za prestrukturiranje, kar zadeva tako delni odpis kot tudi nadaljnji obstoj prestrukturiranih posojil banke KfW, ki jih je država dala na voljo družbi Condor.
- (225) Iz tega sledi, da nekdanji delničarji in upniki družbe Condor dejansko prispevajo k prestrukturiranju, kar zmanjšuje znesek državne pomoči, ki bi bil sicer lahko potreben, na primer za odplačilo dolga ali izplačilo deleža. Zaporedje in pogoji, pod katerimi Nemčija podpira prestrukturiranje družbe Condor z delnim odpisom dolga, prav tako preprečujejo nastanek moralnega tveganja pri delničarju in upnikih, obravnavanih v tej zadevi, v kateri ni bil ugotovljen obstoj nobene tvegane ali netrajnostne strategije družbe Condor, temveč posledice pripadnosti družbe družbi TCG in okoliščine v sektorju zračnega prevoza v letih 2020 in 2021. Delničar in obstoječi upniki so praktično izgubili celotno vrednost svoje naložbe v družbo Condor in nikakor niso imeli koristi od izboljšanja njene solventnosti zaradi delnega odpisa dolga, za katerega se je odločila Nemčija. Na splošno in zunaj obravnavanega primera tudi drugi delničarji ali podrejeni upniki na notranjem trgu, ki bi spodbujali neuspešne strategije drugih letalskih prevoznikov, iz pomoči za prestrukturiranje, dodeljene v tem primeru, ne morejo sklepati, da bi Nemčija ali druge države članice s pomočjo za prestrukturiranje ublažile posledice njihovih naložbenih odločitev.
- (226) Komisija je zato v sklepu o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 ugotovila, da pomoč za prestrukturiranje vključuje ustrezno porazdelitev bremena.
- (227) Kljub temu je Splošno sodišče sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 razglasilo za ničen, saj je menilo, da bi morala Komisija podvomiti v to, ali odpis dolga s strani države (i) spada na področje uporabe točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje in (ii) ali so bile izpolnjene zahteve iz točke 67 navedenih smernic.
- (228) Poleg tega je v točki 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje določeno, da je treba vsako državno pomoč, ki izboljša položaj lastniškega kapitala upravičenca, dodeliti pod pogoji, ki državi zagotavljajo razumen delež prihodnjih povečanj vrednosti upravičenca, ob upoštevanju zneska državne injekcije lastniškega kapitala v primerjavi s preostalim lastniškim kapitalom družbe po upoštevanju izgub.

<sup>(83)</sup> Zadeva T-28/22, Ryanair/Komisija, točka 201.

(229) Splošno sodišče je menilo, da je točka 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje del oddelka 3.5.2.2 teh smernic, ki se nanaša na porazdelitev bremena, v katerem so po mnenju Splošnega sodišča zahteve iz točke 67 drugačne od zahtev iz točk 65 in 66. Splošno sodišče je menilo, da se točka 66 nanaša na prevzem izgub, ki ga obstoječi delničarji in podrejeni upniki izvedejo pred posredovanjem države, točka 67 pa se nanaša na prihodnje okoliščine, in sicer na prihodnja povečanja vrednosti upravičenca. Zato se po mnenju Splošnega sodišča zahteve v točkah 66 in 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje med seboj razlikujejo, saj se nanašajo na različna obdobja. Poleg tega je cilj določb o porazdelitvi bremena preprečiti moralno tveganje, kot je navedeno v točki 65, v kateri je določeno tudi, da kadar se državna podpora dodeli v obliki, ki izboljša položaj lastniškega kapitala upravičenca, na primer v obliki nepovratnih sredstev, kapitalske injekcije ali odpisov dolgov, lahko to delničarje in podrejene upnike zaščiti pred posledicami njihovih odločitev o vlaganju v upravičenca. Splošno sodišče je poudarilo, da nevarnost za nastanek moralnega tveganja, kot je razvidno iz točke 9 smernic za reševanje in prestrukturiranje, izhaja iz tega, da lahko podjetja v pričakovanju rešitve ali prestrukturiranja sprejmejo izredno tvegane in netrajnostne poslovne strategije. V zvezi s tem zahteve iz točke 66 smernic za reševanje in prestrukturiranje, ki se nanašajo na prevzem izgub s strani obstoječih delničarjev in podrejenih upnikov, ter zahteve iz točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje, v skladu s katerimi se državi zagotovi delež prihodnjih dobičkov, prispevajo k zmanjšanju spodbud za čezmerno tveganje, da bi se ustvaril večji dobiček. Splošno sodišče je pri presoji trditve, ki jih je navedla Komisija, zlasti ugotovilo, da se Komisija ni sklicevala na noben element, s katerim bi bilo mogoče dokazati, da nevarnost za moralno tveganje nastane le, če država članica vloži kapital v upravičenca, ne pa tudi, če odpiše njegov dolg ali mu zagotovi nepovratna sredstva, in da do take ugotovitve ni bilo mogoče priti glede na noben del smernic za reševanje in prestrukturiranje. Nasprotno, v skladu s točko 65 smernic za reševanje in prestrukturiranje takšno tveganje nastane pri kakršni koli državni podpori, dodeljeni v obliki, ki izboljšuje položaj lastniškega kapitala upravičenca, kot so nepovratna sredstva, kapitalske injekcije in odpisi dolgov. Po mnenju Splošnega sodišča iz tega izhaja, da bi se morale zahteve po dodelitvi razumnega deleža v prihodnjih povečanjih vrednosti iz točke 67 uporabljati ne le za kapitalske injekcije države, ampak tudi za vse druge oblike pomoči, ki izboljšujejo položaj lastniškega kapitala upravičenca, kot so odpisi dolgov ali nepovratna sredstva. Splošno sodišče je sklenilo, da zato „Komisija ni mogla brez dvomov ugotoviti, da zadevni ukrep“ (odpis dolga) „ne spada na področje uporabe navedene točke“ (točka 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje), „in opusti preučitve, ali je navedeni ukrep v skladu z zahtevami iz te točke“<sup>(84)</sup>.

(230) Po začetku formalne preiskave in pripombah, prejetih od Nemčije in tretjih strani, bo Komisija ponovno preučila, ali je odpis dolga s strani Nemčije (i) spadal na področje uporabe točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje ter (ii) je v skladu s smernicami Sodišča izpolnjeval zahteve iz navedene točke.

(231) Komisija ugotavlja, da je cilj točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje, tako kot drugih določb oddelka 3.5.2.2 navedenih smernic, obravnavati vprašanja pretirano tveganega ravnanja in moralnega tveganja obstoječih delničarjev in podrejenih upnikov upravičenca. Tega tveganja ni, če ni obstoječih delničarjev ali podrejenih imetnikov kreditov, ki bi lahko imeli koristi od ukrepov za povečanje lastniškega kapitala. Zato se v nasprotju s trditvami družbe Ryanair (glej uvodno izjavo 105) točka 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje ne uporablja za prihodnje delničarje. Poleg tega v skladu z ugotovitvijo Splošnega sodišča nič v smernicah za reševanje in prestrukturiranje ne omogoča sklepanja, da tako tveganje nastane le, kadar država zagotovi kapitalsko injekcijo, in ne, kadar dodeli drugo pomoč za povečanje lastniškega kapitala. Iz tega razloga lahko ukrepi odpisa dolga spadajo na področje točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Komisija zato pojem nadomestila za državno pomoč iz točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje razlaga kot sredstvo za zmanjšanje nevarnosti za nastanek moralnega tveganja, s tem ko se obstoječim delničarjem ali imetnikom podrejenih dolžniških instrumentov odvzame del prihodnjih dobičkov prestrukturiranega podjetja, tako da se delno pripišejo državi v zameno za financiranje ali odpis, s katerim se poveča lastniški kapital podjetja. Iz teleološke razlage točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje izhaja, da cilj točke ni zagotoviti pozitiven prihodek državi v vseh okoliščinah, kot je navedeno v drugem delu točke 67, ki se nanaša na znesek vloženega državnega lastniškega kapitala „v primerjavi s preostalim lastniškim kapitalom družbe po upoštevanju izgub“. To pomeni, da je treba z vidika porazdelitve bremena ukrepe pomoči za povečanje lastniškega kapitala in potrebo po nadomestilu v tem primeru pretehtati glede na obstoj in znesek lastniškega kapitala, ki je še vedno v lasti sedanjih ali preteklih delničarjev, ne pa tudi prihodnjih delničarjev, ali ga je tem delničarjem mogoče pripisati. V nekaterih primerih, kot je obravnavani, je lahko razumni delež prihodnjih povečanj vrednosti za državo zelo nizek ali celo enak nič kljub obstoju državne pomoči, ki izboljšuje položaj lastniškega kapitala upravičenca. Razumnost vsakega donosa je torej odvisna od ocene vsakega primera posebej. Komisija bo glede na navedeno v izogib dvomom to razlago uporabila v sedanjih in prihodnjih podobnih primerih. V nadaljevanju bo ocenila, ali je bil v tem primeru po odpisu dolga potreben pozitiven donos za državo.

<sup>(84)</sup> Zadeva T-28/22, Ryanair/Komisija, točka 233.

- (232) Komisija pri oceni, ali je donos za državo v tem primeru razumen, upošteva okoliščine iz naslednjih uvodnih izjav.
- (233) Komisija najprej ugotavlja, da je v tem primeru obstoječi delničar (TCG) izgubil vso vrednost svojih deležev, ki so bili v celoti odpisani med postopkom zaradi insolventnosti družbe Condor, in da je v postopku likvidacije (glej uvodne izjave 33, 34 in 63).
- (234) Drugič, družba Condor ni imela podrejenega dolga, posojilo delničarjev, ki se je v primeru insolventnosti štelo za podrejeno, pa je bilo v celoti odpisano (uvodna izjava 48). Vsekakor so njeni obstoječi (nepodrejeni) upniki sprejeli izplačilo v višini 0,1 % vrednosti svojih terjatev v načrtu insolventnosti, ki ga je potrdilo nemško stečajno sodišče, in tako izgubili skoraj vse svoje terjatve (glej uvodno izjavo 48). Ukrepi, opisani v uvodni izjavi 21, niso bili del navedenega zmanjšanja terjatev s strani upnikov, temveč so navedeno zmanjšanje dopolnjevali in so se izvajali po njem.
- (235) Tretjič, omejeno število novih delnic družbe Condor, ki so obstajale ob dodelitvi pomoči, je bilo v lasti družbe SGL, skrbnika, ki ni opravljal poslovnih dejavnosti, ni mogel odločati o poslovanju družbe Condor in katerega edina funkcija je bila lastništvo delnic do njihovega prenosa na novega, zasebnega delničarja (glej tudi uvodno izjavo 25).
- (236) Četrtrič, novi delničar družbe Condor, tj. Attestor, ni bil vključen v nobeno predhodno poslovno transakcijo upravičenca (glej uvodno izjavo 38) in zato – v nasprotju s trditvami družbe Ryanair (glej uvodno izjavo 105) – zanj ne veljajo določbe iz oddelka 3.5.2.2 smernic za reševanje in prestrukturiranje, ki se nanašajo na preprečevanje pretirano tveganega ravnanja in moralnega tveganja obstoječih delničarjev in podrejenih imetnikov podrejenih dolžniških instrumentov. Poleg tega je bil sveženj ukrepov, o katerem sta se dogovorila nemška država in delničar Attestor, rezultat pogajanj, s katerimi se je zagotovil uravnotežen izid, pri čemer sta si obe strani prizadevali za svoj najboljši interes. Pri taki ureditvi bi bil z dodelitvijo dodatnega nadomestila državi delničar Attestor za to nadomestilo prikrajšan, od novega vlagatelja pa bi se zato zahtevalo, da deli breme preteklega pretirano tveganega ravnanja nekdanjih imetnikov delnic ali dolžniških instrumentov.
- (237) Petič, kar zadeva drugi del točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje („znesek državne injekcije lastniškega kapitala v primerjavi s preostalim lastniškim kapitalom družbe po upoštevanju izgub“), Komisija ugotavlja, da v tem primeru lastniški kapital ostaja negativen, kot je opisano v uvodni izjavi 63; dodaja, da tudi ni bilo nobenih podrejenih upnikov družbe Condor (glej uvodno izjavo 120).
- (238) Šestič, Komisija ugotavlja, da je bil po uporabi točke 66 smernic za reševanje in prestrukturiranje cilj omejevanja moralnega tveganja in pretirano tveganega ravnanja obstoječih delničarjev in upnikov v celoti dosežen. S tem, da so obstoječi delničarji izgubili vse svoje pravice do (negativnega) lastniškega kapitala družbe Condor in da so obstoječi upniki izgubili vse, razen 0,1 % vrednosti svojih terjatev, že med postopkom zaradi insolventnosti, ni mogoče še bolj preprečiti nastanka moralnega tveganja ali pretirano tveganega ravnanja.
- (239) Navedenih šest dejavnikov iz uvodnih izjav 233 do 238 kaže, da v zadevnem primeru po prevzemu izgub v skladu s točko 66 smernic za reševanje in prestrukturiranje ni ostalo nič lastniškega kapitala, s katerim bi se lahko okoristili obstoječi vlagatelji v družbo Condor, zato je lahko razumni delež prihodnjih dobičkov za državo enak nič, kar zadeva cilje iz točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Razlog za to je, da se v skladu s točko 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje „razumen delež prihodnjih povečanj vrednosti upravičenca“, ki bi se moral s pomočjo za povečanje lastniškega kapitala zagotoviti državi, umeri glede na „preostali lastniški kapital družbe po upoštevanju izgub“, ta dva pogoja iz točke 67 pa je treba uporabiti skupaj. Komisija zlasti v zvezi z odpisom dolga v višini 90 milijonov EUR in odpovedjo obrestim na čezmerno nadomestilo, ki znašajo 20,2 milijona EUR, ugotavlja, da ti elementi niso bili povezani s posebnim povračilom, čeprav so del dogovorjenega svežnja ukrepov. Kljub temu pa v okoliščinah tega primera meni, da je treba točko 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje uporabiti tako, da se šteje, da je odpoved brez posebnega povračila ali nadomestila izvedena pod pogoji, ki državi zagotavljajo razumen delež prihodnjega povečanja vrednosti upravičenca, saj po upoštevanju izgub ali, odvisno od primera, po razveljavitvi vseh delnic in pri neobstoju podrejenih dolžniških instrumentov, družbi ni ostalo nič lastniškega kapitala, ki bi ga bilo mogoče povečati z instrumenti pomoči za povečanje lastniškega kapitala, kot je odpis dolga.



(240) Komisija je seznanjena z argumenti Nemčije in družbe Condor, da bi mehanizem sukcesivnega izplačil Nemčiji zagotavljal razumen delež prihodnjih povečanj vrednosti družbe Condor (glej uvodne izjave 100, 122 in 123). Ker pa Komisija meni, da je v obravnavanem primeru zahteva iz točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje izpolnjena tudi, kadar ne obstaja posebno vračilo ali nadomestilo za odpis dolga, ni več treba oceniti utemeljenosti trditev v zvezi z mehanizmom sukcesivnega izplačila.

### 5.3.1.7 Načelo enkratnosti pomoči in omejitev izkrivljanj konkurence

(241) Za zagotovitev, da so negativni učinki pomoči omejeni, da se preprečijo neupravičeni učinki na konkurenco in trgovino ter da je skupni učinek pozitiven<sup>(85)</sup>, je treba pomoč podjetjem v težavah dodeliti v skladu z načelom enkratnosti pomoči, ki omejuje tako pomoč na obdobje desetih let. Poleg tega je treba sprejeti ukrepe za omejevanje izkrivljanja konkurence<sup>(86)</sup>.

(242) Komisija dovoljuje pomoč za prestrukturiranje v podporo samo enemu postopku prestrukturiranja in pod pogojem, da je po potrebi preteklo več kot deset let od prejšnje dodelitve pomoči za prestrukturiranje ali od izteka ali od prenehanja izvajanja načrta prestrukturiranja<sup>(87)</sup>. Komisija dovoli izjeme od pravila, če dodelitev pomoči za prestrukturiranje sledi dodelitvi pomoči za reševanje kot del enotnega postopka prestrukturiranja<sup>(88)</sup>.

(243) S pomočjo za prestrukturiranje, dodeljeno družbi Condor, je bil podprt samo en postopek prestrukturiranja, ki se je začel leta 2019. Kot je navedla Nemčija (uvodna izjava 25) in potrdila Komisija pri preverjanju lastnih evidenc, družba Condor (vključno s preteklimi in sedanjimi obvladujočimi delničarji ter katerim koli subjektom pod njenim nadzorom) v zadnjih desetih letih ni prejela pomoči za prestrukturiranje. Obstaja tudi kontinuiteta pri pomoči za reševanje, ki je bila odobrena in dodeljena za šest mesecev do aprila 2020 v okviru enega postopka prestrukturiranja, v smislu točke 72(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje. Družba Condor je najprej poskušala pritegniti zainteresiranega vlagatelja, ki bi lahko podprl nadaljevanje in prestrukturiranje njenega poslovanja, in z njim vstopiti v pogajanja (uvodna izjava 34). Družba Condor ni prenehala s prestrukturiranjem svojih dejavnosti pred neuspešnimi pogajanjmi in po njih (uvodne izjave 41 do 43 ter preglednica 2).

(244) Zaradi navedenega zato pomoč v obliki nadomestila, dodeljena družbi Condor na podlagi člena 107(2), točka (b), PDEU v izjemnih okoliščinah pandemije COVID-19, ne pomeni pomoči za reševanje ali prestrukturiranje<sup>(89)</sup>. Z zadevno pomočjo se nadomesti škoda, ki jo je neposredno povzročila pandemija COVID-19 zaradi omejitev potovanj med njo. Iz nadomestila so bili izključeni stroški, ki jih je družba Condor imela od 17. marca 2020 zaradi vladnih omejitev, ki niso pomenile prepovedi potovanj ali omejitev letalskih potovanj, ter manjšega povpraševanja, ki je bilo posledica resnih motenj v nemškem gospodarstvu v letu 2020. Slednji stroški, stroški v obliki vračila sredstev in obresti, ki izhajajo iz sklepa Condor I, ter drugi stroški prestrukturiranja, nastali med izvajanjem načrta prestrukturiranja, se krijejo s pomočjo za prestrukturiranje, prihodki iz poslovanja družbe Condor in dodatnim financiranjem, ki ga zagotovijo vlagatelji, zakupodajalci ali upniki.

(245) Kot je podrobno navedeno v uvodni izjavi 82, se je Nemčija zavezala, da bo družba Condor sprejela naslednje ukrepe za omejevanje izkrivljanja konkurence, ki bi se uporabljali do konca načrta prestrukturiranja, tj. do 30. septembra 2023: (i) omejitev flote zrakoplovov na največ [...] zrakoplovov; (ii) prepoved oglaševanja v zvezi s prejeto državno pomočjo in (iii) prepoved prevzemov.

<sup>(85)</sup> Točka 38(f) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

<sup>(86)</sup> Točke od 76 do 93 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

<sup>(87)</sup> Točki 70 in 71 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

<sup>(88)</sup> Točka 72(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

<sup>(89)</sup> Točka 15 Sporočila Komisije Začasni okvir za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19 (UL C 911, 20.3.2020, str. 1), kakor je bilo spremenjeno s sporočili Komisije C(2020) 2215 (UL C 112I, 4.4.2020, str. 1), C(2020) 3156 (UL C 164, 13.5.2020, str. 3), C(2020) 4509 (UL C 218, 2.7.2020, str. 3), C(2020) 7127 (UL C 340I, 13.10.2020, str. 1), C(2021) 564 (UL C 34, 1.2.2021, str. 6), C(2021) 8442 (UL C 473, 24.11.2021, str. 1) in C(2022) 7902 (UL C 423, 7.11.2022, str. 9).

- (246) V skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje je ocena ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence odvisna od velikosti in narave pomoči, zagotovljene družbi Condor, pogojev in okoliščin, v katerih je bila dodeljena, velikosti in sorazmernega pomena družbe Condor na trgu ter značilnosti zadevnega trga. Prav tako lahko stopnje lastnega prispevka in porazdelitve bremena, ki so višje od zahtevanih, ker omejujejo znesek pomoči in zmanjšujejo moralno tveganje, zmanjšajo obseg ukrepov, potreben za omejevanje izkrivljanja konkurence. Ukrepi, povezani s konkurenco, ne bi smeli ogroziti obetov za obnovo sposobnosti preživetja, prav tako pa se taki ukrepi ne smejo izvajati na račun potrošnikov in konkurence <sup>(90)</sup>.
- (247) Pomoč za prestrukturiranje, ki je bila družbi Condor dodeljena na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU, je bila dodeljena v okoliščinah resne motnje v gospodarstvu držav članic v smislu člena 107(3), točka (b), PDEU. Pandemija COVID-19 je od marca 2020 še posebej slabo vplivala na ponudbo in povpraševanje v sektorjih zračnega prevoza, počitniških potovanj in povezanih dejavnosti <sup>(91)</sup>.
- (248) Te izredne okoliščine so oslabile poslovanje družbe Condor, ki naj bi v nasprotju s periodičnimi dobički pred pandemijo COVID-19 med septembrom 2019 in septembrom 2021 ustvarila negativne dobičke pred obdavčitvijo v višini [...] milijonov EUR. Neto izgube, ki so bile povezane z zmanjšanim povpraševanjem po počitniških potovanjih in so presegle skupni znesek 550 milijonov EUR posojil banke KfW, odobrenih družbi Condor bodisi kot nadomestilo za škodo bodisi kot pomoč za prestrukturiranje, je bilo treba absorbirati, kar je omejilo zmogljivost družbe Condor, da bi prenesla odsvojitve ali nadaljnje umike zmogljivosti.
- (249) Družba Condor je pri izvajanju svojega načrta prestrukturiranja znatno zmanjšala velikost svoje flote in zmogljivost, merjeno s številom zrakoplovov in razpoložljivimi sedeži, v primerjavi s stanjem leta 2019, tj. pred izvajanjem načrta. Družba Condor je poslovala z [...] letali, na katerih je bilo ob dodelitvi pomoči na voljo [...] milijonov sedežev, v primerjavi z [...] letali in [...] milijoni sedežev leta 2019. Relativno gledano bi zmogljivosti glede na načrt prestrukturiranja do septembra 2023 ostale znatno zmanjšane: Condor bi do takrat upravljal floto ([...] zrakoplovov), ki je manjša v primerjavi s tisto iz obdobja pred prestrukturiranjem, [...]. Komisija od Nemčije ni prejela nobenega takega uradnega obvestila. Obseg flote družbe Condor je tako v celotnem obdobju prestrukturiranja, ki se je končalo septembra 2023, ostal na [...] letalih. V nasprotju s trditvami družbe Ryanair postopna zamenjava starih zrakoplovov ni povezana s prostovoljno omejitvijo števila zrakoplovov, s katerimi jih je družba Condor upravljala v obdobju prestrukturiranja. Letalski prevozniki bi v običajnem okviru poslovanja postopno opuščali stare zrakoplove in jih nadomestili z zrakoplovi, ki jih lahko uporabljajo, sicer bi morali zmanjšati število letov in sčasoma prenehati z njimi. Poleg tega ima družba Condor na podlagi sporazuma o naložbah z delničarjem Attestor finančna sredstva za obnovo svoje flote, kot je to potrebno. Zato je treba omejitev velikosti flote šteti za znatno omejitev operativne zmogljivosti družbe Condor v celotnem obdobju prestrukturiranja.
- (250) Poleg tega se je morala družba Condor v skladu s sklepom o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 v obdobju prestrukturiranja vzdržati nakupa delnic katere koli družbe, razen kadar je bilo to potrebno za zagotovitev dolgoročne sposobnosti njenega preživetja. To je pomenilo, da je bila rast družbe Condor z zunanjimi prevzemi konkurentov ali dobaviteljev proizvodov ali storitev, ki dopolnjujejo njene proizvode ali storitve, do konca načrta prestrukturiranja omejena, razen če je bila nujna za zagotovitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe. V slednjem primeru bi morala Nemčija Komisiji priglasiti načrtovani prevzem, utemeljiti njegovo nujnost in ga ne izvesti, dokler Komisija ne bi potrdila, da je prevzem potreben za podporo dolgoročne sposobnosti preživetja družbe Condor. Komisija od Nemčije ni prejela takega uradnega obvestila, zato je bila prepoved prevzemov upoštevana v celotnem obdobju prestrukturiranja, ki se je končalo septembra 2023. Družba Condor se tako ni širila s prevzemi, ki bi jih posredno omogočila pomoč za prestrukturiranje. Nazadnje, družba Condor prav tako ni smela razglašati državne podpore kot konkurenčne prednosti, kadar je v obdobju prestrukturiranja tržila svoje proizvode in storitve. Tudi ta zaveza Nemčije, ki je izhajala iz sklepa o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021, je bila upoštevana.

<sup>(90)</sup> Točke 87–90 in 92 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

<sup>(91)</sup> Točke 1 do 4 Sporočila Komisije – Sprememba začasnega okvira za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19.

- (251) Družba Condor je imela s svojo razmeroma majhno floto zrakoplovov omejen, [...] odstotni delež na celotnem nemškem trgu zračnega prevoza; močno je zaostajala za največjim ponudnikom storitev, tj. skupino Lufthansa, in je bila bolj ali manj enaka družbi Ryanair, ki je imela 5-odstotni delež. Če se v okviru celotnega nemškega trga zračnega prevoza upošteva le segment prostočasnih dejavnosti, sta deleža družb Condor in Ryanair znašala vsak po [...] %, čemur je sledil 9-odstotni delež družbe TUIfly, in sta ostala precej nižja od 31-odstotnega deleža skupine Lufthansa, ki je bil skoraj dvakrat večji od deleža družbe Condor. Prisotnost družbe Condor na trgu ob dodelitvi pomoči ni bila pomembna ali opazna in ni presegla [...] % na nobenem od nemških letališč, na katerih družba Condor opravlja svoje dejavnosti, razen na razmeroma majhnih letališčih (uvodni izjavi 30 in 31).
- (252) Zmožljivost flote družbe Condor se je zmanjšala, s čimer se je zmanjšala morebitna presežna ponudba na nemškem trgu letalskih potovanj, na katerem bo družba opravljala večino svojih dejavnosti, in sicer v obsegu, ki je primeren glede na njen razmeroma omejen položaj na tem trgu. Dejansko bi lahko družba Condor z zmanjšano in omejeno floto zrakoplovov opravljala storitve za stranke in omejila zmanjšanje svojega tržnega deleža v sektorju letalskih potovanj za prosti čas ter vzdržala konkurenco letalskih prevoznikov, za katere ne veljajo podobne omejitve, kot sta Eurowings in TUIfly, le, če bi lahko zrakoplove uporabljala učinkoviteje, pogostejše in z višjimi koeficienti zasedenosti. Z ukrepom se dejansko omejuje izkrivljanje konkurence, ki nastane zaradi pomoči za prestrukturiranje na trgu, na katerem konkurenco izkrivlja državna pomoč, ki so jo v obliki obsežnih javnih dokapitalizacij prejeli konkurenčni letalski prevozniki, kot sta Lufthansa in TUI (glej opombi 22 in 23).
- (253) V takem položaju bi se morala družba Condor v določeni meri odzvati na povpraševanje na trgu, [...]. Čeprav je bila s tem mehanizmom družbi Condor zagotovljena omejena prožnost za prilagajanje na spreminjajoče se tržne razmere v jasno opredeljenih okoliščinah, je bilo število zrakoplovov v njeni floti zaradi tega mehanizma v obdobju prestrukturiranja še vedno manjše od [...] zrakoplovov pred pandemijo COVID-19. Na koncentriranem trgu, kakršen je nemški, ki je izkrivljen tudi zaradi znatnih zneskov pomoči, dodeljenih konkurentom, je bilo treba ukrep umeriti, da bi se preprečili negativni učinki na konkurenco.
- (254) Poleg tega je lahko obseg ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence v primeru družbe Condor manjši kot v primerih, ko pomoč spodbuja moralno tveganje (glej uvodno izjavo 246). V ta namen se z obsegom lastnega prispevka in porazdelitve bremena s strani delničarjev, tako preteklih kot tudi prihodnjih, ter upnikov omejuje znesek pomoči za prestrukturiranje. Lastni prispevek presega 70 % stroškov prestrukturiranja, odpisi dolgov s strani upnikov pa presegajo znesek pomoči v obliki prestrukturiranih posojil banke KfW in odpisa, ki ga zagotavlja Nemčija. Poleg tega se, kot je navedeno v uvodni izjavi 216, težave družbe Condor, povezane s pomanjkanjem likvidnosti in solventnostjo, odpravljajo z lastnim prispevkom, zato se za odpravljanje slabosti, zaradi katerih je imela družba Condor težave, uporabljata tako pomoč kot tudi lastni prispevek. Ob tem se izvajanje načrta financira večinoma iz lastnega prispevka, ki za razliko od pomoči vključuje tudi nova denarna sredstva. Nekdanji delničar družbe Condor je izgubil vse svoje naložbe. Upniki družbe Condor – zavarovani ali nezavarovani upniki, med katerimi ni bilo podrejenih upnikov – so skoraj izgubili svojo celotno naložbo ali terjatve in zato ne bodo imeli koristi od pričakovanih pozitivnih rezultatov prestrukturiranja ali pa prejeli odplačila iz obveznosti družbe Condor, ki bi presegala 0,1 % zneska izterjave terjatev. Zato na podlagi pomoči ni mogoče sklepati, da bo nemška država podprla prestrukturiranje letalskih prevoznikov s tveganimi poslovnimi ali finančnimi praksami, ki bi koristilo njihovim delničarjem ali upnikom. Če vse ostane nespremenjeno, bi bil lahko obseg ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence, ki se uporabljajo za družbo Condor, manjši tudi zato, ker pomoč ni spodbujala moralnega tveganja ali nepremišljenega prevzemanja tveganja, hkrati pa je bilo zanj zagotovljeno ustrezno nadomestilo.
- (255) Iz tega sledi, da so ukrepi, ki jih je Nemčija predlagala za ublažitev izkrivljanja konkurence, nastalega zaradi pomoči za prestrukturiranje, ustrezni.

#### 5.3.1.8 Preglednost

- (256) Nemški organi se skladu s točko 96 smernic za reševanje in prestrukturiranje zavezujejo, da bodo zahteve glede preglednosti izpolnili z objavo na spletišču [www.bmwi.de](http://www.bmwi.de) (uvodna izjava 23).

## 6. SKLEPNA UGOTOVITEV

(257) Komisija ugotavlja, da je Splošno sodišče sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 v zadevi T-28/22 razglasilo za ničen, zato je pomoč za prestrukturiranje, ki jo je Nemčija dodelila družbi Condor, retroaktivno postala nezakonita in jo je treba šteti za dodeljeno ob kršitvi člena 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Kljub temu pa izpolnjuje pogoje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje ter zato prispeva k razvoju gospodarske dejavnosti zračnega prevoza za prosti čas, ne da bi negativno vplivala na trgovinske pogoje na notranjem trgu v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi Unije. Zato je pomoč združljiva z notranjim trgov v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU.

(258) Komisija je v sklepu o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021, ki je bil v zadevi T-28/22 razglašen za ničen, sprejela enak sklep in ni nasprotovala pomoči za prestrukturiranje. Ta sklep je sprejet, da bi se izvršila sodba v zadevi T-28/22. Vendar Komisija opozarja, da je zoper navedeno sodbo vložena pritožba v zadevi C-505/24 P. Zato je treba za zagotovitev pravne varnosti pojasniti pravne učinke tega sklepa, če bi zaradi sklepa o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 ob koncu tožbenega postopka pred Sodiščem nastali pravni učinki. Analiza pomoči za prestrukturiranje iz tega sklepa bi v takem primeru postala odvečna. Zato je ustrezno, da ima ta sklep pravne učinke le, če sklep o pomoči za prestrukturiranje iz leta 2021 teh učinkov ne bo imel –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

### Člen 1

Državna pomoč, ki jo je Nemčija izvedla za družbo Condor Flugdienst GmbH in nadzorovane hčerinske družbe in ki znaša 321,18 milijona EUR, je združljiva z notranjim trgov v skladu s členom 107(3), točka (c), Pogodbe o delovanju Evropske unije.

### Člen 2

Ta sklep ima pravne učinke le, če Sklep Komisije C(2021) 5729 final z dne 26. julija 2021 v zadevi SA.63203 (2021/N) – Nemčija – Prestrukturiranje družbe Condor ne bo imel pravnih učinkov.

### Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

Če ta sklep vsebuje zaupne podatke, ki ne smejo biti objavljeni, prosimo, da o tem obvestite Komisijo v petnajstih delovnih dneh od datuma prejema. Če Komisija v predvidenem roku ne prejme utemeljenega zahtevka, pomeni, da se strinjate z objavo sklepa v celoti. Zahtevek, v katerem navedete te podatke, pošljite v elektronski obliki na naslov:

Evropska komisija  
Directorate-General for Competition  
State Aid Greffe  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

V Bruslju, 28. aprila 2025

Za Komisijo  
Teresa RIBERA  
izvršna podpredsednica