



2025/2178

30.10.2025

DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/2178

z dnia 28 kwietnia 2025 r.

**w sprawie pomocy państwa SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N) wdrożonej przez Niemcy na rzecz
Condor Flugdienst GmbH**

(notyfikowana jako dokument nr C(2025) 2294)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽¹⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W następstwie kontaktów przed zgłoszeniem ⁽²⁾, w drodze elektronicznego zgłoszenia z dnia 23 lipca 2021 r., dokonanego w dniu 25 lipca 2021 r., na podstawie art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) Niemcy powiadomiły Komisję o zamiarze przyznania przedsiębiorstwu Condor Flugdienst GmbH („Condor”) pomocy na restrukturyzację.
- (2) Decyzją z dnia 14 października 2019 r. ⁽³⁾ („decyzja w sprawie pomocy na ratowanie”) na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE Komisja zatwierdziła pomoc na ratowanie przedsiębiorstwa Condor w rozumieniu Wytycznych dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji („wytyczne R&R”) ⁽⁴⁾. Pomoc na ratowanie miała postać pożyczki na ratowanie w kwocie 380 mln EUR (zwanej dalej „pożyczką na ratowanie”) udzielonej przez niemiecki publiczny bank rozwoju Kreditanstalt für Wiederaufbau (zwany dalej „KfW”), objętej gwarancją państwa, z terminem zapadalności wynoszącym sześć miesięcy od daty wypłaty pierwszej transzy.
- (3) Decyzją z dnia 26 kwietnia 2020 r. ⁽⁵⁾ na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE Komisja zatwierdziła odszkodowanie za przeszłe szkody, które przedsiębiorstwo Condor miało ponieść w okresie od dnia 17 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. (zwaną dalej „nieważną decyzją o odszkodowaniu za szkody”) Instrumenty pomocy miały postać dwóch pożyczek udzielonych przez KfW na łączną kwotę 550 mln EUR, objętych gwarancją państwa. Przedsiębiorstwo Condor wykorzystało część przedmiotowych pożyczek na spłatę pożyczki na ratowanie w ciągu sześciu miesięcy od daty wypłaty pierwszej transzy. W wyroku z dnia 9 czerwca 2021 r. w sprawie Ryanair przeciwko Komisji Sąd stwierdził nieważność decyzji o odszkodowaniu za szkody z dnia 26 kwietnia 2020 r. i zawiesił skutki stwierdzenia nieważności przez dwa miesiące do czasu przyjęcia przez Komisję nowej decyzji ⁽⁶⁾.

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

⁽²⁾ Kontakty te rozpoczęły się w dniu 25 maja 2021 r. i obejmowały, do czasu dokonania zgłoszenia, wymianę wiadomości e-mail, dyskusje techniczne w trybie wideo- i telekonferencji oraz przekazanie wstępnych informacji zwrotnych na temat projektów formularzy zgłoszeniowych i planu restrukturyzacji.

⁽³⁾ Decyzja Komisji z dnia 14 października 2019 r. C(2019)7429 final w sprawie SA.55394 (2019/N) – Niemcy – Pomoc na ratowanie przedsiębiorstwa Condor, Dz.U. C 294 z 4.9.2020, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1.

⁽⁵⁾ Decyzja Komisji z dnia 26 kwietnia 2020 r. C(2020) 2795 final w sprawie SA.56867 (2020/N) – Niemcy – Odszkodowanie za szkody wyrządzone Condor Flugdienst GmbH przez pandemię COVID-19, Dz.U. C 310 z 18.9.2020, s. 1.

⁽⁶⁾ Wyrok Sądu z dnia 9 czerwca 2021 r., Ryanair/Komisja, sprawa T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

- (4) W świetle wyroku z dnia 9 czerwca 2021 r. Komisja dokonała ponownej oceny odszkodowania za szkody i w dniu 26 lipca 2021 r. wydała nową decyzję w sprawie odszkodowania za szkody na rzecz przedsiębiorstwa Condor za okres od dnia 17 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. (zwaną dalej „pierwszą decyzją dotyczącą przedsiębiorstwa Condor”) (⁷). W tym samym dniu Komisja wydała kolejną decyzję w sprawie odszkodowania za szkody na rzecz przedsiębiorstwa Condor za okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 maja 2021 r. (zwaną dalej „drugą decyzją dotyczącą przedsiębiorstwa Condor”) (⁸) oraz decyzję zatwierdzającą pomoc na restrukturyzację zgłoszoną przez Niemcy na rzecz przedsiębiorstwa Condor (zwaną dalej „decyzją w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r.”) (⁹). Niemcy przyznały przedsiębiorstwu Condor pomoc na restrukturyzację pod koniec lipca 2021 r.
- (5) Przedsiębiorstwo Ryanair DAC (zwane dalej „Ryanair”) wniosło skargę o stwierdzenie nieważności decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. W wyroku z dnia 8 maja 2024 r. („wyrok z 2024 r. w sprawie przedsiębiorstwa Condor”) Sąd stwierdził, że Komisja powinna była powziąć wątpliwości uzasadniające wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego przewidzianego w art. 108 ust. 2 TFUE, i w związku z tym stwierdził nieważność decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. (¹⁰)
- (6) W pierwszej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor Komisja oceniła szkodę poniesioną przez Condor w okresie od dnia 17 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. na podstawie danych liczbowych *ex post* dotyczących rzeczywiście poniesionej szkody i stwierdziła, że przedsiębiorstwo Condor poniosło w tym okresie szkodę w wysokości 175,35 mln EUR. W drugiej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor Komisja stwierdziła, że w okresie od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 maja 2021 r. przedsiębiorstwo Condor poniosło szkodę w wysokości 73,66 mln EUR, i zatwierdziła pomoc mającą na celu jej częściową rekompensatę w formie umorzenia kwoty 60 mln EUR z pożyczek opiewających na kwotę 550 mln EUR. Na podstawie obliczeń za okres od dnia 17 marca 2020 r. do dnia 31 maja 2021 r. opisanych w pierwszej i drugiej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor określono łączną kwotę rzeczywiście poniesionej szkody w wysokości 249,02 mln EUR.
- (7) W unieważnionej decyzji o odszkodowaniu za szkody Komisja zatwierdziła pomoc, którą następnie przyznano przedsiębiorstwu Condor w celu zadośćuczynienia za przyszłe szkody w wysokości 276,7 mln EUR. W motywie 44 przedmiotowej decyzji przypomniano, że Niemcy zobowiązały się do odzyskania od przedsiębiorstwa Condor wszelkiej nadwyżki odszkodowania w oparciu o obliczenie *ex post* wysokości rzeczywiście poniesionej szkody wraz z odsetkami. Zgodnie z motywem 24 pierwszej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor nadwyżka odszkodowania wyniosła 91,74 mln EUR. Ponadto przedsiębiorstwo Condor miało zapłacić odsetki za korzyść uzyskaną w wyniku nadwyżki odszkodowania w wysokości [...] mln EUR oraz pozostające do spłaty odsetki w wysokości [...] mln EUR. W motywach 24 i 25 pierwszej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor opisano sposób wdrożenia mechanizmu wycofania przewidzianego w unieważnionej decyzji o odszkodowaniu za szkody na podstawie obliczenia *ex post* wysokości poniesionej szkody.
- (8) Decyzją w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. Komisja zatwierdziła plany Niemiec dotyczące wsparcia planu restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor za pomocą następujących środków: (i) zmiany warunków i kolejnego częściowego umorzenia pożyczek KfW opiewających na 550 mln EUR poprzez odpisanie kwoty 90 mln EUR; oraz (ii) umorzenia odsetek w wysokości 20,2 mln EUR z tytułu korzyści uzyskanej z nadwyżki odszkodowania oraz pozostających do spłaty odsetek na podstawie pierwotnej umowy pożyczki, które to odsetki przedsiębiorstwo Condor miałyby obowiązek spłacić (zob. motyw 7). W decyzji stwierdzono, że środki (i) i (ii) obejmowały pomoc na restrukturyzację w kwocie 321,18 mln EUR, składającą się z części pożyczek opiewających na kwotę 550 mln EUR nieodpowiadającej szkodom wyrządzonym przez pandemię COVID-19, która wynosiła 300,98 mln EUR, oraz z umorzenia odsetek w wysokości 20,2 mln EUR. Ocena zgodności środków restrukturyzacyjnych z rynkiem wewnętrznym była odrębna od oceny środków na odszkodowanie za szkody ze względu na różne podstawy prawne i różną wysokość kosztów kwalifikowalnych.
- (9) W następstwie stwierdzenia nieważności decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. pismem z 29 lipca 2024 r. Komisja poinformowała Niemcy, że podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do pomocy („decyzja o wszczęciu postępowania”).

(⁷) Decyzja Komisji z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) – Niemcy – Odszkodowanie za szkody wyrządzone Condor Flugdienst GmbH przez pandemię COVID-19, Dz.U. C 177 z 29.4.2022, s. 1.

(⁸) Decyzja Komisji z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie SA.63617 (2021/N) – Niemcy – COVID-19 – Odszkodowanie za szkody wyrządzone Condor II, Dz.U. C 169 z 22.4.2022, s. 1.

(⁹) Decyzja Komisji C(2021) 5729 final z 26.7.2021 w sprawie SA.63203 (2021/N) Niemcy – Pomoc na restrukturyzację przedsiębiorstwa Condor, Dz.U. C 429 z 22.10.2021, s. 1.

(¹⁰) Wyrok Sądu z dnia 8 maja 2024 r., Ryanair/Komisja, sprawa T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

- (10) Decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽¹¹⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag. Niemcy przekazały swoje uwagi dnia 27 września 2024 r.
- (11) Komisja otrzymała uwagi od dwóch zainteresowanych stron. Zostały one przekazane Niemcom, które otrzymały możliwość ustosunkowania się do nich. W dniu 18 listopada 2024 r. Niemcy poinformowały Komisję, że nie przedstawiają żadnych spostrzeżeń w odniesieniu do uwag osób trzecich.
- (12) Pismem z dnia 19 lipca 2021 r. Niemcy zgodziły się w drodze wyjątku na zrzeczenie się praw wynikających z art. 342 TFUE w związku z art. 3 rozporządzenia Rady nr 1/1958 ⁽¹²⁾ oraz na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji w języku angielskim.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS POMOCY

- (13) W niniejszej decyzji oceniono zgodność pomocy państwa obejmującej dwa środki na rzecz przedsiębiorstwa Condor zgłoszone przez Niemcy, wobec których Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń w decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r., która następnie została unieważniona przez Sąd. Wyrok z 2024 r. w sprawie przedsiębiorstwa Condor jest przedmiotem postępowania toczącego się przed Trybunałem Sprawiedliwości w następstwie wniesionego przez to przedsiębiorstwo odwołania ⁽¹³⁾. Ocena pomocy na restrukturyzację dokonana przez Komisję w niniejszej decyzji pozostaje bez uszczerbku dla toczącego się postępowania odwoławczego. Dokonano jej niezależnie od przepisów zawartych w art. 2, które wyjaśniono w motywie 258 niniejszej decyzji.

2.1. Stwierdzenie nieważności decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r.

- (14) Wniesiona przez przedsiębiorstwo Ryanair skarga o stwierdzenie nieważności decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. opierała się na dziesięciu zarzutach, które zasadniczo dotyczyły następujących kwestii: (i) przedmiotowy środek nie był objęty zakresem wytycznych R&R; (ii) popełniono oczywisty błąd w ocenie w odniesieniu do wykazania niedoskonałości rynku i trudności społecznych; (iii), (iv), (v) i (vi) Komisja nie wykazała konieczności interwencji państwa i wynikającego z niej efektu zachęty ani realistycznego, spójnego i dalekosiężnego charakteru planu restrukturyzacji oraz jego adekwatności do przywrócenia długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa Condor, a także stosowności i proporcjonalności rozpatrywanej pomocy; (vii) Komisja popełniła błąd przy badaniu negatywnych skutków rozpatrywanego środka; (viii) doszło do naruszenia zasad niedyskryminacji, swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości; (ix) doszło do naruszenia praw procesowych przedsiębiorstwa Ryanair oraz (x) doszło do naruszenia obowiązku uzasadnienia.
- (15) Sąd oddalił zarzuty (i)–(viii) jako niedopuszczalne, uznając, że przedsiębiorstwo Ryanair nie wykazało, iż decyzja w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. dotyczyła go indywidualnie w rozumieniu art. 263 TFUE, a zatem nie miało legitymacji procesowej do zaskarżenia przedmiotowej decyzji co do jej meritum. Sąd uwzględnił zarzut dziewiąty podniesiony przez Ryanair, stwierdzając, że Ryanair jest zainteresowaną stroną w rozumieniu art. 108 ust. 2 TFUE i zainteresowaną stroną w rozumieniu art. 1 lit. h) rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ⁽¹⁴⁾ i że w związku z tym ma legitymację procesową do ochrony swoich praw procesowych. W ramach tego zarzutu przedsiębiorstwo Ryanair przedstawiło osiem dowodów odpowiadających zarzutom (i)–(viii), aby uzasadnić swoje twierdzenie, że Komisja w niewystarczający i niepełny sposób zbadała rozpatrywany środek, co zdaniem Ryanair świadczyło o dalszym istnieniu poważnych wątpliwości co do zgodności środka z art. 107 TFUE i powinno było skłonić Komisję do wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego na podstawie art. 108 ust. 2 TFUE.

⁽¹¹⁾ Por. przypis 1.

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Rady nr 1 w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (Dz.U. L 17 z 6.10.1958, s. 385/58).

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

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9.

- (16) Sąd przypomniał, że – zgodnie z utrwalonym orzecznictwem – jeżeli wstępne zbadanie środka pomocy nie pozwoliło Komisji wyeliminować poważnych trudności związanych z oceną zgodności tego środka z rynkiem wewnętrznym, Komisja była zobowiązana do wszczęcia postępowania przewidzianego w art. 108 ust. 2 TFUE i nie dysponowała w tym względzie żadnym zakresem swobody. Następnie Sąd zbadał dowody przedstawione przez Ryanair i oddalił podniesione przez Ryanair zarzuty (i)–(v) jako bezzasadne. Sąd potwierdził między innymi stanowisko Komisji, zgodnie z którym ocena zgodności środków pomocy na restrukturyzację z rynkiem wewnętrznym była odrębna od oceny środków na odszkodowanie za szkody ze względu na różne podstawy prawne i różną wysokość kosztów kwalifikowalnych. Sąd orzekł w szczególności, że z motywu 131 decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. wynika, że „pewna część pożyczek udzielonych w 2020 r. w związku z pandemią COVID-19 służyła pokryciu kosztów nadzwyczajnych poniesionych przez przedsiębiorstwo Condor w związku z pandemią COVID-19, które nie stanowią zatem kosztów restrukturyzacji ujętych w planie restrukturyzacji, podczas gdy pozostała część tych pożyczek służyła finansowaniu restrukturyzacji, wraz z kwotą odpowiadającą drugiej części rozpatrywanego środka”⁽¹⁵⁾.
- (17) Sąd zbadał następnie zarzuty (vi) i (vii) podniesione przez skarżącego, w których zakwestionował on dokonaną przez Komisję ocenę proporcjonalności środka i jego negatywnego wpływu na konkurencję i wymianę handlową. W tym względzie Sąd stwierdził, że Komisja powinna była powziąć wątpliwości, po pierwsze, co do tego, czy sporny środek spełnia wymóg odpowiedniego podziału obciążenia określony w pkt 67 wytycznych R&R, a po drugie, czy zakres środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji był zgodny z wymogami określonymi w szczególności w sekcji 3.6.2.2 wytycznych R&R. Zdaniem Sądu w świetle istnienia tych wątpliwości wstępne badanie Komisji było niepełne i niewystarczające, co z kolei stanowiło dowód na istnienie poważnych trudności.
- (18) W związku z tym Sąd doszedł do wniosku, że Komisja powinna była powziąć wątpliwości uzasadniające wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego na podstawie art. 108 ust. 2 TFUE oraz stwierdzenie nieważności decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r.⁽¹⁶⁾ Sąd uznał ponadto, że nie ma potrzeby badania ósmego dowodu przedstawionego przez Ryanair ani podniesionego przez to przedsiębiorstwo zarzutu dziesiątego dotyczącego braku uzasadnienia.
- (19) Komisja przyjmuje niniejszą decyzję w celu zastosowania się do wyroku Sądu zgodnie z art. 266 TFUE, niezależnie od toczącego się od niego odwołania (zob. motyw 13).

2.2. Środki

- (20) W sekcji 2 opisano środki oraz powiązane okoliczności w momencie ich przyznania (w lipcu 2021 r.). Ocenę środków w następstwie stwierdzenia nieważności decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. należy przeprowadzić w oparciu o fakty i elementy występujące w momencie przyznania przedmiotowych środków. Przy ocenie zgodności przyznanych już środków pomocy z rynkiem wewnętrznym Komisja może bowiem uwzględnić jedynie te elementy, które istniały w momencie przyznania pomocy. W związku z tym dane finansowe i handlowe odnoszą się do okresu objętego wynikami finansowymi za 2019 r., który był ostatnim rokiem normalnej działalności gospodarczej zanim Condor został objęty postępowaniem upadłościowym i przed przyznaniem pomocy na restrukturyzację, ponieważ w 2020 r. przedsiębiorstwo Condor poważnie ucierpiało z powodu pandemii COVID-19, a zatem rok ten nie został uznany za reprezentatywny.
- (21) Pierwszy środek polega na zmianie warunków – opisanych w motywach 51 i 52 – udzielonych przez KfW pożyczek w wysokości 550 mln EUR, które przyznano przedsiębiorstwu Condor na podstawie unieważnionej decyzji o odszkodowaniu za szkody, w zakresie, w jakim zmienione pożyczki i umorzenie kwoty 90 mln EUR wspierały plan restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor i nie zrekomensowały mu szkód związanych z COVID-19. Drugi środek polega na odstąpieniu od spłaty odsetek w wysokości 20,2 mln EUR, które przedsiębiorstwo Condor musiałyby spłacić w wyniku pierwszej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor, oraz ich umorzeniu.

⁽¹⁵⁾ Sprawa T-28/22, Ryanair/Komisja, pkt 133.

⁽¹⁶⁾ Sprawa T-28/22, Ryanair/Komisja, pkt 243 i 244.

- (22) Oba środki stanowią część pakietu finansowego wynegocjowanego przez Niemcy, nowego prywatnego udziałowca przedsiębiorstwa Condor – spółkę Attestor Limited („Attestor”) i KfW w celu wsparcia restrukturyzacji i kontynuacji działalności przedsiębiorstwa Condor.
- (23) Niemcy zobowiązały się do opublikowania na stronie internetowej www.bmwi.de następujących informacji dotyczących środków:
- pełnego tekstu decyzji o przyznaniu pomocy indywidualnej i odnośnych przepisów wykonawczych lub link do tych informacji;
 - nazwy organu lub organów przyznających pomoc;
 - nazwy beneficjenta, formy i wysokości pomocy przyznanej beneficjentowi, daty przyznania pomocy, rodzaju przedsiębiorstwa (MŚP/duże przedsiębiorstwo), regionu, w którym ma siedzibę beneficjent (na poziomie NUTS II), oraz głównego sektora gospodarki, w którym beneficjent prowadzi działalność (na poziomie grup NACE).

2.3. Beneficjent

2.3.1. Struktura korporacyjna, własność i przedmiot działalności

- (24) Beneficjentami środków są przedsiębiorstwo Condor i kontrolowane przez nie spółki zależne (zob. motyw 38). Condor jest niemiecką czarterową linią lotniczą z siedzibą w Kelsterbach (Hesja). Świadczy usługi transportu lotniczego na rzecz klientów indywidualnych i organizatorów turystyki ze swoich portów lotniczych w Niemczech, przede wszystkim na rynku podróży rekreacyjnych, do miejsc docelowych na całym świecie. W 2019 r. jego obroty wyniosły 1,7 mld EUR, suma bilansowa wyniosła 7,2 mld EUR, a liczba zatrudnionych pracowników wyniosła 4 022 osoby ⁽¹⁷⁾.
- (25) Niemcy potwierdziły, że przedsiębiorstwo Condor, jego byli lub obecni udziałowcy ani żaden podmiot znajdujący się pod jego kontrolą nie otrzymali pomocy na ratowanie lub restrukturyzację w ciągu ostatnich dziesięciu lat, z wyjątkiem pomocy na ratowanie zatwierdzonej 14 października 2019 r. w decyzji w sprawie pomocy na ratowanie (zob. motyw 2).
- (26) W czasie dokonania zgłoszenia jedynym udziałowcem przedsiębiorstwa Condor była spółka SG Luftfahrt GmbH („SGL”). SGL była spółką holdingową nieprowadzącą działalności operacyjnej. Utrzymywała ona udziały przedsiębiorstwa Condor w zarządzie powierniczym, ponieważ w grudniu 2020 r. przedsiębiorstwo Condor zakończyło postępowanie upadłościowe (zob. motyw 33) w oczekiwaniu na przejęcie przez inwestora strategicznego ⁽¹⁸⁾. SGL stanowiła w całości własność spółki Team Treuhand GmbH, która z kolei należała w całości do Noerr & Stiefenhofer. SGL powstała wyłącznie jako posiadacz udziałów przedsiębiorstwa Condor w oczekiwaniu na jego przejęcie przez przedsiębiorstwo Attestor i zostanie zlikwidowana po zbyciu wszystkich udziałów (zob. motyw 38). Zgodnie z projektem umowy zakupu przedłożonym przez Niemcy w momencie dokonania zgłoszenia ⁽¹⁹⁾ do dnia wykonania umowy SGL zakazano podejmowania działań udziałowca większościowego podczas wykonywania przysługujących jej praw. Przedmiotowy zakaz obejmuje działania takie jak rozwiązanie przedsiębiorstwa Condor, zawarcie, rozwiązanie lub wypowiedzenie umów spółki w rozumieniu § 291 i nast. niemieckiej ustawy o spółkach akcyjnych (Aktiengesetz) ⁽²⁰⁾, podwyższenie lub obniżenie kapitału, zmiany w statucie spółek zależnych przedsiębiorstwa Condor, wypłata dywidend, przeniesienie zysków, zaliczki na poczet zysku, pobór lub odkup udziałów, zbycie lub obciążenie aktywów materialnych (z wyjątkami), inwestycje rzeczowe w (łącznie) kwocie powyżej 2 mln EUR miesięcznie, zawarcie, zmiana lub rozwiązanie umów o finansowanie (w tym nowych umów), w tym umów leasingu statków powietrznych, lub powołanie dyrektora lub członka rady nadzorczej. Na rys. 1 przedstawiono strukturę grupy Condor przed wykonaniem umowy wynegocjowanej z przedsiębiorstwem Attestor (zob. motywy 37 i 39).

⁽¹⁷⁾ KPMG, Condor Flugdienst GmbH, niemiecka koncepcja restrukturyzacji według IDW S6/BGH, 16 czerwca 2021 r., s. 5.

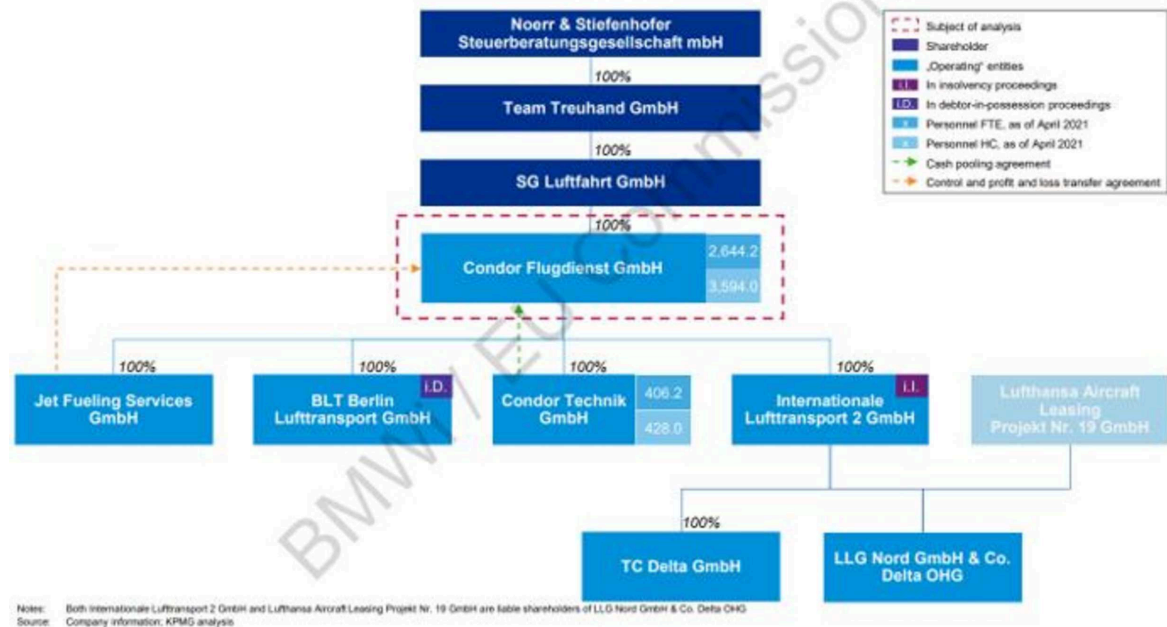
⁽¹⁸⁾ Od dnia 28 lipca 2021 r. 51 % udziałów będących w posiadaniu SGL jest kontrolowanych przez prywatny fundusz inwestycyjny Attestor na warunkach umowy wynegocjowanej z państwem niemieckim, jak określono w motywach 37 i 39.

⁽¹⁹⁾ Do tego czasu nie podpisano jeszcze ostatecznej umowy zakupu.

⁽²⁰⁾ Takie umowy przedsiębiorstw obejmują umowy w sprawie kontroli, a także umowy o przeniesieniu zysku.

Rysunek 1

Schemat struktury własności grupy Condor



Źródło: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, niemiecka koncepcja restrukturyzacji według IDW S6/BGH, 16 czerwca 2021 r., s. 22.

- (27) Jako czarterowa linia lotnicza przedsiębiorstwo Condor świadczy usługi na rzecz organizatorów turystyki i biur podróży. Condor sprzedaje również miejsca na pokładach samolotów bezpośrednio klientom końcowym, na przykład za pośrednictwem internetu (tzw. „dry seats”, czyli same miejsca). Condor obsługuje trasy krótko-, średnio- i długodystansowe, a także loty do portów lotniczych, których nie obsługują regularne linie lotnicze ⁽²¹⁾.

2.3.2. Konkurencja na rynkach, na których Condor prowadzi działalność, i jego pozycja na tych rynkach

- (28) Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa czarterowe, największym konkurentem przedsiębiorstwa Condor jest TUIfly, przewoźnik lotniczy należący do grupy TUI, na trasach z Niemiec do miejsc docelowych podróży turystów, takich jak Hiszpania, Grecja, Włochy lub Portugalia, region Karaibów lub Meksyk ⁽²²⁾. Niektóre trasy obsługiwane przez przedsiębiorstwo Condor obsługuje również Eurowings, tani przewoźnik należący do grupy Lufthansa ⁽²³⁾, lub przedsiębiorstwo Ryanair. Condor może jednak konkurować z tymi liniami lotniczymi jedynie w zakresie sprzedaży samych miejsc w lotach czarterowych do określonych miejsc docelowych, które te linie również obsługują.

⁽²¹⁾ Regularne linie lotnicze obejmują tradycyjnych przewoźników (lub przewoźników sieciowych świadczących usługi w pełnym zakresie), takich jak Lufthansa, oraz tanich przewoźników, takich jak Ryanair.

⁽²²⁾ Grupa TUI obejmuje linie lotnicze oraz organizatorów turystyki. W przeciwieństwie do przedsiębiorstwa Condor, które obsługuje również niezależnych organizatorów turystyki, TUIfly obsługuje jedynie organizatorów turystyki należących do grupy TUI. W dniu 27 marca 2020 r. Niemcy postanowiły udzielić TUI pożyczki w wysokości 1,8 mld EUR (za pośrednictwem KfW), a w dniu 4 stycznia 2021 r. – środka służącego dokapitalizowaniu w wysokości 1,25 mld EUR w celu zrekompensowania skutków pandemii COVID-19 (decyzja Komisji C(2021)49 final z dnia 4 stycznia 2021 r. w sprawie SA.59812 – Dokapitalizowanie TUI, Dz.U. C 169 z 22.4.2022, s. 1).

⁽²³⁾ W dniu 25 czerwca 2020 r. Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń wobec planów Niemiec dotyczących dokapitalizowania przedsiębiorstwa Lufthansa kwotą w wysokości 6 mld EUR (decyzja Komisji C(2020) 4353 final z 25.6.2020 r. w sprawie SA.57153 – Pomoc dla Lufthansy, Dz.U. C 397 z 20.11.2020, s. 1). W dniu 10 maja 2023 r. Sąd stwierdził nieważność decyzji Komisji (wyrok Sądu, Ryanair i Condor/Komisja, sprawy T-34/21 i T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). W dniu 8 lipca 2024 r. Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające (zob. decyzja Komisji C(2024) 4481 final z 8.7.2024 r. w sprawie SA.57153 – Pomoc dla Lufthansy, Dz.U. C, C/2024/5957, 4.10.2024).

- (29) Według władz niemieckich przedsiębiorstwo Condor – obok Eurowings – jest jedynym dostawcą bezpośrednich długodystansowych lotów rekreacyjnych z Niemiec. Latem 2019 r. przedsiębiorstwo Condor obsługiwało łącznie 126 miejsc docelowych, z czego 35 stanowiły miejsca docelowe obsługiwane rejsami długodystansowymi. Na trasach do miejsc obsługiwanych rejsami długodystansowymi w przypadku 63 % tras Condor był jedynym dostawcą lotów, 29 % tras obsługiwało zarówno przedsiębiorstwo Condor, jak i jedna inna linia lotnicza, a w przypadku 8 % takich tras przewozy świadczyły więcej niż dwie linie lotnicze. W segmencie tras krótko- i średniodystansowych przedsiębiorstwo Condor było jedynym dostawcą lotów na 25 % tras obsługiwanych przez to przedsiębiorstwo w lecie 2019 r.; w przypadku 32 % z nich przewozy świadczyły dwie linie lotnicze, a 43 % takich połączeń obsługiwały więcej niż dwie linie lotnicze.
- (30) W 2019 r. całkowita flota przedsiębiorstwa Condor obejmowała 61 statków powietrznych, z których dwa były eksploatowane przez Brussels Airlines. Condor wykonał około 45 400 lotów, przewożąc około 9,4 mln pasażerów, przy łącznej liczbie miejsc dostępnych na kilometr („ASK”) wynoszącej 10,4 mln i współczynnika obciążenia wynoszącym 90 % eksploatowanych statków powietrznych. W lecie 2019 r. udział przedsiębiorstwa Condor w rynku pasażerskiego transportu lotniczego w Niemczech wynosił 6,4 %, a tym samym przedsiębiorstwo plasowało się na trzecim miejscu po Lufthansie (37 %) i Eurowings (8 %), które są własnością grupy Lufthansa. Udział przedsiębiorstwa Ryanair wynosił 5 %, a TUIfly – 3 %. W segmencie lotów rekreacyjnych grupa Lufthansa jest również wiodącym operatorem, którego udział wynosi 31 % (Lufthansa i Eurowings), natomiast udział zarówno przedsiębiorstwa Condor, jak i przedsiębiorstwa Ryanair wynosi 16 %; na kolejnych pozycjach plasują się TUIfly – 9 %, SunExpress – 7 % i EasyJet – 4 %.
- (31) W 2019 r. przedsiębiorstwo Condor obsługiwało loty czarterowe w dziewięciu niemieckich portach lotniczych i miało cztery główne bazy w portach lotniczych w Hamburgu, Düsseldorfie, Monachium i Frankfurtu⁽²⁴⁾. Biorąc pod uwagę całokształt działalności w zakresie pasażerskiego transportu lotniczego w Niemczech, przedsiębiorstwo Condor odpowiadało za 3 % lotów pod względem częstotliwości, 4 % pod względem zdolności przewozowej i 6 % pod względem ASK. Jeśli chodzi o częstotliwość lotów, spośród poszczególnych obsługiwanych portów lotniczych przedsiębiorstwo Condor przekroczyło poziom 10 % tylko w porcie lotniczym w Lipsku. Drugi co do wielkości udział odnotowano w Hanowerze – 8 % lotów pod względem częstotliwości, 11 % pod względem zdolności przewozowej i 18 % pod względem ASK. Większy udział przedsiębiorstwa Condor pod względem całkowitej zdolności przewozowej i ASK w niektórych portach lotniczych wynikał z faktu, że korzystało ono z większych statków powietrznych i obsługiwało dłuższe trasy niż te obsługiwane przez krajowe lub kontynentalne linie lotnicze przewożące pasażerów biznesowych na krótkich dystansach. Porty lotnicze w Lipsku i Hanowerze stanowią również głównie porty regionalne, które nie były zatłoczone i w których nie brakowało dostępnych przydziałów czasu na start lub lądowanie dla korzystających z nich linii lotniczych. We wszystkich pozostałych obsługiwanych portach lotniczych udział przedsiębiorstwa Condor często wynosił mniej niż 5 % pod względem całkowitej częstotliwości, zdolności przewozowej i ASK⁽²⁵⁾.

2.4. Trudności finansowe przedsiębiorstwa Condor i poszukiwanie inwestora strategicznego

- (32) Przed pandemią COVID-19 przedsiębiorstwo Condor osiągało dodatnie wyniki finansowe w ujęciu jednostkowym. Od 2009 r. przedsiębiorstwo Condor osiągało głównie coroczne zyski w łącznej wysokości 530 mln EUR i średnio 44,1 mln EUR rocznie w latach 2008–2019, zgodnie z tabelą 1. Przedsiębiorstwo Condor na pierwszy rzut oka miało zatem funkcjonujący i rentowny model biznesowy.

Tabela 1

Zyski/straty przedsiębiorstwa Condor w latach 2008–2019

Rok obrotowy	Zysk w EUR
1.10.2008–30.09.2009	54 901 000
1.10.2009–30.09.2010	61 471 000
1.10.2010–30.09.2011	79 184 000
1.10.2011–30.09.2012	45 180 000
1.10.2012–30.09.2013	56 898 000
1.10.2013–30.09.2014	62 849 000
1.10.2014–30.09.2015	76 463 000
1.10.2015–30.09.2016	- 16 916 000

⁽²⁴⁾ Pozostałe pięć portów lotniczych to porty lotnicze w Hanowerze, Norymberdze, Stuttgarcie, Lipsku i na wyspie Sylt, zob. zgłoszenie, załącznik 26.

⁽²⁵⁾ W żadnym z pozostałych portów lotniczych (Hamburg, Monachium, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Norymberga i Sylt) udział przedsiębiorstwa Condor nie przekraczał [...] % pod względem częstotliwości lotów i tylko w jednym odnotowało ono taki wynik pod względem zdolności przewozowej ([...] % na wyspie Sylt). W pięciu pozostałych portach lotniczych, mianowicie w Hamburgu, Düsseldorfie, Frankfurtu, Stuttgarcie i na wyspie Sylt, udział przedsiębiorstwa Condor przekraczał [...] % pod względem ASK (odpowiednio [...] %, [...] %, [...] %, [...] %, [...] % i [...] %), zob. załącznik 26 do zgłoszenia.

Rok obrachunkowy	Zysk w EUR
1.10.2016–30.09.2017	9 791 000
1.10.2017–31.12.2017	257
1.01.2018–30.09.2018	43 233 000
1.10.2018–30.09.2019	56 904 000
RAZEM ŁĄCZNIE	529 957 743

- (33) Na sytuację finansową przedsiębiorstwa Condor niekorzystnie wpłynęła jednak niewypłacalność byłego udziałowca posiadającego pakiet kontrolny, Grupy Thomas Cook („TCG”), i ten stan rzeczy utrzymywał się w momencie przyznania pomocy. Przedsiębiorstwo Condor było objęte systemem łączenia środków pieniężnych TCG, przysługiwały mu należności od TCG w wysokości około [...] mln EUR i nie posiadało finansowania bankowego⁽²⁶⁾. W związku z niewypłacalnością jednostki dominującej przedsiębiorstwo Condor nie mogło finansować swoich potrzeb w zakresie płynności na rynku i we wrześniu 2019 r. było zmuszone złożyć wniosek o uznanie niewypłacalności z zachowaniem zarządu własnego⁽²⁷⁾.
- (34) W dniu 1 grudnia 2019 r. sąd upadłościowy we Frankfurcie nad Menem (zwany dalej „sądem upadłościowym”) wszczął postępowanie upadłościowe i upoważnił przedsiębiorstwo Condor do kontynuowania działalności, przygotowując jednocześnie plan upadłości. Sąd upadłościowy uznał, że przedsiębiorstwo Condor jest zasadniczo rentowne pod względem operacyjnym, a jego potrzeba restrukturyzacji nie wynika z niedociągnięć we własnym modelu biznesowym ani pod względem rentowności, lecz z niewypłacalności TCG. W planie upadłości określono środki mające na celu kontynuację modelu biznesowego jako podmiotu świadczącego loty rekreacyjne, porozumienie z wierzycielami, środki restrukturyzacyjne i wejście nowego inwestora. Głównym elementem planu było rozdzielenie przedsiębiorstwa Condor od TCG pod względem operacyjnym i finansowym, a także przejęcie przez nowego inwestora. Wartość udziałów przedsiębiorstwa Condor będących w posiadaniu TCG całkowicie zredukowano do zera, a nowe udziały o wartości 20,2 mln EUR ustanowiono na rzecz powiernika (SGL, zob. motyw 26), który miał być ich posiadaczem do czasu znalezienia nowego inwestora.
- (35) W styczniu 2020 r. złożono trzy oferty zakupu przedsiębiorstwa Condor. W ofertach tych wartość przedsiębiorstwa Condor wyceniono w przedziale od [...] mln EUR do [...] mln EUR. Zwycięskim oferentem była PGL, spółka dominująca Polskich Linii Lotniczych LOT, która zaoferowała cenę zakupu w wysokości [...] mln EUR. Umowę zakupu z PGL wraz z wymogami notarialnymi podpisano w dniu 24 stycznia 2020 r. W dniu 24 lutego 2020 r. niemiecki Federalny Urząd Kartelowy (Bundeskartellamt) zezwolił na połączenie. W marcu 2020 r. komitet wierzycieli przedsiębiorstwa Condor przyjął plan upadłości wymaganą większością głosów, a następnie zatwierdził go sąd upadłościowy. W dniu 13 kwietnia 2020 r. spółka PGL odstąpiła jednak od umowy ze względu na trudności finansowe i gospodarcze w związku z pandemią COVID-19, w wyniku których Polskie Linie Lotnicze LOT potrzebowały od polskiego rządu wsparcia w kwocie około 650 mln EUR⁽²⁸⁾.
- (36) Odstąpienie PGL od umowy wydłużyło postępowanie upadłościowe przedsiębiorstwa Condor o siedem miesięcy. Wydłużenie postępowania spowodowało dla przedsiębiorstwa Condor dodatkowe koszty w łącznej wysokości około 23,7 mln EUR⁽²⁹⁾. W dniu 22 października 2020 r. komitet wierzycieli przedsiębiorstwa Condor zatwierdził zmieniony plan, który sąd upadłościowy zatwierdził w dniu 24 listopada 2020 r. W dniu 30 listopada 2020 r. sąd upadłościowy ogłosił zakończenie postępowania upadłościowego przedsiębiorstwa Condor.

⁽²⁶⁾ Dzięki objęciu przedsiębiorstwa Condor systemem stałego łączenia środków pieniężnych TCG, którego ostatni etap wszedł w życie w lutym 2018 r., skompensowano wierzytelności wynikające z zawartych między nimi umów o przeniesieniu zysku, a przedsiębiorstwo Condor w razie potrzeby zyskało płynność wewnątrz grupy. Ta możliwość uzyskania finansowania nie była już dostępna po przymusowej likwidacji TCG. Wobec braku niezależnego własnego profilu ryzyka i jako część przymusowo zlikwidowanej grupy TCG przedsiębiorstwo Condor nie było w stanie uzyskać finansowania na rynkach kapitałowych. Ponadto w chwili postawienia TCG w stan likwidacji przedsiębiorstwo Condor posiadało wierzytelności od jednostki dominującej w wysokości około [...] mln EUR, których nie mogło już wyegzekwować i które musiano umorzyć. Przedsiębiorstwo Condor ponosiło również odpowiedzialność solidarną za niektóre długi TCG.

⁽²⁷⁾ Zob. również decyzja w sprawie pomocy na ratowanie, motyw 14–20.

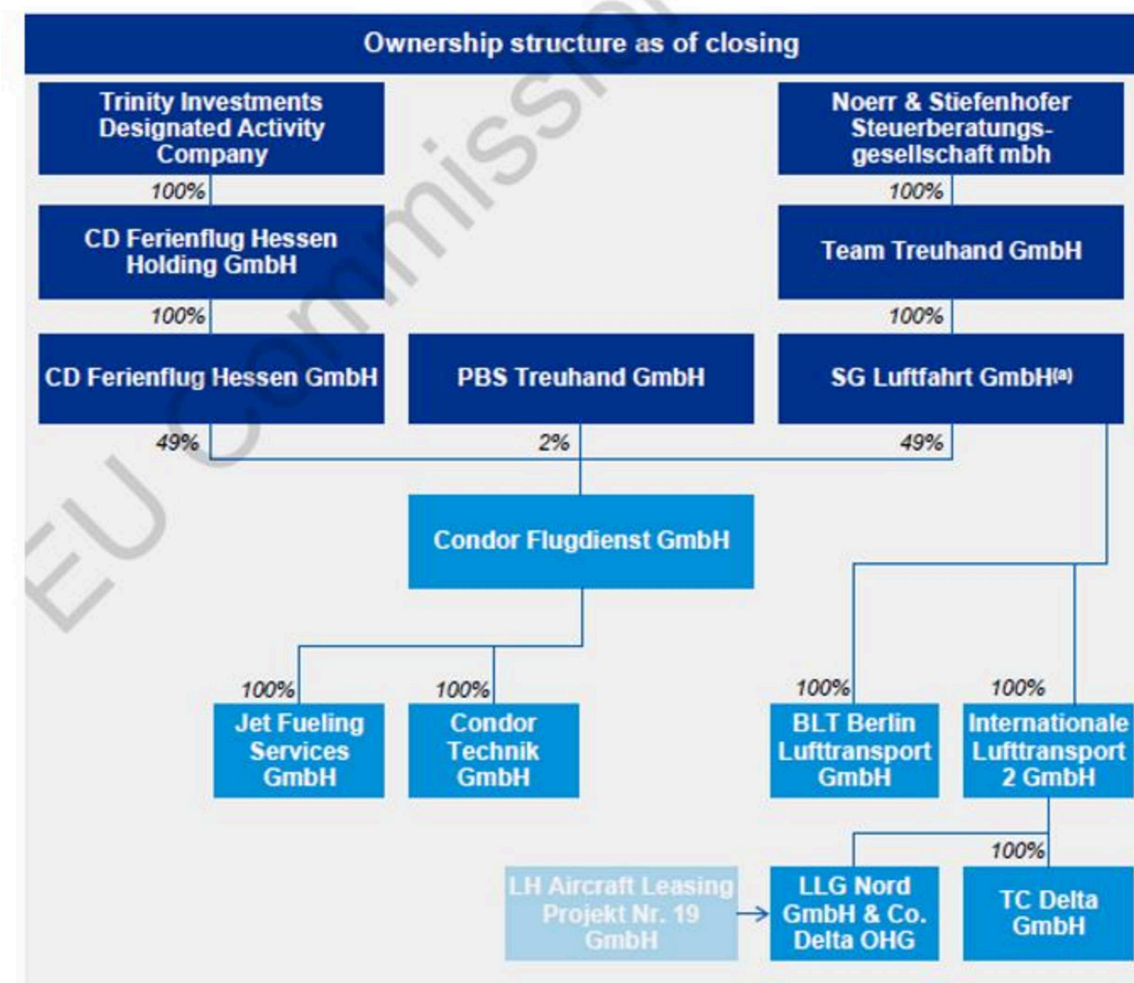
⁽²⁸⁾ Wsparcie zatwierdzone decyzją Komisji C(2020)9606 final z dnia 22.12.2020 r. w sprawie SA.59158 COVID-19 – Pomoc dla Polskich Linii Lotniczych LOT, Dz.U. C 260 z 2.7.2021, s. 1.

⁽²⁹⁾ Sąd stwierdził nieważność decyzji o odszkodowaniu za szkody z kwietnia 2020 r., uznając, że Komisja nie wykazała w dostateczny sposób istnienia bezpośredniego związku między stratami poniesionymi przez Condor w wyniku ograniczeń nałożonych w celu zapobieżenia rozprzestrzenianiu się pandemii COVID-19 a zwiększonymi kosztami masy upadłościowej w wysokości 17 mln EUR wynikającymi z przedłużenia postępowania upadłościowego po odstąpieniu PGL od umowy zakupu, którą spółka ta zawarła z przedsiębiorstwem Condor (zob. unieważniona decyzja o odszkodowaniu za szkody, motyw 21). W związku z koniecznością wydłużenia postępowania, które trwało tym samym dłużej niż pierwotnie założony okres od dwóch do trzech miesięcy – od kwietnia do listopada 2020 r. zamiast do czerwca/lipca 2020 r., ostateczna wysokość tych kosztów wzrosła do 23,7 mln EUR.

- (37) Przedsiębiorstwo Condor nadal poszukiwało inwestora i przeprowadziło w tym celu bezwarunkową, konkurencyjną, przejrzystą i niedyskryminującą procedurę przetargową. Spośród trzech ofert otrzymanych w czasie trwania procedury rada nadzorcza przedsiębiorstwa Condor, której członkowie będący udziałowcami przedsiębiorstwa są przedstawicielami niemieckiego rządu federalnego i kraju związkowego Hesja (a tym samym gwarantami pożyczek udzielonych przez KfW), wybrała ofertę prywatnego funduszu inwestycyjnego – przedsiębiorstwa Attestor. Attestor zaoferował przedsiębiorstwu Condor najlepsze warunki, w tym pod kątem spłaty pożyczek publicznych udzielonych przez KfW i objętych gwarancją państwa. Planowany zakup udokumentowano w akcie notarialnym z dnia 20 maja 2021 r.
- (38) Niemcy potwierdziły, że przed złożeniem przedmiotowej oferty przedsiębiorstwo Attestor, które jest funduszem inwestycyjnym, nie miało żadnych powiązań z przedsiębiorstwem Condor ani nie prowadziło z nim żadnych transakcji handlowych.
- (39) Zgodnie z projektem umowy sprzedaży udziały przedsiębiorstwa Condor w jej jednostkach zależnych Berlin Luftransport i Internationale Luftransport zamierzano sprzedać na rzecz spółki holdingowej SGL, przedsiębiorstwo Attestor miało przejść od SGL ponad 49 % udziałów przedsiębiorstwa Condor, a 2 % udziałów miała objąć w posiadanie spółka powiernicza działająca w imieniu przedsiębiorstwa Attestor. Przedsiębiorstwu Attestor miała przysługiwać możliwość nabycia pozostałych 49 % udziałów. Zgodnie z umową od dnia 28 lipca 2021 r. przedsiębiorstwo Attestor kontroluje 51 % udziałów przedsiębiorstwa Condor (49 % za pośrednictwem funduszu inwestycyjnego zarządzanego przez Attestor i 2 % za pośrednictwem powiernika) i udostępniło mu kapitał w uzgodnionej wysokości (zob. motyw 46). Warunki finansowe transakcji obejmują finansowanie biznesplanu przedsiębiorstwa Condor oraz restrukturyzację udzielonych mu pożyczek publicznych na warunkach opisanych w motywach 51 i 52. Strukturę własnościową przedsiębiorstwa Condor po transakcji przedstawiono na rys. 2:

Rysunek 2

Struktura własnościowa przedsiębiorstwa Condor po sprzedaży na rzecz przedsiębiorstwa Attestor



Źródło: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, niemiecka koncepcja restrukturyzacji według IDW S6/BGH, 16 czerwca 2021 r., s. 51.

2.5. Plan restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor

- (40) Przedsiębiorstwo Condor rozpoczęło wdrażanie planu restrukturyzacji w październiku 2019 r., kiedy to przystąpiono do realizacji programu racjonalizacji i restrukturyzacji trwającego do września 2023 r. Plan obejmuje trzy główne elementy: (i) korzyści pod względem kosztów i efektywności dzięki racjonalizacji i odnowieniu floty; (ii) restrukturyzację finansową i kapitałową dzięki finansowaniu ze środków prywatnych przedsiębiorstwa Attestor oraz renegecji pożyczek udzielonych przez KfW oraz (iii) stabilizację organizacyjną dzięki wejściu partnera strategicznego.

2.5.1. Restrukturyzacja operacyjna i organizacyjna

- (41) Przedsiębiorstwo Condor uruchomiło program racjonalizacji, optymalizacji handlowej i poprawy wydajności w celu obniżenia kosztów operacyjnych oraz utrzymania i dalszej poprawy rentowności. Zgodnie z planem restrukturyzacji przedłożonym przez Niemcy program ten miał przynieść następujące korzyści pod względem kosztów i wydajności: (i) zmniejszenie liczby pracowników o 23 % do maja 2021 r., w tym w szczególności zmniejszenie liczby pracowników obsługi naziemnej o 17 % pomimo przejęcia szeregu zadań wykonywanych wcześniej przez TCG, a także zmniejszenie liczby personelu pokładowego od 2022 r. dzięki środkom zawartym w uprzednio wynegocjowanym planie socjalnym; (ii) zmniejszenie kosztów wynagrodzeń poprzez dostosowanie układów zbiorowych, premii i wynagrodzenia kierownictwa, a także cięcia niektórych dodatkowych płatności, takich jak dodatek na posiłki i dodatek urlopowy; (iii) przeniesienie siedziby głównej do mniej kosztownej lokalizacji; (iv) renegecja umów z dostawcami (w trakcie postępowania upadłościowego nie obowiązywały terminy i okresy wypowiedzenia, co umożliwiło rozwiązanie niekorzystnych umów) oraz dostosowanie umów leasingu statków powietrznych; oraz (v) odnowienie floty. Program racjonalizacji miał przynieść trwałe zmniejszenie kosztów o ponad [...] mln EUR rocznie.
- (42) Operacyjne środki restrukturyzacyjne, jak przedstawiono w tabeli 2, mają na celu utrzymanie i usprawnienie działalności przedsiębiorstwa Condor, dopóki nie będzie ono w stanie generować zysków po stopniowym wycofaniu ograniczeń lotów nałożonych w celu zapobieżenia rozprzestrzenianiu się pandemii COVID-19. Wdrożenie tych środków zapewni konkurencyjność przedsiębiorstwa Condor dzięki dalszemu ograniczeniu kosztów i niezbędnej modernizacji floty poprzez wprowadzenie nowoczesnych, paliwooszczędnych statków powietrznych.
- (43) Przedsiębiorstwo Condor dysponowało starzejącą się flotą, która latem 2019 r. liczyła 61 samolotów, w tym 59 bezpośrednio eksploatowanych jednostek. W szczególności wiek 16 samolotów Boeing 767-300, z których przedsiębiorstwo korzystało na trasach długodystansowych, średnio wynosił 26 lat, czyli więcej niż średnia branżowa. Restrukturyzacja floty, którą zaplanowano na lata 2022–2025 w odniesieniu do długodystansowych statków powietrznych oraz na lata 2022–2029 w przypadku statków powietrznych krótko- i średniodystansowych, doprowadzi do zmniejszenia zużycia paliwa i emisji CO₂. Na podstawie ofert dostępnych w momencie przyznawania pomocy przedsiębiorstwo Condor spodziewało się osiągnąć roczne oszczędności kosztów paliwa w wysokości około [...] mln EUR, ograniczenie emisji CO₂ o 15–25 % oraz zmniejszenie średniego zużycia paliwa do poniżej 2 litrów/100 000 km/pasażer w samym segmencie długodystansowym, w którym zamierzano zastąpić 16 samolotów Boeing 767-300.

Tabela 2

Środki restrukturyzacyjne przedsiębiorstwa Condor

Środek	Wdrożenie
Zmniejszenie liczebności personelu	Zmniejszenie liczby pracowników obsługi naziemnej; osiągnięte do marca 2020 r.
Zmniejszenie kosztów personelu	— Dostosowanie układów zbiorowych: od grudnia 2019 r. do marca 2020 r. — Umowy o pracę w zmniejszonym wymiarze czasu pracy i negocjacje w sprawie przedłużenia okresu zamrożenia płac latem 2020 r. i wiosną 2021 r.
Renegecje umów na dostawy	Stałe przeglądy ze wszystkimi dostawcami prowadzone od września 2020 r.

Środek	Wdrożenie
Przeprowadzka do mniej kosztownej siedziby głównej	— Negocjacje w okresie od kwietnia do maja 2020 r. — Przeprowadzka zakończona w lipcu 2021 r.
Modernizacja floty	Stopniowe odnawianie, począwszy od trzeciego kwartału 2022 r., planowane uruchomienie 12 nowych długodystansowych statków powietrznych do 2023 r.

Źródło: Zgłoszenie, załącznik 13.

- (44) Ponadto wejście inwestora strategicznego umożliwiło stworzenie stabilnych ram ładu korporacyjnego. W szczególności sprzedaż części udziałów przedsiębiorstwa Condor na rzecz przedsiębiorstwa Attestor stanowiła pierwszy krok w kierunku osiągnięcia przez Condor niezależności strukturalnej po zakończeniu postępowania upadłościowego. Ponadto wejście przedsiębiorstwa Attestor i restrukturyzacja pożyczek udzielonych przez KfW zapewniły przedsiębiorstwu Condor wystarczające finansowanie i umożliwiły mu wzmocnienie bazy kapitałowej.

2.5.2. Restrukturyzacja kapitałowa i finansowa oraz finansowanie planu restrukturyzacji

- (45) Koszty restrukturyzacji obejmowały koszty odnowienia floty przedsiębiorstwa Condor oraz niepokryte koszty operacyjne w okresie restrukturyzacji. W związku z tym uwzględniały spłatę pożyczki na ratowanie i zastąpienie jej innymi pożyczkami od KfW, umorzenie wierzytelności z tytułu odsetek od nadwyżki odszkodowania, jak określono w motywie 7, oraz 23,7 mln EUR kosztów masy upadłościowej (motyw 36). Koszty restrukturyzacji sfinansowano częściowo z zasobów własnych w łącznej wysokości [...] mln EUR, a częściowo ze środków publicznych w formie restrukturyzacji zadłużenia, w łącznej wysokości 300,98 mln EUR. Finansowanie ze środków innych niż publiczne pochodziło ze środków przedsiębiorstwa Attestor i towarzyszyły mu trwale oszczędności kosztów oraz umorzenie długów wynikające z planu upadłości, jak określono w poniższych motywach.
- (46) Przedsiębiorstwo Attestor udostępniło przedsiębiorstwu Condor kapitał w wysokości 200 mln EUR w formie zastrzyku 150 mln EUR do rezerwy kapitałowej przedsiębiorstwa oraz depozytu w wysokości 50 mln EUR na rachunku powierniczym prowadzonym przez notariusza, z którego w razie potrzeby przedsiębiorstwo Condor mogło skorzystać do celów związanych z prowadzeniem działalności.
- (47) Ponadto przedsiębiorstwo Attestor przeznaczyło [...] mln EUR na odnowienie floty przedsiębiorstwa Condor, a także udostępniło nieodnawialną linię kredytową w wysokości [...] mln USD (około [...] mln EUR), z której Condor może korzystać w kilku transzach na pokrycie płatności uiszczanych przed dostawą statków powietrznych. W szczególności [...] zapewniło przedsiębiorstwu Condor i jego jednostkom zależnym instrument leasingu, przekazując bezpośrednio lub za pośrednictwem co najmniej jednej spółki środki w wysokości [...] mln EUR na pokrycie kosztów leasingu do nabycia statków powietrznych, które przedsiębiorstwo Condor miało objąć w leasing. Finansowanie statków powietrznych miało być uzupełnione finansowaniem zewnętrznym, które zgodnie z praktyką handlową miało pokryć [...] % całkowitych wydatków na zakup statków powietrznych. Wstępne zobowiązanie na pokrycie kosztów leasingu miało zatem umożliwić przedsiębiorstwu Condor objęcie w leasing statków powietrznych o wartości do [...] mln EUR na okres co najmniej [...] lat.
- (48) Ponadto w kontekście postępowania upadłościowego wierzyciele przedsiębiorstwa Condor zgodzili się na umorzenie wierzytelności na kwotę 630,8 mln EUR. Postępowanie to podlegało obowiązkowym przepisom prawa niemieckiego powszechnego prawa upadłościowego, które zawiera przepisy dotyczące ustanawiania różnych grup wierzycieli oraz ich traktowania. Wierzyciele należący do każdej z grup byli traktowani jednakowo. Do celów postępowania upadłościowego wierzytelności „grupy 7 – Udziałowcy” traktowano jako podporządkowane innym wierzytelnościom przysługującym wierzycielom z pozostałych grup. Zgodnie z planem upadłości kapitał zakładowy przedsiębiorstwa obniżono do zera, a tym samym udziałowcy przedsiębiorstwa utracili posiadane w nim udziały. Jednocześnie wykluczono prawo do objęcia nowych udziałów w ramach podwyższenia kapitału na podstawie planu. W rezultacie udziałowcy nie otrzymali żadnej wypłaty i utracili dotychczasowe uprawnienia, zarówno w odniesieniu do posiadanych udziałów, jak i wierzytelności należnych od przedsiębiorstwa Condor. Niemcy wyjaśniają, że w odniesieniu do pozostałych wierzytelności komitet wierzycieli przedsiębiorstwa Condor miał do wyboru likwidację przedsiębiorstwa albo akceptację wyceny masy upadłościowej na 0,1 % wierzytelności w łącznej wysokości 631,5 mln EUR oraz że niektórzy wierzyciele zagłosowali przeciwko przyjęciu planu. W planie upadłości określono siedem następujących grup wierzycieli:
- pracownicy (*Arbeitnehmer*),
 - Federalna Agencja Pracy (*Bundesagentur für Arbeit*),

- towarzystwo ubezpieczeń na wypadek niewypłacalności zakładowych programów emerytalnych (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit – PSVaG*),
 - wierzyciele solidarni (*Gläubiger aus Mithaftung*),
 - przedsiębiorstwa z grupy kapitałowej, którym przysługiwały wierzytelności niepodporządkowane (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen*),
 - inni wierzyciele, którym przysługiwały wierzytelności niezabezpieczone i niepodporządkowane (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*),
 - udziałowcy (*Gesellschafter*).
- (49) Kilka z tych grup, jak na przykład pracownicy, spółki z grupy kapitałowej i udziałowcy, składa się wyłącznie z wierzycieli prywatnych. Każdy wierzyciel należący do danej grupy ma prawo głosu. Zgodnie z niemieckim prawem upadłościowym każda grupa wierzycieli głosuje oddzielnie, a decyzja w każdej grupie zapada większością głosów wierzycieli posiadających prawo głosu, przy czym większość ustala się nie tylko na podstawie liczby głosów, ale także na podstawie sumy wierzytelności przysługujących głosującym wierzycielom⁽³⁰⁾. Większość wierzycieli postanowiła zaakceptować wycenę, a komitet wierzycieli zatwierdził plan w dniu 22 października 2020 r. Plan zatwierdził następnie sąd upadłościowy.
- (50) Ponadto w kontekście programu racjonalizacji przedsiębiorstwu Condor udało się osiągnąć trwałe obniżenie kosztów w wysokości [...] mln EUR rocznie, wynikające z dostosowań umów leasingu, renegocjacji umów z dostawcami i dostosowania układów zbiorowych, jak opisano w motywie 41. Wspomniane oszczędności kosztów wpływają na rachunek zysków i strat przedsiębiorstwa Condor i zmniejszają zapotrzebowanie na finansowanie zewnętrzne.
- (51) W umowie zakupu i finansowaniu na pokrycie kosztów leasingu ze środków przedsiębiorstwa Attestor jako warunek wstępny określono restrukturyzację istniejących pożyczek przedsiębiorstwa Condor udzielonych przez KfW na kwotę 550 mln EUR. Przed restrukturyzacją pożyczki udzielone przez KfW podlegały następującym warunkom:
- a) pożyczka nr 1, na łączną kwotę 529,8 mln EUR, składała się z transzy A o wartości nominalnej 256 mln EUR i transzy B o wartości nominalnej 273,8 mln EUR. W celu zabezpieczenia pożyczki nr 1 przedsiębiorstwo Condor utworzyło pakiet papierów wartościowych obejmujący między innymi zastawy na udziałach, zastawy na statkach powietrznych, transfery papierów wartościowych, cesje i zastawy na rachunkach;
 - 1) termin zapadalności transzy A pożyczki nr 1 przypadał na dzień 30 czerwca 2026 r.; pożyczka podlegała zwrotowi w ratach kwartalnych w wysokości [...] mln EUR, począwszy od dnia 30 czerwca 2021 r., oraz w drodze jednorazowej płatności wszystkich kwot pozostających do spłaty w dniu 30 czerwca 2026 r.; stopa procentowa obejmowała stopę bazową odpowiadającą 3-miesięcznej stopie EURIBOR powiększonej o [...] punktów bazowych rocznie oraz koszty refinansowania KfW;
 - 2) transza B pożyczki nr 1 miała postać odnawialnego instrumentu kredytowego z terminem zapadalności ustalonym na dzień 31 grudnia 2031 r.; stopa procentowa obejmowała stopę bazową odpowiadającą 1-miesięcznej stopie EURIBOR powiększonej o [...] punktów bazowych rocznie oraz koszty refinansowania KfW; kwoty wypłacone z transzy B podlegały spłacie na koniec każdego okresu odsetkowego wraz z wszelkimi niezapłaconymi jeszcze odsetkami narosłymi do tego dnia; kwoty spłacone można było ponownie wykorzystać w okresie dostępności pożyczki, pod warunkiem nieprzekroczenia całkowitej kwoty dostępnej w ramach transzy B; od dnia 30 czerwca 2026 r. całkowita kwota pożyczki w ramach transzy B miała być automatycznie zmniejszana o [...] mln EUR na koniec każdego kolejnego kwartału kalendarzowego;
 - b) pożyczka nr 2, o wartości nominalnej 20,2 mln EUR i terminie zapadalności przypadającym na dzień 31 grudnia 2031 r., miała stopę procentową obejmującą stopę bazową odpowiadającą 3-miesięcznej stopie EURIBOR powiększonej o [...] punktów bazowych oraz koszty refinansowania KfW; pożyczka nr 2 została zabezpieczona przez [...] na rzecz KfW;
 - c) w przypadku sprzedaży przedsiębiorstwa Condor w drodze przejęcia udziałów w warunkach umownych przewidziano hierarchię spłaty poszczególnych transz. W pierwszej kolejności spłacie podlegała pożyczka nr 2, następnie transza A pożyczki nr 1, a po niej transza B pożyczki nr 1. Ponadto w przypadku innych transakcji sprzedaży aktywów przedsiębiorstw Condor transza A miała również zostać zmniejszona przed transzą B. W przypadku zbycia zabezpieczeń do spłaty transz obowiązywała podobna kolejność pierwszeństwa. W przypadku wpływów z innych zabezpieczeń transza A miała mieć pierwszeństwo przed transzą B, a zatem wpływy te miały najpierw posłużyć na spłatę transzy A, a następnie na spłatę transzy B.

⁽³⁰⁾ Kodeks upadłościowy (Insolvenzordnung) z dnia 5 października 1994 r. (BGBl. I S. 2866), art. 243 i art. 244 ust. 1.

- (52) Zgodnie ze zgłoszeniem i projektami umów, które przedłożyły Niemcy, przyczyniają się one do finansowania planu restrukturyzacji poprzez restrukturyzację istniejących pożyczek KfW na kwotę 550 mln EUR w następujący sposób:
- a) umorzenie spłaty 90 mln EUR transzy B pożyczki nr 1;
 - b) pozostające do spłaty kwoty pożyczki nr 1 (po umorzeniu kwoty 90 mln EUR, o którym mowa w lit. a), oraz umorzeniu kwoty 60 mln EUR na mocy drugiej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor (zob. motyw 6) podlegają restrukturyzacji w następujący sposób:
 - transza uprzywilejowana w wysokości 175 mln EUR podlegająca takim samym warunkom jak transza A pożyczki nr 1, z wyjątkiem dwóch następujących zmian: (i) termin zapadalności przypada na wrzesień 2026 r., tak aby zbiegł się z rokiem obrachunkowym przedsiębiorstwa Condor (poprzednio czerwiec 2026 r. w przypadku transzy A pożyczki nr 1 i 31 grudnia 2031 r. w przypadku transzy B pożyczki nr 1 i pożyczki nr 2); (ii) [...];
 - transza podporządkowana w wysokości 204,8 mln EUR podlega następującym warunkom: (i) stopa procentowa: [...] kosztów; (ii) rodzaj długu: [...]; (iii) zabezpieczenie: tak jak poprzednio; (iv) kwoty dostępne do spłaty uzależnione od przychodów uzyskanych w wyniku zastosowania klauzuli *earn-out* (podstawowa data wyjścia: 30 września 2026 r.);
 - c) w pożyczce nr 2 udzielonej SGL na nabycie udziałów przewidziano wprowadzenie zmian w taki sposób, aby podlegała ona takim samym warunkom co nowa transza podporządkowana, z tą różnicą, że istniejące zabezpieczenie ma zostać wzmocnione kwotą [...]. Spłata transzy podporządkowanej ma nastąpić dnia [...].
- (53) Niemcy potwierdziły, że projekty umów zostały wdrożone zgodnie z opisem w motywie 52. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Niemcy klauzula *earn-out* przewiduje, że wypłata w ramach tego mechanizmu może nastąpić dopiero wtedy, gdy inwestor uzyska przychody netto (np. ze sprzedaży) w wysokości co najmniej [...] mln EUR (limit zarobków) do dnia 30 czerwca 2026 r. lub gdy wycena kapitału własnego przedsiębiorstwa na dzień 30 września 2026 r. będzie co najmniej równa tej kwocie. Powyżej limitu zarobków wynoszącego [...] mln EUR wypłacona zostanie kwota [...] EUR. Z kwot od [...] mln EUR do [...] mln EUR pożyczkodawca otrzymuje udział w wysokości od [...] % do [...] %. Rzeczywista kwota zwrotu zależy od przychodów netto. Warunki wypłaty zgodnie z klauzulą *earn-out* gwarantują zatem, że państwo niemieckie otrzyma płatności w wysokości od [...] EUR do [...] mln EUR do września 2026 r., w zależności od wyników gospodarczych przedsiębiorstwa Condor. Do spłaty transzy podporządkowanej i pożyczki nr 2 należy wykorzystać wypłaty zgodnie z klauzulą *earn-out*.
- (54) Niemcy, za pośrednictwem KfW, udzieliły przedsiębiorstwu Condor pożyczek objętych gwarancją na pokrycie części szacowanych szkód, jakie przedsiębiorstwo to poniosło w kontekście pandemii COVID-19. Po przyjęciu unieważnionej decyzji o odszkodowaniu za szkody Komisja stwierdziła, że przedsiębiorstwo Condor poniosło szkodę w wysokości 175,355 mln EUR w okresie od dnia 17 marca do dnia 31 grudnia 2020 r.⁽³¹⁾ oraz szkodę w wysokości 73,66 mln EUR w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 31 maja 2021 r.⁽³²⁾, a zatem łącznie szkodę w wysokości 249,02 mln EUR w okresie od dnia 17 marca 2020 r. do dnia 31 maja 2021 r. Różnica między wysokością pożyczek (550 mln EUR) przed umorzeniem odnośnych kwot (90 mln EUR i 60 mln EUR – zob. motywy 6 i 8) a szacunkową szkodą poniesioną w okresie od dnia 17 marca 2020 r. do dnia 31 maja 2021 r. (249,02 mln EUR) wynosi 300,98 mln EUR. Jest to kwota pożyczek udzielonych na restrukturyzację.
- (55) Niemcy przedstawiły dwie oceny elementu pomocy zawartego w restrukturyzacji pożyczek.
- (56) Zgodnie z pierwszym podejściem Niemcy utrzymują, że elementem pomocy w restrukturyzacji pożyczek byłaby wartość nominalna pożyczek w wysokości 400 mln EUR (tj. pierwotna kwota 550 mln EUR pomniejszona o odpis w wysokości 150 mln EUR) pomniejszona o kwotę zgłoszoną przez Niemcy jako pomoc na odszkodowanie za szkody w okresie od dnia 17 marca 2020 r. do dnia 31 maja 2021 r. w wysokości 144,1 mln EUR, co daje wartość nominalną pomocy na restrukturyzację w wysokości 255,9 mln EUR.

⁽³¹⁾ Zob. pierwsza decyzja dotycząca przedsiębiorstwa Condor, motyw 203.

⁽³²⁾ Zob. druga decyzja dotycząca przedsiębiorstwa Condor, motyw 112.

- (57) Niemcy uważają jednak, że wycenę elementu pomocy można sporządzić w sposób mniej zachowawczy. W przypadku transzy uprzywilejowanej w wysokości 175 mln EUR element pomocy miałby stanowić kwotę w wysokości 18,9 mln EUR będącą różnicą między odsetkami faktycznie zapłaconymi przez przedsiębiorstwo Condor a odsetkami, które przedsiębiorstwo musiałoby zapłacić od hipotetycznej pożyczki rynkowej. Prywatny pożyczkodawca zgodziłby się również na odroczenie spłaty i odsetek, które tym samym nie zawierałyby elementu pomocy. Ponadto Niemcy uznają umorzenie długu w wysokości 90 mln EUR za dotację z elementem pomocy w wysokości 90 mln EUR.

2.5.3. Historia restrukturyzacji i przywrócenia rentowności pod względem operacyjnym i finansowym

- (58) Niemcy twierdzą, że do czasu pandemii COVID-19 niemiecki rynek podróży zagranicznych stale rósł, przy czym roczny wzrost wynosił nawet 4,6 %. W 2020 r. obroty na rynku gwałtownie spadły jednak o 58,1 %. Plan restrukturyzacji zakłada, że popyt na niemieckim rynku źródłowym na podróże rekreacyjne znacznie rośnie latem 2021 r. Niemcy podnoszą, że istnieje silny związek między podróżami a produktem krajowym brutto, który miał powrócić do poziomu sprzed kryzysu do końca 2021 r. Zdecydowany wzrost wskaźnika oszczędności netto gospodarstw domowych w Niemczech z 10,9 % w 2019 r. do 16,3 % w 2020 r. wskazywał na znaczne wydatki konsumpcyjne w miarę stopniowego znoszenia ograniczeń. Oczekuje się, że odbudowa w segmencie podróży rekreacyjnych nastąpi szybciej niż w ogólnym segmencie podróży, a powrót do poziomu sprzed kryzysu nastąpi około rok wcześniej niż w ogólnym segmencie podróży ⁽³³⁾.
- (59) Założenia zawarte w planie restrukturyzacji opierają się na analizie różnych tendencji oraz ich wpływu na podróże rekreacyjne. Przekazane przez Niemcy sprawozdanie z restrukturyzacji sporządzone przez firmę KPMG zawiera również prognozy rozwoju rynku oparte na ocenach przeprowadzonych przez osoby trzecie ⁽³⁴⁾. W ramach szeregu badań eksperckich obejmujących prognozy dotyczące pasażerów (PAX), RPK (przychody w przeliczeniu na pasażerokilometr) ⁽³⁵⁾, operacji lotniczych IFR (wykonanych zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów) ⁽³⁶⁾ oraz liczbę pasażerów założono, że w scenariuszu optymistycznym w 2023 r. sektor podróży lotniczych powróci do poziomu z 2019 r. ⁽³⁷⁾ Pierwszy wzrost miał nastąpić w trzecim i czwartym kwartale 2021 r., pod warunkiem zniesienia ograniczeń związanych z podróżowaniem oraz osiągnięcia postępów w szczepieniach. Prognozy te wykorzystano do oceny wiarygodności założeń leżących u podstaw biznesplanu przedsiębiorstwa Condor.
- (60) Zgodnie z dostarczonymi danymi (dane Euromonitor dotyczące zagranicznych podróży rekreacyjnych pod względem liczby podróży i wysokości wydatków, dane Statista i McKinsey dotyczące przychodów) w scenariuszu optymistycznym światowy rynek turystyczny miał powrócić do poziomu z 2019 r. w roku 2022 r., a w scenariuszu skrajnie pesymistycznym – na przełomie lat 2024 i 2025. Jak pokazano na rys. 3, oczekiwano, że w następstwie ożywienia kluczowe wskaźniki wyników dotyczące PAX, RPK i IFR osiągną poziom z 2019 r. około 2023/2024 r. Prognozy te dotyczą jednak całego sektora linii lotniczych. Te same prognozy wskazują również na szybsze ożywienie w przypadku lotów turystycznych.

⁽³³⁾ Zgłoszenie, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, niemiecka koncepcja restrukturyzacji według IDW S6/BGH, 16 czerwca 2021 r., s. 27.

⁽³⁴⁾ Do osób trzecich należą między innymi: BDL (Bericht zur Lage der Branche – styczeń 2021 r.), ICAO (Wpływ nowego koronawirusa na lotnictwo cywilne: analiza skutków gospodarczych – maj 2021 r.), Eurocontrol (Aktualizacja prognozy na lata 2021–2024 – maj 2020 r.), ACI (COVID-19 i porty lotnicze: prognoza ruchu i skutki finansowe – styczeń 2021 r.), IATA (Prognoza finansowa dla przemysłu lotniczego – kwiecień 2021 r.), Jefferies (Prognoza IATA dotycząca cięć w 2021 r. – szczepienia, ograniczenia związane z podróżą spowalniają odbudowę – kwiecień 2021 r.).

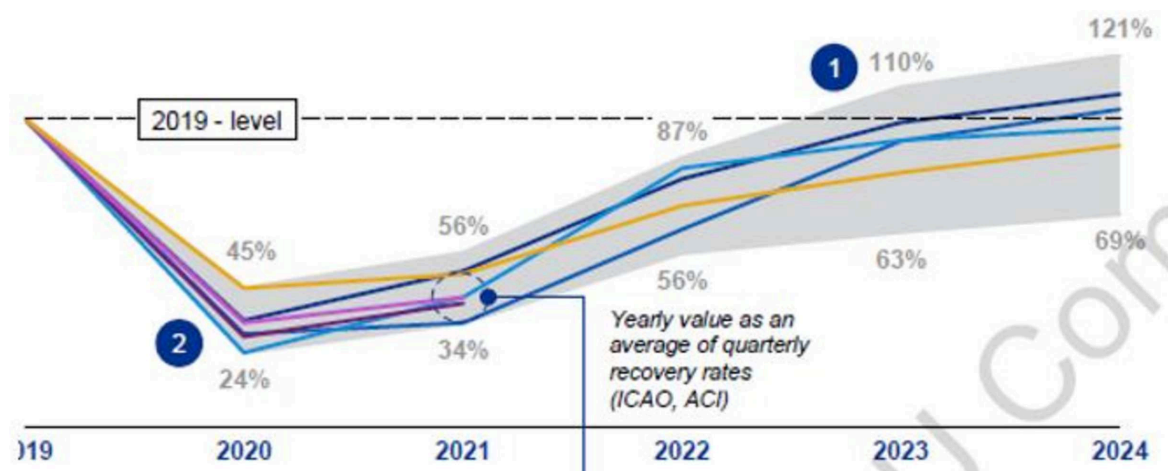
⁽³⁵⁾ RPK lub „przychody w przeliczeniu na pasażerokilometr” to liczba pasażerów, którzy zapłacili za bilet, pomnożona przez liczbę przebytych kilometrów.

⁽³⁶⁾ IFR lub „przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów” to zbiór przepisów określających sposób obsługi statku powietrznego, gdy pilot nie jest w stanie nawigować przy użyciu odniesień wzrokowych zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością.

⁽³⁷⁾ Źródło: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, niemiecka koncepcja restrukturyzacji według IDW S6/BGH, 16 czerwca 2021 r., s. 33.

Rysunek 3

Prognozy dotyczące kluczowych wskaźników wyników linii lotniczych jako % poziomu z 2019 r.



Źródło: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, niemiecka koncepcja restrukturyzacji według IDW S6/BGH, 16 czerwca 2021 r., s. 33.

- (61) Do najważniejszych kosztów operacyjnych związanych z działalnością przedsiębiorstwa Condor należą koszty utrzymania, koszty paliwa oraz koszty personelu. Założenia zawarte w planie restrukturyzacji opierają się na ekonomii statków powietrznych w zależności od rodzaju statku na przypisanej trasie, prognoz cen ropy naftowej i osiągniętych wyników. W planie restrukturyzacji uwzględniono skutki środków wdrożonych w ramach planu upadłości, wynikające z odnowienia floty, stopniowego odejścia od [...], a także zmniejszenia liczebności personelu, pracy w zmniejszonym wymiarze czasu pracy w związku z pandemią COVID-19 itp.
- (62) Przewiduje się, że przychody przedsiębiorstwa Condor z operacji lotniczych będą stopniowo rosły. Oczekuje się, że po fazie wzrostu w latach 2020–2022 współczynniki obciążenia statków powietrznych osiągną poziom sprzed pandemii COVID-19 w [...], stosownie do spodziewanego ożywienia rynku podróży rekreacyjnych. W scenariuszu bazowym (tabela 3) oczekuje się, że Condor osiągnie rentowność i pokryje odsetki i koszty amortyzacji na koniec okresu restrukturyzacji we wrześniu 2023 r., osiągając wynik netto w wysokości [...] mln EUR i marżę wyniku finansowego przed odsetkami i opodatkowaniem (EBIT) w wysokości [...] %⁽³⁸⁾. Ta tendencja wzrostowa utrzyma się po zakończeniu okresu restrukturyzacji i w 2024 r. przedsiębiorstwo osiągnie wynik netto przedsiębiorstwa w wysokości [...] mln EUR i marżę EBIT w wysokości [...], a następnie w 2026 r. osiągnie wynik netto w wysokości [...] mln EUR i marżę EBIT w wysokości [...].

Tabela 3

Rachunek zysków i strat przedsiębiorstwa Condor w scenariuszu bazowym

W mln EUR	Przed restrukturyzacją		Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji W mln EUR		
	2017/2018 Wartość rzeczywista	2018/2019 Wartość rzeczywista	2019/ 2020 Wartość rzeczywista	2020/ 2021 Wartość prognozowana	2021/ 2022 Wartość wg planu	2022/ 2023 Wartość wg planu	2023/ 2024 Wartość wg planu	2024/ 2025 Wartość wg planu	2025/ 2026 Wartość wg planu
Dochód z działalności operacyjnej	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty operacyjne	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: koszty wynajmu floty			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁸⁾ EBIT lub „wynik finansowy przed odsetkami i opodatkowaniem” to przychody przedsiębiorstwa pomniejszone o koszty z wyłączeniem podatków i odsetek. Marża EBIT jest wskaźnikiem finansowym świadczącym o rentowności przedsiębiorstwa, który można obliczyć poprzez podzielenie EBIT przez wartość sprzedaży.

W mln EUR	Przed restrukturyzacją		Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji W mln EUR		
	2017/2018 Wartość rzeczy- wista	2018/2019 Wartość rzeczy- wista	2019/ 2020 Wartość rzeczy- wista	2020/ 2021 Wartość progno- zowana	2021/ 2022 Wartość wg planu	2022/ 2023 Wartość wg planu	2023/ 2024 Wartość wg planu	2024/ 2025 Wartość wg planu	2025/ 2026 Wartość wg planu
Umorzenie i amortyzacja	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: amortyzacja floty			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk z działalności operacyjnej (EBIT) przed uwzględnie- niem operacji nadzwyczaj- nych	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty finansowe	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: związane z flotą			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik netto dla danego roku	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBITDA (przed wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBIT (przed wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stopa zwrotu	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączna liczba dostępnych miejsc na kilometr [ASK] (w mln)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączne przychody w przeliczeniu na pasażerokilometr [RPK] (w mln)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączny współczynnik obciążenia	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączna liczba pasażerów (w mln)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Zgłoszenie, dane finansowe przedsiębiorstwa Condor (dane za lata 2017/2018 i 2018/2019 w podziale na rodzaje floty nie są dostępne).

- (63) Tabela 3 pokazuje, że operacyjne i handlowe środki restrukturyzacyjne oraz wkłady finansowe pozwolą przedsiębiorstwu Condor na stopniowe złagodzenie skutków niewypłacalności TCG dla jego kapitału własnego, którego część nadal figurowała w bilansie w momencie zakończenia postępowania upadłościowego w dniu 1 grudnia 2020 r. Zgodnie z niemieckim prawem upadłościowym przedsiębiorstwo Condor dokonało odpisu kapitału zakładowego w pełnej wysokości, który zyskał tym samym ujemną wartość księgową. Chociaż do 2026 r. ze względu na ten efekt zewnętrzny wysokość kapitału własnego przedsiębiorstwa Condor ma pozostać nieznacznie

ujemna ([...] mln EUR), baza kapitałowa przedsiębiorstwa będzie stale i znacząco rosła w okresie restrukturyzacji i osiągnie wartość dodatnią w 2027 r. Ponadto długoterminowe zobowiązania finansowe przedsiębiorstwa Condor, po osiągnięciu szczytowego poziomu [...] mln EUR w 2021 r., ulegną zmniejszeniu do wysokości [...] mln EUR do 2026 r. Co więcej, zgodnie z tym zestawem danych stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału (ROCE)⁽³⁹⁾ przedsiębiorstwa Condor byłaby wyraźnie dodatnia na koniec okresu restrukturyzacji w roku obrachunkowym 2023 oraz w kolejnych latach, przy stopie zwrotu z zainwestowanego kapitału wynoszącej od [...] % do [...] % (tabela 4).

Tabela 4

Bilans przedsiębiorstwa Condor w scenariuszu bazowym

W mln EUR	Przed restrukturyzacją		Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji		
	2017/2018 Wartość rzeczy- wista	2018/2019 Wartość rzeczy- wista	2019/ 2020 Wartość rzeczy- wista	2020/ 2021 Wartość progno- zowana	2021/ 2022 Wartość wg planu	2022/ 2023 Wartość wg planu	2023/ 2024 Wartość wg planu	2024/ 2025 Wartość wg planu	2025/ 2026 Wartość wg planu
Aktywa	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa trwałe > 1 rok	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: flota (aktywa)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa obrotowe < 1 rok	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitał	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania długoterminowe > 1 rok	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Długotermi- nowe zobowiązania finansowe > 1 rok	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: leasing (zobowiązania)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania krótkotermini- nowe < 1 rok	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Krótkotermi- nowe zobowiązania finansowe < 1 rok	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽³⁹⁾ Zainwestowany kapitał definiuje się jako aktywa ogółem pomniejszone o zobowiązania krótkoterminowe.

W mln EUR	Przed restrukturyzacją		Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji		
	2017/2018 Wartość rzeczy- wista	2018/2019 Wartość rzeczy- wista	2019/ 2020 Wartość rzeczy- wista	2020/ 2021 Wartość progno- zowana	2021/ 2022 Wartość wg planu	2022/ 2023 Wartość wg planu	2023/ 2024 Wartość wg planu	2024/ 2025 Wartość wg planu	2025/ 2026 Wartość wg planu
w tym: leasing (zobowiązania)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Zgłoszenie, dane finansowe przedsiębiorstwa Condor (dane za lata 2017/2018 i 2018/2019 w podziale na rodzaje floty nie są dostępne).

- (64) W wycenie przedsiębiorstwa Condor przeprowadzonej w czerwcu 2021 r. przez Rothschild w kontekście procesu poszukiwania inwestora, jak pokazano w Tabeli 5, na podstawie konserwatywnych założeń oszacowano, że kapitał własny przedsiębiorstwa Condor wynosił od [...] mln EUR do [...] mld EUR do 2023 r., w zależności od przyjętej metody obliczeń (zdyskontowane przepływy pieniężne lub wielokrotność wyniku finansowego przed odsetkami, opodatkowaniem, umorzeniem i amortyzacją (EBITDA).

Tabela 5

Wycena przedsiębiorstwa Condor

[...]

- (65) W sprawozdaniu z wyceny sporządzonym przez Rothschild zawarto kalkulację średniego ważonego kosztu kapitału (WACC) przedsiębiorstwa Condor. WACC jest sumą otrzymywaną z przemnożenia kosztu zadłużenia i kosztu kapitału własnego przez odpowiednie wagi. Jako docelową strukturę kapitału, w której dług i kapitał własny mają określoną docelową wagę, przy założeniu [...] % kapitału własnego koszt długu obliczono na [...] %, a koszt kapitału własnego na [...] %⁽⁴⁰⁾. WACC przedsiębiorstwa Condor obliczono na [...] %. W dniu 1 stycznia 2019 r. wszedł w życie szesnasty Międzynarodowy Standard Sprawozdawczości Finansowej („MSSF 16”), znoszący odmienne traktowanie leasingu finansowego i leasingu operacyjnego. Wspomniane obliczenie wykonano z uwzględnieniem MSSF 16 i wynikającej z niego wyższej wagi długu na skutek księgowania zobowiązań z tytułu leasingu jako zobowiązań finansowych. W związku ze wzrostem zadłużenia zakładana struktura kapitałowa przedsiębiorstwa obejmuje [...] % kapitału własnego i [...] % długu. W tym scenariuszu WACC wynosi [...] % ze względu na wyższą wagę długu.
- (66) Władze niemieckie przedstawiły również wycenę kapitału własnego przedsiębiorstwa Condor na warunkach uzgodnionych z przedsiębiorstwem Attestor, na której opiera się obowiązkowa wycena sporządzona przez PwC przy ocenie warunków pożyczek KfW przez Niemcy, oraz wycena firmy Rothschild jako niezależnego rzeczoznawcy, który ustalił wartość przedsiębiorstwa w procesie inwestycyjnym. PwC przyjmuje konserwatywne podejście oparte na niższej wartości planowanego EBIT w wysokości [...] mln EUR i mnożniku wynoszącym [...]. Na podstawie tych konserwatywnych założeń PwC stwierdza, że wartość kapitału własnego przedsiębiorstwa Condor w 2025 r. wyniesie około [...] mln EUR, który to kapitał przed pandemią COVID-19 samo przedsiębiorstwo Condor szacowało na około [...] mln EUR⁽⁴¹⁾. Na podstawie bardziej konserwatywnej wyceny PwC w 2026 r. przedsiębiorstwo Condor miałyby osiągnąć zwrot z kapitału własnego (ROE) w wysokości [...] %. Wartość ta jest w pełni zgodna z medianą ROE wskazaną przez grupę innych linii lotniczych, która w latach 2017–2019 wynosiła od 23,4 % do 25,3 %, jak pokazano w Tabeli 6. Jak wynika z Tabeli 6, europejskie tradycyjne linie lotnicze oraz amerykańskie linie lotnicze osiągały mniej więcej podobne wyniki, z wyjątkiem 2019 r.

⁽⁴⁰⁾ Na [...] % kosztu zadłużenia składa się stopa procentowa [...] % istniejących pożyczek udzielonych przez KfW skorygowana o możliwość odliczenia odsetek od podatku. Koszt kapitału własnego w wysokości [...] % oblicza się przy użyciu modelu wyceny aktywów kapitałowych i składa się on ze (i) stopy procentowej wolnej od ryzyka w wysokości [...] %, (ii) premii z tytułu niewielkiego rozmiaru przedsiębiorstwa [...] % oraz (iii) premii z tytułu ryzyka specyficznego dla danego przedsiębiorstwa, którą oblicza się na podstawie premii z tytułu ryzyka w wysokości [...] % pomnożonej przez współczynnik beta (1,2 na podstawie odpowiedników), który w przypadku przedsiębiorstwa Condor wynosiłby [...] %.

⁽⁴¹⁾ Zlecona przez rząd federalny wycena PwC z 18.5.2021 r.

Tabela 6

Mediana zwrotu z kapitału własnego linii lotniczych w latach 2017–2019⁽⁴²⁾

	2019	2018	2017
Tradycyjne linie lotnicze (Europa)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Tanie linie lotnicze (Europa)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
Stany Zjednoczone	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Wszystkie	25,3 %	23,4 %	24,6 %

- (67) Ponadto według władz niemieckich łączny wpływ planu restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor, w tym szeregu środków na rzecz racjonalizacji i odnowienia floty (zob. Tabela 2), prowadzących do znacznego zmniejszenia kosztów personelu i dostaw, a także oszczędności paliwa i kosztów utrzymania oraz nowe finansowanie zapewnione przez przedsiębiorstwo Attestor pozwoli przedsiębiorstwu Condor osiągnąć rentowność na poziomie średniej branżowej. Jak wynika z Tabeli 3, marże EBIT⁽⁴³⁾ przedsiębiorstwa Condor są dodatnie od roku obrachunkowego 2023 ([...] % w 2023 r. do [...] % w 2026 r.). Marże są znacznie wyższe po pandemii COVID-19 w porównaniu z poziomami sprzed pandemii COVID-19 ([...] % w roku obrachunkowym 2018 i [...] % w roku obrachunkowym 2019).
- (68) Tabela 7 przedstawia również poziom rentowności innych linii lotniczych przed pandemią COVID-19. Zgodnie z danymi przekazanymi przez Niemcy marża EBIT tych innych linii lotniczych, w tym tradycyjnych oraz tanich linii lotniczych, takich jak Lufthansa i Ryanair, wynosiła średnio 5,7 % lub 7,3 % jako mediana. Wyniki w tej grupie znacznie się różniły, a różnica między najwyższą wartością wynoszącą 13,3 % a najniższą wynoszącą -5,5 % wynosiła 18,8 punktu procentowego. Z danych z 2019 r. wynika, że stopa zwrotu przedsiębiorstwa Condor w przeliczeniu na pasażera (dochód podzielony przez liczbę pasażerów) wyniosła [...] ⁽⁴⁴⁾ w porównaniu ze średnią 141 dla pozostałych linii lotniczych, natomiast Condor prowadził działalność przy [...] ASK, podczas gdy w przypadku innych przedsiębiorstw lotniczych średnia wynosiła 135 773 ASK.

Tabela 7

Porównanie kluczowych wskaźników z innymi liniami lotniczymi przed pandemią COVID-19

	Marża EBIT (%)	Stopa zwrotu (EUR)		Współczynnik obciążenia (%)	Pasażerowie (w mln)	Liczba dostępnych miejsc (w mln na km)
Condor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Lufthansa	5,1	250,7		82,6	145,3	358 803
Norwegian	2,0	121,9		86,6	36,2	100 031
Eurowings	- 5,5	85,7		82,3	27,0	32 383
Ryanair	13,3	57,0		95,0	149,0	176 989
IAG	10,2	215,7		84,6	118,3	337 754
EasyJet	7,3	76,5		91,5	96,1	116 056
Wizz	13,0	69,0		93,6	40,0	69 973

⁽⁴²⁾ Decyzja Komisji z dnia 11.12.2020 r., C(2020) 9221, w sprawie SA.58463 Aide à la restructuration de Corsair, Dz.U. C 41 z 5.2.2021, s. 1, motyw 23. Próba obejmuje 15 linii lotniczych pogrupowanych w trzy kategorie: Do **tradycyjnych linii lotniczych** należą Air France KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean i Finnair; do **tanich linii lotniczych** należą Ryanair, Easy Jet i Air Europa, a do **linii lotniczych ze Stanów Zjednoczonych** należą Delta Airlines, American Airlines, United Airlines i Southwest Airlines.

⁽⁴³⁾ Marża EBIT oparta na przychodach ze sprzedaży. Plan restrukturyzacji nie przewiduje innych dochodów z działalności operacyjnej.

⁽⁴⁴⁾ Stopa zwrotu jest wyższa niż przedstawiona w tabeli 3 ze względu na konieczność zapewnienia porównywalności z odpowiednikami. Ponieważ publicznie dostępne dane dotyczące konkurentów nie są tak szczegółowe jak dane wewnętrzne przedsiębiorstwa Condor, stopę zwrotu w tabeli 7 definiuje się jako przychody ze sprzedaży w przeliczeniu na PAX, natomiast stopę zwrotu w tabeli 3 definiuje się jako (przychody ze sprzedaży – wartość sprzedaży usług przewozowych – wartość innej sprzedaży) w przeliczeniu na PAX.

	Marża EBIT (%)	Stopa zwrotu (EUR)		Współczynnik obciążenia (%)	Pasażerowie (w mln)	Liczba dostępnych miejsc (w mln na 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
Średnia (w tym Condor)	5,5	143,8		86,2	61,8	127 474
Średnia (z wyłączeniem przedsiębiorstwa Condor)	5,7	140,8		85,8	66,6	135 773
Mediana (w tym Condor)	6,2	143,8		84,3	38,1	85 002
Mediana (z wyłączeniem przedsiębiorstwa Condor)	7,3	143,2		83,9	40,0	100 031

Źródło: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, niemiecka koncepcja restrukturyzacji według IDW S6/BGH, 16 czerwca 2021 r., s. 37 oraz obliczenia własne.

- (69) Ponadto Niemcy przedstawiły dane dotyczące prognozy przepływów pieniężnych przedsiębiorstwa Condor w odniesieniu do scenariusza bazowego, jak pokazano w Tabeli 8.

Tabela 8

Prognoza przepływów pieniężnych w scenariuszu bazowym

W mln EUR	Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji		
	2019/2020 Wartość rzeczywista	2020/2021 Wartość prognozowana	2021/2022 Wartość wg planu	2022/2023 Wartość wg planu	2023/2024 Wartość wg planu	2024/2025 Wartość wg planu	2025/2026 Wartość wg planu
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej (przed wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty wyjątkowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zmiany w kapitale własnym	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zmiany w zakresie zobowiązań finansowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: zobowiązania finansowe wobec KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zwiększenie lub zmniejszenie netto stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na początku okresu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na koniec okresu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

W mln EUR	Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji		
	2019/2020 Wartość rzeczy- wista	2020/2021 Wartość prognozo- wana	2021/2022 Wartość wg planu	2022/2023 Wartość wg planu	2023/2024 Wartość wg planu	2024/2025 Wartość wg planu	2025/2026 Wartość wg planu
Dostępna transza B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zablokowane środki pieniężne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostępna płynność	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Zgłoszenie, dane finansowe przedsiębiorstwa Condor.

- (70) Dane przekazane przez Niemcy pokazują wypływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej w wysokości [...] mln EUR w roku obrachunkowym 2021. Jednocześnie za główne wpływy środków pieniężnych odpowiadają operacje nadzwyczajne na kwotę [...] mln EUR, związane z likwidacją TCG, zapewnieniem płynności dzięki inwestycji przedsiębiorstwa Attestor oraz zmianami w zakresie zobowiązań finansowych wobec KfW. W następstwie wkładu przedsiębiorstwa Attestor w kapitał własny przedsiębiorstwa Condor dostępna płynność nigdy nie spada poniżej poziomu [...] mln EUR.
- (71) Z przedstawionych informacji wynika, że przedsiębiorstwo Condor znalazło się w sytuacji krótkotrwałego zaburzenia płynności, które zbiegło się z ujemnym wskaźnikiem wypłacalności odziedziczonym po likwidacji TCG (rys. 4).

Rysunek 4

Krótkoterminowy poziom płynności przedsiębiorstwa Condor

[...]

Źródło: Zgłoszenie, ocena restrukturyzacji dokonana przez KPMG.

- (72) Niemcy przedstawiły analizę wrażliwości, która obrazuje różnice w poziomie zysków i strat przedsiębiorstwa Condor, a następnie jego bilansu, w porównaniu ze scenariuszem bazowym odzwierciedlonym w Tabeli 3: **Rachunek zysków i strat przedsiębiorstwa Condor w scenariuszu bazowym** i Tabeli 4, jeżeli koszty paliwa wzrosną jeszcze bardziej niż w scenariuszu bazowym ze względu na wzrost cen uprawnień do emisji i jednostek kompensacji emisji, a także jeżeli na wzrost stopy zwrotu w przeliczeniu na pasażera⁽⁴⁵⁾ negatywnie wpłyną możliwe niekorzystne zmiany na rynku, takie jak wzrost konkurencji, zmniejszając tym samym wzrost stopy zwrotu, spodziewany w szczególności w związku ze wprowadzeniem nowych długodystansowych statków powietrznych. Wynik tej analizy przedstawiono w Tabeli 9 i Tabeli 10.

Tabela 9

Prognozowany rachunek zysków i strat w scenariuszu niekorzystnym

W mln EUR	Przed restrukturyzacją		Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji W mln EUR		
	2017/2018 Wartość rzeczy- wista	2018/2019 Wartość rzeczy- wista	2019/ 2020 Wartość rzeczy- wista	2020/ 2021 Wartość progno- zowana	2021/ 2022 Wartość wg planu	2022/ 2023 Wartość wg planu	2023/ 2024 Wartość wg planu	2024/ 2025 Wartość wg planu	2025/ 2026 Wartość wg planu
Dochód z działalności operacyjnej	1 803,8	1 684,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty operacyjne	- 1 684,4	- 1 542,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: koszty wynajmu floty			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Umorzenie i amortyzacja	- 96,4	- 93,9	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁵⁾ Przychody ze sprzedaży podzielone przez całkowitą liczbę pasażerów.

W mln EUR	Przed restrukturyzacją		Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji W mln EUR		
	2017/2018 Wartość rzeczy- wista	2018/2019 Wartość rzeczy- wista	2019/ 2020 Wartość rzeczy- wista	2020/ 2021 Wartość progno- zowana	2021/ 2022 Wartość wg planu	2022/ 2023 Wartość wg planu	2023/ 2024 Wartość wg planu	2024/ 2025 Wartość wg planu	2025/ 2026 Wartość wg planu
w tym: amortyzacja floty			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk z działalności operacyjnej (EBIT) przed uwzględnie- niem operacji nadzwyczaj- nych	23,0	47,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty finansowe	- 29,6	- 32,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: związane z flotą			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik netto dla danego roku	40,0	- 6 796,7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBITDA (przed wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności)	7 %	9 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBIT (przed wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności)	1 %	3 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stopa zwrotu	198	172	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączna liczba dostępnych miejsc na kilometr [ASK] (w mln)	34 638	36 183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączne przychody w przeliczeniu na pasażerokilometr [RPK] (w mln)	30 880	32 495	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączny współczynnik obciążenia	89 %	90 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączna liczba pasażerów (w mln)	8,8	9,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Zgłoszenie, dane finansowe przedsiębiorstwa Condor (dane za lata 2017/18 i 2018/19 w podziale na rodzaje floty nie są dostępne).

Tabela 10

Bilans w scenariuszu niekorzystnym

W mln EUR	Przed restrukturyzacją		Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji		
	2017/2018 Wartość rzeczy- wista	2018/2019 Wartość rzeczy- wista	2019/ 2020 Wartość rzeczy- wista	2020/ 2021 Wartość progno- zowana	2021/ 2022 Wartość wg planu	2022/ 2023 Wartość wg planu	2023/ 2024 Wartość wg planu	2024/ 2025 Wartość wg planu	2025/ 2026 Wartość wg planu
Aktywa	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa trwałe > 1 rok	1 293,4	309,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

W mln EUR	Przed restrukturyzacją		Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji		
	2017/2018 Wartość rzeczy- wista	2018/2019 Wartość rzeczy- wista	2019/ 2020 Wartość rzeczy- wista	2020/ 2021 Wartość progno- zowana	2021/ 2022 Wartość wg planu	2022/ 2023 Wartość wg planu	2023/ 2024 Wartość wg planu	2024/ 2025 Wartość wg planu	2025/ 2026 Wartość wg planu
w tym: flota (aktywa)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa obrotowe < 1 rok	587,5	281,6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych	11,2	56,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania	1 880,9	591,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitał	194,7	- 6 776,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania długoterminowe > 1 rok	760,6	3 706,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Długotermi- nowe zobowiązania finansowe > 1 rok	181,2	156,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: leasing (zobowiązania)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania krótkotermini- nowe < 1 rok	925,6	3 661,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Krótkotermi- nowe zobowiązania finansowe < 1 rok	37,8	47,4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: leasing (zobowiązania)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wskaźnik zadłużenia netto do EBITDA	1,7	1,0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału	2 %	- 2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: zgłoszenie, dane finansowe przedsiębiorstwa Condor (dane za lata 2017/18 i 2018/19 w podziale na rodzaje floty nie są dostępne).

- (73) Zgodnie z założeniami scenariusza niekorzystnego wynik operacyjny przedsiębiorstwa Condor miałby nieznacznie spaść, przy czym EBIT wyniósłby średnio o [...] mln EUR mniej niż w scenariuszu bazowym. Przedsiębiorstwo Condor pozostałoby jednak rentowne, a marża EBIT na koniec okresu restrukturyzacji wynosiłaby [...] %, sięgając poziomu [...] % na koniec okresu objętego prognozami, tj. od 2019/2020 do 2025/2026 („okres planowania”).

- (74) Po stronie bilansowej niekorzystny scenariusz głównie wpływa na stan środków pieniężnych i kapitał własny przedsiębiorstwa Condor. W scenariuszu niekorzystnym przedsiębiorstwo Condor posiada mniej aktywów pieniężnych, a ujemny kapitał własny nie zmniejsza się tak szybko jak w scenariuszu bazowym. W scenariuszu niekorzystnym kapitał własny przedsiębiorstwa Condor nadal pozostanie ujemny i będzie wynosił [...] mln EUR na koniec okresu planowania. Jednak nawet w takim przypadku powrót do dodatniego kapitału własnego w roku następującym po okresie planowania byłby możliwy. Jak wyjaśniono w motywie 64 oraz jak wynika z Tabeli 5 i Tabeli 9, wartość przedsiębiorstwa Condor i wartość jego kapitału oszacowana przez Rothschild i PwC opierają się już na negatywnych założeniach scenariusza niekorzystnego, a zatem pozostają aktualne.
- (75) Korekty przychodów i kosztów wpływają na przepływy pieniężne. Tabela 11 pokazuje, że płynność dostępna dla przedsiębiorstwa Condor jest o [...] mln EUR niższa na koniec okresu restrukturyzacji w roku obrachunkowym 2023 niż w scenariuszu bazowym. W 2026 r. dostępna płynność jest o [...] mln EUR niższa ze względu na skumulowany efekt niższych przepływów pieniężnych z działalności operacyjnej. Dodatkowo przepływy pieniężne z działalności operacyjnej są średnio o około [...] mln EUR niższe. Dodatkowy dodatni przepływ środków pieniężnych do kapitału własnego częściowo kompensuje wspomniany skutek w 2023 r.

Tabela 11

Prognoza przepływów pieniężnych w scenariuszu niekorzystnym

W mln EUR	Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji		
	2019/2020 Wartość rzeczy- wista	2020/2021 Wartość prognozo- wana	2021/2022 Wartość wg planu	2022/2023 Wartość wg planu	2023/2024 Wartość wg planu	2024/2025 Wartość wg planu	2025/2026 Wartość wg planu
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej (przed wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty wyjątkowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zmiany w kapitale własnym	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zmiany w zakresie zobowiązań finansowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: zobowiązania finansowe wobec KfW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zwiększenie lub zmniejszenie netto stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na początku okresu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Na koniec okresu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostępna transza B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zablokowane środki pieniężne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dostępna płynność	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Zgłoszenie, dane finansowe przedsiębiorstwa Condor.

- (76) Jak wyjaśniono w motywie 63, z danych dostarczonych przez Niemcy wynika, że stopa ROCE przedsiębiorstwa Condor byłaby wyjątkowo wysoka i zwrot miałby wynieść od [...] % do [...] %. Sytuacja ta wynika głównie z programu odnowienia floty przedsiębiorstwa Condor oraz z faktu, że jego zbadane sprawozdania finansowe zostały sporządzone zgodnie z niemieckim kodeksem spółek handlowych („Handelsgesetzbuch”, HGB). Odnowienie floty przedsiębiorstwa Condor obejmuje również odejście od własności lub dzierżawy statków powietrznych w ramach umów leasingu finansowego na rzecz dzierżawy statków powietrznych w ramach umów leasingu operacyjnego. W przeciwieństwie do umów leasingu finansowego leasing operacyjny nie wiąże się z przyznaniem leasingobiorcy praw własności. Od czasu wejścia w życie MSSF 16 wszystkie operacje leasingu ujmują się w bilansie. Zmiana ta nie ma jednak zastosowania do wszystkich krajowych standardów rachunkowości. Ponieważ Condor sporządza swoje sprawozdania finansowe poddawane kontroli zgodnie z HGB, transakcje leasingu operacyjnego nie mają wpływu na bilans leasingobiorcy, ponieważ są rozliczane pozabilansowo i nie podlegają kapitalizacji ⁽⁴⁶⁾.
- (77) Flota statków powietrznych przedsiębiorstwa Condor stanowi znaczną część kapitału i aktywów linii lotniczych. W związku z tym nieuwzględnienie w bilansie umów leasingu statków powietrznych może znacznie zmniejszyć wielkość sumy bilansowej. Nieuwzględnienie tych elementów wpływa na kluczowe wskaźniki, takie jak ROCE, ponieważ aktywów wykorzystywanych w działalności operacyjnej, tj. statków powietrznych, nie uwzględnia się przy obliczaniu zainwestowanego kapitału, co skutkuje zawyżeniem poziomu rentowności opartego na kapitale. Nieuwzględnianie leasingu statków powietrznych komplikuje również miarodajne porównania między liniami lotniczymi, ponieważ wyniki finansowe rozpatrywanego przedsiębiorstwa lotniczego zależą od decyzji o posiadaniu statków powietrznych na własność.
- (78) Z tych powodów Niemcy przedstawiły sprawozdania finansowe przedsiębiorstwa Condor, uwzględniając w bilansie umowy leasingu zgodnie z MSSF 16. Niemcy wyjaśniły, że chociaż opublikowane i poddane kontroli sprawozdania finansowe przedsiębiorstwa Condor sporządzono zgodnie z HGB, Condor regularnie sporządzał również takie alternatywne zbiory danych przedstawiające leasingi zgodnie z MSSF 16, gdy przedsiębiorstwo było jednostką zależną TCG. W odniesieniu do każdej umowy leasingu z osobna dokonano transpozycji. Mimo że sprawozdania te nie są poddawane kontroli, są one regularnie weryfikowane przez audytorów (Ernst i Young) i sporządzane we współpracy z audytorami (KPMG).
- (79) Tabela 12 i tabela 13 przedstawiają skorygowany rachunek zysków i strat oraz bilans w ramach scenariusza bazowego. Wpływ w obu scenariuszach jest identyczny, ponieważ korekta dotyczy wyłącznie księgowania floty, a zatem jest niezależna od bardziej niekorzystnych założeń scenariusza niekorzystnego. Dane liczbowe zgodnie z MSSF 16 wskazują na nieco wyższy wynik EBIT, ale niższy zysk netto. W związku z tym marża EBIT również wzrasta w porównaniu z marżą EBIT na podstawie tabeli 3. Na koniec okresu restrukturyzacji marża EBIT wyniesie [...] %, sięgając poziomu [...] % na koniec okresu planowania. Główny wpływ jest odzwierciedlony w bilansie. Łączna wartość aktywów jest około 2,5 raza wyższa niż wartość uzyskana zgodnie z niemieckimi zasadami rachunkowości. W związku z tą zmianą stopa ROCE jest znacznie niższa, odpowiednio od [...] % do [...] % w scenariuszu bazowym i od [...] % do [...] % w scenariuszu niekorzystnym.

Tabela 12

Prognozowany rachunek zysków i strat ze skapitalizowanymi transakcjami leasingu w scenariuszu bazowym

W mln EUR	Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji W mln EUR		
	2019/2020 Wartość rzeczywista	2020/2021 Wartość prognozowana	2021/2022 Wartość wg planu	2022/2023 Wartość wg planu	2023/2024 Wartość wg planu	2024/2025 Wartość wg planu	2025/2026 Wartość wg planu
Dochód z działalności operacyjnej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: koszty wynajmu floty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Umorzenie i amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ W odniesieniu do procesu połączenia i przejęcia oraz w sprawozdaniach dla KfW Condor stosuje dane dotyczące planowania zgodnie z MSSF. W przypadku oceny restrukturyzacji przeprowadzonej przez KPMG dane zgodne z MSSF uzgodniono z danymi według HGB. W związku z tym, chociaż dane liczbowe prognozowane w ocenie restrukturyzacji są również zgodne z MSSF, w biznesplanie nie zastosowano MSSF 16.

W mln EUR	Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji W mln EUR		
	2019/2020 Wartość rzeczy- wista	2020/2021 Wartość prognozo- wana	2021/2022 Wartość wg planu	2022/2023 Wartość wg planu	2023/2024 Wartość wg planu	2024/2025 Wartość wg planu	2025/2026 Wartość wg planu
w tym: amortyzacja floty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk z działalności operacyjnej (EBIT) przed uwzględnieniem operacji nadzwyczajnych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty finansowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: związane z flotą	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik netto dla danego roku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBITDA (przed wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBIT (przed wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stopa zwrotu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączna liczba dostępnych miejsc na kilometr [ASK] (w mln)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączne przychody w przeliczeniu na pasażerokilometr [RPK] (w mln)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączny współczynnik obciążenia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączna liczba pasażerów (w mln)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Zgłoszenie, dane finansowe przedsiębiorstwa Condor.

Tabela 13

Bilans ze skapitalizowanymi transakcjami leasingu w scenariuszu bazowym

W mln EUR	Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji		
	2019/2020 Wartość rzeczy- wista	2020/2021 Wartość prognozo- wana	2021/2022 Wartość wg planu	2022/2023 Wartość wg planu	2023/2024 Wartość wg planu	2024/2025 Wartość wg planu	2025/2026 Wartość wg planu
Aktywa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa trwałe > 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: flota (aktywa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa obrotowe < 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitał	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania długoterminowe > 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Długoterminowe zobowiązania finansowe > 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: leasing (zobowiązania)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

W mln EUR	Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji		
	2019/2020 Wartość rzeczy- wista	2020/2021 Wartość prognozo- wana	2021/2022 Wartość wg planu	2022/2023 Wartość wg planu	2023/2024 Wartość wg planu	2024/2025 Wartość wg planu	2025/2026 Wartość wg planu
Zobowiązania krótkoterminowe < 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Krótkoterminowe zobowiązania finansowe < 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: <i>leasing (zobowiązania)</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Zgłoszenie, dane finansowe przedsiębiorstwa Condor.

Tabela 14

Prognozowany rachunek zysków i strat ze skapitalizowanymi transakcjami leasingu w scenariuszu niekorzystnym

W mln EUR	Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji W mln EUR		
	2019/2020 Wartość rzeczy- wista	2020/2021 Wartość prognozo- wana	2021/2022 Wartość wg planu	2022/2023 Wartość wg planu	2023/2024 Wartość wg planu	2024/2025 Wartość wg planu	2025/2026 Wartość wg planu
Dochód z działalności operacyjnej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: <i>koszty wynajmu floty</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Umorzenie i amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: <i>amortyzacja floty</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk z działalności operacyjnej (EBIT) przed uwzględnieniem operacji nadzwyczajnych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty finansowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: <i>związane z flotą</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik netto dla danego roku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBITDA (przed wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBIT (przed wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stopa zwrotu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączna liczba dostępnych miejsc na kilometr [ASK] (w mln)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączne przychody w przeliczeniu na pasażerokilometr [RPK] (w mln)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączny współczynnik obciążenia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączna liczba pasażerów (w mln)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Zgłoszenie, dane finansowe przedsiębiorstwa Condor.

Tabela 15

Bilans ze skapitalizowanymi transakcjami leasingu w scenariuszu niekorzystnym

W mln EUR	Okres restrukturyzacji				Okres po restrukturyzacji		
	2019/2020 Wartość rzeczy- wista	2020/2021 Wartość prognozo- wana	2021/2022 Wartość wg planu	2022/2023 Wartość wg planu	2023/2024 Wartość wg planu	2024/2025 Wartość wg planu	2025/2026 Wartość wg planu
Aktywa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa trwałe > 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: flota (aktywa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa obrotowe < 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitał	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania długoterminowe > 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Długoterminowe zobowiązania finansowe > 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: leasing (zobowiązania)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania krótkoterminowe < 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Krótkoterminowe zobowiązania finansowe < 1 rok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym: leasing (zobowiązania)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Zgłoszenie, dane finansowe przedsiębiorstwa Condor.

- (80) Niemcy przedstawiły również zmienione rachunki przepływów pieniężnych skorygowane zgodnie z MSSF 16. Transpozycja dotyczy jednak jedynie przesunięcia przepływów pieniężnych między działalnością operacyjną, inwestycyjną i finansową bez wpływu na dostępną płynność.
- (81) Ponadto Niemcy przedstawiły również poziomy odniesienia dotyczące ROCE w odniesieniu do grupy europejskich konkurentów. Z poziomów tych wynika, że przed pandemią COVID-19 średnia ROCE grupy wynosiła 6,9 % lub 11,8 % liczona jako mediana. Stopa ROCE była wysoce zróżnicowana od poziomu - 20,3 % do +14,6 %, jak pokazano w tabeli 16.

Tabela 16

ROCE innych linii lotniczych przed pandemią COVID-19

	ROCE (%) na dzień 31 grudnia 2019 r.
Lufthansa	8,9
Norwegian	2,3
Eurowings	14,6
Ryanair	11,0

	ROCE (%) na dzień 31 grudnia 2019 r.
IAG	12,6
EasyJet	13,6
Wizz Air	12,7
Brussels Airlines	- 20,3
Średnia	6,9
Mediana	11,8

Źródło: uwagi przedłożone przez Niemcy w dniu 25 czerwca 2021 r.; źródło danych: baza danych ORBIS.

2.6. Środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji

(82) Władze niemieckie zobowiązały się do zastosowania następujących trzech środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji w okresie restrukturyzacji do dnia 30 września 2023 r.:

- a) flota własna przedsiębiorstwa Condor miała nie przekroczyć liczby [...] statków powietrznych, a przedsiębiorstwo Condor miało nie oferować więcej niż [...] mln miejsc na rok obrachunkowy; ograniczenie to pozostaje bez uszczerbku dla zdolności przedsiębiorstwa Condor do [...], o ile spełnione byłyby następujące warunki:
 - 1) [...]
 - 2) [...]
 - 3) [...]
 - 4) [...]
 - 5) Niemcy mają zgłaszać⁽⁴⁷⁾ Komisji wszelkie uzasadnione wnioski [...] i uzyskać jej zatwierdzenie. Komisja ma zatwierdzić wnioski w terminie nieprzekraczającym 15 dni roboczych od dostarczenia wymaganych informacji lub odrzucić je z uzasadnieniem;
- b) Condor ma powstrzymać się od nabywania udziałów w spółkach w okresie restrukturyzacji, chyba że jest to niezbędne do zapewnienia jego długoterminowej rentowności;
- c) Condor ma powstrzymać się od wykorzystywania pomocy państwa jako przewagi konkurencyjnej w działaniach promocyjnych podczas wprowadzania swoich produktów i usług na rynek.

2.7. Sytuacja w przypadku braku pomocy na restrukturyzację

(83) Niemcy stwierdziły, że bez pomocy na restrukturyzację Condor nie mógłby zakończyć postępowania upadłościowego. Wejście inwestora prywatnego stanowiło bowiem główne założenie planu upadłości przedsiębiorstwa Condor, a postępowanie upadłościowe przedłużało się w związku z odstąpieniem PGL od zawartej umowy. Ponadto umowa inwestycyjna zawarta z nowym inwestorem, przedsiębiorstwem Attestor, była uzależniona od restrukturyzacji pożyczek udzielonych przez KfW i nie zostałaby podpisana w przypadku braku pomocy. W związku z tym przedsiębiorstwo Condor niedługo później straciłoby płynność. Spowodowałoby to zawieszenie, a następnie cofnięcie koncesji, co pozbawiłoby przedsiębiorstwo Condor głównego źródła dochodu i doprowadziłoby do jego likwidacji. W następstwie tego stanu rzeczy nie doszłoby również do spłaty pożyczek udzielonych przez KfW, ponad 4 000 osób utraciłoby zatrudnienie w kontekście i tak już trudnej sytuacji gospodarczej oraz doszłoby do ograniczenia konkurencji na niemieckim rynku podróży rekreacyjnych.

⁽⁴⁷⁾ W okresie restrukturyzacji Niemcy nie zgłosiły Komisji żadnego takiego wniosku.

- (84) Niemcy stwierdziły, że Condor odgrywa kluczową rolę na niemieckim rynku podróży rekreacyjnych, którego – w przypadku opuszczenia rynku przez to przedsiębiorstwo – nie mógłby łatwo zastąpić żaden konkurent. Co istotne, Condor zajmował na tym rynku wyjątkową pozycję. Była to jedyna linia lotnicza w Niemczech, która świadczyła usługi lotnicze na rzecz około 2 500 niezależnych organizatorów turystyki i 11 000 biur podróży, z których wiele stanowią MŚP. Niemcy stwierdziły, że Condor był jednym z ostatnich przedsiębiorstw lotniczych na niemieckim rynku zdolnych i gotowych do szybkiego dostosowania planów lotu i usług do szczególnych potrzeb organizatorów turystyki, takich jak REWE, Alltours, Schauinsland i FTI. Niemcy stwierdziły, że organizatorzy turystyki zwracali się do władz niemieckich w celu podkreślenia znaczenia przedsiębiorstwa Condor dla ich działalności i wskazywali zależność od tego przedsiębiorstwa pod względem obsługi lotów związanych ze świadczeniami przez nich usługami⁽⁴⁸⁾. Według Niemiec rola przedsiębiorstwa Condor miała być szczególnie istotna w fazie rozwoju po pandemii COVID-19, kiedy to drobni organizatorzy turystyki i małe biura podróży mieli zależeć od partnera lotniczego posiadającego doświadczenie na rynku i umiejętności techniczne, które oferowało przedsiębiorstwo Condor, aby przywrócić swoją działalność na właściwe tory po pandemii.
- (85) Ponadto doświadczenie, infrastruktura techniczna, sieć połączeń i kontakty przedsiębiorstwa Condor na rynkach docelowych, a także zdobyte zaufanie zainteresowanych stron stanowią kluczowe czynniki, które łącznie zwiększają zdolność tego przedsiębiorstwa do pomyślnego rozwoju i sprzedaży miejsc na podróże do kierunków turystycznych. Niemcy stwierdziły, że inne przedsiębiorstwa lotnicze działające na niemieckim rynku podróży rekreacyjnych nie oferują takiej kombinacji elementów, a przedsiębiorstwo Condor budowało i rozwijało je przez wiele lat, w tym poprzez opracowanie autorskich rozwiązań informatycznych. Niemcy stwierdziły zatem, że opuszczenie rynku przez Condor wiązałoby się również z utratą cennej wiedzy technicznej i fachowej wypracowanej przez to przedsiębiorstwo w kontekście jego wyjątkowego modelu biznesowego, który nie jest łatwo dostępny na rynku.
- (86) Ponadto przedsiębiorstwo Condor korzystało z sieci około 5 800 dostawców, dlatego jego wyjście z rynku w dużej mierze wywarłoby niekorzystny wpływ na wszystkie te podmioty, zwłaszcza w świetle trudnej sytuacji gospodarczej panującej w momencie przyznawania pomocy na skutek pandemii COVID-19. Przedsiębiorstwo Condor zatrudniało również ponad 4 000 osób, zatem jego opuszczenie rynku byłoby niekorzystne dla wyspecjalizowanego personelu technicznego, zwłaszcza w panujących wówczas okolicznościach, w których wiele europejskich linii lotniczych zmniejszało przepustowość w wyniku wpływu pandemii COVID-19 na globalne podróże lotnicze.
- (87) Ponadto Niemcy stwierdziły, że opuszczenie rynku przez przedsiębiorstwo Condor byłoby szkodliwe dla konkurencji na niemieckim rynku transportu lotniczego. Rynek był już mocno skonsolidowany, a grupa Lufthansa, która zajmowała w nim pozycję dominującą, rozszerzała zakres swojej działalności również na rynek podróży rekreacyjnych. Niemcy uznały, że opuszczenie rynku przez przedsiębiorstwo Condor doprowadziłoby do dalszej koncentracji rynku, co byłoby szkodliwe dla konkurencji w zakresie rekreacyjnych podróży lotniczych, ponieważ ograniczyłoby innowacyjność i doprowadziłoby do wzrostu cen.

2.8. Podstawy wszczęcia postępowania

- (88) W wyniku stwierdzenia nieważności decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. wyrokiem z 2024 r. w sprawie przedsiębiorstwa Condor Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności środka pomocy na restrukturyzację w postaci umorzenia zadłużenia z pkt 67 wytycznych R&R.
- (89) Po pierwsze, Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy w następstwie umorzenia zadłużenia nadal należy zapewnić państwu dodatni zwrot, czy też zagrożenie związane z podejmowaniem nadmiernego ryzyka lub pokusą nadużycia ze strony obecnych udziałowców i wierzycieli nieuprzywilejowanych nie występuje w sytuacji, w której przedsiębiorstwo nie dysponuje pozostałym kapitałem własnym po zaksięgowaniu strat. W tym względzie Komisja wyraziła wątpliwości, czy w kontekście (ujemnego) kapitału własnego pozostałego przed interwencją państwa i całkowitej redukcji wartości nominalnej udziałów byłego udziałowca TGC należy uznać, że oczekiwana kwota, a nawet wartość równa zero, zapewniła państwu słuszny udział w zyskach jako wynagrodzenie z tytułu całkowitej kwoty przyznanego umorzenia zadłużenia w rozumieniu pkt 67 wytycznych R&R (zob. decyzja o wszczęciu postępowania, motyw 172). Po drugie, w przypadku gdyby nadal należało zapewnić państwu słuszny zwrot, Komisja wyraziła wątpliwości, czy klauzula *earn-out* ustanowiona na potrzeby spłaty przez Condor transzy podporządkowanej pożyczki nr 1 zaproponowanej przez władze niemieckie spełnia wymóg określony w pkt 67 wytycznych R&R (zob. decyzja o wszczęciu postępowania, motyw 173).

⁽⁴⁸⁾ Niemcy przedstawiły przykładowe pisma otrzymane od organizatorów turystyki jako załącznik nr 13 do zgłoszenia.

- (90) Ponadto, biorąc pod uwagę możliwy wpływ hipotetycznej niezgodności wynagrodzenia z tytułu umorzenia zadłużenia z pkt 67 wytycznych R&R, Komisja wyraziła również wątpliwości co do dostosowania środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji spowodowanych pomocą w formie zaproponowanej przez Niemcy (decyzja o wszczęciu postępowania, motyw 189). W związku z tym Komisja miała wątpliwości, czy pomoc na restrukturyzację można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

3. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

3.1. Uwagi przedsiębiorstwa Condor

- (91) W uwagach przedstawionych w dniu 15 października 2024 r., zarejestrowanych z datą 16 października 2024 r., przedsiębiorstwo Condor uznaje, że rozpatrywana pomoc na restrukturyzację jest w pełni zgodna z pkt 67 wytycznych R&R oraz z rynkiem wewnętrznym. W szczególności, zdaniem przedsiębiorstwa Condor, w rozpatrywanych okolicznościach (i) pkt 67 wytycznych R&R nie wymaga przyznania państwu udziału w przyszłym wzroście wartości beneficjenta, (ii) w przedmiotowym przypadku pakiet restrukturyzacyjny wynegocjowany z przedsiębiorstwem Attestor i zawarta w nim klauzula *earn-out* tak czy inaczej zapewniają państwu udział w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor i udział ten jest słuszny, oraz (iii) nie ma powodu, aby dostosować środki ograniczające zakłócenia konkurencji zaproponowane przez Niemcy.
- (92) W odniesieniu do argumentu przytoczonego w motywie 91 ppkt (i) zdaniem przedsiębiorstwa Condor w tym przypadku wymagania określone w pkt 67 wytycznych R&R są spełnione, jeżeli udział w przyszłym wzroście wartości beneficjenta przyznany państwu wynosi zero, a udział w wysokości równej zero jest udziałem słusznym w okolicznościach sprawy.
- (93) Po pierwsze, wynika to z celu określonego w pkt 67 wytycznych R&R, który w okolicznościach przedmiotowej sprawy nie może uzasadniać wymagania, aby państwu niemieckiemu przysługiwał jakikolwiek udział w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor. Przedsiębiorstwo Condor uważa, że w tym przypadku nie występuje problem „pokusy nadużycia” i zgadza się z Komisją, że ryzyko pokusy nadużycia istnieje jedynie w odniesieniu do *obecnych* udziałowców i wierzycieli nieuprzywilejowanych. Udziałowcy i inni wierzyciele, z których żadnemu nie przysługiwał dług podporządkowany, od momentu przyznania pomocy umorzyli swoje udziały lub wierzytelności w całości lub niemal w całości w ramach postępowania upadłościowego⁽⁴⁹⁾, zgodnie z pkt 66 wytycznych R&R, i zdaniem przedsiębiorstwa Condor zapobieżenie pokusie nadużycia lub podejmowania nadmiernego ryzyka w większym stopniu lub szerszym zakresie nie jest już możliwe. Umorzenie zadłużenia, o którym mowa, nie przynosi zatem korzyści obecnym udziałowcom ani wierzycielom, a jedynie przyszłym udziałowcom przedsiębiorstwa.
- (94) Ponadto przedsiębiorstwo Condor uważa, że problem pokusy nadużycia w odniesieniu do przedsiębiorstwa Attestor nie występuje, ponieważ przedsiębiorstwa tego – jako nowego udziałowca przedsiębiorstwa Condor – nie dotyczy cel polegający na zapobieganiu pokusie nadużycia określonym w wytycznych R&R. Podobnie zaangażowanie SGL w żaden sposób nie prowadzi do powstania problemu pokusy nadużycia, ponieważ spółka odgrywała wyłącznie rolę powiernika, przewidzianą z myślą o wejściu nowego inwestora.
- (95) Condor podnosi, że pakiet środków uzgodniony między rządem federalnym a przedsiębiorstwem Attestor jest częścią wynegocjowanego i wyważonego rozwiązania, a przy przyjętej strukturze środków przyznanie dodatkowego wynagrodzenia państwu oznacza pozbawienie przedsiębiorstwa Attestor tego wynagrodzenia, a tym samym wymaga od nowego inwestora przyjęcia części obciążeń wynikających z nadmiernego ryzyka podejmowanego w przeszłości przez byłych udziałowców lub wierzycieli. Takie rozwiązanie zniechęciłoby inwestorów prywatnych, ponieważ byłoby sprzeczne z celami minimalizacji pomocy państwa i zapewnienia niezakłóconej konkurencji, a także byłoby sprzeczne z ostatnią częścią pkt 66 wytycznych R&R, z której wynika, że podmioty wnoszące nowy kapitał własny nie powinny ponosić niewspółmiernych konsekwencji.

⁽⁴⁹⁾ W szczególności w postępowaniu upadłościowym zredukowano wartość nominalną udziałów przedsiębiorstwa Condor należących do TCG poprzez obniżenie jej do zera. TCG znajduje się w stanie likwidacji. W żaden sposób nie skorzysta na pomyslniej restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor. Ponadto inni wierzyciele przedsiębiorstwa Condor zaakceptowali wycenę masy upadłościowej na 0,1 % swoich wierzytelności zawartą w planie upadłości z zatwierdzonym przez niemiecki sąd upadłościowy, a tym samym niemal całkowicie umorzyli również przysługujące im wierzytelności.

- (96) Po drugie, zdaniem przedsiębiorstwa Condor z drugiej części pkt 67 wytycznych R&R⁽⁵⁰⁾ wynika również, że w przedmiotowej sprawie udział państwa w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor w kwocie równej zero jest udziałem słusznym. Jest to związane z brakiem zastrzyku kapitałowego („wysokość państwowego dokapitalizowania” wynosi zero) oraz niestnieniem – lub istnieniem jedynie w ujemnej wysokości – „pozostałego kapitału spółki po zaksięgowaniu strat”, w odniesieniu do którego można by ustalić zakładany zastrzyk kapitałowy ze strony państwa na potrzeby określenia słusznego charakteru udziału państwa w przyszłym wzroście wartości beneficjenta. W szczególności oczekuje się, że kapitał własny przedsiębiorstwa Condor pozostanie ujemny do 2026 r., do czasu spłaty pożyczek udzielonych tytułem pomocy, która to spłata ma nastąpić we wrześniu 2026 r.; kapitał ten może zatem osiągnąć wartość dodatnią dopiero po 2026 r. Zdaniem przedsiębiorstwa Condor, pomimo „zwiększenia kapitału własnego”, umorzenie zobowiązań należy odróżnić od „zastrzyków kapitałowych”.
- (97) Jeżeli chodzi o argument przytoczony w motywie 91 ppkt (ii), Condor wskazuje, że w tym przypadku wymagania pkt 67 wytycznych R&R tak czy inaczej są spełnione, ponieważ państwu zapewniono udział w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor i udział ten jest słuszny z uwagi na a) przeprowadzenie konkurencyjnej procedury wyboru inwestora i b) zastosowanie klauzuli *earn-out* oraz ze względu na inne okoliczności sprawy.
- (98) Condor utrzymuje, że słusności udziału państwa w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor nie można oceniać na podstawie kryteriów określonych w drugiej części pkt 67 wytycznych R&R. Jeżeli jednak zapewnienie państwu udziału w przyszłym wzroście wartości beneficjenta uznano by za konieczne, słusność tego udziału należy oceniać w świetle wszystkich okoliczności, takich jak w przedmiotowym przypadku zastosowanie klauzuli *earn-out*, cały pakiet restrukturyzacyjny, w tym procedura wyboru inwestora, obciążenia ponoszone przez obecnych udziałowców i wierzycieli oraz wkład własny wniesiony przez przedsiębiorstwo Attestor.
- (99) Według przedsiębiorstwa Condor ze względu na przeprowadzenie przetargu konkurencyjnego zgodnego z zasadami konkurencji słusność wynika z faktu, że przedsiębiorstwo Attestor wyłoniono spośród trzech oferentów w drodze procedury konkurencyjnej, a jego oferta obejmowała najlepsze warunki zarówno dla przedsiębiorstwa Condor, jak i do celów spłaty udzielonych przez państwo pożyczek (pod względem spłaty dużej części niespłaconej kwoty pożyczki, ale również zastosowania klauzuli *earn-out*). Taki przetarg konkurencyjny zapewnia – oprócz wynegocjowanego charakteru warunków uzgodnionych między niemieckim rządem federalnym a przedsiębiorstwem Attestor – aby uzgodniony udział państwa w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor odpowiadał najlepszym warunkom, jakie inwestorzy mogą osiągnąć na rynku.
- (100) Zdaniem przedsiębiorstwa Condor słusność wynika również z zastosowania klauzuli *earn-out*⁽⁵¹⁾, która ma zastosowanie do [...]. Według przedsiębiorstwa Condor w scenariuszu optymistycznym cała kwota [...] mln EUR zostanie zwrócona; w związku z tym wynikający z decyzji o wszczęciu postępowania udział państwa w przyszłym wzroście wartości w wysokości [...] mln EUR w scenariuszu optymistycznym oraz przedział od [...] mln EUR do [...] mln EUR wspomniany przez Niemcy w ogłoszeniu stanowiły wartości szacunkowe, służące jedynie do ilościowego określenia elementu pomocy.
- (101) Ponadto przedsiębiorstwo Condor wskazuje na następujące inne okoliczności sprawy, które stanowią kolejne argumenty przemawiające za słusnością udziału państwa w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor:
- państwo otrzymuje [...] niezależnie od przyszłego wzrostu wartości przedsiębiorstwa Condor. Odsetki te są płatne nawet wówczas, gdy zgodnie z klauzulą *earn-out* nie przysługują mu żadne spłaty;
 - pakiet wynegocjowany z przedsiębiorstwem Attestor pozwolił na znaczne skrócenie okresu przyznanych pożyczek. Zwrot pełnej pozostałej kwoty nastąpi już do września 2026 r., zamiast do grudnia 2031 r. w odniesieniu do pierwotnej transzy B pożyczki nr 1 i pożyczki nr 2;
 - brak wejścia przedsiębiorstwa Attestor skutkowałoby upadłością przedsiębiorstwa Condor. Nie byłoby ono w stanie wywiązać się ze swoich zobowiązań do spłaty ani zapłacić odsetek od przyznanych mu pożyczek;

⁽⁵⁰⁾ Zgodnie z drugą częścią pkt 67 wytycznych R&R słuszny charakter przyznanego państwu udziału w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor należy określić z uwzględnieniem „wysokości” państwowego dokapitalizowania w stosunku do pozostałego kapitału spółki po zaksięgowaniu strat”.

⁽⁵¹⁾ Klauzula *earn-out* zgodnie z opisem przedstawionym przez Niemcy (zob. motyw 53).

- d) oczekuje się, że kapitał własny przedsiębiorstwa Condor pozostanie ujemny do czasu spłaty pożyczek we wrześniu 2026 r. Zgodnie z pkt 67 wytycznych R&R słuszność udziału państwa w przyszłym wzroście wartości beneficjenta należy ustalić z uwzględnieniem „pozostałego kapitału spółki po zaksięgowaniu strat”. Jeżeli jednak zapewnienie państwu udziału w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor uznano by za konieczne również w przypadku ujemnej wartości kapitału własnego tego przedsiębiorstwa, to z odniesienia do „pozostałego kapitału spółki” musi wynikać co najmniej, że im niższa wysokość tego pozostałego kapitału własnego, tym niższy musi być udział państwa w przyszłym wzroście wartości beneficjenta.

(102) Jeżeli chodzi o argument, o którym mowa w motywie 91 ppkt (iii), zdaniem przedsiębiorstwa Condor nie ma powodu, aby dostosować środki zaproponowane przez Niemcy w celu ograniczenia zakłóceń konkurencji spowodowanych przez przyznanie pomocy, które to środki są odpowiednie, biorąc pod uwagę, że przedmiotowa pomoc na restrukturyzację jest w pełni zgodna z pkt 67 wytycznych R&R oraz z rynkiem wewnętrznym.

3.2. Uwagi przedsiębiorstwa Ryanair

(103) W swoich uwagach z dnia 16 października 2024 r. Ryanair popiera wątpliwości Komisji co do tego, czy umorzenie zadłużenia zatwierdzone decyzją w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. zapewniło państwu słuszny udział w przyszłym wzroście wartości beneficjenta oraz dostosowanie środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, jakie zaproponowały Niemcy. Ryanair wyraża jednak szereg dodatkowych obaw.

(104) Po pierwsze, Ryanair uważa, że odpisy zaakceptowane przez wierzycieli przedsiębiorstwa Condor nie stanowią środka o charakterze ogólnym, jak błędnie uznała Komisja, lecz wynikają ze zbiorowej decyzji wierzycieli.

(105) Ryanair twierdzi również, że odstąpienie od stosowania pkt 67 wytycznych R&R, zgodnie z sugestią Komisji, byłoby sprzeczne z zasadami efektywnego wydatkowania środków publicznych i z potrzebą unikania marnowania zasobów publicznych. Zdaniem przedsiębiorstwa Ryanair fakt, że pierwotny udziałowiec przedsiębiorstwa Condor utracił wszystkie posiadane udziały, a Attestor nie był uprzednio udziałowcem, jest nieistotny, ponieważ to przyszli udziałowcy są uprawnieni do wyceny zysków i powinni dzielić się obciążeniem z państwem. Ponadto fakt, że przedsiębiorstwo Condor posiada ujemny kapitał własny, nie oznacza, że nie można oczekiwać żadnych przyszłych zysków; dokonując zastrzyku kapitałowego, Attestor wykazał, że istnieje możliwość osiągnięcia zysków w przyszłości. W związku z tym żaden z tych punktów nie może uzasadniać stwierdzenia, że zerowe wynagrodzenie nadal zapewniłoby państwu słuszny udział w przyszłym wzroście wartości.

(106) Ponadto spłata transzy podporządkowanej pożyczki nr 1 jest uzależniona od przyszłych przychodów, a tym samym przedsiębiorstwo Condor może nie spłacić tej transzy, ponieważ jego przychody prawdopodobnie będą niewystarczające ze względu na niedociągnięcia w planie restrukturyzacji. Ryanair twierdzi zatem, że klauzula *earn-out* przynosi kolejną korzyść przedsiębiorstwom Condor i Attestor i nie jest w stanie zapewnić państwu dodatniego zwrotu, niezależnie od hipotetycznych płatności dokonywanych w przyszłości. Ryanair twierdzi również, że zastosowane przez Komisję kryteria oceny słuszności wynagrodzenia są niewystarczające. Ocena zwrotów wynikających z zastosowania klauzuli *earn-out* powinna bowiem opierać się na profilu ryzyka przedsiębiorstwa Condor, a nie na profilu ryzyka KfW, na przykład na rentowności obligacji przedsiębiorstw lotniczych o ratingu kredytowym poniżej ratingu inwestycyjnego. Ryanair zauważa, że stopa dyskontowa stosowana do przepływów pieniężnych, której wysokości nie określono, powinna odzwierciedlać poziom ryzyka oparty na instrumentach kapitałowych, a nie na instrumentach dłużnych.

(107) Ryanair uważa, że stanowisko Komisji dotyczące braku nowego kapitału własnego wniesionego przez państwo oraz pozostałego kapitału własnego po zaksięgowaniu strat, jak określono w motywie 166 decyzji o wszczęciu postępowania, jest sprzeczne z pkt 217 wyroku z 2024 r. w sprawie przedsiębiorstwa Condor⁽⁵²⁾. Ryanair uważa, że Niemcy powinny były zawrzeć klauzulę, za pomocą której odpisane kwoty podlegałyby odzyskaniu w zależności od przyszłych wyników przedsiębiorstwa Condor lub powinny były przeliczyć te kwoty na kapitał własny.

⁽⁵²⁾ Pkt 217 sprawy T-28/22 Ryanair/Komisja stanowi, co następuje: „[w] tym względzie należy jednak zauważyć, że ten ostatni człon zdania bezpośrednio następuje po wymogu zapewnienia państwu »słusz[ego] udział[u]« w przyszłym wzroście wartości beneficjenta. Można go zatem rozumieć jako wskazówkę co do tego, co pod względem ilościowym stanowi »słuszny udział«, który należy ustalić na podstawie proporcji, jaką stanowi kwota wpłacona przez państwo w stosunku do kwoty kapitału spółki pozostałego po zaksięgowaniu strat. Wykładnia ta pozwala tym samym pogodzić wprowadzającą i końcową część pkt 67 wytycznych R&R w sprawie”.

- (108) Jeżeli chodzi o negatywny wpływ pomocy na konkurencję i wymianę handlową, Ryanair uważa, że poprzez niezapewnienie państwu odpowiedniego udziału w przyszłych zyskach pomimo udzielenia wsparcia o charakterze zwiększającym kapitał własny beneficjenta pomoc nie ogranicza pokusy nadużycia, co ma stanowić zachętę dla udziałowców przedsiębiorstwa Condor do prowadzenia agresywnych praktyk konkurencyjnych i sprawiać, że zgłoszone środki są niewystarczające, aby ograniczyć zakłócenia konkurencji. Ponadto niewypłacone państwu wynagrodzenie ma zapewniać przedsiębiorstwu Condor dodatkowe środki pieniężne, które może ono wykorzystać do rozwoju działalności i obniżenia cen. Ryanair zauważa również, że w decyzji nie poruszono kwestii zakresu, w jakim pułap wielkości floty, do którego zobowiązały się Niemcy w ramach środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, dotyczy statków powietrznych, które ze względu na wiek tak czy inaczej zostałyby wycofane w celu przywrócenia rentowności przedsiębiorstwa Condor.
- (109) Ponadto Ryanair krytykuje decyzję o wszczęciu postępowania ze względu na (i) niezawarcie w niej rzekomo kluczowych informacji oraz (ii) ograniczenie jej zakresu do dwóch punktów, na podstawie których Sąd stwierdził nieważność decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r.
- (110) Jeżeli chodzi o brak informacji w decyzji o wszczęciu postępowania, Ryanair twierdzi, że doszło do naruszenia jego praw procesowych ze względu na nadmierne utajnienie tekstu, w szczególności w odniesieniu do danych finansowych przedsiębiorstwa Condor (marża EBIT, ROCE), wycen przedsiębiorstwa dokonanych przez firmy Rothschild i PwC, poziomu wynagrodzenia z tytułu pomocy z zastosowaniem klauzuli *earn-out* i bez jej zastosowania, a także pułapu dotyczącego floty po stopniowym wycofaniu statków powietrznych oraz wyjątków od stosowania tego pułapu. W związku z tym przedsiębiorstwo Ryanair nie miało możliwości przedstawienia istotnych uwag na temat tych kluczowych parametrów planu restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor.
- (111) Jeżeli chodzi o zakres decyzji o wszczęciu postępowania, Ryanair uważa, że przez ograniczenie swojej oceny do dwóch punktów, w odniesieniu do których unieważniono decyzję w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r., Komisja ryzykuje pominięciem innych możliwych przypadków niezgodności pomocy z wytycznymi R&R lub przypadków, co do których Ryanair jest w stanie ustosunkować się dopiero teraz. W związku z tym Ryanair podnosi sześć kwestii dotyczących (i) pośrednich korzyści, które mogło odnieść przedsiębiorstwo Attestor; (ii) kwalifikowalności przedsiębiorstwa Condor do otrzymania pomocy jako przedsiębiorstwo przejmowane przez dużą grupę; (iii) zgodności pomocy z sekcją 3.1 wytycznych R&R; (iv) konieczności ingerencji państwa; (v) odpowiedniości pomocy oraz (vi) proporcjonalności pomocy. Argumenty te zasadniczo odpowiadają zarzutom i materiałom dowodowym przedstawionym przez Ryanair w skardze o stwierdzenie nieważności w sprawie T-28/22, które Sąd oddalił w wyroku z 2024 r. w sprawie przedsiębiorstwa Condor.
- (112) W odniesieniu do pierwszej kwestii Ryanair wzywa Komisję do rozszerzenia zakresu dochodzenia i zbadania, czy na podstawie ram regulujących przyznanie pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstwu Condor oraz zobowiązań podjętych przez Niemcy z pomocy tej mogło skorzystać przedsiębiorstwo Attestor, mimo że nie kwalifikowało się do pomocy na restrukturyzację. Ryanair uważa, że pomoc mogła umożliwić przedsiębiorstwu Attestor nabycie przedsiębiorstwa lotniczego Marabu w 2022 r.
- (113) W odniesieniu do drugiej kwestii Ryanair uważa, że ze względu na trudności finansowe przedsiębiorstwa Condor i chęć jego sprzedaży przez Niemcy, a także prawdopodobny brak procedury przetargowej zgodnie z pkt 84 zawiadomienia w sprawie pojęcia pomocy państwa⁽³⁾, przedsiębiorstwo Attestor mogło nabyć przedsiębiorstwo Condor po cenie niższej od wartości rynkowej, co zdaniem przedsiębiorstwa Ryanair wymagałoby zbadania przez Komisję, czy Condor kwalifikował się do otrzymania pomocy na restrukturyzację jako przedsiębiorstwo przejmowane przez większą grupę kapitałową.
- (114) W odniesieniu do trzeciej kwestii Ryanair twierdzi, że wbrew ustaleniom Komisji przedsiębiorstwo Condor nie scala popytu na podróże do niszowych miejsc docelowych ze strony drobnych organizatorów turystyki ani nie oferuje im elastyczności planu lotu w perspektywie krótkoterminowej, ponieważ do głównych miejsc docelowych podróży reklamowanych przez Condor lata wielu innych przewoźników lotniczych, a w przypadku niektórych lotów na stronie internetowej przedsiębiorstwa Condor trwa wyprzedaż do listopada 2025 r. Ponadto zdaniem przedsiębiorstwa Ryanair plan restrukturyzacji nie jest odpowiedni i nie przywraca długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa Condor, ponieważ, po pierwsze, opiera się na nierealistycznym założeniu, że z poziomu

⁽³⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, C/2016/2946 (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1).

niedostatecznych wyników osiągniętych przed pandemią COVID-19 (na przykład marże EBIT wyrażone jako średnia i mediana na poziomie 1 % i 3 % w porównaniu ze średnią i medianą jego odpowiedników na poziomie odpowiednio 5,7 % i 7,3 %) do 2026 r. Condor zacznie osiągać wyniki lepsze niż jego odpowiednicy, a po drugie, pkt 51 wytycznych R&R przewiduje wyraźny zakaz przyznania pomocy skutkującej osiągnięciem przez beneficjenta wyników wyższych od wyników rynkowych. Ryanair krytykuje również dokonany przez Komisję wybór grupy odpowiedników do celów analizy porównawczej wyników przedsiębiorstwa Condor, ponieważ grupa ta obejmuje tanich przewoźników oraz przewoźników świadczących usługi w pełnym zakresie, ale nie obejmuje żadnych przedsiębiorstw lotniczych prowadzących działalność w segmencie długodystansowych lotów rekreacyjnych lub lotów czarterowych. Ponadto Ryanair uważa, że Komisja oparła swoją analizę porównawczą na różnych grupach odpowiedników w odniesieniu do marży EBIT, ROCE i ROE, co sprowadza się do selektywnego wyboru przedsiębiorstw lotniczych potrzebnych do udowodnienia przyjętej tezy.

- (115) W odniesieniu do konieczności interwencji państwa Ryanair twierdzi, że Condor mógł pozyskać finansowanie z rynku, podobnie jak to uczyniły w rozpatrywanym okresie inne przedsiębiorstwa lotnicze, takie jak American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul i GOL, które zgodnie z ich ratingiem kredytowym znajdowały się w podobnej sytuacji jak Condor, na podstawie kategorii (54) CCC Komisji, oznaczającej rating „zły/trudności finansowe”. Zdaniem Ryanair fakt, że przedsiębiorstwo Condor było wówczas objęte postępowaniem upadłościowym, nie ma wpływu na tę kwestię, ponieważ niemieckie prawo upadłościowe nadaje kredytodawcom udzielającym finansowania przedsiębiorstwom, w przedmiocie których toczą się postępowania upadłościowe, wyższy rating niż zwykłym kredytodawcom udzielającym finansowania podmiotom, którzy ogłaszają następnie upadłość, a także z uwagi na to, że kilku niewypłacalnym przewoźnikom lotniczym (Norwegian Air, Delta Airlines, LATAM Airlines) udało się uzyskać finansowanie z rynku. Ponadto brak ratingu kredytowego przedsiębiorstwa Condor, wynikający z jego udziału w puli środków pieniężnych dawnej spółki dominującej, nie stanowiłby przeszkody dla uzyskania finansowania na rynku prywatnym, na którym funkcjonuje wiele przedsiębiorstw nieposiadających ratingu.
- (116) Jeżeli chodzi o adekwatność pomocy, Ryanair krytykuje decyzję o wszczęciu postępowania za to, że nie porównano w niej rozwiązania obejmującego przyznanie pomocy z innymi wariantami i nie zweryfikowano wynagrodzenia z tytułu pomocy, oraz stwierdza, że w decyzji wskazano jedynie, iż pomoc stanowi odpowiedź na problemy przedsiębiorstwa Condor z wypłacalnością i płynnością. Ryanair uważa, że należało ocenić możliwość zamiany długu na udziały w kapitale własnym, jako że takie rozwiązanie również poprawiłoby wypłacalność przedsiębiorstwa Condor. Według przedsiębiorstwa Ryanair miałyby to nie tylko mniej zakłócające skutki niż umorzenie zadłużenia, ale również uprawniałoby Niemcy do udziału w przyszłych zyskach przedsiębiorstwa Condor, dzięki czemu pomoc byłaby w większym stopniu zgodna z pkt 67 wytycznych R&R. Ryanair twierdzi ponadto, że nie ma możliwości ustosunkowania się do kwestii zapewnienia odpowiedniego wynagrodzenia z tytułu pomocy, ponieważ w decyzji nie wspomniano o wysokości wynagrodzenia w przypadku nieuruchomienia klauzuli *earn-out*.
- (117) W odniesieniu do proporcjonalności pomocy Ryanair twierdzi, po pierwsze, że Komisja błędnie obliczyła wysokość pomocy na restrukturyzację jako różnicę między pożyczką udzieloną przez KfW w wysokości 550 mln EUR a odszkodowaniem za szkody z tytułu pandemii COVID-19 w wysokości 249,02 mln EUR, powiększoną o umorzone odsetki w wysokości 20,2 mln EUR, co daje łączną kwotę 321,18 mln EUR. Ryanair uważa, że Komisja powinna była odliczyć jedynie kwotę pomocy na odszkodowanie za szkody zatwierdzonej przez Komisję w pierwszej i drugiej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor, tj. 204,1 mln EUR, a w związku z tym pomoc na restrukturyzację powinna wynieść 345,9 mln EUR. Ponadto według Ryanair argumentacja Niemiec dotycząca kwoty pomocy na restrukturyzację jest błędna, ponieważ odjęto odpis, który stanowi pomoc na restrukturyzację, oraz dwukrotnie odliczono kwotę umorzoną na mocy drugiej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor. Komisja nie mogła zatem wykorzystać tej wymyślonej kwoty do zilustrowania własnych szacunków jako konserwatywnego założenia w decyzji o wszczęciu postępowania. Po drugie, Ryanair twierdzi, że niektóre koszty poniesione przez przedsiębiorstwo Condor w okresie restrukturyzacji miały już zostać zrekompensowane przez pomoc na odszkodowanie za szkody, która obejmuje okresy pokrywające się z okresem restrukturyzacji. Zdaniem Ryanair odszkodowanie za szkody przyczynia się do pokrycia kosztów, ponieważ taki właśnie cel ma udzielenie tego rodzaju pomocy. Ponieważ w decyzji o wszczęciu postępowania wskazano, że koszty restrukturyzacji obejmują niepokryte koszty operacyjne, Ryanair uważa za prawdopodobne, że pomoc na restrukturyzację obejmuje co najmniej część kosztów już zrekompensowanych pomocą na odszkodowanie za szkody, np. spłatę pożyczki na ratowanie, którą w decyzji o wszczęciu postępowania wymieniono zarówno jako jeden z kosztów restrukturyzacji, jak i jako jeden z celów, do których wykorzystano odszkodowanie za szkody.
- (118) Ryanair stwierdza, że dzięki pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstwo Condor było w stanie otworzyć nowe trasy, nabyć nowe statki powietrzne i zwiększyć udział w rynku w portach lotniczych, a zatwierdzenie pomocy przez Komisję miałyby skutkować zakłóceniem konkurencyjnej pozycji przedsiębiorstwa Ryanair na szeregu tras. W związku z tym Ryanair zwraca się do Komisji o zakazanie pomocy i zobowiązanie Niemiec do jej odzyskania od przedsiębiorstwa Condor.

(54) Zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych (Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6).

4. UWAGI NIEMIEC

4.1. Uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego

- (119) W swoich uwagach z dnia 27 września 2024 r. Niemcy uznają, że pomoc na restrukturyzację jest w pełni zgodna z rynkiem wewnętrznym i była z nim zgodna w momencie wydania decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. Władze niemieckie stwierdziły, że Niemcy popierają wniesione przez przedsiębiorstwo Condor odwołanie od wyroku Sądu stwierdzającego nieważność decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. ⁽⁵⁵⁾, a uwagi przedstawione w przedmiotowym postępowaniu pozostają bez uszczerbku dla tego postępowania odwoławczego.
- (120) Po zakończeniu postępowania upadłościowego przedsiębiorstwa Condor w dniu 30 listopada 2020 r., w trakcie poszukiwania inwestorów i w momencie przyznania pomocy na restrukturyzację Condor nie posiadał żadnych udziałowców ani wierzycieli nieuprzywilejowanych. Wyboru inwestora dokonano w drodze konkurencyjnej, przejrzystej, niedyskryminacyjnej i bezwarunkowej procedury przetargowej, a ofertę przedsiębiorstwa Attestor wyłoniono spośród trzech ofert jako najkorzystniejszą dla ciągłości działalności przedsiębiorstwa Condor i dla spłaty pożyczek udzielonych przez KfW, ograniczając tym samym do minimum wkład państwa niemieckiego i kraju związkowego Hesji będących gwarantami pożyczek. W kontekście pakietu środków uzgodnionego z nowym inwestorem, przedsiębiorstwem Attestor, którego nie dotyczy cel wymogu dotyczącego ograniczenia pokusy nadużycia określonego w wytycznych R&R, wszelki dalszy wkład przedsiębiorstwa Condor w zyski państwa pochodziłby ze środków nowego inwestora, co skutkowałoby tym samym niepowodzeniem rozwiązania, które pozwoliło przedsiębiorstwu Condor utrzymać działalność (po restrukturyzacji). Klauzula *earn-out* stanowi część wspomnianego wynegocjowanego pakietu, a zatem, wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Ryanair (zob. motyw 106), nie stanowi „dodatkowej korzyści” na rzecz przedsiębiorstwa Condor.
- (121) Ponadto Niemcy zwracają uwagę, że w momencie przyznania środków przedsiębiorstwo Condor nie posiadało pozostałego (dodatniego) kapitału własnego – kapitał ten zgodnie z oczekiwaniami ma pozostać ujemny do czasu spłaty pożyczek udzielonych w ramach pomocy, która ma nastąpić we wrześniu 2026 r. Zdaniem Niemiec żadne wynagrodzenie w formie udziału w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor nie byłoby zasadne w zastosowaniu pkt 67 wytycznych R&R.
- (122) Nawet gdyby takie wynagrodzenie miało być dodatnie, Niemcy uważają, że zastosowanie klauzuli *earn-out* umożliwiłoby im odpowiedni udział w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor. Zgodnie z tą klauzulą, jeżeli wycena kapitału własnego przedsiębiorstwa Condor – [...] – przekroczy kwotę [...] mln EUR, Niemcy otrzymają zapłatę w wysokości [...] mln EUR. Kwota ta byłaby ponad dwukrotnie wyższa od [...] w wysokości mln EUR [...]. Przyjmując kwoty wyceny w zakresie od [...] mln EUR do [...] mln EUR, zapłata na rzecz Niemiec wyniosłaby między [...] kwoty głównej pożyczki, a zatem nawet przy wycenie znacznie niższej od inwestycji przedsiębiorstwa Attestor w kwocie [...] mln EUR państwo skorzystałoby ze wzrostu wartości (kapitału własnego) przedsiębiorstwa Condor.
- (123) Jeżeli chodzi o oczekiwanie dodatniego wynagrodzenia na rzecz państwa, Niemcy przedstawiły obliczenie, w którym wynagrodzenie dla państwa wynikające z zastosowania klauzuli *earn-out* porównano z kwotą pomocy „zwiększającą kapitał własny”. Niemcy obliczają część pomocy stanowiącą „zwiększenie kapitału własnego” na kwotę [...] mln EUR albo [...] mln EUR. Kwota ta opiera się na (i) [...] ⁽⁵⁶⁾, (ii) [...], (iii) [...]. W scenariuszu optymistycznym zwrot w maksymalnej wysokości ([...] mln EUR) stanowiłby zatem [...] % kwoty pomocy „zwiększającej kapitał własny”. Zgodnie z konserwatywnymi założeniami, tj. przyjmując szacunkową płatność w wysokości od [...] do [...] mln EUR opisaną w motywie 50 decyzji o wszczęciu postępowania, płatność zgodnie z klauzulą *earn-out* stanowiłaby od [...] % do [...] % kwoty pomocy „zwiększającej kapitał własny”.
- (124) Ponadto w odniesieniu do oszczędności z tytułu odsetek, tj. w wysokości [...] mln EUR, Niemcy twierdzą, że bez zaangażowania przedsiębiorstwa Attestor przedsiębiorstwo Condor zupełnie nie byłoby w stanie zapłacić odsetek. Co więcej, znaczna część „korzyści wynikającej z odsetek” jest związana jedynie ze znacznie dłuższym terminem zapadalności pierwotnego finansowania w porównaniu z finansowaniem zrestrukturyzowanym. Warunki dotyczące odsetek pozostały takie same. Ponadto transza B pożyczki nr 1 w ramach pierwotnego finansowania miała postać kredytu odnawialnego, który niekoniecznie zostałby wykorzystany do maksymalnej dopuszczalnej kwoty do 2031 r., tak więc można również przyjąć znacznie niższą wysokość obowiązujących stóp procentowych. Niemcy uważają zatem, że porównanie ekonomiczne jest istotne jedynie w niewielkim stopniu. Również KfW zaoszczędził około [...] mln EUR na kosztach refinansowania dzięki inwestycji dokonanej przez Attestor.

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

⁽⁵⁶⁾ Obliczenia opierają się na następujących stopach procentowych:
[...]

- (125) Ponadto, ponieważ państwu niemieckiemu przyznano odpowiednie wynagrodzenie w związku z przyszłym wzrostem wartości beneficjenta, nawet w przypadku zerowej wysokości niezbędnego wynagrodzenia Niemcy uważają, że środki ograniczające zakłócenia konkurencji dostosowano w odpowiedni sposób.

4.2. **Komentarze dotyczące uwag osób trzecich**

- (126) W dniu 18 listopada 2024 r. władze niemieckie poinformowały Komisję, że nie przedstawiają żadnych komentarzy dotyczących uwag osób trzecich przedstawionych przez przedsiębiorstwa Condor i Ryanair.

5. OCENA POMOCY

5.1. **Istnienie pomocy państwa**

- (127) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „[z] zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

- (128) W związku z tym, aby środek został uznany za pomoc państwa w rozumieniu powyższego postanowienia, muszą zostać spełnione wszystkie następujące warunki: (i) środek można przypisać państwu i musi on być finansowany z zasobów państwowych; (ii) musi on przynosić korzyść beneficjentowi środka; (iii) korzyść ta musi być selektywna; oraz (iv) środek musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

5.1.1. *Zasoby państwowe i możliwość przypisania ich państwu*

- (129) Jak określono w motywach 137–139 wydanej przez Komisję pierwszej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor, decyzję o przyznaniu pierwotnych pożyczek w wysokości 550 mln EUR podjął niemiecki rząd federalny. Pożyczek udzielono przy zastosowaniu subsydiowanych stóp procentowych za pośrednictwem publicznego banku rozwoju KfW. Rząd niemiecki narzucił udzielenie pożyczki bankowi KfW, który stanowi jedynie narzędzie służące rządowi do udzielania pożyczek. KfW nie zarabia żadnych odsetek ani nie ponosi żadnego ryzyka. Płatności odsetek trafiają do rządu, który udziela KfW gwarancji spłaty pożyczki. Gwarancji udzielił rząd federalny. Pożyczki i gwarancje są nierozdzielne, a zatem jedna nie istniałaby bez drugiej. Decyzja o przyznaniu środka leżała zatem po stronie państwa, a środek był finansowany z zasobów państwowych, ponieważ był finansowany z budżetu ogólnego państwa. Decyzję o restrukturyzacji pożyczek udzielonych przez KfW (zob. motyw 52) oraz o umorzeniu odsetek od nadwyżki odszkodowania również podjął niemiecki rząd federalny, co skutkowało pomniejszeniem zasobów państwa, odroczeniem ich uzyskania ze spłaty pożyczek, a w każdym razie ich zaangażowaniem.

- (130) Ofertę sprzedaży przedsiębiorstwa Condor wybrała jego rada nadzorcza, w której zasiadają przedstawiciele państwa posiadający udziały tego przedsiębiorstwa (motyw 37). Wykonanie umowy kupna było konieczne do zapewnienia spłaty pożyczek udzielonych przez KfW. Wykonanie umowy kupna zależało od restrukturyzacji pożyczki i umorzenia odsetek. Restrukturyzacji pożyczek dokonano w drodze umowy ramowej zawartej na wniosek rządu federalnego między KfW i przedsiębiorstwem Condor.

- (131) Komisja stwierdza zatem, że restrukturyzacja pożyczek udzielonych przez KfW i umorzenie odsetek od nadwyżki odszkodowania wiążą się z wykorzystaniem zasobów państwa oraz że decyzja o przyznaniu środków leży po stronie państwa.

5.1.2. Korzyść

- (132) Zgłoszone środki pomogły przedsiębiorstwu Condor sfinansować kontynuację działalności w fazie rozwoju po pandemii COVID-19 oraz wykonanie planu restrukturyzacji, zapewniając dostęp do finansowania, którego przedsiębiorstwo Condor – z uwagi na jego szczególną sytuację i okoliczności panujące w momencie przyznania pomocy – nie było w stanie uzyskać na rynku. W tym względzie przedsiębiorstwo Condor nie mogłoby wykonać umowy kupna z przedsiębiorstwem Attestor bez restrukturyzacji pożyczek udzielonych przez KfW lub rezygnacji ze spłaty odsetek od nadwyżki odszkodowania. Pożyczki nie istniałyby i nie zostałyby zorganizowane w taki sposób, gdyby Niemcy nie przyznały przedsiębiorstwu Condor pomocy na ratowanie ani pomocy na odszkodowanie za szkody (motywy 2 i 3). Inwestycja kapitałowa i wdrożenie przez przedsiębiorstwo Attestor instrumentu leasingu były uzależnione od zawarcia umowy kupna, które z kolei było uwarunkowane dokonaniem restrukturyzacji kredytów.
- (133) Ogólnie rzecz biorąc, restrukturyzacja objętych gwarancją państwa pożyczek KfW obejmuje różne nierozłączne i współzależne elementy odroczeń, umorzeń i warunkowości spłaty transz, które zmniejszają ogólne wynagrodzenie należne kredytodawcy. Elementy te wzajemnie ze sobą powiązane w celu wsparcia kontynuacji działalności przedsiębiorstwa Condor zgodnie z polityką publiczną Niemiec. Ponadto Niemcy zrezygnowały z prawa do otrzymania zwrotu odsetek od nadwyżki odszkodowania wynikającej ze wcześniejszego przyznania pomocy. Wspólnym celem i skutkiem tych elementów objętych pomocą było uwolnienie środków finansowych wspierających plan restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor, których nie było ono w stanie pozyczyć ani w ogóle uzyskać na rynku.
- (134) Komisja stwierdza zatem, że zgłoszone środki przynoszą przedsiębiorstwu Condor korzyść gospodarczą w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

5.1.3. Selektowność

- (135) Zgłoszone środki przyznano wyłącznie na rzecz przedsiębiorstwa Condor. Jak stwierdził Trybunał Sprawiedliwości⁽⁷⁷⁾, w przypadku pomocy indywidualnej ustalenie istnienia korzyści gospodarczej pozwala w zasadzie domniemywać selektowność danego środka. Dzieje się tak niezależnie od tego, czy na właściwych rynkach istnieją podmioty gospodarcze, które znajdują się w porównywalnej sytuacji. Choć Niemcy udzieliły lub mogą nadal udzielić pomocy państwa innym liniom lotniczym konkurującym z przedsiębiorstwem Condor, restrukturyzacja pożyczek i umorzenie odsetek nie są w każdym razie częścią szerszego środka ogólnej polityki gospodarczej, polegającego na udzielaniu takiego doraźnego wsparcia przedsiębiorstwom znajdującym się w porównywalnej sytuacji prawnej i faktycznej w świetle celu takiego ogólnego środka z zakresu polityki, które to przedsiębiorstwa działają w sektorze lotnictwa lub w innych sektorach gospodarki – dostęp do tych środków ma wyłącznie przedsiębiorstwo Condor.
- (136) Komisja stwierdza zatem, że zgłoszone środki są selektywne w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

5.1.4. Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową

- (137) Jeżeli pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję niektórych przedsiębiorstw w stosunku do pozycji zajmowanej przez inne konkurencyjne przedsiębiorstwa w ramach wewnątrzunijnej wymiany handlowej, należy uznać, że ma ona wpływ na tę wymianę. Wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję. W tym względzie okoliczność, że dany sektor gospodarki został zliberalizowany na szczeblu Unii, stanowi element, który może oznaczać faktyczny lub potencjalny wpływ pomocy na konkurencję i na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Condor świadczy usługi transportu lotniczego na trasach z Niemiec do innych państw członkowskich. Sektor lotnictwa jest otwarty na konkurencję w Unii i obejmuje świadczenie usług na rzecz podmiotów w innych państwach członkowskich.
- (138) W związku z tym zgłoszone środki mogą zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (139) Uwzględniając powyższe wnioski, Komisja stwierdza, że zgłoszone środki stanowią pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Condor w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽⁷⁷⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 czerwca 2015 r., Komisja/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, pkt 60.

5.2. Zgodność środków z prawem

- (140) Zgłaszając pomoc w formie restrukturyzacji oraz umorzenia długów i odsetek przed jej wdrożeniem, władze niemieckie początkowo wywiązały się ze swoich zobowiązań wynikających z art. 108 ust. 3 TFUE.
- (141) Niemniej jednak, pomimo uprzedniego zgłoszenia i zatwierdzenia pomocy przez Komisję przed jej przyznaniem, po stwierdzeniu przez Sąd nieważności decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r., w zakresie, w jakim zgłoszone środki stanowią pomoc państwa, z mocą wsteczną przybrały one postać pomocy niezgodnej z prawem od momentu ich przyznania, ponieważ nie wchodzą już w zakres wydanego przez Komisję zatwierdzenia.

5.3. Zgodność

- (142) Ponieważ Komisja stwierdziła, że przedmiotowe środki obejmują pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, należy zbadać, czy środki te są zgodne z rynkiem wewnętrznym. Ponieważ środki stanowią pomoc niezgodną z prawem, ich zgodność należy ocenić zgodnie z przepisami obowiązującymi w momencie przyznania pomocy, tj. pod koniec lipca 2021 r.
- (143) Art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE stanowi, że pomoc przeznaczoną na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (144) Aby pomoc można było zatem uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, z jednej strony musi mieć ona na celu ułatwienie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, a z drugiej strony – nie może zmieniać warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (145) W ramach pierwszego warunku Komisja bada, czy pomoc ma ułatwiać rozwój niektórych rodzajów działalności gospodarczej. W ramach drugiego warunku Komisja rozważa stosunek pozytywnych skutków proponowanej pomocy dla rozwoju działań, które ma ona wspierać, do negatywnych skutków, jakie ta pomoc może mieć dla rynku wewnętrznego⁽⁵⁸⁾.
- (146) W wytycznych R&R Komisja określiła kryteria, które stosuje w ocenie zgodności pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstwa z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE⁽⁵⁹⁾. Zgodnie z pkt 137 wytycznych Komisja przeanalizuje zgodność z rynkiem wewnętrznym każdej pomocy na ratowanie lub restrukturyzację udzielonej bez jej zatwierdzenia, a tym samym z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu, na podstawie tych wytycznych, jeżeli część lub całość pomocy przyznano po publikacji wytycznych w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Tak było w rozpatrywanym przypadku.
- (147) Ze zgłoszenia nie wynika, by pomoc na restrukturyzację lub związane z nią warunki lub działalność gospodarcza, którą pomoc ułatwiła, wiązały się z naruszeniem odpowiednich przepisów prawa Unii. W szczególności Komisja nie przesłała Niemcom uzasadnionej opinii w sprawie możliwego naruszenia prawa Unii, które miałyby związek z tą sprawą, oraz Komisja nie otrzymała żadnych skarg ani informacji, które mogłyby sugerować, że pomoc państwa, związane z nią warunki lub działalność gospodarcza ułatwiona dzięki pomocy mogą być sprzeczne z odpowiednimi przepisami prawa Unii.
- (148) Niemcy uważają, że pomoc na restrukturyzację można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym zgodnie z wytycznymi R&R.
- (149) Mając na uwadze charakter i cel przedmiotowej pomocy państwa oraz twierdzenia władz niemieckich, Komisja oceni, czy planowane finansowanie wspierające restrukturyzację jest zgodne z odpowiednimi przepisami określonymi w wytycznych R&R.

⁽⁵⁸⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 września 2020 r., Austria/Komisja (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, pkt 19.

⁽⁵⁹⁾ Pkt 38 wytycznych R&R.

5.3.1. Pomoc ułatwia rozwój działalności gospodarczej

- (150) Zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE pomoc państwa, aby mogła zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, musi ułatwiać rozwój niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych.
- (151) W tym względzie, aby wykazać, że pomoc na restrukturyzację ma na celu ułatwianie rozwoju takich działań lub regionów, państwo członkowskie przyznające taką pomoc musi wykazać, że pomoc ma na celu zapobieganie trudnościom społecznym lub zaradzenie niedoskonałości rynku. W szczególnym kontekście pomocy na restrukturyzację Komisja zauważa, że – jak stwierdzono w pkt 43 wytycznych R&R – w rzeczywistości opuszczanie rynku ma znaczenie dla szerszego procesu wzrostu produktywności, a zatem samo zapobieżenie opuszczeniu rynku przez przedsiębiorstwo nie stanowi wystarczającego uzasadnienia pomocy państwa. Wręcz przeciwnie, pomoc na ratowanie i restrukturyzację należy do najbardziej zakłócających rodzajów pomocy państwa, ponieważ pomoc taka zakłóca proces opuszczania rynku. Jednak w pewnych sytuacjach restrukturyzacja przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji może przyczynić się do rozwoju działań gospodarczych lub regionów gospodarczych, także poza samą działalnością prowadzoną przez beneficjenta. Dzieje się tak, gdy w przypadku braku takiej pomocy upadek beneficjenta prowadziłby do sytuacji obejmujących niedoskonałość rynku lub trudności społeczne, hamując rozwój działań gospodarczych lub regionów gospodarczych, które zostałyby dotknięte takimi sytuacjami. Niewyczerpujący wykaz takich sytuacji przedstawiono w pkt 44 wytycznych R&R.
- (152) Takie sytuacje mają miejsce między innymi wtedy, gdy pomoc pozwala uniknąć ryzyka przerwania świadczenia ważnej usługi, którą trudno jest zastąpić i w przypadku której konkurentom trudno byłoby zacząć ją świadczyć, lub gdy beneficjent odgrywa ważną rolę systemową w danym regionie lub sektorze, a opuszczenie go przez danego beneficjenta miałyby potencjalnie negatywne konsekwencje⁽⁶⁰⁾. Gdy pomoc umożliwia beneficjentowi kontynuowanie działalności, pozwala ona tym samym zaradzić niedoskonałości rynku lub zapobiec trudnościom społecznym. W przypadku pomocy na restrukturyzację jest to jednak prawdą wyłącznie wówczas, gdy pomoc umożliwia beneficjentowi samodzielne konkurowanie na rynku, co można zapewnić tylko wtedy, gdy pomoc jest uwarunkowana wdrożeniem planu restrukturyzacji, który służy przywróceniu beneficjentowi długoterminowej rentowności.
- (153) W związku z tym Komisja oceni najpierw, czy przedsiębiorstwo Condor kwalifikuje się do otrzymania pomocy na restrukturyzację (pkt 5.3.1.1), czy pomoc ma na celu zapobieżenie niedoskonałości rynku lub trudnościom społecznym (pkt 5.3.1.2) oraz czy towarzyszy jej plan restrukturyzacji przywracający długoterminową rentowność beneficjenta (pkt 5.3.1.3).

5.3.1.1. Kwalifikowalność: przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji

- (154) Aby kwalifikować się do pomocy na restrukturyzację, beneficjent musi być przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji. Uznaje się, że przedsiębiorstwo znajduje się w trudnej sytuacji, jeżeli jest praktycznie pewne, że w przypadku braku interwencji państwa będzie zmuszone zaprzestać działalności w perspektywie krótko- lub średnioterminowej. W szczególności uznaje się, że spółka z ograniczoną odpowiedzialnością znajduje się w trudnej sytuacji, gdy w wyniku skumulowanych strat utraciła ponad połowę subskrybowanego kapitału podstawowego. Ma to miejsce w przypadku, gdy odliczenie poniesionych strat z kapitałów rezerwowych (i ze wszystkich innych elementów ogólnie uznawanych za część funduszy własnych spółki) prowadzi do ujemnego wyniku przekraczającego połowę subskrybowanego kapitału podstawowego⁽⁶¹⁾.
- (155) Ponadto przedsiębiorstwo należące do grupy kapitałowej może skorzystać z pomocy na restrukturyzację tylko wtedy, gdy można wykazać, że jego trudności są dla niego specyficzne i nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy oraz że trudności te są zbyt poważne, aby mogły zostać przezwyciężone przez samą grupę⁽⁶²⁾.
- (156) Jak wskazano w tabeli 4, przedsiębiorstwo Condor posiada obecnie – i posiadało w momencie przyznania pomocy – ujemny kapitał własny, a w związku z tym łączna kwota strat przekracza całość subskrybowanego kapitału podstawowego. Oznacza to utratę całego subskrybowanego kapitału podstawowego.

⁽⁶⁰⁾ Pkt 44 lit. b) i c) wytycznych R&R.

⁽⁶¹⁾ Pkt 20 lit. a) wytycznych R&R.

⁽⁶²⁾ Pkt 22 wytycznych R&R.

- (157) Z opisu własności przedsiębiorstwa Condor w momencie przyznania pomocy wynika również, że nie należało ono do szerszej grupy kapitałowej. Jedyne udziałowce przedsiębiorstwa Condor – SGL – nie posiadał wówczas innych udziałów w innych przedsiębiorstwach. SGL była jedynie spółką powierniczą, utworzoną wyłącznie w celu objęcia w posiadanie udziałów od czasu zakończenia przez Condor postępowania upadłościowego w grudniu 2020 r. i w oczekiwaniu na ich sprzedaż inwestorowi. Umowa zakupu pozbawiła SGL większości praw udziałowca. Wynika z tego, że Noerr & Stiefenhofer, jednostka dominująca najwyższego szczebla przedsiębiorstwa Condor, nie mogła za pośrednictwem SGL wykonywać znaczących praw własności w stosunku do przedsiębiorstwa Condor, w związku z czym nie można go również uznać za część grupy Noerr (zob. motyw 26). Złożona przez przedsiębiorstwo Attestor oferta zakupu była uzależniona od restrukturyzacji pożyczek i została zrealizowana dopiero 28 lipca 2021 r., po tym jak Komisja pierwotnie zatwierdziła pomoc na restrukturyzację. W związku z tym nie można uznać, że trudności przedsiębiorstwa Condor wynikają z arbitralnej alokacji kosztów w ramach hipotetycznej szerszej grupy.
- (158) Ponadto złożona przez przedsiębiorstwo Attestor oferta dotycząca zakupu przedsiębiorstwa Condor została wybrana przez radę tego przedsiębiorstwa w drodze konkurencyjnej, przejrzystej, bezwarunkowej i niedyskryminacyjnej procedury przetargowej jako najlepsza spośród trzech otrzymanych ofert (zob. motywy 37 i 120). Niemiecki rząd federalny uznał również, że oferta przedsiębiorstwa Attestor zapewniała najlepsze warunki spłaty pożyczek udzielonych przez KfW, aby pomoc na restrukturyzację można było ograniczyć do minimum. Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Ryanair (zob. motyw 113) nic nie wskazuje na to, by na cenę zapłaconą przez przedsiębiorstwo Attestor miała wpływ domniemana chęć sprzedaży przedsiębiorstwa Condor przez rząd Niemiec w procesie „gwałtownej wyprzedaży”. W rzeczywistości między wycofaniem się PGL z oferty zakupu przedsiębiorstwa Condor w kwietniu 2020 r. (zob. motyw 35) a podpisaniem umowy sprzedaży z przedsiębiorstwem Attestor w lipcu 2021 r. po przeprowadzeniu procedury przetargowej, w której oferty złożyło trzech zainteresowanych nabywców (zob. motyw 37), upłynął ponad rok. Komisja uważa zatem, że przedsiębiorstwo Attestor zapłaciło przedsiębiorstwu Condor cenę rynkową i w związku z tym nie skorzystało z żadnej części pomocy na restrukturyzację przyznanej przedsiębiorstwu Condor.
- (159) W celu przedstawienia pełnego obrazu sytuacji Komisja dodaje, że była spółka dominująca przedsiębiorstwa Condor, TCG, została postawiona w stan przymusowej likwidacji w 2019 r., a zatem na długo przed przyznaniem pomocy na restrukturyzację, i była w trakcie likwidacji, w związku z czym również nie mogła rozwiązać trudności przedsiębiorstwa Condor. W decyzji w sprawie pomocy na ratowanie Komisja uznała, że trudności przedsiębiorstwa Condor nie wynikały z arbitralnej alokacji kosztów w ramach dawnej grupy TCG i ich ciężar nie mógł spaść na tę grupę, ponieważ znajdowała się ona w likwidacji. Sąd poparł tę ocenę w wyroku w sprawie T-577/20. Od wyroku tego nie wniesiono odwołania.
- (160) Sąd ocenił spełnienie wspomnianego warunku w wyroku z 2024 r. w sprawie przedsiębiorstwa Condor i stwierdził, że Komisja była uprawniona do stwierdzenia, że sytuacja przedsiębiorstwa Condor nie wchodzi w zakres zakazu przewidzianego w pkt 22 wytycznych R&R (beneficjent należący do większej grupy kapitałowej lub przez nią przejęty) ⁽⁶³⁾.
- (161) Komisja stwierdza zatem, że przedsiębiorstwo Condor kwalifikuje się do pomocy na restrukturyzację.

5.3.1.2. Rozwój działalności gospodarczej

- (162) Aby interwencja państwa była zgodna z rynkiem wewnętrznym, jej celem musi być ułatwienie rozwoju działalności gospodarczej, dlatego w odniesieniu do pomocy na restrukturyzację państwo członkowskie musi wykazać między innymi, że pomoc pozwala uniknąć ryzyka przerwania świadczenia ważnej usługi, którą trudno jest zastąpić i w przypadku której konkurentom nie byłoby łatwo zacząć ją świadczyć zamiast beneficjenta.
- (163) Z powodów określonych w motywach 84 i 85 Komisja uważa, że Condor odgrywa ważną rolę na niemieckim rynku podróży rekreacyjnych, ponieważ świadczy unikalne usługi lotnicze, a tym samym utrwała popyt, udostępniając elastyczne rozkłady i dostosowane do indywidualnych potrzeb systemu rezerwacji tysiącom niezależnych biur podróży i organizatorów turystyki, z których wiele to MŚP.
- (164) W szczególności Komisja zauważa, że Condor scala popyt do niszowych miejsc docelowych ze strony drobnych organizatorów turystyki i oferuje im elastyczność planu lotu w perspektywie krótkoterminowej. Rozkłady lotów tradycyjnych i tanich linii lotniczych są ustalane na dłuższe okresy bez możliwości zmiany, a w związku z tym nie są w stanie zapewnić takiej elastyczności. Autorski system rezerwacji przedsiębiorstwa Condor umożliwia organizatorom turystyki odbywanie lotów w ramach imprez turystycznych i zapewnia niezbędną elastyczność pozwalającą dostosowywać się do zmian popytu (zob. motyw 84). W przeciwieństwie do argumentacji przedsiębiorstwa Ryanair (zob. motyw 114) elastyczności tej nie osłabia możliwość rezerwacji lotów przedsiębiorstwa Condor z wyprzedzeniem ani fakt, że Condor wykonuje (również) loty do niektórych miejsc

⁽⁶³⁾ Sprawa T-28/22, Ryanair/Komisja, pkt 44–54.

docelowych obsługiwanych przez inne przedsiębiorstwa lotnicze. Żadne przedsiębiorstwo lotnicze nie mogłoby prowadzić swojej działalności w sposób efektywny i rentowny bez rozkładu lotów i udostępniania klientom możliwości rezerwacji miejsc z pewnym wyprzedzeniem. Pomimo oferowania tej usługi Condor zachowuje większą elastyczność niż regularne linie lotnicze, a jego podstawową funkcję jako konsolidatora i pośrednika dla biur podróży i organizatorów turystyki podkreślono w oświadczeniach otrzymanych od przedstawicieli branży turystycznej. W szczególności w trakcie oceny pomocy na ratowanie przedsiębiorstwa Condor, zgodnie z informacjami przekazanymi przez Niemcy w zgłoszeniu, organizatorzy turystyki zwrócili się do władz niemieckich, aby podkreślić, że są uzależnieni od wspomnianych usług w odniesieniu do części swojej działalności i że w przypadku braku takich usług ich obroty uległyby znacznemu zmniejszeniu (zob. motyw 84). Aby zastąpić te systemy, konkurenci musieliby wypracować niezbędną wiedzę fachową, sieć miejsc docelowych i punktów kontaktowych, a także systemy i procesy informatyczne, co wymagałoby poświęcenia dużo czasu i zaangażowania znacznych zasobów i byłoby niemożliwe do osiągnięcia w perspektywie krótko- lub średnioterminowej.

- (165) Ponadto całość rozwiązań informatycznych przedsiębiorstwa Condor umożliwia dokonywanie rezerwacji w zakresie zarówno czarterowego, jak i globalnego systemu dystrybucji (GDS) ⁽⁶⁴⁾ na trasach turystycznych, a jego systemy komercyjne umożliwiają korzystanie w czasie rzeczywistym z danych pochodzących z różnych serwisów i dostęp do tych systemów za pośrednictwem wielu kanałów. Condor zapewnia zatem dostęp do lotów rekreacyjnych na rzecz ponad [...] biur podróży, które nie posiadają licencji IATA, za pośrednictwem różnych interfejsów, których nie oferują tradycyjni ani tani przewoźnicy. W związku z tym Komisja uważa, że w przypadku braku interfejsów przedsiębiorstwa Condor podmioty nieposiadające licencji IATA byłyby całkowicie uzależnione od pośredników w zakresie dostępu do lotów turystycznych i musiałyby uiszczać dodatkowe opłaty za usługę konsolidacji. Technologia niezbędna do obsługi tych interfejsów została w dużej mierze opracowana przez przedsiębiorstwo Condor, a ponieważ nie jest dostępna na rynku informatycznym, nie można by jej zastąpić w perspektywie krótko- lub średnioterminowej.
- (166) W związku z powyższym jest zatem bardzo mało prawdopodobne, aby tradycyjny lub tani przewoźnik był skłonny – i był w stanie – wypracować, w rozsądnym terminie, wymaganą wiedzę fachową, sieci i technologię, aby przejąć rolę przedsiębiorstwa Condor jako pośrednika i konsolidatora na rzecz około 11 000 niezależnych biur podróży i organizatorów turystyki na niemieckim rynku podróży rekreacyjnych. Zastąpienie roli przedsiębiorstwa Condor przez kilku przewoźników, z których każdy indywidualnie miałby opracować i realizować określone usługi, bez jakiegokolwiek koordynacji i interoperacyjności między usługami, jest jeszcze mniej prawdopodobne.
- (167) Ponadto Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo Condor zdobyło znaczną wiedzę fachową w zakresie otwierania i rozwoju kierunków turystycznych oraz wypracowało zdolności techniczne w zakresie konsolidacji popytu oraz elastycznych rezerwacji i rozkładów lotów za pomocą autorskich, dostosowanych do indywidualnych potrzeb programów i procesów informatycznych, które przedsiębiorstwo to opracowało na szczeblu wewnętrznym. Opuszczenie przez nie rynku spowodowałoby utratę tej wiedzy technicznej i fachowej, której odbudowa wymagałaby czasu i inwestycji w rozwój infrastruktury informatycznej i tworzenie sieci kontaktów.
- (168) Ponadto Condor posiada dobrze funkcjonujący model biznesowy, który ucierpiał jedynie z powodu negatywnych skutków zdarzeń pozostających poza jego kontrolą, takich jak niewypłacalność TCG i pandemia COVID-19. Pomimo trudnej sytuacji gospodarczej panującej w momencie przyznawania pomocy przedsiębiorstwo Condor było w stanie przyciągnąć inwestorów prywatnych gotowych zapewnić mu finansowanie na podstawie jego prognoz biznesowych. Jest to podmiot o ugruntowanej pozycji w Niemczech i istotnym znaczeniu dla utrzymania konkurencji na niemieckim rynku podróży rekreacyjnych, który obecnie jest bardzo skoncentrowany i zdominowany przez grupę Lufthansa. Organizatorzy turystyki zgłosili władzom niemieckim obawy co do ewentualnej utraty usług przedsiębiorstwa Condor. Ponadto niemiecki organ ochrony konkurencji wszczął dochodzenie na podstawie art. 102 TFUE w sprawie ewentualnego nadużycia przez grupę Lufthansa pozycji dominującej na rynku kosztem przedsiębiorstwa Condor. W ramach tego dochodzenia organ ochrony konkurencji zakazał grupie Lufthansa rozwiązania niektórych długoterminowych umów dowozowych z przedsiębiorstwem Condor ⁽⁶⁵⁾, aby powstrzymać ją od nadużywania pozycji rynkowej ze szkodą dla przedsiębiorstwa Condor i zapobiec dalszej szkodliwej koncentracji rynku. W rzeczywistości Komisja zauważa, że Condor jest jedynym konkurentem Lufthansy na trasach długodystansowych obsługiwanych poza terytorium Niemiec. W związku z tym Komisja uważa, że Condor ma istotne znaczenie dla zachowania efektywnej konkurencji na niemieckim rynku długodystansowych podróży lotniczych.

⁽⁶⁴⁾ Globalny system dystrybucji (GDS) to skomputeryzowana sieć umożliwiająca dokonywanie transakcji między dostawcami usług w branży turystycznej, głównie liniami lotniczymi, hotelami, wypożyczalniami samochodów i biurami podróży, z wykorzystaniem danych w czasie rzeczywistym (np. w odniesieniu do liczby dostępnych pokoi hotelowych lub miejsc w samolotach). Biura podróży korzystają z GDS w zakresie usług, produktów i stawek w celu świadczenia usług związanych z podróżami na rzecz konsumentów końcowych.

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

- (169) Ponadto opuszczenie rynku przez przedsiębiorstwo Condor miałoby negatywny wpływ na jego sieć liczącą blisko [...] dostawców oraz na ponad 4 000 jego pracowników, którzy istotnie ucierpieliby z tego powodu (motyw 86). Potencjalne skutki byłyby poważne, zwłaszcza w trudnej sytuacji gospodarczej w momencie przyznania pomocy, gdy wiele linii lotniczych zmniejszało zdolności przewozowe i zwalniało pracowników, w związku z czym mało prawdopodobne było, aby przedsiębiorstwa miały zapewnić dostawcom przedsiębiorstwa Condor wystarczająco dużo zleceń albo przejąć znaczną część personelu tego przedsiębiorstwa. Przemawia za tym w szczególności fakt, że Condor ma ponadprzeciętny udział w obsłudze rejsów długodystansowych w ramach podróży rekreacyjnych, w ramach którego scala popyt ze strony około 11 000 organizatorów turystyki i biur podróży. Jest bardzo mało prawdopodobne, aby konkurenci mogli zastąpić usługi przedsiębiorstwa Condor w odniesieniu do tych rejsów, a tym samym aby osiągnęli wystarczający współczynnik obciążenia statków powietrznych, aby obsługiwać je w sposób rentowny. Ponadto nic nie wskazuje na to, aby jakkolwiek konkurent był skłonny wypracować taki system współpracy z organizatorami turystyki i biurami podróży. Organizatorzy turystyki potwierdzili zresztą, że są uzależnieni od przedsiębiorstwa Condor w odniesieniu do tych usług i że opuszczenie przez nie rynku spowodowałoby dla nich poważne straty (zob. motyw 84).
- (170) W związku z tym, chociaż niektóre pojedyncze trasy przedsiębiorstwa Condor mogą być atrakcyjne dla konkurentów, nic nie wskazuje na to, by jakkolwiek konkurent lub kilku konkurencyjnych przewoźników mogło przejąć całość usług przedsiębiorstwa Condor, pełniąc jednocześnie rolę pośrednika i konsolidatora dla 11 000 niezależnych biur podróży i organizatorów turystyki, posiadającego wiedzę techniczną, wiedzę fachową, sieć kontaktów i spersonalizowane systemy informatyczne przedsiębiorstwa Condor, oraz przejmując jego pracowników, samoloty i przydziały czasu na start lub lądowanie, z których wiele dotyczy podróży do wyspecjalizowanych, niszowych miejsc docelowych obsługiwanych wyłącznie przez przewoźników rekreacyjnych. Opuszczenie rynku przez przedsiębiorstwo Condor mogłoby zatem spowodować poważne trudności społeczne dla jego klientów, pracowników i dostawców. Bez pomocy Condor nie byłoby w stanie nadal świadczyć tych ważnych usług.
- (171) W wyroku z 2024 r. w sprawie przedsiębiorstwa Condor Sąd ocenił wymóg określony w pkt 44 wytycznych R&R i stwierdził, że skarżący nie wykazał, że Komisja powinna była mieć wątpliwości co do tego, czy Condor świadczy ważną usługę, którą trudno jest zastąpić, lub czy konkurentom trudno byłoby zacząć ją świadczyć w rozumieniu pkt 44 lit. b) wytycznych R&R ⁽⁶⁶⁾.
- (172) Komisja stwierdza zatem, że pomoc przyczynia się do rozwoju działalności gospodarczej w zakresie lotniczego transportu rekreacyjnego, ponieważ przyczynia się do utrzymania ważnej usługi, której konkurenci nie byłoby w stanie łatwo zastąpić w całości bez spowodowania trudności społecznych w perspektywie krótko- i średnioterminowej.
- 5.3.1.3. Plan restrukturyzacji i przywrócenie długoterminowej rentowności
- (173) Zgodnie z wytycznymi R&R pomoc na restrukturyzację powinna być udzielana wyłącznie w celu wsparcia wykonalnego, spójnego i dalekosiężnego planu restrukturyzacji, którego środki muszą mieć na celu przywrócenie długoterminowej rentowności w rozsądnych ramach czasowych, wykluczając wszelką dalszą pomoc poza tą, która służy wsparciu planu restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor. W planie restrukturyzacji należy podać przyczyny trudności beneficjenta i jego słabe punkty oraz wyjaśnić, jak proponowane środki restrukturyzacyjne pomogą rozwiązać zasadnicze problemy beneficjenta ⁽⁶⁷⁾.
- (174) Skutki restrukturyzacji należy przedstawić w oparciu o różne scenariusze, w szczególności poprzez określenie parametrów wydajności i głównych przewidywalnych czynników ryzyka. Przywrócenie rentowności beneficjenta musi skutkować odpowiednim zwrotem z zainwestowanego kapitału po pokryciu kosztów, bez uzależnienia od optymistycznych założeń dotyczących takich czynników jak zmiany cen lub popytu. Przedsiębiorstwo osiąga długoterminową rentowność, jeśli jest w stanie zapewnić odpowiedni szacowany zwrot z kapitału po pokryciu wszystkich swoich kosztów wraz z amortyzacją i opłatami finansowymi, a także jest w stanie samodzielnie konkurować na rynku ⁽⁶⁸⁾.
- (175) W tym względzie plan restrukturyzacji obejmuje zbiór poważnych, spójnych i wzajemnie wzmacniających się środków (motywy 40–43), które zwiększają efektywność świadczenia usług przez przedsiębiorstwo Condor i usprawniają jego bazę kosztową. W szczególności całkowite odnowienie floty przedsiębiorstwa Condor poprzez zastąpienie najstarszych statków powietrznych, zwłaszcza floty długodystansowej, możliwe dzięki dokonanej przez przedsiębiorstwo Attestor inwestycji w wysokości 250 mln EUR w leasing (zob. motyw 47), w połączeniu z ambitnym programem restrukturyzacji personelu, umów i procesów, realizowanym przez przedsiębiorstwo Condor w momencie przyznawania pomocy (zob. motyw 41), jeszcze bardziej miało zwiększyć jego konkurencyjność.

⁽⁶⁶⁾ Sprawa T-28/22, Ryanair/Komisja, pkt 61–93.

⁽⁶⁷⁾ Pkt 45, 47 i 48 wytycznych R&R.

⁽⁶⁸⁾ Pkt 50–52 wytycznych R&R.

- (176) Wydarzenia, które doprowadziły do niewypłacalności przedsiębiorstwa Condor, zbiegły się i pokryły z nadzwyczajnym zjawiskiem, jakim było wystąpienie pandemii COVID-19, i poważnymi zakłóceniami w niemieckiej gospodarce, w ramach której Condor świadczy usługi, oraz w innych państwach członkowskich. Okoliczności te obejmowały w szczególności przedłużające się postępowanie upadłościowe przedsiębiorstwa Condor, w tym poszukiwanie nowego inwestora po rezygnacji PGL, zerwanie powiązań korporacyjnych z byłą jednostką dominującą oraz równoczesną pandemię COVID-19, która miała poważny wpływ na linie lotnicze i potencjalnych inwestorów. Te nadzwyczajne okoliczności poważnie ograniczyły płynność przedsiębiorstwa Condor i jego zdolność do uzyskania dostępu do finansowania rynkowego, a jednocześnie istotnie wpłynęły na jego bilans i pozycję kapitałową, wywierając trwałe skutki zewnętrzne. W tych okolicznościach przyczyny trudności przedsiębiorstwa Condor nie były nieodłącznie związane z jego modelem biznesowym i strategią, a plan restrukturyzacji nie powinien być ukierunkowany na ich istotną zmianę, lecz raczej na wzmocnienie jego podstaw gospodarczych i finansowych.
- (177) Okres restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor trwał łącznie cztery lata od przyznania pomocy na ratowanie w październiku 2019 r. Zgodnie z praktyką decyzyjną Komisji ten czas trwania okresu restrukturyzacji odpowiada dolnej granicy czasu trwania analogicznych okresów, w szczególności w odniesieniu do procesów restrukturyzacji linii lotniczych przeprowadzanych w kontekście pandemii COVID-19. Przedsiębiorstwo Condor z dużym zaangażowaniem podjęło reakcję i nie opóźniło wprowadzenia niezbędnych środków restrukturyzacyjnych, z których wszystkie zostały ukończone pod koniec okresu restrukturyzacji we wrześniu 2023 r. Czas trwania planu restrukturyzacji jest rozsądny w okolicznościach opisanych w motywie 176.
- (178) Komisja zauważa, że prognozy dla przedsiębiorstwa Condor w scenariuszu bazowym w odniesieniu do ożywienia działalności, tj. przywrócenia wyników przedsiębiorstwa Condor do poziomu z 2019 r., mieściły się w prognozach branżowych przedstawionych przez osoby trzecie. Jak wyjaśniono w motywie 58 i przedstawiono na rys. 3, zgodnie z prognozami, na przykład prognozą IATA z kwietnia 2021 r. dotycząca przychodów w przeliczeniu na pasażerokilometr (RPK), w latach 2023–2024 branża miała powrócić do poziomów osiągniętych w 2019 r. Jak pokazano na rys. 3, oczekuje się, że przedsiębiorstwo Condor osiągnie poziom RPK z 2019 r. w roku obrachunkowym [...]. Komisja zauważa również, że w odniesieniu do lotów turystycznych można oczekiwać jeszcze szybszego ożywienia, a tym samym stwierdza, że przewidywany przez przedsiębiorstwo Condor poziom wzrostu przychodów jest wiarygodny. W związku z tym wiarygodność założeń zawartych w planie restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor opiera się na prognozach branżowych sporządzonych przez osoby trzecie, a nie na porównaniu wskaźników z grupą innych przedsiębiorstw lotniczych, jak twierdzi Ryanair⁽⁶⁹⁾.
- (179) Prognozy stanowiące podstawę planu restrukturyzacji w scenariuszu bazowym wykazały zdolność przedsiębiorstwa Condor do przywrócenia długoterminowej rentowności w celu zapewnienia odpowiedniego przewidywanego zwrotu z kapitału po pokryciu wszystkich kosztów. Po stronie przychodów współczynnik obciążenia przedsiębiorstwa Condor, który od przełomu lat 2022 i 2023 wynosi [...], można uznać za wiarygodny, biorąc pod uwagę prognozowane ożywienie branży i historyczny współczynnik obciążenia przedsiębiorstwa Condor sprzed pandemii COVID-19. Prognozowana stopa zwrotu w przeliczeniu na pasażera w wysokości około [...] EUR w latach 2022/2023 była nieco wyższa w porównaniu z [...] EUR w latach 2018/2019. Ten wyższy poziom wynikał jednak z dokonanego przez przedsiębiorstwo Condor przeglądu floty, w tym włączenia nowych długodystansowych statków powietrznych. W prognozowanych kosztach należycie uwzględniono wpływ środków restrukturyzacyjnych (takich jak zmniejszenie liczby pracowników i odnowienie floty, zob. motywy 41 i 43), ponieważ na przykład program odnowienia floty miał spowodować obniżenie kosztów paliwa w przeliczeniu na ASK, ale zarazem wzrost kosztów własności ze względu na wyższe stawki leasingu operacyjnego.
- (180) W biznesplanie przedsiębiorstwa Condor wykazano, że jego wskaźniki zwrotu z inwestycji miały poprawić się w całym okresie restrukturyzacji i osiągnąć [...] % ROCE w 2023 r., do [...] % w 2025 r. i [...] % w 2026 r., zgodnie z tabelą 16⁽⁷⁰⁾. Komisja zauważa, że ROCE oblicza się jako EBIT/(aktywa ogółem - zobowiązania krótkoterminowe). Alternatywnie, ponieważ celem jest porównanie ROCE z WACC, a koncepcja tego ostatniego wskaźnika zakłada

⁽⁶⁹⁾ W odniesieniu do argumentu przedsiębiorstwa Ryanair przedstawionego w motywie 111 Komisja zauważa, że dane utajnione w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności decyzji o wszczęciu postępowania mają charakter wrażliwy pod względem handlowym, finansowym lub strategicznym, których publikacja może wyrządzić beneficjentowi poważną szkodę, i zostały utajnione na podstawie komunikatu w sprawie tajemnicy służbowej w decyzjach dotyczących pomocy państwa (Dz.U. C 297 z 9.12.2003, s. 6). W decyzji o wszczęciu postępowania zawarto jednak jasny opis środków, a w szczególności uzasadnienie Komisji, co umożliwiło przedsiębiorstwu Ryanair przedstawienie uwag.

⁽⁷⁰⁾ Ze względu na pełniejszy obraz sytuacji finansowej przedsiębiorstwa przedstawiony w bilansie zawierającym zgodne z MSSF 16 sprawozdanie dotyczące leasingu statków powietrznych na potrzeby eksploatacji, biorąc pod uwagę wartość floty statków powietrznych i fakt, że stanowi ona znaczną część kapitału, Komisja oparła swoją ocenę na tych danych, a nie na bilansie sporządzonym zgodnie z niemieckimi standardami rachunkowości.

uwzględnienie opodatkowania, Komisja obliczyła ROCE jako zysk z działalności operacyjnej netto po opodatkowaniu/średni wskaźnik zainwestowanego kapitału⁽⁷¹⁾. Przy zastosowaniu takiego konserwatywnego podejścia stopa ROCE dla przedsiębiorstwa Condor wyniosłaby [...] % w 2023 r., [...] % w 2024 r., [...] % w 2025 r. i [...] % w 2026 r. Jak opisano w motywie 65, Niemcy przedstawiły kalkulację średniego ważonego kosztu kapitału przedsiębiorstwa Condor w wysokości [...] %. Zgodnie z obliczeniami Niemiec stopa zwrotu z kapitału przedsiębiorstwa Condor, mierzona stopą ROCE, byłaby stale wyższa od WACC przedsiębiorstwa Condor od końca okresu restrukturyzacji w 2023 r. W związku z tym przedsiębiorstwo Condor prowadziłoby działalność z wynikiem dodatnim i generowałoby zyski, co jest oznaką rentownego przedsiębiorstwa.

- (181) Ponadto zgodnie z obliczeniami Komisji od 2023 r. ROCE przedsiębiorstwa Condor miało przewyższać WACC. Przedsiębiorstwo Condor nadal miało osiągać zyski netto po amortyzacji i pokryciu opłat finansowych oraz być w stanie konkurować na rynku nawet w scenariuszu niekorzystnym. Dla pełności wyводу należy wskazać, że stopa ROCE przedsiębiorstwa Condor miała odpowiadać stopie zwrotu z kapitału innych linii lotniczych sprzed pandemii COVID-19 lub przewyższać jej wysokość, jak przedstawiono w motywie 81. Stopa ROCE pozostałych linii lotniczych w grupie, obliczona jako mediana, wynosiła 11,8 % przed pandemią COVID-19, a zatem plasowała się na poziomie porównywalnym ze zwrotem z kapitału przedsiębiorstwa Condor na koniec okresu restrukturyzacji w roku obrotowym 2023⁽⁷²⁾.
- (182) Jeżeli chodzi o WACC, jak opisano w motywie 65, zakładana przez Condor wartość ważona długu i kapitału własnego wynosiła [...] % długu i [...] % kapitału własnego. Odpowiada to stosunkowi kapitału obcego do kapitału własnego w wysokości około [...], co Komisja uważa za solidny stosunek z rozsądnym poziomem dźwigni finansowej, zgodny ze standardami branżowymi. Ponadto w ramach kontroli krzyżowej Komisja oceniła historyczny stosunek kapitału obcego do kapitału własnego grupy innych linii lotniczych⁽⁷³⁾. Średni stosunek kapitału obcego do kapitału własnego wspomnianej grupy linii lotniczych, obliczony jako mediana, wynosił w 2019 r. około 3 i około 4,3 liczonej jako średnia arytmetyczna⁽⁷⁴⁾. W przypadku zastosowania mediany odpowiada to wadze długu wynoszącej 75 %, a kapitału własnego – 25 %. Zakładana struktura kapitałowa przedsiębiorstwa Condor z udziałem kapitału własnego w wysokości [...] % była zatem sama w sobie uzasadniona i solidna, a także zgodna z obserwacjami dotyczącymi branży.
- (183) Podobnie z przeglądu sposobu ustalenia WACC wynika, że szacowany koszt kapitału własnego określono przez zastosowanie stosunkowo standardowego podejścia zakładającego model wyceny aktywów kapitałowych, w którym premie i wartości parametrów wynikają z informacji rynkowych, dostosowanych do cech przedsiębiorstwa Condor, a koszt zadłużenia również opiera się na rzeczywistej wysokości naliczanych mu stop procentowych (motyw 65 i przypis 39). Na tej uzasadnionej i obiektywnej podstawie WACC przedsiębiorstwa Condor, uwzględniając MSSF 16, wynosił [...] % (zob. również motyw 65), a zatem znacznie poniżej jego stopy ROCE. Nawet w przypadku scenariusza zakładającego znacznie wyższy WACC wynoszący 12 %, wskaźnik ROCE przedsiębiorstwa Condor nadal byłby od niego wyższy, a zatem przedsiębiorstwo zapewniałoby rozsądny zwrot z kapitału.
- (184) Podobnie w tabeli 3 pokazano również, że rentowność przedsiębiorstwa Condor, mierzona jako marża EBIT, miała wzrosnąć powyżej wartości historycznej sprzed kryzysu wynoszącej około [...] % całkowitych przychodów i od 2023 r., czyli od końca okresu restrukturyzacji do 2026 r., wynieść od [...] % do [...] %. Jak pokazano w tabeli 7, rentowność przedsiębiorstw lotniczych w grupie przed pandemią COVID-19 wynosiła 5,7 % (lub 7,3 % liczona jako mediana)⁽⁷⁵⁾. W związku z tym pod koniec okresu restrukturyzacji w 2023 r. i zanim miał nastąpić oczekiwany

⁽⁷¹⁾ Obliczony jako $EBIT * (1 - T) / \text{średnia (wskaźnik zainwestowanego kapitału (t); wskaźnik zainwestowanego kapitału (t - 1))}$, gdzie EBIT stanowi zysk przed odsetkami i opodatkowaniem; T odpowiada stawce podatku od osób prawnych, której podlega przedsiębiorstwo Condor; wskaźnik zainwestowanego kapitału (t) i wskaźnik zainwestowanego kapitału (t - 1) oznaczają odpowiednio kapitał zainwestowany w roku bieżącym i w roku poprzedzającym bieżący. Kapitał zainwestowany definiuje się jako kapitał własny powiększony o zobowiązania długoterminowe (lub aktywa ogółem pomniejszone o zobowiązania bieżące).

⁽⁷²⁾ Komisja ponownie obliczyła również ROCE zgodnie z metodą określoną w przypisie 70 w odniesieniu do grupy linii lotniczych. Na podstawie danych dostępnych w serwisie Capital IQ grupa ta składa się z linii: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair i Aegean. Średnia ROCE dla tej grupy linii lotniczych w 2019 r. wyniosła 7 %, obliczona jako mediana, czyli 8 %, licząc jako średnia.

⁽⁷³⁾ W odniesieniu do tej samej grupy, którą opisano w przypisie 71.

⁽⁷⁴⁾ W dłuższym szeregu czasowym stosunek ten diametralnie się nie zmienia: obliczony jako mediana wynosił średnio: 2,98 w 2016 r., 2,34 w 2017 r. i 2,38 w 2018 r.; jako średnia arytmetyczna wynosił: 4,87 w 2016 r., 3,64 w 2017 r. i 4,36 w 2018 r.

⁽⁷⁵⁾ Uwzględniając duże rozbieżności pomiędzy poszczególnymi wartościami EBIT w tej grupie, jako miarę średniej wartości Komisja zastosowała medianę, ponieważ stanowi ona solidniejszy wskaźnik w stosunku do statystycznych wartości odstających w porównaniu ze średnią arytmetyczną.

pełny powrót koniunktury, przedsiębiorstwo Condor miało nie osiągać gorszych wyników w porównaniu z wynikami innych linii lotniczych sprzed pandemii COVID-19⁽⁷⁶⁾. Po pełnym powrocie koniunktury, którego spodziewano się w 2026 r., trzy lata po zakończeniu okresu restrukturyzacji, Condor miał osiągać wyniki zgodne z poziomem odniesienia. W tym względzie Komisja zauważa również, że przy stosowaniu MSSF 16 marża EBIT przedsiębiorstwa Condor wzrosłaby do [...] % w roku obrachunkowym 2023 do [...] % w roku obrachunkowym 2026. Ten wzrost EBIT wynika głównie z faktu, że koszty wynajmu floty stanowią większy wydatek (w rachunkowości prowadzonej zgodnie z niemieckimi standardami rachunkowości) niż amortyzacja floty w przypadku jej kapitalizacji. Ponadto w roku obrachunkowym 2023 przedsiębiorstwo Condor miałoby osiągnąć dodatni wynik netto, przyczyniający się do zmniejszenia dotychczasowego ujemnego kapitału własnego. Prognozowany pozytywny rozwój zysków netto, dzięki ożywieniu w sektorze podróży rekreacyjnych, miał jeszcze bardziej wzrosnąć w 2024 r., tj. po okresie restrukturyzacji, i doprowadzić do osiągnięcia dodatniej wartości księgowej kapitału po 2026 r.

(185) Jeśli chodzi o wskaźniki wypłacalności, w wyniku odpisów w księgach przedsiębiorstwa Condor w następstwie niewypłacalności TCG i z niej wynikających, przedsiębiorstwo to miałoby utrzymywać słabą, choć ulegającą poprawie pozycję kapitałową pod względem księgowym przez cały okres realizacji planu restrukturyzacji. Plan restrukturyzacji umożliwia jednak trwałe przywrócenie przedsiębiorstwa Condor na ścieżkę długoterminowej rentowności, co potwierdzają inne istotne przesłanki, a mianowicie:

- a) przedsiębiorstwo Condor samodzielnie wykazywało trwałe i stałe zyski przed ogłoszeniem niewypłacalności spółki dominującej TCG. W latach 2008–2019 przedsiębiorstwo Condor stale osiągało zyski w wysokości od 43 mln EUR do 76 mln EUR, z wyjątkiem dwóch lat. Łączna skumulowana kwota zysków i średnia roczna wynosiły odpowiednio 530 mln EUR i 44,1 mln EUR (zob. motyw 32), z wyłączeniem innych wygenerowanych wolnych przepływów pieniężnych;
- b) przed pandemią COVID-19 aktywa i model biznesowy przedsiębiorstwa Condor były atrakcyjne dla inwestora z branży, który zadeklarował przeznaczenie [...] mln EUR na proponowane przejście przedsiębiorstwa wiosną 2020 r. Do tego czasu szacunkowa wartość kapitału własnego przedsiębiorstwa Condor wynosiła od [...] EUR do [...] mln EUR (motyw 35);
- c) biznesplan i perspektywy przedsiębiorstwa Condor przyciągnęły obecnie różnych inwestorów rynkowych, przy czym zwycięski oferent zobowiązał się do przeznaczenia 200 mln EUR nowego kapitału na zakup 51 % udziałów wraz z zadeklarowanym kapitałem własnym na odnowienie floty w kwocie kolejnych 250 mln EUR (motywy 46 i 47). Na podstawie oceny przyszłej wartości kapitału własnego (motyw 65), z perspektywy udziałowca oczekiwany wzrost wartości udziałów przedsiębiorstwa Condor – niezależnie od możliwego zwrotu w postaci dywidend – zapewnia roczną prognozowaną stopę zwrotu z kapitału własnego co najmniej na poziomie [...] % w odniesieniu do jednoznacznie zadeklarowanej inwestycji środków prywatnych⁽⁷⁷⁾. Komisja zauważa, że ta prognozowana stopa zwrotu z kapitału własnego odpowiada medianie ROE w wysokości 25,3 % dla próby przewoźników lotniczych w latach 2017–2019 (motyw 66).

(186) Jako alternatywa wobec scenariusza bazowego prognoz finansowych scenariusz niekorzystny określony w planie restrukturyzacji również był odpowiedni i wiarygodny. Scenariusz niekorzystny był wiarygodny, ponieważ w całym okresie restrukturyzacji zakładano utrzymanie niezbędnych konsekwentnych wysiłków na rzecz zmniejszenia i ustabilizowania podstawy kosztów operacyjnych przedsiębiorstwa Condor (motyw 41). Na rentowność w przeważającym stopniu mogą mieć wpływ czynniki zewnętrzne, w związku z czym w scenariuszu niekorzystnym uwzględniono prawdopodobne zmiany w wysokości przychodów i czynnikach kosztotwórczych, takie jak niższe przychody z działalności komercyjnej w połączeniu ze znacznym, ale możliwym wzrostem kosztów paliwa w związku z ceną uprawnień do emisji CO₂ i jednostek kompensacji emisji (motyw 72).

⁽⁷⁶⁾ Komisja zauważa, że grupa linii lotniczych obejmuje przedsiębiorstwo Wizz Air, co do którego wydaje się, że nie sporządziło ono sprawozdań finansowych z zastosowaniem MSSF 16 w 2019 r. Zastosowanie MSSF 16 zwiększa EBIT przedsiębiorstwa, jeżeli jest ono leasingobiorcą w umowach leasingu operacyjnego, ponieważ opłaty leasingowe nie są częścią kosztów operacyjnych, lecz kosztów finansowych. W związku z tym w przypadku grupy obejmującej przedsiębiorstwa stosujące MSSF 16 i przedsiębiorstwa niestosujące MSSF 16 średnia marża EBIT grupy będzie niedoszacowana w porównaniu z przedsiębiorstwem stosującym MSSF 16 lub będzie przeszacowana w porównaniu z przedsiębiorstwem, które nie stosuje MSSF 16. Wyłączenie przedsiębiorstwa Wizz Air skutkowałoby jednak niższą średnią marżą EBIT, ponieważ EBIT przedsiębiorstwa Wizz Air przekracza medianę grupy.

⁽⁷⁷⁾ Firma Rothschild oceniła wartość kapitału własnego przedsiębiorstwa Condor do roku 2026 zgodnie z warunkami restrukturyzacji zadłużenia i inwestycji omówionymi przez władze niemieckie, a przedsiębiorstwo Attestor jednoznacznie zobowiązało się do przekazania kwoty 200 mln EUR w zamian za 51 % udziałów. Ocena przyszłej wartości kapitału własnego opiera się na ostrożnych założeniach i powszechnie przyjętych metodach i na jej podstawie wartość ta wynosi [...] mln EUR (motyw 65). Kwota zadeklarowana na objęcie 51 % własności w 2021 r. w sposób dorozumiany stanowi wycenę pełnej własności przedsiębiorstwa Condor, tj. prawa do przejścia – i sprzedaży – jego oczekiwanej wartości. [...] % ROE to roczny wzrost wartości pełnego udziału w kapitale w okresie od 2021 r. ([...] mln EUR) do 2026 r. ([...] mln EUR).

- (187) Taki niekorzystny scenariusz miałby wpływ na wyniki przedsiębiorstwa Condor, ale pozostałyby one solidne i trwałe, a tym samym nie zagrażałoby to przywróceniu rentowności. Oczekiwane zyski netto po pokryciu kosztów odsetek i amortyzacji nadal byłyby dodatnie w latach 2022–2023 i w kolejnych latach, podobnie jak w scenariuszu bazowym, natomiast marża EBIT wyniosłaby [...] % w roku obrotowym 2023 i wzrosłaby do [...] % w latach 2025–2026 (marża ta wyniosłaby [...] % i wzrosłaby do [...] % przy zastosowaniu rachunkowości zgodnie z MSSF 16). Podobnie stopa ROCE pozostałaby powyżej WACC przedsiębiorstwa Condor, a jej wysokość wahałaby się od [...] % w 2023 r. do [...] % w 2026 r. Ponadto dostępna płynność w prognozach przepływów pieniężnych nie spadłaby poniżej [...] mln EUR w najsłabszym momencie okresu restrukturyzacji w latach 2020–2021 (motyw 75), umożliwiając tym samym kontynuację działalności z wystarczającym poziomem zabezpieczeń środków pieniężnych i zabezpieczeń przed utratą płynności wymaganych na podstawie koncesji na prowadzenie działalności.
- (188) Ponadto zgodnie z analizą innych wskaźników efektywności, takich jak np. stopa zwrotu przedsiębiorstwa Condor w przeliczeniu na pasażera, w tym względnie wyniki przedsiębiorstwa Condor za 2019 r. na poziomie [...] znacznie przewyższały średnią dla innych przedsiębiorstw lotniczych wynoszącą 144, a współczynnik obciążenia przedsiębiorstwa Condor wynosił [...] %, co stanowi wartość wybitnie wysoką, plasującą to przedsiębiorstwo na drugim miejscu po przedsiębiorstwie Ryanair, które osiągnęło wartość 95 % (zob. motyw 68). W związku z tym wyniki przedsiębiorstwa Condor można uznać za zgodne z wynikami osiąganymi przez inne przedsiębiorstwa lotnicze, a fakt, że niektóre jego wskaźniki są wyższe lub niższe od średniej wartości odniesienia, nie plasuje tego przedsiębiorstwa na pozycji lepszej ani słabszej od innych przewoźników. Jak pokazano w tabeli 7, rentowność przedsiębiorstw lotniczych w grupie przed pandemią COVID-19 wynosiła 5,7 % (lub 7,3 % liczona jako mediana). W związku z tym pod koniec okresu restrukturyzacji w 2023 r. i zanim miał nastąpić oczekiwany pełny powrót koniunktury, przedsiębiorstwo Condor miało nie osiągać gorszych wyników w porównaniu z wynikami innych linii lotniczych sprzed pandemii COVID-19. Po pełnym powrocie koniunktury, którego spodziewano się w 2026 r., trzy lata po zakończeniu okresu restrukturyzacji, Condor miał osiągać wyniki zgodne z poziomem odniesienia.
- (189) Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Ryanair (zob. motyw 114) w porównaniu z wynikami, które w 2019 r. były niższe od wyników konkurentów, przedsiębiorstwo Condor nie odnotowało gwałtownego wzrostu do poziomu przewyższającego wyniki konkurentów w następstwie restrukturyzacji. Po pierwsze, argument ten odnosił się jedynie do dwóch wskaźników: marży EBIT i ROE, w przypadku których przedsiębiorstwo Condor ma osiągnąć lepszą pozycję niż grupa innych przedsiębiorstw lotniczych w 2026 r. Ma to nastąpić trzy lata po zakończeniu okresu restrukturyzacji, a zatem w momencie, który jest już nieistotny dla oceny zgodności z rynkiem wewnętrznym na podstawie wytycznych R&R. Ponadto w 2019 r. marża EBIT przedsiębiorstwa Condor wynosiła [...] % w porównaniu ze średnią 5,7 % w przypadku pozostałych przedsiębiorstw lotniczych i osiągnęła wartość [...] % na koniec okresu restrukturyzacji, w 2023 r., a zatem nie osiągnęła w pełni średniej dla pozostałych przedsiębiorstw lotniczych z 2019 r.
- (190) Wynikiem tym, dzięki którym przedsiębiorstwo Condor zbliża się do średniej grupy innych przedsiębiorstw lotniczych, sprzyjało szybsze niż oczekiwano ożywienie rynku podróży rekreacyjnych w porównaniu z ogólnym rynkiem podróży (zob. motyw 58), a ponadto do ich osiągnięcia przyczynił się program racjonalizacji realizowany przez przedsiębiorstwo Condor w kontekście jego restrukturyzacji (zob. motyw 41). Według oczekiwań stopa zwrotu z kapitału przedsiębiorstwa Condor będzie rosła nieco szybciej i w 2026 r. osiągnie nieco wyższą wartość niż mediana grupy innych linii lotniczych w latach 2017–2019 (zob. tabela 6 i motyw 65). W tym względzie Komisja zauważa, że na początku realizacji planu restrukturyzacji przedsiębiorstwo Condor posiadało znaczny ujemny kapitał własny, będący wynikiem okoliczności wyjaśnionych w motywie 63, a tym samym od samego początku jego pozycja kapitałowa była znacznie słabsza niż pozycja innych przedsiębiorstw lotniczych. W związku z tym przedsiębiorstwo Condor musiało zwiększyć stopę zwrotu z kapitału własnego szybciej niż inne linie lotnicze, aby osiągnąć porównywalną pozycję kapitałową.
- (191) Jeżeli chodzi o wybór linii lotniczych wykorzystanych do analizy porównawczej, Komisja uznała za istotne porównanie wyników przedsiębiorstwa Condor z wynikami jego rzeczywistych konkurentów, niezależnie od tego, czy zaklasyfikowano ich jako tanich przewoźników, tradycyjne linie lotnicze, czarterowe linie lotnicze lub do innej kategorii, zamiast ograniczać porównanie wyłącznie do czarterowych linii lotniczych. Większość przewoźników czarterowych prowadzących działalność w Europie – a z pewnością w Niemczech – stanowią przedsiębiorstwa mniejsze od przedsiębiorstwa Condor i nieporównywalne z nim, ponieważ Condor jest czarterową linią lotniczą średniej wielkości. Ponadto na rynku niemieckim działa jedynie bardzo niewielka liczba przewoźników czarterowych. Wykorzystanie wyłącznie czarterowych linii lotniczych jako punkt odniesienia byłoby zatem mniej reprezentatywne. Jak wynika z tabeli 7 i tabeli 16, wyniki poszczególnych przeanalizowanych linii lotniczych odzwierciedlały wiele różnych pozycji kapitałowych, niezależnie od profilu danej linii, co wskazuje, że kategorie takie jak linia tradycyjna, czarterowa itp. mają niewielkie znaczenie dla porównania wyników finansowych i operacyjnych.

- (192) Przedsiębiorstwa lotnicze wybrane przez PwC/KPMG i przedłożone przez Niemcy reprezentowały wystarczającą liczbę czołowych linii lotniczych działających w Europie, aby stanowić odpowiedni punkt odniesienia dla porównania z oczekiwanymi wynikami finansowymi i operacyjnymi przedsiębiorstwa Condor. Z wyjątkiem różnic w modelu biznesowym Ryanair nie przedstawia żadnych danych świadczących o tym, że profil tych przedsiębiorstw lotniczych na tyle różni się od profilu przedsiębiorstwa Condor, że należało odrzucić takie porównanie na potrzeby oceny długoterminowej rentowności. Należy zatem dokonać porównania z przedsiębiorstwami lotniczymi, które są rentowne i nie są objęte planem restrukturyzacji lub nie otrzymały pomocy na ratowanie lub restrukturyzację. Wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Ryanair, spółka grupy Lufthansa – Eurowings – prowadzi działalność w sektorze rejsów długodystansowych w ramach podróży rekreacyjnych, który jest tym samym reprezentowany w porównaniu. Ponadto wiele linii lotniczych wykorzystanych do analizy porównawczej prowadzi również działalność czarterową, niektóre z nich na znaczną skalę (na przykład IAG reklamuje znaczne zdolności przewozowe w zakresie lotów czarterowych, Norwegian Airlines i EasyJet świadczą usługi lotów czarterowych na rzecz grupy TUI itp.).
- (193) W odniesieniu do twierdzenia przedsiębiorstwa Ryanair, że analiza porównawcza z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi opierała się na selektywnym doborze przedsiębiorstw przez Komisję w celu udowodnienia przyjętej tezy (zob. motyw 114), Komisja podkreśla, po pierwsze, że oczekiwane wyniki finansowe przedsiębiorstwa Condor na koniec okresu restrukturyzacji są zadowalające w ujęciu indywidualnym i odpowiednie do potwierdzenia ustalenia dotyczącego adekwatności planu restrukturyzacji dla przywrócenia jego długoterminowej rentowności. Po drugie, Komisja nie miała powodu, aby wątpić w adekwatność danych przedłożonych przez Niemcy, przygotowanych przez KPMG w celu porównania różnych wskaźników wyników finansowych przedsiębiorstw lotniczych ze wskaźnikami, które miało osiągnąć przedsiębiorstwo Condor. Wszystkie próby są reprezentatywne dla unijnego rynku podróży lotniczych i w każdej z nich uwzględniono konkurentów przedsiębiorstwa Condor na rynku niemieckim, takich jak Lufthansa, Eurowings i Ryanair.
- (194) Prognozy stanowiące podstawę planu restrukturyzacji w scenariuszu bazowym wykazały zdolność przedsiębiorstwa Condor do przywrócenia długoterminowej rentowności w celu zapewnienia odpowiedniego przewidywanego zwrotu z kapitału po pokryciu wszystkich kosztów. Po stronie przychodów współczynnik obciążenia przedsiębiorstwa Condor, który od przełomu lat 2022 i 2023 wynosi [...] %, można uznać za wiarygodny, biorąc pod uwagę prognozowane ożywienie branży i historyczny współczynnik obciążenia przedsiębiorstwa Condor sprzed pandemii COVID-19. Prognozowana stopa zwrotu w przeliczeniu na pasażera w wysokości około [...] EUR w latach 2022/2023 była nieco wyższa w porównaniu z [...] EUR w latach 2018/2019. Ten wyższy poziom wynikał jednak z dokonanego przez przedsiębiorstwo Condor przeglądu floty, w tym włączenia nowych długodystansowych statków powietrznych. W prognozowanych kosztach należy uwzględnić wpływ środków restrukturyzacyjnych (takich jak zmniejszenie liczby pracowników i odnowienie floty, zob. motywy 41 i 43), ponieważ na przykład program odnowienia floty miał spowodować obniżenie kosztów paliwa w przeliczeniu na ASK, ale zarazem wzrost kosztów własności ze względu na wyższe stawki leasingu operacyjnego.
- (195) Z danych liczbowych przedstawionych w tabeli 3 wynika, że rentowność przedsiębiorstwa Condor, mierzona jako marża EBIT, miała wzrosnąć powyżej wartości historycznej sprzed kryzysu wynoszącej około [...] % całkowitych przychodów i od 2023 r., czyli od końca okresu restrukturyzacji do 2026 r., wynieść od [...] % do [...] %. Jak pokazano w tabeli 7, rentowność przedsiębiorstw lotniczych w grupie przed pandemią COVID-19 wynosiła 5,7 % (lub 7,3 % liczona jako mediana). W związku z tym pod koniec okresu restrukturyzacji w 2023 r. i zanim miał nastąpić oczekiwany pełny powrót koniunktury, przedsiębiorstwo Condor miało nie osiągać gorszych wyników w porównaniu z wynikami innych linii lotniczych sprzed pandemii COVID-19. Po pełnym powrocie koniunktury, którego spodziewano się w 2026 r., trzy lata po zakończeniu okresu restrukturyzacji, Condor miał osiągać wyniki zgodne z poziomem odniesienia. W tym względzie Komisja zauważa również, że przy stosowaniu MSSF 16 marża EBIT przedsiębiorstwa Condor wzrosłaby do [...] % w roku obrachunkowym 2023 do [...] % w roku obrachunkowym 2026. Ten wzrost EBIT wynika głównie z faktu, że koszty wynajmu floty stanowią większy wydatek (w rachunkowości prowadzonej zgodnie z niemieckimi standardami rachunkowości) niż amortyzacja floty w przypadku jej kapitalizacji. Ponadto w roku obrachunkowym 2023 przedsiębiorstwo Condor miałoby osiągnąć dodatni wynik netto, przyczyniający się do zmniejszenia dotychczasowego ujemnego kapitału własnego. Prognozowany pozytywny rozwój zysków netto, dzięki ożywieniu w sektorze podróży rekreacyjnych, miał jeszcze bardziej wzrosnąć w 2024 r., tj. po okresie restrukturyzacji, i doprowadzić do osiągnięcia dodatniej wartości księgowej kapitału po 2026 r.
- (196) W wyroku z 2024 r. w sprawie przedsiębiorstwa Condor Sąd ocenił te wymogi i doszedł do wniosku, że skarżący nie wykazał, iż Komisja powinna była mieć wątpliwości, czy plan restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor jest realistyczny, spójny, dalekosiężny oraz może przywrócić mu długoterminową rentowność.

- (197) W związku z tym Komisja stwierdza, że plan restrukturyzacji częściowo finansowany z pomocy jest realistyczny, spójny i dalekosiężny, a w związku z tym jest adekwatny do przywrócenia mu długoterminowej rentowności w rozsądnym terminie i bez konieczności polegania na dalszej pomocy państwa.

Pozytywne skutki pomocy przeważają nad jej negatywnymi skutkami w postaci zakłócenia konkurencji i niekorzystnego wpływu na wymianę handlową

5.3.1.4. Konieczność pomocy i efekt zachęty

- (198) Zgodnie z pkt 53 wytycznych R&R państwa członkowskie, które zamierzają przyznać pomoc na restrukturyzację, muszą przedstawić porównanie z wiarygodnym scenariuszem alternatywnym nieobejmującym pomocy państwa, wykazując, że rozwój działań gospodarczych lub regionów gospodarczych objętych pomocą, o którym mowa w sekcji 3.1.1 wytycznych R&R, nie zostanie osiągnięty lub zostanie osiągnięty w mniejszym stopniu bez pomocy. Ponadto, aby wykazać, że pomoc na restrukturyzację ma efekt zachęty, państwa członkowskie muszą wykazać, że bez udziału pomocy beneficjent zostałby zrestrukturyzowany, sprzedany lub zlikwidowany w sposób uniemożliwiający osiągnięcie celu, jakim jest uniknięcie niedoskonałości rynku lub trudności społecznych (pkt 59 wytycznych R&R).

- (199) Jak określono w motywach 34–36, wejście inwestora prywatnego stanowiło jedno z głównych założeń planu upadłości przedsiębiorstwa Condor. Zakończenie przez Condor postępowania upadłościowego było zatem uzależnione od zawarcia umowy inwestycyjnej. Odstąpienie PGL od umowy zawartej z przedsiębiorstwem Condor w styczniu 2020 r. przedłużyło bowiem stan upadłości przedsiębiorstwa o siedem miesięcy i wymagało zorganizowania kolejnego postępowania przetargowego.

- (200) Jak określono w motywach 51 i 83, umowa inwestycyjna z przedsiębiorstwem Attestor, która stanowiła najlepszą ofertę otrzymaną w ramach procedury przetargowej, była uzależniona od przyznania pomocy na restrukturyzację w formie restrukturyzacji pożyczek udzielonych przez KfW, co było warunkiem wstępnym zawarcia umowy.

- (201) W związku z tym, w przypadku braku środków pomocy państwa zgłoszonych przez Niemcy, nie doszłoby do zawarcia umowy inwestycyjnej, a przedsiębiorstwo Condor pozostałoby w stanie upadłości, co miałyby szereg negatywnych konsekwencji prowadzących ostatecznie do jego likwidacji (zob. również motywy 83–87). Ryzyko to podkreślono również w planie upadłości przedsiębiorstwa Condor.

- (202) Bez finansowania ze strony nowego inwestora przedsiębiorstwo Condor nie byłoby w stanie wymienić starzejącej się floty, co znacznie utrudniłoby mu prowadzenie działalności. Ponadto dalsze postępowanie upadłościowe pociągałoby za sobą dalsze koszty (o czym świadczy pierwsze przedłużenie, z którym wiązały się znaczne dodatkowe koszty po stronie przedsiębiorstwa Condor w wysokości 23,7 mln EUR, zob. motyw 36).

- (203) Komisja uważa, że w przypadku braku pomocy przedsiębiorstwo Condor nie byłoby w stanie pozyskać finansowania z rynku prywatnego, nawet na mocy przepisów szczegółowych niemieckiego prawa upadłościowego dotyczących długu uprzywilejowanego, do których odnosi się Ryanair (zob. motyw 115). O ile prawdą jest, że niektórym przedsiębiorstwom nieposiadającym ratingu kredytowego, znajdującym się w trudnej sytuacji finansowej lub będącym przedmiotem postępowania upadłościowego udało się uzyskać finansowanie, nie ma to miejsca w przypadku wszystkich przedsiębiorstw doświadczających tych okoliczności. Tym bardziej nie ma to miejsca w przypadku przedsiębiorstw takich jak Condor, które jednocześnie cierpią z powodu wszystkich tych trzech rodzajów trudności. Jest bardzo mało prawdopodobne, aby jakikolwiek wierzyciel prywatny udostępnił środki przedsiębiorstwu będącemu przedmiotem toczącego się postępowania upadłościowego od momentu postawienia w stan likwidacji jego spółki dominującej w 2019 r., a jednocześnie niemającemu wcześniejszej historii kredytowej ani ratingu kredytowego, i które wszystkie aktywa mające jakąkolwiek wartość ustanowiło jako zabezpieczenie pożyczek udzielonych przez KfW oraz posiadało znaczny ujemny kapitał własny i zobowiązania znacznie przekraczające posiadane aktywa (zob. tabela 4). Świadczy o tym również fakt, że oferta przedsiębiorstwa Attestor była uzależniona od restrukturyzacji zadłużenia.

- (204) W takiej sytuacji przedsiębiorstwo Condor szybko straciłoby płynność, a nawet przed nastąpieniem tej sytuacji nie byłoby w stanie wykazać zdolności do wywiązania się ze wszystkich zobowiązań w kolejnym roku, zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 1008/2008⁽⁷⁸⁾. Najprawdopodobniej doprowadziłyby to do zawieszenia, a następnie cofnięcia koncesji, co pozbawiłoby przedsiębiorstwo Condor głównego źródła dochodu, a ostatecznie doprowadziłyby do jego likwidacji.
- (205) Opuszczenie rynku przez przedsiębiorstwo Condor spowodowałoby dalsze ograniczenie konkurencji na i tak wysoce skoncentrowanym niemieckim rynku transportu lotniczego, zdominowanym przez grupę Lufthansa, ze szkodą dla klientów, i skutkowałoby niezwróceniem pożyczek udzielonych przez KfW, ze szkodą dla niemieckich podatników. Ponadto spowodowałoby to utratę ponad 4 000 miejsc pracy w i tak już trudnej sytuacji gospodarczej i miałyby znaczący negatywny wpływ na ponad 11 000 niezależnych biur podróży i organizatorów turystyki, którzy polegali na unikalnych usługach przedsiębiorstwa Condor, ponieważ nie istniałaby wiarygodna perspektywa przejścia stosunków z tymi pracownikami i partnerami biznesowymi przez innych przewoźników bez zakłóceń, zwłaszcza w kontekście trwającej wówczas pandemii COVID-19 (zob. sekcja 2.7).
- (206) Celem pomocy na restrukturyzację jest uniknięcie sytuacji, w której przedsiębiorstwo Condor zakończy działalność, a tym samym uniknięcie niedoskonałości rynku i trudności społecznych, które zahamowałyby rozwój usług transportu lotniczego w Niemczech i zagroziłyby przetrwaniu tysięcy biur podróży i organizatorów turystyki, głównie MŚP. Cel ten jest realizowany poprzez wdrażanie planu restrukturyzacji, częściowo finansowanego z pomocy na restrukturyzację, a częściowo przez inwestorów prywatnych. Z planu restrukturyzacji wynika, że aby zaradzić problemom finansowym beneficjenta, należy rozwiązać jego problemy związane z wypłacalnością. Biorąc pod uwagę sytuację przedsiębiorstwa Condor w 2021 r., w szczególności toczące się postępowanie upadłościowe, przedsiębiorstwo to nie było w stanie zapewnić ciągłości świadczenia podstawowych usług pośrednictwa i łączności na rzecz organizatorów turystyki i biur podróży, aby wypełnić zobowiązania finansowe lub uzyskać dostęp do rynków finansowych, bez pełnego wdrożenia planu restrukturyzacji wspieranego przez pomoc, będącego warunkiem pomyślnego zakończenia przez Condor postępowania upadłościowego. W perspektywie długoterminowej, ze względu na znaczącą ujemną pozycję kapitałową, którą należy uwzględnić w planie restrukturyzacji, bez pomocy stanowiącej część umowy inwestycyjnej, przedsiębiorstwo Condor nie byłoby również w stanie wywiązać się ze swoich zobowiązań finansowych.
- (207) W tych okolicznościach Komisja uważa, że pomoc na restrukturyzację była konieczna do wdrożenia planu restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor, a tym samym do zapobieżenia niedoskonałościom rynku lub trudnościom społecznym wynikającym z opuszczenia rynku przez przedsiębiorstwo odgrywające ważną rolę w niemieckich podróżach rekreacyjnych drogą lotniczą, którą trudno jest zastąpić i którą konkurentom trudno byłoby przejąć, jak opisano w sekcji 5.3.1.2. Wymóg konieczności pomocy określony w pkt 38 lit. b) i pkt 53 wytycznych R&R jest zatem spełniony.
- (208) Na podstawie powyższej oceny Komisja stwierdza również, że pomoc wywołuje efekt zachęty. Bez pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstwo Condor opuściłoby rynek w sposób powodujący trudności społeczne, ponieważ wyrządziłoby to szkodę tysiącom MŚP działających na niemieckim rynku podróży rekreacyjnych, a tym samym utrudniłoby rozwój gospodarczy i społeczny, oraz doprowadziłoby do dalszego pogorszenia konkurencji na i tak wysoce skoncentrowanym rynku transportu lotniczego w Niemczech ze szkodą dla klientów, jak opisano w sekcji 2.7. Spełniony jest zatem wymóg, zgodnie z którym interwencja państwa powinna wywoływać efekt zachęty, jak określono w pkt 38 lit. d) i pkt 59 wytycznych R&R.

⁽⁷⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3. Zgodnie z art. 3 tego rozporządzenia żadnemu przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność w Unii nie zezwala się na przewóz drogą powietrzną pasażerów bez koncesji. Zgodnie z art. 9 organ wydający koncesje zawiesza lub cofa koncesję, jeżeli nie jest już przekonany o możliwości spełnienia istniejących i potencjalnych zobowiązań przez przewoźnika lotniczego przez okres 12 miesięcy. Organ wydający koncesje może jednak przyznać tymczasową koncesję, na okres nieprzekraczający 12 miesięcy, do czasu reorganizacji finansowej przedsiębiorstwa, pod warunkiem że nie jest zagrożone bezpieczeństwo oraz że występuje realna perspektywa zadowalającej odbudowy sytuacji finansowej w tym okresie. W przypadku wszczęcia postępowania upadłościowego przeciwko unijnemu przewoźnikowi lotniczemu organ musi ocenić sytuację finansową przedsiębiorstwa w terminie trzech miesięcy od wszczęcia postępowania upadłościowego i na podstawie poczynionych ustaleń zweryfikować status koncesji, zgodnie z art. 9.

5.3.1.5. Adekwatność pomocy

- (209) Pomoc na restrukturyzację nie zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli zastosowanie innych środków stwarzających mniej zakłóceń pozwala osiągnąć ten sam cel; pomoc musi być dostosowana do sytuacji beneficjenta w zakresie płynności lub wypłacalności ⁽⁷⁹⁾.
- (210) Pomoc na restrukturyzację przybiera formę reorganizacji i częściowego umorzenia niektórych istniejących pożyczek w wysokości 550 mln EUR udzielonych przez KfW przedsiębiorstwu Condor w 2020 r. oraz umorzenia odsetek od nadwyżki odszkodowania. Ma to na celu zwolnienie przedsiębiorstwa z niektórych zobowiązań krótkoterminowych i uwolnienie płynności na pokrycie kosztów operacyjnych w okresie restrukturyzacji. Jak przedstawiono w motywie 52, transza uprzywilejowana w wysokości 175 mln EUR miała być obciążona odsetkami w analogicznej wysokości do odsetek zapłaconych przez przedsiębiorstwo Condor od pierwotnej transzy A pożyczki nr 1 (3-miesięczna stopa EURIBOR powiększona o [...] punktów bazowych i koszty refinansowania), podczas gdy transza podporządkowana w wysokości 225 mln EUR miała być obciążona od tej pory odsetkami w wysokości [...] ⁽⁸⁰⁾. Warunki restrukturyzacji pożyczek zostały wynegocjowane przez KPMG, zgodnie z obowiązkowymi zasadami dla Niemiec, przedsiębiorstwem Condor i jego inwestorem strategicznym – przedsiębiorstwem Attestor. Przedsiębiorstwo Attestor wybrano, ponieważ złożyło ono najlepszą ofertę w odniesieniu do warunków spłaty pożyczki KfW, która nie tylko umożliwiała spłatę dużej części pozostającej do spłaty kwoty pożyczki, ale również obejmowała klauzulę *earn-out*, zakładającą dostosowanie ostatecznej kwoty do spłaty do wysokości przyszłych przychodów przedsiębiorstwa Condor, tak aby większe zarobki skutkowały zwiększeniem wysokości spłaty (zob. motywy 37 i 53). Warunki umowy zakupu i restrukturyzacji pożyczek stanowią zatem pakiet mający na celu maksymalizację korzyści dla przedsiębiorstwa Attestor oraz optymalizację spłaty pożyczek na rzecz KfW i są od siebie zależne. Ponadto znacznie skrócono okres przyznanych pożyczek, ponieważ spłata pełnej pozostałej kwoty w odniesieniu do pierwotnej transzy B pożyczki nr 1 i pożyczki nr 2 miała nastąpić do września 2026 r. zamiast do grudnia 2031 r. W związku z tym, chociaż łączna kwota odsetek należnych od zrestrukturyzowanej pożyczki jest niższa niż kwota odsetek od pierwotnej pożyczki, jest ona częścią wynegocjowanego pakietu mającego na celu maksymalizację zwrotu zarówno dla przedsiębiorstwa Attestor, jak i dla rządu niemieckiego, obejmującego klauzulę *earn-out*, a w związku z tym można ją uznać za odpowiednie wynagrodzenie z tytułu pomocy.
- (211) Ponadto, od udzielenia pożyczki na ratowanie w październiku 2019 r., przedsiębiorstwo Condor zakończyło postępowanie upadłościowe i przyciągnęło inwestora prywatnego gotowego do zasilenia go inwestycją w wysokości co najmniej 450 mln EUR. Co więcej, wraz z rosnącą liczbą osób zaszczepionych w całej Europie, na rynkach transportu lotniczego nastąpiło ożywienie, a europejskie linie lotnicze zaczęły intensyfikować działalność, przy czym oczekiwano, że ożywienie na rynku podróży rekreacyjnych, na którym działa Condor, nastąpi w tempie szybszym od średniej. Były to wskaźniki, które sugerowały poprawę otoczenia rynkowego i działalności przedsiębiorstwa Condor od czasu udzielenia pierwotnych pożyczek KfW. Ponadto pełna spłata pożyczki poddanej restrukturyzacji ma nastąpić w 2026 r. Pożyczka zostanie spłacona w stosunkowo krótkim czasie, co jeszcze bardziej zmniejszy jej negatywny wpływ na konkurencję. Wynagrodzenie z tytułu planowanej pomocy na restrukturyzację jest zatem odpowiednie.
- (212) Jak wykazano w tabeli 4 i Tabeli 8, przedsiębiorstwo Condor stanęło w obliczu kryzysu płynności połączonego z niestabilną sytuacją w zakresie wypłacalności. Środki pomocy na restrukturyzację oraz inwestycja przedsiębiorstwa Attestor stanowiły odpowiedź na oba te problemy. Restrukturyzacja pożyczek publicznych, zgodnie z motywami 51 i 52, miała uwolnić płynność w perspektywie krótkoterminowej dzięki odroczeniu odsetek i spłaty oraz ograniczyć wysokość zadłużenia przedsiębiorstwa Condor dzięki umorzeniu pożyczek udzielonych przez KfW. W związku z tym stanowi uzupełnienie nowego kapitału w wysokości 200 mln EUR, który zaradził nieuniknionemu kryzysowi płynności przedsiębiorstwa Condor i poprawił jego pozycję kapitałową. Pomoc na restrukturyzację została zatem dostosowana do sytuacji przedsiębiorstwa Condor pod względem płynności i wypłacalności.
- (213) W wyroku z 2024 r. w sprawie przedsiębiorstwa Condor Sąd ocenił adekwatność pomocy i stwierdził, że skarżący nie wykazał, iż Komisja powinna była mieć wątpliwości co do odpowiedniego charakteru pomocy ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁹⁾ Pkt 38 i 58 wtycznych R&R.

⁽⁸⁰⁾ Pełny opis warunków pierwotnej pożyczki przedstawiono w motywie 51.

⁽⁸¹⁾ Sprawa T-28/22, Ryanair/Komisja, pkt 191–195.

(214) W tych okolicznościach Komisja uznaje, że pomoc na restrukturyzację jest odpowiednia.

5.3.1.6. Proporcjonalność, wkład własny i podział obciążeń

(215) Według wytycznych R&R zasoby własne beneficjenta pomocy, jego udziałowców lub wierzycieli, grupy, do której należy, lub nowych inwestorów wnoszą wkład w koszty restrukturyzacji w sposób porównywalny z przyznaną pomocą pod względem wpływu na wypłacalność lub poziom płynności beneficjenta. Wkład ten musi być rzeczywisty, czyli skuteczny, a tym samym wyklucza potencjalne zyski, nie wiąże się z jakąkolwiek pomocą i powinien wynosić co najmniej 50 % kosztów restrukturyzacji ⁽⁸²⁾.

(216) Jak opisano w motywie 219 lit. a) i b), wkład własny stanowi odpowiedź na problemy przedsiębiorstwa Condor zarówno z wypłacalnością, jak i z płynnością, a tym samym jest porównywalny z przyznaną pomocą (zob. również motyw 212). Ponadto, jak wynika z motywów 46–48, 219 i 220, jedynie bardzo niewielka kwota wkładu własnego dotyczy nowych pożyczek ([...] mln EUR z całkowitego wkładu własnego w wysokości [...] mln EUR), a zatem instrumenty zwiększające kapitał własny uwzględnione we wkładzie własnym znacznie wykraczają poza wysokość pomocy przyznanej przez państwo niemieckie (byłoby tak nadal nawet bez uwzględnienia środków kapitałowych na pokrycie kosztów leasingu w wysokości [...] mln EUR). Ponadto to Attestor, a nie państwo niemieckie, zapewnia środki pieniężne na sfinansowanie planu, których wysokość znacznie przewyższa wkład Niemiec z tytułu pomocy. W związku z tym wkład własny jest zgodny z pkt 62 wytycznych R&R.

(217) Jak zauważono w motywie 54, część pożyczek udzielonych przez KfW służyła do pokrycia kosztów nadzwyczajnych w wysokości do 249,02 mln EUR, które przedsiębiorstwo Condor poniosło w kontekście pandemii COVID-19, a zatem nie stanowi kosztów restrukturyzacji uwzględnionych w planie restrukturyzacji. Jak określono w motywie 117, w skardze o stwierdzenie nieważności decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. przedsiębiorstwo Ryanair uznało, że od całkowitej kwoty pożyczek należało odliczyć jedynie kwotę pomocy zatwierdzonej na podstawie pierwszej i drugiej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor, tj. 204,1 mln EUR. Rozumowanie to jest bezzasadne, ponieważ łączna wartość szkody poniesionej przez przedsiębiorstwo Condor w związku z pandemią COVID-19 wyniosła 249,02 mln EUR i odnośna część pożyczki posłużyła do jej pokrycia, co oznacza, że na finansowanie restrukturyzacji dostępna była jedynie pozostała kwota 300,98 mln EUR. Zgodnie z art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE przedsiębiorstwo Condor było uprawnione do otrzymania odszkodowania za całą poniesioną szkodę. Fakt, że Komisja uznała, iż jedynie 204,1 mln EUR kwoty udzielonych pożyczek stanowiło pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, nie zmienia tych okoliczności. Przedsiębiorstwo Condor poniosło tę szkodę w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami pandemii COVID-19 i w wyniku jej poniesienia otrzymało odszkodowanie odpowiadające szkodom spowodowanym przez pandemię. Nie ma to związku z potrzebami finansowymi uwzględnionymi w planie restrukturyzacji, które istniałyby również w przypadku, gdyby nie doszło do wspomnianej szkody.

(218) Restrukturyzację sfinansowano zatem z pozostałej części pożyczek w wysokości 300,98 mln EUR podlegających restrukturyzacji, uzupełnionej kwotą umorzonych odsetek w wysokości 20,2 mln EUR. Wynika z tego, że kwota 321,18 mln EUR stanowi kwotę pomocy na restrukturyzację, której proporcjonalność ocenia się w niniejszej decyzji, niezależnie od dwóch alternatywnych szacunków kwot pomocy przedstawionych przez Niemcy, których zastosowanie skutkowałoby niższą wysokością pomocy na restrukturyzację (motywy 55–57).

⁽⁸²⁾ Pkt 61–64 wytycznych R&R.

(219) Komisja musi sprawdzić, czy poszczególne źródła finansowania planu przedstawionego przez Niemcy, w połączeniu z pomocą na restrukturyzację, w momencie przyznania pomocy nie zawierały elementu pomocy i były realne, a tym samym wystarczająco pewne, aby możliwe było ich urzeczywistnienie, z wyłączeniem przyszłych oczekiwanych zysków. Finansowanie miało pochodzić z trwałych oszczędności kosztów osiągniętych w ramach programu restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor, umorzenia długów wynikającego z planu upadłości oraz środków finansowych udostępnionych przez przedsiębiorstwo Attestor, zgodnie z następującym podziałem:

- a) zobowiązanie nowego inwestora prywatnego – przedsiębiorstwo Attestor – do przekazania środków w wysokości 200 mln EUR zapewniających kapitał zakładowy przedsiębiorstwu Condor oraz finansowania w wysokości 250 mln EUR na odnowienie floty przedsiębiorstwa Condor jest konkretne i wiążące, jak określono w odpowiednich aktach notarialnych (motywy 46 i 47); w tym leasingodawca statków powietrznych [...] zobowiązał się do udzielenia przedsiębiorstwu Condor instrumentu kredytowego w wysokości [...] mln USD (około [...] mln EUR w momencie przyznawania pomocy) na pokrycie płatności przed dostawą statków powietrznych (zob. motyw 47); zobowiązanie przedsiębiorstwa Attestor zostało określone w konkretnej i wiążącej umowie zakupu, a zatem istnieje duże prawdopodobieństwo udostępnienia środków. Chociaż zobowiązanie przedsiębiorstwa Attestor do zapewnienia finansowania na odnowienie floty było konkretne i wiążące, nie było tak w przypadku przyszłego finansowania leasingu statków powietrznych w wysokości do [...] mln EUR dodatkowych środków, do których przekazania nie zobowiązano się w sposób wiążący, a zatem finansowanie to nie było realne ani faktyczne (motyw 47). W związku z tym w momencie przyznania pomocy jedynie finansowanie w wysokości 250 mln EUR przeznaczzone na odnowienie floty przedsiębiorstwa Condor stanowiło realny i faktyczny wkład własny przedsiębiorstwa Attestor;
- b) wierzyciele przedsiębiorstwa Condor zgodzili się na umorzenie wierzytelności na kwotę 630,8 mln EUR w kontekście planu upadłości przedsiębiorstwa. Umorzenie zatwierdził sąd upadłościowy (zob. motyw 35), a zatem jest ono ostateczne i wiążące; umorzenia są pozbawione elementu pomocy, ponieważ wynikają z niemieckiego prawa upadłościowego, które określa warunki mające zastosowanie do postępowań upadłościowych w sposób ogólny i abstrakcyjny; jak określono w motywie 48, w planie upadłości przedsiębiorstwa Condor określono siedem grup wierzycieli, w tym kilka grup składających się wyłącznie z wierzycieli prywatnych; zgodnie z niemieckim prawem upadłościowym do zatwierdzenia planu upadłości wymagana jest większość wierzycieli posiadających prawo głosu w każdej grupie. W przedmiotowej sprawie można wykluczyć, że wierzyciele publiczni przedsiębiorstwa Condor mogliby przegłosować wierzycieli prywatnych i w ten sposób skierować pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Condor w formie bardzo niskiej wyceny w planie upadłości, ponieważ nie mogli oni wpłynąć na głosowanie w grupach składających się wyłącznie z wierzycieli prywatnych (zwłaszcza w grupach pracowników, byłych przedsiębiorstwach należących do grupy); umorzenie ma zatem zastosowanie do wszystkich kategorii wierzycieli, zostało zatwierdzone przez wymaganą większość wierzycieli i jest wdrażane zgodnie z wiążącymi przepisami ogólnego prawa upadłościowego mającymi zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw znajdujących się w takiej samej sytuacji faktycznej i prawnej w Niemczech (zob. motywy 34, 35 i 48);
- c) w kontekście przyjętego programu racjonalizacji przedsiębiorstwo Condor trwale ograniczyło koszty o [...] mln EUR rocznie w trakcie realizacji planu restrukturyzacji, co było wynikiem dostosowania umów leasingu, renegocjacji umów z dostawcami i dostosowania układów zbiorowych (motyw 41); oszczędności te wynikają z już obowiązujących wiążących umów i w związku z tym są wystarczająco pewne, aby można je było uznać za faktyczne; mają taki sam skutek finansowy jak umorzenie długu w postępowaniu upadłościowym, z tym że skutek ten jest rozłożony na lata i nie jest jednorazowy.

(220) Łączna kwota finansowania objętego konkretnym zobowiązaniem, która obejmuje podwyższenie kapitału zakładowego, instrument kredytowy i umorzenie wierzytelności wierzycieli, wynosi [...] mln EUR i stanowi realne i faktyczne źródła wkładu własnego inwestorów i wierzycieli w restrukturyzację. Wkład własny z tych dwóch źródeł obejmuje bardzo istotną część nowego finansowania w wysokości do 450 mln EUR i w odniesieniu do pomocy na restrukturyzację w wysokości 321,18 mln EUR stanowi około 77 % finansowania całkowitych kosztów restrukturyzacji w wysokości [...] mln EUR planu. Nawet bez uwzględnienia umorzenia długów przez wierzycieli i uwzględniając jedynie nowe finansowanie udostępnione przez przedsiębiorstwo Attestor, finansowanie to przewyższa pełną kwotę pomocy na restrukturyzację przyznanej przedsiębiorstwu Condor. Wynika z tego, że wkład własny przekracza minimalny próg 50 % kosztów restrukturyzacji określony w wytycznych R&R.

- (221) W tym kontekście kwestia, czy trwałe ograniczenie kosztów w wysokości [...] mln EUR rocznie osiągnięte przez przedsiębiorstwo Condor po renegocjacjach z dostawcami, leasingodawcami lub pracownikami stanowi realny i faktyczny wkład w pokrycie kosztów restrukturyzacji poniesionych lub przewidywanych w ramach realizacji planu, może pozostać nierozstrzygnięta, ponieważ nawet bez tej kwoty wysokość wkładu własnego pozostaje znaczna i spełnia już wymóg określony w wytycznych R&R.
- (222) W tym względzie w wyroku z 2024 r. w sprawie przedsiębiorstwa Condor Sąd stwierdził, że wymóg określony w pkt 64 wytycznych R&R w odniesieniu do wkładu własnego beneficjenta został spełniony ⁽⁸³⁾.
- (223) Komisja stwierdza zatem, że wkład własny przedsiębiorstwa Condor w koszty restrukturyzacji przekracza 50 % kosztów restrukturyzacji, a zatem jest zgodny z wymogiem określonym w pkt 64 wytycznych R&R.
- (224) Jeżeli chodzi o podział ciężaru restrukturyzacji między państwem a byłymi udziałowcami przedsiębiorstwa Condor i jego wierzycielami nieuprzywilejowanymi, oczywiste jest, że jedyni byli udziałowcy przedsiębiorstwa Condor, spółka TCG, znajduje się w stanie likwidacji, podczas gdy wartość nominalna udziałów przedsiębiorstwa Condor została zredukowana poprzez jej obniżenie do zera, a nowe udziały ustanowiono na rzecz spółki powierniczej (zob. motywy 26 i 34). TCG straciła całą wartość posiadanych udziałów i instrumentów dłużnych i w żaden sposób nie skorzystała na pomyślnej restrukturyzacji przedsiębiorstwa Condor. Podobnie wierzyciele przedsiębiorstwa Condor (wśród których nie było wierzycieli nieuprzywilejowanych) umorzyli prawie wszystkie swoje wierzytelności w postępowaniu upadłościowym (motyw 48), a tym samym wnieśli istotny wkład w finansowanie planu restrukturyzacji. Wkład wierzycieli w postaci umorzenia wierzytelności przekracza kwotę pomocy na restrukturyzację zarówno pod względem częściowego umorzenia, jak i kontynuacji zrestrukturyzowanych pożyczek KfW udostępnionych przedsiębiorstwu Condor przez państwo.
- (225) Wynika z tego, że byli udziałowcy i wierzyciele przedsiębiorstwa Condor skutecznie przyczyniają się do restrukturyzacji, zmniejszając w ten sposób kwotę pomocy państwa, która w przeciwnym razie mogłaby być potrzebna na przykład do spłaty zadłużenia lub do wynagrodzenia za udziały. Kolejność i warunki, na jakich Niemcy wspierają restrukturyzację przedsiębiorstwa Condor poprzez częściowe umorzenie długu, zapobiegają również ryzyku pokusy nadużycia wobec udziałowca i wierzycieli rozpatrywanych w przedmiotowej sprawie, w którym to zakresie nie stwierdzono ryzykownej ani nie zrównoważonej strategii przedsiębiorstwa Condor, lecz raczej konsekwencje jego przynależności do TCG i okoliczności, z jakimi mierzyła się branża transportu lotniczego w latach 2020 i 2021. Udziałowiec i dotychczasowi wierzyciele praktycznie utracili całą wartość inwestycji dokonanych w przedsiębiorstwo Condor i w żaden sposób nie skorzystali na poprawie jego kondycji finansowej wynikającej z częściowego umorzenia długów, o którym zdecydowały Niemcy. Ogólnie rzecz biorąc, i niezależnie od przedmiotowej sprawy, inni udziałowcy lub wierzyciele nieuprzywilejowani na rynku wewnętrznym, którzy wspieraliby nieudane strategie innych przedsiębiorstw lotniczych, nie mogą również wywnioskować z przyznanej w tym przypadku pomocy na restrukturyzację, że Niemcy lub inne państwa członkowskie złagodzą skutki ich wyborów inwestycyjnych w drodze przyznania pomocy na restrukturyzację.
- (226) W związku z tym w decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. Komisja stwierdziła, że pomoc na restrukturyzację obejmowała odpowiedni podział obciążenia.
- (227) Sąd unieważnił jednak decyzję w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r., ponieważ uznał, że Komisja powinna była powziąć wątpliwości co do tego, czy umorzenie długu przez państwo (i) wchodzi w zakres pkt 67 wytycznych R&R; oraz (ii) czy odbyło się to zgodnie z wymogami określonymi w pkt 67 tych wytycznych.
- (228) Pkt 67 wytycznych R&R stanowi, że wszelka pomoc państwa, która poprawia pozycję kapitałową beneficjenta, powinna być udzielana na warunkach, które zapewniają państwu słuszny udział w przyszłym wzroście wartości beneficjenta, uwzględniając wysokość państwowego dokapitalizowania w stosunku do pozostałego kapitału spółki po zaksięgowaniu strat.

⁽⁸³⁾ Sprawa T-28/22, Ryanair/Komisja, pkt 201.

(229) Sąd orzekł, że pkt 67 wytycznych R&R stanowi część sekcji 3.5.2.2 tych wytycznych dotyczącej podziału obciążeń, w której zdaniem Sądu wymogi określone w pkt 67 mają charakter dodatkowy w stosunku do wymogów, o których mowa w pkt 65 i 66. Sąd uznał, że o ile pkt 66 dotyczy pokrycia strat przez obecnych udziałowców i wierzycieli nieuprzywilejowanych i ma miejsce przed interwencją państwa, o tyle pkt 67 odnosi się do sytuacji w przyszłości, a mianowicie przyszłego wzrostu wartości beneficjenta. W związku z tym, zdaniem Sądu, w pkt 66 i 67 wytycznych R&R określono niezależne wymogi, których zastosowanie różni się pod względem czasu. Ponadto przepisy dotyczące podziału obciążeń mają na celu zapobieganie pokusie nadużycia, jak określono w pkt 65, który stanowi również, że w przypadku gdy państwo udziela wsparcia w formie zwiększającej pozycję kapitałową beneficjenta, takiej jak dotacje, zastrzyki kapitałowe lub umorzenie długu, może to skutkować ochroną udziałowców i wierzycieli nieuprzywilejowanych przed konsekwencjami ich wyborów dotyczących inwestowania w beneficjenta. Sąd podkreślił, że – jak wynika z pkt 9 wytycznych R&R – ryzyko pokusy nadużycia polega na tym, że przedsiębiorstwa, przewidując ratowanie lub restrukturyzację, mogą polegać na nadmiernie ryzykownych i niezrównoważonych strategiach biznesowych. W tym kontekście zarówno wymogi określone w pkt 66 wytycznych R&R, dotyczące pokrycia strat przez obecnych udziałowców i wierzycieli nieuprzywilejowanych, jak i wymogi określone w pkt 67 wytycznych R&R, w których przyznano państwu udział w przyszłych zyskach, przyczyniają się do zmniejszenia zachęt do podejmowania nadmiernego ryzyka w celu wygenerowania większych zysków. Oceniając argumenty podniesione przez Komisję, Sąd stwierdził w szczególności, że Komisja nie odniosła się do żadnego elementu mogącego wykazać, że ryzyko pokusy nadużycia zachodzi tylko wtedy, gdy państwo członkowskie dokonuje zastrzyku kapitałowego na rzecz beneficjenta, ale nie w przypadku, gdy dokonuje umorzenia swojego zadłużenia lub udziela mu dotacji, oraz że żadna część wytycznych R&R nie pozwala na wyciągnięcie takiego wniosku. Przeciwnie, zgodnie z pkt 65 wytycznych R&R takie ryzyko powstaje w przypadku każdego wsparcia ze strony państwa przyznawanego w formie poprawiającej pozycję kapitałową beneficjenta, takiego jak dotacje, zastrzyki kapitałowe i odpisanie długu. Zdaniem Sądu wynika z tego, że wymogi dotyczące przyznania słusznego udziału w przyszłych zyskach, o których mowa w pkt 67, powinny mieć zastosowanie nie tylko do zastrzyków kapitałowych dokonywanych przez państwo, ale również do wszelkich innych form pomocy zwiększających pozycję kapitałową beneficjenta, takich jak umorzenie długu lub dotacje. Sąd doszedł do wniosku, że w konsekwencji „Komisja nie mogła bez powzięcia wątpliwości dojść do wniosku, że rozpatrywany środek” (umorzenie długu) „nie jest objęty zakresem stosowania tego punktu” (pkt 67 wytycznych R&R) „i nie zbadać, czy środek ten był zgodny z wymogami przewidzianymi w tym punkcie”⁽⁸⁴⁾.

(230) Po wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego i otrzymaniu uwag od Niemiec i osób trzecich Komisja ponownie zbada, czy umorzenie długu przez Niemcy (i) wchodziło w zakres pkt 67 wytycznych R&R; oraz (ii) czy odbyło się zgodnie z wymogami określonymi w tym punkcie w świetle wytycznych Sądu.

(231) Komisja zauważa, że pkt 67 wytycznych R&R, podobnie jak pozostałe przepisy sekcji 3.5.2.2 tych wytycznych, ma na celu uwzględnienie kwestii nadmiernego podejmowania ryzyka i pokusy nadużycia ze strony obecnych udziałowców i wierzycieli nieuprzywilejowanych beneficjenta. Ryzyko takie nie zachodzi, gdy nie istnieją obecni udziałowcy lub wierzyciele podporządkowani, którzy mogliby skorzystać ze środków zwiększających kapitał własny. W związku z tym, wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Ryanair (zob. motyw 105), pkt 67 wytycznych R&R nie ma zastosowania do przyszłych udziałowców. Ponadto, jak stwierdził Sąd, żadne z postanowień zawartych w wytycznych R&R nie pozwala stwierdzić, że takie ryzyko powstaje dopiero wtedy, gdy państwo dokonuje zastrzyków kapitałowych, a nie wtedy, gdy państwo przyznaje inną pomoc skutkującą zwiększeniem kapitału własnego. W związku z tym środki w postaci umorzenia długu mogą wchodzić w zakres zastosowania pkt 67 wytycznych R&R. W konsekwencji Komisja interpretuje pojęcie wynagrodzenia z tytułu pomocy państwa zawarte w pkt 67 wytycznych R&R jako środek służący zmniejszeniu ryzyka pokusy nadużycia poprzez pozbawienie obecnych udziałowców lub właścicielom długów podporządkowanych części przyszłych zysków zrestrukturyzowanego przedsiębiorstwa poprzez częściowe przypisanie ich państwu w zamian za finansowanie lub umorzenie, które zwiększa kapitał własny tego przedsiębiorstwa. Z wykładni celowościowej pkt 67 wytycznych R&R wynika, że nie miało ono na celu zapewnienia państwu dodatnich przychodów w każdych okolicznościach, co ilustruje druga część pkt 67, która odnosi się do wysokości państwowego dokapitalizowania „w stosunku do pozostałego kapitału spółki po zaksięgowaniu strat”. Oznacza to, że z punktu widzenia podziału obciążeń środki zwiększające kapitał własny oraz konieczność wynagrodzenia w tym przypadku należy wyważyć z istnieniem i wysokością kapitału własnego nadal przypisywanego obecnym lub przeszłym – ale nie przyszłym – udziałowcom lub znajdującemu się w ich posiadaniu. Istnieją sytuacje podobne do tej rozpatrywanej w przedmiotowej sprawie, w których pomimo istnienia pomocy państwa, która poprawia pozycję kapitałową beneficjenta, słuszny udział państwa w przyszłych zyskach może być bardzo niski, a nawet równy zero. Słuszny charakter wszelkiego zwrotu zależy zatem od indywidualnej oceny każdego przypadku. W tym kontekście, aby uniknąć wątpliwości, Komisja będzie stosować tę interpretację do obecnych i przyszłych podobnych spraw. Poniżej Komisja oceni, czy w związku z umorzeniem długu w tym przypadku konieczny był dodatni zwrot dla państwa.

⁽⁸⁴⁾ Sprawa T-28/22, Ryanair/Komisja, pkt 233.

- (232) Aby ocenić, czy w tym przypadku zwrot dla państwa jest słuszny, Komisja bierze pod uwagę okoliczności przedstawione w poniższych motywach.
- (233) Komisja zauważa po pierwsze, że w tym przypadku istniejący udziałowiec (TCG) stracił pełną wartość posiadanych udziałów, których wartość nominalną całkowicie zredukowano w trakcie postępowania upadłościowego przedsiębiorstwa Condor, i znajduje się on w stanie likwidacji (zob. motywy 33, 34 i 63).
- (234) Po drugie, przedsiębiorstwo Condor nie posiadało długu podporządkowanego, a dług udziałowca, który został zakwalifikowany jako podporządkowany w postępowaniu upadłościowym, został całkowicie umorzony (zob. motyw 48). Tak czy inaczej, obecni (nieuprzywilejowani) wierzyciele przedsiębiorstwa zaakceptowali wycenę masy upadłościowej na 0,1 % swoich wierzytelności zawartą w planie upadłości zatwierdzonym przez niemiecki sąd upadłościowy, a w związku z tym utracili prawie wszystkie przysługujące im wierzytelności (zob. motyw 48). Środki opisane w motywie 21 nie stanowiły części tego działania skutkującego zmniejszeniem wierzytelności przez wierzycieli, lecz były jego uzupełnieniem i zostały wdrożone po jego dokonaniu.
- (235) Po trzecie, ograniczona liczba nowych udziałów przedsiębiorstwa Condor istniejących w momencie przyznania pomocy należała do SGL, powiernika nieprowadzącego działalności operacyjnej i niemającego zdolności do podejmowania decyzji dotyczących działalności przedsiębiorstwa Condor, którego jedynym zadaniem było objęcie w posiadanie udziałów do czasu ich transferu na rzecz nowego udziałowca prywatnego (zob. również motyw 25).
- (236) Po czwarte, nowy udziałowiec przedsiębiorstwa Condor, przedsiębiorstwo Attestor, nie uczestniczył w żadnej uprzedniej transakcji gospodarczej beneficjenta (zob. motyw 38), a zatem – wbrew twierdzeniom przedsiębiorstwa Ryanair (zob. motyw 105) – nie jest objęty przepisami sekcji 3.5.2.2 wytycznych R&R dotyczącymi zapobiegania podejmowaniu nadmiernego ryzyka i pokusie nadużycia ze strony obecnych udziałowców i właścicieli podporządkowanych papierów dłużnych. Ponadto pakiet środków uzgodniony między państwem niemieckim a przedsiębiorstwem Attestor był wynikiem negocjacji zapewniających zrównoważony rezultat, które każda ze stron prowadziła, działając w swoim najlepszym interesie. Przy takim rozwiązaniu przyznanie dodatkowego wynagrodzenia państwu byłoby równoznaczne z pozbawieniem przedsiębiorstwa Attestor tego wynagrodzenia, a tym samym wymagałoby od nowego inwestora przyjęcia części obciążeń wynikających z nadmiernego ryzyka podejmowanego w przeszłości przez byłych udziałowców lub wierzycieli.
- (237) Po piąte, w odniesieniu do drugiej części pkt 67 wytycznych R&R („wysokość państwowego dokapitalizowania w stosunku do pozostałego kapitału spółki po zaksięgowaniu strat”), Komisja zauważa, że w tym przypadku kapitał własny pozostaje ujemny, jak opisano w motywie 63; zwraca również uwagę na brak wierzycieli nieuprzywilejowanych przedsiębiorstwa Condor (zob. motyw 120).
- (238) Po szóste, Komisja zauważa, że po zastosowaniu pkt 66 wytycznych R&R cel dotyczący ograniczenia pokusy nadużycia i podejmowania nadmiernego ryzyka w odniesieniu do obecnych udziałowców i wierzycieli został w pełni osiągnięty. Fakt, że dotychczasowi udziałowcy utracili wszystkie prawa do (ujemnego) kapitału własnego przedsiębiorstwa Condor, a obecni wierzyciele stracili wszystko oprócz 0,1 % swoich wierzytelności już w toku postępowania upadłościowego, nie pozostawia możliwości większego lub dalszego zapobiegania pokusie nadużycia lub podejmowaniu nadmiernego ryzyka.
- (239) Sześć czynników określonych w motywach 233–238 pokazuje, że w przedmiotowej sprawie, w której po pokryciu strat zgodnie z pkt 66 wytycznych R&R nie pozostaje kapitał własny, z którego mogliby skorzystać obecni inwestorzy przedsiębiorstwa Condor, do celów pkt 67 wytycznych R&R słuszny udział w przyszłych zyskach dla państwa może stanowić kwotę równą zeru. Wynika to z faktu, że zgodnie z pkt 67 wytycznych R&R „słuszny udział w przyszłym wzroście wartości beneficjenta”, który pomoc zwiększająca kapitał własny powinna zapewnić państwu, jest dostosowany do „pozostałego kapitału spółki po zaksięgowaniu strat” i oba te warunki określone w pkt 67 muszą być stosowane łącznie. Jeżeli chodzi w szczególności o umorzenie długu w wysokości 90 mln EUR oraz rezygnację z odsetek w wysokości 20,2 mln EUR od nadwyżki odszkodowania, Komisja zauważa, że z tymi elementami nie wiążą się żadne szczególne świadczenia, niezależnie od tego, że stanowią one część wynegocjowanego pakietu środków. W okolicznościach przedmiotowej sprawy Komisja uważa jednak, że pkt 67 wytycznych R&R należy stosować w taki sposób, że umorzenie bez konkretnego świadczenia lub wynagrodzenia uznaje się za dokonane na warunkach, które zapewniają państwu słuszny udział w przyszłym wzroście wartości beneficjenta, ze względu na brak pozostałego kapitału przedsiębiorstwa po zaksięgowaniu strat lub, w zależności od przypadku, po umorzeniu wszystkich udziałów i wobec braku podporządkowanych instrumentów dłużnych, które mogłyby skorzystać z instrumentów pomocy zwiększających kapitał własny, takich jak umorzenie długu.

(240) Komisja przyjmuje do wiadomości argumenty Niemiec i przedsiębiorstwa Condor, zgodnie z którymi klauzula *earn-out* ma zapewnić Niemcom słuszny udział w przyszłym wzroście wartości przedsiębiorstwa Condor (zob. motywy 100, 122 i 123). Niemniej jednak, ponieważ Komisja uważa, że w tym przypadku wymagania pkt 67 wytycznych R&R są spełnione nawet w przypadku braku konkretnego świadczenia lub wynagrodzenia z tytułu umorzenia długów, ocena zasadności argumentów podniesionych w odniesieniu do klauzuli *earn-out* nie jest już konieczna.

5.3.1.7. Zasada „pierwszy i ostatni raz” oraz ograniczanie zakłóceń konkurencji

(241) W celu zagwarantowania, że niekorzystne skutki pomocy będą ograniczone, co obejmuje uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dotyczących konkurencji i wymiany handlowej, oraz że ogólny wpływ środka będzie pozytywny⁽⁸⁵⁾, pomoc na rzecz przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji należy przyznać zgodnie z zasadą „pierwszy i ostatni raz”, ograniczając taką pomoc do okresu dziesięciu lat. Ponadto należy wprowadzić środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji⁽⁸⁶⁾.

(242) Komisja zezwala na przyznanie pomocy na restrukturyzację tylko w celu wsparcia jednego działania restrukturyzacyjnego i pod warunkiem, odpowiednio, że upłynęło więcej niż dziesięć lat od wcześniejszego przyznania pomocy na restrukturyzację lub od momentu, gdy plan restrukturyzacji został zakończony lub wstrzymany⁽⁸⁷⁾. Komisja dopuszcza wyjątki od tej zasady, gdy pomoc na restrukturyzację następuje po przyznaniu pomocy na ratowanie, stanowiąc część jednego działania restrukturyzacyjnego⁽⁸⁸⁾.

(243) Pomoc na restrukturyzację przyznana na rzecz przedsiębiorstwa Condor wsparła tylko jedno działanie restrukturyzacyjne, które rozpoczęto w 2019 r. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Niemcy (motyw 25) i potwierdzonymi przez Komisję w drodze weryfikacji własnej dokumentacji przedsiębiorstwo Condor (w tym jego przeszli i obecni udziałowcy posiadający pakiet kontrolny ani żaden z podmiotów znajdujących się pod jego kontrolą) w ciągu ostatnich dziesięciu lat nie otrzymało pomocy na restrukturyzację. Istnieje również ciągłość z pomocą na ratowanie zatwierdzoną i przyznaną na okres sześciu miesięcy do kwietnia 2020 r. w ramach jednego działania restrukturyzacyjnego w rozumieniu pkt 72 lit. a) wytycznych R&R. Przedsiębiorstwo Condor próbowało najpierw przyciągnąć zainteresowanego inwestora zdolnego do wsparcia kontynuacji i restrukturyzacji jego działalności oraz usiłowało przeprowadzić z nim negocjacje (motyw 34). Przedsiębiorstwo Condor nie powstrzymało się od restrukturyzacji swojej działalności przed zakończeniem negocjacji ani po ich niepomyślnym zakończeniu (motywy 41–43 i tabela 2).

(244) W tym względzie pomoc na odszkodowanie przyznana przedsiębiorstwu Condor na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE w okolicznościach nadzwyczajnego zdarzenia pandemii COVID-19 nie stanowi pomocy na ratowanie ani pomocy na restrukturyzację⁽⁸⁹⁾. Przedmiotowa pomoc rekompensuje szkody bezpośrednio spowodowane pandemią COVID-19 w wyniku ograniczeń związanych z podróżą spowodowanych wystąpieniem tego nadzwyczajnego zdarzenia. W szczególności z rekompensaty wyłączono koszty poniesione przez przedsiębiorstwo Condor od dnia 17 marca 2020 r. w związku z ograniczeniami rządowymi innymi niż zakaz podróżowania lub ograniczenia związane z podróżami lotniczymi, a także w związku ze zmniejszonym popytem wynikającym z poważnych zaburzeń w niemieckiej gospodarce w 2020 r. Te ostatnie koszty, koszty wynikające z pierwszej decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Condor z tytułu mechanizmu wycofania i odsetek, a także inne koszty restrukturyzacji wynikające z realizacji planu restrukturyzacji są pokrywane z pomocy na restrukturyzację, z przychodów operacyjnych przedsiębiorstwa Condor oraz z dodatkowego finansowania udostępnionego przez inwestorów, leasingodawców lub wierzycieli.

(245) Jak szczegółowo określono w motywie 82, Niemcy zobowiązały się do tego, że przedsiębiorstwo Condor wprowadzi następujące środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, które będą miały zastosowanie do zakończenia wdrażania planu restrukturyzacji, a zatem do dnia 30 września 2023 r.: (i) ograniczenie floty statków powietrznych do maksymalnie [...] statków powietrznych; (ii) zakaz reklamy otrzymanej pomocy państwa oraz (iii) zakaz przejścia.

⁽⁸⁵⁾ Pkt 38 lit. f) wytycznych R&R.

⁽⁸⁶⁾ Pkt 76–93 wytycznych R&R.

⁽⁸⁷⁾ Pkt 70 i 71 wytycznych R&R.

⁽⁸⁸⁾ Pkt 72 lit. a) wytycznych R&R.

⁽⁸⁹⁾ Pkt 15 komunikatu Komisji – Tymczasowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19 (Dz.U. C 911 z 20.3.2020, s. 1), zmieniony komunikatami Komisji C(2020) 2215 (Dz.U. C 1121 z 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (Dz.U. C 164 z 13.5.2020, s. 3), C(2020) 4509 (Dz.U. C 218 z 2.7.2020, s. 3), C(2020) 7127 (Dz.U. C 3401 z 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (Dz.U. C 34 z 1.2.2021, s. 6), C(2021) 8442 (Dz.U. C 473 z 24.11.2021, s. 1) i C(2022) 7902 (Dz.U. C 423 z 7.11.2022, s. 9).

- (246) Zgodnie z wytycznymi R&R ocena środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji zależy od kwoty i charakteru pomocy udzielonej przedsiębiorstwu Condor, warunków i okoliczności jej przyznania, wielkości i względnego znaczenia przedsiębiorstwa Condor na rynku oraz cech danego rynku. Podobnie stopień wkładu własnego i podziału obciążenia wyższy od poziomów wymaganych może ograniczyć niezbędny zakres środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, ponieważ ogranicza kwotę pomocy i pokusę nadużycia. Środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji nie powinny zagrażać perspektywom powrotu do rentowności i nie powinny mieć miejsca kosztem konsumentów i konkurencji ⁽⁹⁰⁾.
- (247) Pomoc na restrukturyzację na rzecz przedsiębiorstwa Condor na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE przyznano w okolicznościach poważnych zakłóceń gospodarczych w gospodarce państw członkowskich, o których mowa w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE. Skutki gospodarcze pandemii COVID-19 od marca 2020 r. były szczególnie dotkliwe dla podaży i popytu na transport lotniczy, podróże rekreacyjne i związane z tym działania ⁽⁹¹⁾.
- (248) Te nadzwyczajne okoliczności osłabiły działalność przedsiębiorstwa Condor, które – w przeciwieństwie do cyklicznych zysków osiąganych przed wybuchem pandemii COVID-19 – w okresie od września 2019 r. do września 2021 r. miało wygenerować ujemne zyski w wysokości [...] mln EUR przed opodatkowaniem. Straty netto związane ze zmniejszonym popytem na podróże rekreacyjne, których wysokość przekroczyła łączną kwotę pożyczek udzielonych przedsiębiorstwu Condor przez KfW na kwotę 550 mln EUR, czy to w ramach odszkodowania za szkody, czy też jako pomoc na restrukturyzację, należało pokryć, a tym samym ograniczyły one zdolność przedsiębiorstwa Condor do przetrwania zbycia jego udziałów lub dalszego wycofywania zdolności przewozowych.
- (249) W ramach realizacji planu restrukturyzacji przedsiębiorstwo Condor znacznie ograniczyło wielkość eksploatowanej floty oraz przepustowość mierzone w liczbie statków powietrznych i dostępnych miejsc w porównaniu z sytuacją w 2019 r., czyli przed wdrożeniem planu. W porównaniu z liczbą [...] statków powietrznych i [...] mln miejsc odnotowaną w 2019 r. w momencie przyznania pomocy przedsiębiorstwo Condor obsługiwało [...] statków powietrznych oferujących [...] mln miejsc. Zgodnie z planem restrukturyzacji zmniejszenie przepustowości w ujęciu względnym miało pozostać odczuwalne do września 2023 r.: do tego czasu przedsiębiorstwo Condor miało obsługiwać flotę mniejszych statków powietrznych ([...] statków powietrznych) w porównaniu z okresem poprzedzającym restrukturyzację, w którym obsługiwało ono [...] statków powietrznych. Komisja nie otrzymała od Niemiec żadnego takiego powiadomienia. Flota przedsiębiorstwa Condor pozostała zatem na poziomie [...] statków powietrznych przez cały okres restrukturyzacji, który zakończył się we wrześniu 2023 r. W przeciwieństwie do twierdzeń przedsiębiorstwa Ryanair stopniowe wycofywanie starych statków powietrznych nie ma związku z dobrowolnym ograniczeniem liczby statków powietrznych eksploatowanych przez przedsiębiorstwo Condor w okresie restrukturyzacji. W toku normalnej działalności linie lotnicze wycofujące stare statki powietrzne zastąpiłyby je statkami powietrznymi, które byłyby w stanie eksploatować, w przeciwnym razie musiałyby ograniczyć działalność, a ostatecznie zaprzestać jej prowadzenia. Ponadto, dzięki umowie inwestycyjnej z przedsiębiorstwem Attestor, Condor dysponuje środkami finansowymi na odnowienie floty stosownie do potrzeb. W związku z tym pułap wielkości floty należy uznać za znaczne ograniczenie zdolności operacyjnej przedsiębiorstwa Condor w całym okresie restrukturyzacji.
- (250) Ponadto, zgodnie z decyzją w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r., w okresie restrukturyzacji przedsiębiorstwo Condor musiało również powstrzymać się od nabycia udziałów w jakimkolwiek przedsiębiorstwie, z wyjątkiem przypadków koniecznych do zapewnienia swojej długoterminowej rentowności. Do zakończenia wdrażania planu restrukturyzacji stanowiło to dla przedsiębiorstwa Condor dalsze ograniczenie możliwości wzrostu wskutek zewnętrznego nabycia przez konkurentów lub dostawców produktów lub usług uzupełniających jego własne, chyba że byłoby to niezbędne do zapewnienia mu długoterminowej rentowności. W takim przypadku Niemcy musiałyby powiadomić Komisję o planowanym nabyciu, uzasadnić jego niezbędność i wstrzymać się od dokonania tego nabycia do czasu potwierdzenia przez Komisję, że jest ono konieczne do wsparcia długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa Condor. Komisja nie otrzymała od Niemiec żadnego takiego powiadomienia, a w związku z tym w całym okresie restrukturyzacji, który zakończył się we wrześniu 2023 r., przestrzegano zakazu nabywania. Przedsiębiorstwo Condor nie rozszerzyło zatem swojej działalności w drodze transakcji nabycia, które pośrednio umożliwiła otrzymana pomoc na restrukturyzację. Ponadto przy wprowadzaniu do obrotu produktów i usług przez okres restrukturyzacji przedsiębiorstwo Condor musiało również powstrzymać się od wykorzystywania pomocy państwa jako przewagi konkurencyjnej. Z tego zobowiązania Niemiec wynikającego z decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. również się wywiązano.

⁽⁹⁰⁾ Pkt 87–90 i 92 wytycznych R&R.

⁽⁹¹⁾ Pkt 1–4 zmienionego komunikatu Komisji – Tymczasowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19.

- (251) Ze względu na stosunkowo małą flotę statków powietrznych przedsiębiorstwo Condor posiadało ograniczony udział wynoszący [...] % w całym niemieckim rynku transportu lotniczego; pozycja przedsiębiorstwa Condor plasowała je daleko za największym dostawcą usług, grupą Lufthansa, a mniej więcej na poziomie odpowiadającym pozycji przedsiębiorstwa Ryanair, którego udział w rynku wynosił 5 %. Uwzględniając jedynie segment podróży rekreacyjnych całego niemieckiego rynku transportu lotniczego, udział przedsiębiorstw Condor i Ryanair w tym segmencie wynosił po [...] %, na kolejnej pozycji plasowało się przedsiębiorstwo TUIfly, którego udział wynosił 9 %, a znacznie wyższą pozycję zajmowała grupa Lufthansa, której udział wynosił 31 %, a zatem niemal dwukrotnie więcej niż udział przedsiębiorstwa Condor. Ponadto, jeśli chodzi o obecność na rynku, w momencie przyznania pomocy przedsiębiorstwo Condor nie zajmowało ważnej ani zauważalnej pozycji powyżej [...] % w żadnym niemieckim porcie lotniczym, na którym prowadzi działalność, oprócz względnie pomniejszych portów lotniczych (zob. motywy 30 i 31).
- (252) Przedsiębiorstwo Condor zmniejszyło przepustowość floty, co złagodziło ewentualną nadwyżkę podaży na niemieckim rynku transportu lotniczego, na którym głównie będzie ono prowadzić działalność, w zakresie odpowiednim dla jego stosunkowo ograniczonej pozycji na tym rynku. W rezultacie, ze zmniejszoną i ograniczoną flotą statków powietrznych, przedsiębiorstwo Condor byłoby w stanie obsługiwać klientów i zaradzić zmniejszeniu swojego udziału w rynku rekreacyjnych podróży lotniczych oraz sprostać konkurencji ze strony przedsiębiorstw lotniczych niepodlegających podobnym ograniczeniom, takich jak Eurowings i TUIfly, tylko wtedy, gdyby mogło wykorzystywać statki powietrzne w sposób bardziej wydajny, z wyższymi współczynnikami obciążenia i z większą częstotliwością. Środek skutecznie ogranicza zakłócenia konkurencji spowodowane pomocą na restrukturyzację na rynku, na którym do zakłócenia konkurencji doprowadziła pomoc państwa otrzymana przez konkurencyjne przedsiębiorstwa lotnicze, takie jak Lufthansa i TUI, w drodze przyznania im publicznego dokapitalizowania w znacznej wysokości (zob. przypisy 22 i 23).
- (253) W takiej sytuacji przedsiębiorstwu Condor powinna była przysługiwać pewna możliwość reakcji na popyt rynkowy [...]. Mechanizm ten, chociaż zapewnił przedsiębiorstwu Condor ograniczoną elastyczność w dostosowywaniu się do zmieniającej się sytuacji na rynku w jasno określonych okolicznościach, nadal miał utrzymać jego flotę w okresie restrukturyzacji poniżej poziomu [...] statków powietrznych sprzed pandemii COVID-19. Na skoncentrowanym rynku, takim jak rynek niemiecki, na którym doszło również do zakłóceń w wyniku przyznania znacznych kwot pomocy konkurentom, dostosowanie środka jest niezbędne, aby uniknąć sytuacji, w której zostanie on zastosowany kosztem konkurencji.
- (254) Ponadto zakres środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji może być mniejszy w przypadku przedsiębiorstwa Condor niż w przypadkach, w których pomoc zachęca do pokusy nadużycia (zob. motyw 246). W tym celu wysokość pomocy na restrukturyzację ogranicza wysokość wkładu własnego i podziału obciążenia ze strony udziałowców, przeszłych i przyszłych oraz wierzycieli. Wkład własny przekracza 70 % kosztów restrukturyzacji, a umorzenie długów przez wierzycieli przekracza kwotę pomocy w formie zrestrukturyzowanych pożyczek KfW i umorzenia dokonanego przez Niemcy. Ponadto, jak określono w motywie 216, wkład własny stanowi odpowiedź na niewystarczający poziom płynności i wypłacalności przedsiębiorstwa Condor, w związku z czym zarówno pomoc, jak i wkład własny przyczyniają się do rozwiązania niedociągnięć, które spowodowały problem tego przedsiębiorstwa. Ponadto większość finansowania planu pochodzi z wkładu własnego, który – w przeciwieństwie do pomocy – obejmuje również nowe środki pieniężne. Były udziałowiec przedsiębiorstwa Condor stracił wszystkie swoje inwestycje. Wierzyciele przedsiębiorstwa Condor – niezależnie od tego, czy ich wierzytelności były zabezpieczone, i których grono nie obejmowało wierzycieli nieuprzywilejowanych – stracili dokonane inwestycje lub wierzytelności niemal w pełnej wysokości, a w związku z tym nie odniosą korzyści ze spodziewanej udanej restrukturyzacji ani nie otrzymają spłaty zobowiązań przedsiębiorstwa Condor powyżej poziomu odzyskania wierzytelności wynoszącego 0,1 %. W związku z tym udzielenie pomocy nie sugeruje, że państwo niemieckie będzie wspierać restrukturyzację przedsiębiorstw lotniczych, które wykazywały ryzykowne zachowania handlowe lub finansowe przynoszące korzyści ich udziałowcom lub wierzycielom. Przy identycznych pozostałych warunkach zakres środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstwa Condor można by zatem ograniczyć również dlatego, że pomoc nie zachęcała do podejmowania pokusy nadużycia ani nieprzemyślanego podejmowania ryzyka, a jednocześnie podlegała odpowiedniemu wynagrodzeniu.
- (255) Wynika z tego, że środki zaproponowane przez Niemcy w celu złagodzenia zakłóceń konkurencji spowodowanych pomocą na restrukturyzację są odpowiednie.

5.3.1.8. Przejrzystość

- (256) Zgodnie z pkt 96 wytycznych R&R władze niemieckie zobowiązują się do spełnienia wymogów przejrzystości przedstawionych na stronie internetowej www.bmw.de (motyw 23).

6. WNIOSEK

- (257) Komisja uznaje, że w świetle stwierdzenia przez Sąd nieważności decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. w sprawie T-28/22 pomoc na restrukturyzację, którą Niemcy wdrożyły na rzecz przedsiębiorstwa Condor, z mocą wsteczną stała się niezgodna z prawem i należy ją uznać za przyznaną z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Pomoc na restrukturyzację spełnia jednak warunki określone w wytycznych R&R, a w związku z tym przyczynia się do rozwoju działalności gospodarczej w zakresie rekreacyjnego transportu lotniczego bez wywierania niekorzystnego wpływu na warunki wymiany handlowej na rynku wewnętrznym w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem Unii. Pomoc jest zatem zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (258) Komisja doszła do tego samego wniosku i nie zgłosiła żadnych zastrzeżeń wobec pomocy na restrukturyzację w swojej decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r., której nieważność stwierdzono w sprawie T-28/22. Niniejszą decyzję przyjmuje się w celu wykonania wyroku w sprawie T-28/22. Komisja przypomina jednak, że wyrok ten został zaskarżony w sprawie C-505/24 P. W celu zagwarantowania pewności prawa należy zatem wyjaśnić skutki prawne niniejszej decyzji w przypadku, gdyby decyzja w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r., w następstwie odwołania wniesionego do Trybunału Sprawiedliwości, miała wywoływać skutki prawne. W takim przypadku analiza pomocy na restrukturyzację, o której mowa w niniejszej decyzji, byłaby zbędna. Niniejsza decyzja powinna zatem wywoływać skutki prawne wyłącznie w zakresie, w jakim decyzja w sprawie pomocy na restrukturyzację z 2021 r. nie wywołuje skutków prawnych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa w wysokości 321,18 mln EUR, którą Niemcy wdrożyły na rzecz przedsiębiorstwa Condor Flugdienst GmbH i kontrolowanych przez nie spółek zależnych, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wywołuje skutki prawne wyłącznie w zakresie, w jakim decyzja Komisji C(2021) 5729 final z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie SA.63203 (2021/N) – Niemcy – Pomoc na restrukturyzację na rzecz przedsiębiorstwa Condor nie wywołuje skutków prawnych.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

W przypadku, gdyby niniejsza decyzja zawierała informacje poufne, które nie powinny zostać opublikowane, należy poinformować o tym Komisję w terminie piętnastu dni roboczych od dnia jej otrzymania. Jeżeli Komisja nie otrzyma uzasadnionego wniosku w wyznaczonym terminie, uzna to za wyrażenie zgody na publikację pełnej treści niniejszej decyzji. Wniosek zawierający odpowiednie informacje należy przesłać pocztą elektroniczną na adres:

European Commission
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
B-1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Sporządzono w Brukseli dnia 28 kwietnia 2025 r.

W imieniu Komisji
Teresa RIBERA
Wiceprzewodnicząca wykonawcza