2025/2178

30.10.2025

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2025/2178

af 28. april 2025

om statsstøtte SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N) gennemført af Tyskland for Condor Flugdienst GmbH

(meddelt under nummer C(2025) 2294)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have givet interesserede parter en frist til at fremsætte deres bemærkninger i henhold til ovennævnte bestemmelser ([1]), under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Efter kontakter forud for anmeldelsen ([2]) ved elektronisk anmeldelse af 23. juli 2021, som blev afsluttet den 25. juli 2021, underrettede Tyskland i henhold til artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) Kommissionen om sin hensigt om at yde omstruktureringsstøtte til Condor Flugdienst GmbH (»Condor«).

(2) Ved afgørelse af 14. oktober 2019 ([3]) (»afgørelsen om redningsstøtte«) godkendte Kommissionen på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), TEUF redningsstøtte til Condor som omhandlet i rammebestemmelserne for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikkefinansielle virksomheder (»rammebestemmelserne«) ([4]). Redningsstøtten havde form af et redningslån på 380 mio. EUR (»redningslånet«) fra den tyske offentlige udviklingsbank Kreditanstalt für Wiederaufbau (»KfW«) med en statsgaranti og en løbetid på seks måneder fra datoen for udbetalingen af den første rate.

(3) Ved afgørelse af 26. april 2020 ([5]) godkendte Kommissionen en eventuel kompensation for den skade, som Condor forventedes at lide i perioden fra den 17. marts 2020 til den 31. december 2020 på grundlag af artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF (»den annullerede afgørelse om kompensation for skade«). Støtteinstrumenterne var to lån fra KfW til et samlet beløb på 550 mio. EUR med sikkerhed i en statsgaranti. Condor anvendte en del af disse lån til at tilbagebetale redningslånet inden for seks måneder fra datoen for udbetalingen af den første rate. I sin dom af 9. juni 2021 i sagen Ryanair mod Kommissionen annullerede Retten afgørelsen om kompensation for skade af 26. april 2020 og udsatte virkningerne af annullationen i to måneder, indtil Kommissionen havde vedtaget en ny afgørelse ([6]).

([1]) EUT C, C/2024/5533, 16.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5533/oj.
([2]) Disse udvekslinger blev begyndt den 25. maj 2021 og omfattede indtil anmeldelsen udveksling af e-mails, tekniske drøftelser under video- og telekonferencer og foreløbig feedback om udkastene til anmeldelsesformularer og omstruktureringsplanen.
([3]) Kommissionens afgørelse af 14. oktober 2019 C(2019) 7429 final i sag SA.55394 (2019/N) — Tyskland — Restructuring aid to Condor (EUT C 294 af 4.9.2020, s. 1).
([4]) EUT C 249 af 31.7.2014, s. 1.
([5]) Kommissionens afgørelse af 26. april 2020 C(2020) 2795 final i sag SA.56867 (2020/N) — Tyskland — Compensation for the damage caused by the COVID-19 outbreak to Condor Flugdienst GmbH (EUT C 310 af 18.9.2020, s. 1).
([6]) Rettens dom af 9.6. 2021, Ryanair mod Kommissionen, sag T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

(4) Kommissionen foretog en fornyet vurdering af kompensationen for skade i lyset af dommen af 9. juni 2021 og vedtog den 26. juli 2021 en ny afgørelse om kompensation for skade til Condor for perioden fra den 17. marts 2020 til den 31. december 2020 (»Condor I-afgørelsen«) ([7]). Samme dag vedtog Kommissionen en anden afgørelse om kompensation for skade til Condor for perioden fra den 1. januar 2021 til den 31. maj 2021 (»Condor II-afgørelsen«) ([8]) og en afgørelse om godkendelse af den omstruktureringsstøtte, som Tyskland har anmeldt til fordel for Condor (»afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021«) ([9]). Tyskland ydede omstruktureringsstøtten til Condor i slutningen af juli 2021.

(5) Ryanair DAC (»Ryanair«) anlagde sag med påstand om annullation af afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021. I sin dom af 8. maj 2024 (»Condor-dommen 2024«) fastslog Retten, at Kommissionen burde have næret tvivl med hensyn til indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure i henhold til artikel 108, stk. 2, TEUF, og annullerede derfor afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 ([10]).

(6) I Condor I-afgørelsen vurderede Kommissionen den skade, som Condor havde lidt i perioden fra den 17. marts 2020 til den 31. december 2020, på grundlag af efterfølgende tal for den faktiske skade og konkluderede, at Condor i denne periode havde lidt en skade på 175,35 mio. EUR. I Condor II-afgørelsen fastslog Kommissionen, at Condor havde lidt en skade på 73,66 mio. EUR i perioden fra den 1. januar 2021 til den 31. maj 2021, og godkendte støtte til delvis kompensation for denne skade i form af en afskrivning på 60 mio. EUR af lånene på 550 mio. EUR. Beregningen for perioden mellem den 17. marts 2020 og den 31. maj 2021, som er beskrevet i Condor I- og Condor II-afgørelserne, havde resulteret i en samlet faktisk skade på 249,02 mio. EUR.

(7) I den annullerede afgørelse om kompensation for skade godkendte Kommissionen en støtte, som Condor efterfølgende fik tildelt som kompensation for en potentiel skade på 276,7 mio. EUR. Det fremgår af betragtning 44 til denne afgørelse, at Tyskland forpligtede sig til at tilbagesøge enhver overkompensation fra Condor på grundlag af en efterfølgende beregning af den faktiske skade, herunder renter. Ifølge betragtning 24 til Condor I-afgørelsen beløb overkompensationen sig til 91,74 mio. EUR. Condor skulle desuden betale renter af den fordel, selskabet fik gennem overkompensationen, på […] mio. EUR og udestående renter på […] mio. EUR. I betragtning 24 og 25 til Condor I-afgørelsen beskrives det, hvordan tilbagebetalingsmekanismen i den annullerede afgørelse om kompensation for skade ville blive gennemført på grundlag af den efterfølgende beregning af skaden.

(8) Ved sin afgørelse om omstruktureringsstøtte fra 2021 godkendte Kommissionen Tysklands planer om at støtte omstruktureringsplanen for Condor ved hjælp af følgende foranstaltninger: i) en ændring af vilkårene og en yderligere delvis afskrivning af KfW-lånene på 550 mio. EUR til et beløb på 90 mio. EUR, og ii) en afskrivning på 20,2 mio. EUR af renterne for den fordel, der blev opnået som følge af overkompensationen, og af de udestående renter i henhold til den oprindelige låneaftale, som Condor skulle have betalt (se betragtning 7). Ifølge denne afgørelse omfattede foranstaltning i) og ii) omstruktureringsstøtte på 321,18 mio. EUR bestående af den del af lånene på 550 mio. EUR, der ikke udgjorde covid-19-skade, dvs. 300,98 mio. EUR, plus de afskrevne renter på 20,2 mio. EUR. Vurderingen af omstruktureringsforanstaltningernes forenelighed med det indre marked var adskilt fra vurderingen af foranstaltningerne til kompensation for skade på grundlag af forskellige retsgrundlag og støtteberettigede omkostninger.

(9) Efter annullationen af afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 meddelte Kommissionen ved brev af 29. juli 2024 Tyskland, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF med hensyn til støtten (»åbningsafgørelsen«).

([7]) Kommissionens afgørelse af 26. juli 2021 i sag SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) — Tyskland — Compensation for the damage caused by the COVID-19 outbreak to Condor Flugdienst GmbH (EUT C 177 af 29.4.2022, s. 1).

([8]) Kommissionens afgørelse af 26. juli 2021 i sag SA.63617 (2021/N) — Tyskland — COVID-19 aid to Condor Flugdienst GmbH (EUT C 169 af 22.4.2022, s. 1).

([9]) Kommissionens afgørelse C(2021)5729 final af 26. juli 2021 i sag SA.63203 (2021/N) Tyskland — Restructuring aid for Condor (EUT C 429 af 22.10.2021, s. 1).

([10]) Rettens dom af 8.5.2024, Ryanair mod Kommissionen, sag T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

(10) Åbningsafgørelsen blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([11]). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger. Tyskland fremsendte sine bemærkninger til sagen den 27. september 2024.

(11) Kommissionen modtog bemærkninger fra to interesserede parter. Kommissionen videresendte disse bemærkninger til Tyskland, som fik mulighed for at reagere på dem. Den 18. november 2024 meddelte Tyskland Kommissionen, at landet ikke ville fremsætte bemærkninger til bemærkninger fra tredjeparter.

(12) Den 19. juli 2021 indvilgede Tyskland undtagelsesvis i at give afkald på sin ret ifølge artikel 342 i TEUF sammenholdt med artikel 3 i forordning nr. 1/1958 ([12]) og i at lade denne afgørelse vedtage og offentliggøre på engelsk.

2. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

(13) I denne afgørelse vurderes foreneligheden af statsstøtte i forbindelse med to foranstaltninger til fordel for Condor, som Tyskland havde anmeldt, og som Kommissionen ikke gjorde indsigelse mod i afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021, som efterfølgende blev annulleret af Retten. Condor-dommen 2024 er genstand for en verserende sag ved Domstolen efter appel indgivet af Condor ([13]). Kommissionens vurdering af omstruktureringsstøtten i denne afgørelse berører ikke de verserende appelsager. Dette gælder uanset bestemmelsen i artikel 2 og som forklaret i betragtning 258 til denne afgørelse.

2.1. Annullation af afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021

(14) Ryanairs søgsmål med påstand om annullation af afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 var støttet på ti anbringender om i det væsentlige: i) at den pågældende foranstaltning faldt uden for anvendelsesområdet for rammebestemmelserne, ii) et åbenbart urigtigt skøn med hensyn til at påvise markedssvigt og sociale problemer, iii), iv), v) og vi) at Kommissionen ikke havde godtgjort behovet for statslig indgriben og dens tilskyndelsesvirkning, at omstruktureringsplanen var realistisk, sammenhængende og vidtrækkende og var egnet til at genoprette Condors langsigtede rentabilitet, og at den omhandlede støtte var hensigtsmæssig og forholdsmæssig, vii) at Kommissionen begik en fejl ved undersøgelsen af den omhandlede foranstaltnings negative virkninger, viii) tilsidesættelse af princippet om forbud mod forskelsbehandling, princippet om fri udveksling af tjenesteydelser og princippet om fri etableringsret, ix) tilsidesættelse af Ryanairs proceduremæssige rettigheder og x) tilsidesættelse af begrundelsespligten.

(15) Retten afviste anbringenderne i)-viii), da de ikke kunne antages til realitetsbehandling, idet den fastslog, at Ryanair ikke havde godtgjort, at selskabet var individuelt berørt af afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 som omhandlet i artikel 263 TEUF, og at det derfor ikke havde søgsmålskompetence til at anfægte denne afgørelse med hensyn til realiteten. Retten tog Ryanairs niende anbringende til følge, idet den fastslog, at Ryanair var en af de »interesserede parter« som omhandlet i artikel 108, stk. 2, TEUF og som en af de »interesserede parter« som omhandlet i artikel 1, litra h), i Rådets forordning (EU) 2015/1589 ([14]), og at selskabet derfor havde søgsmålskompetence med henblik på at beskytte sine processuelle rettigheder. Inden for rammerne af dette anbringende fremlagde Ryanair otte beviser, der svarede til selskabets anbringender i)-viii), til støtte for selskabets påstand om, at Kommissionens undersøgelse af den omhandlede foranstaltning var utilstrækkelig og ufuldstændig, hvilket ifølge selskabet viste, at der fortsat var alvorlig tvivl om foranstaltningens forenelighed i henhold til artikel 107 TEUF, hvilket burde have foranlediget Kommissionen til at indlede den formelle undersøgelsesprocedure i henhold til artikel 108, stk. 2, TEUF.

([11]) Se fodnote 1.
([12]) Rådets forordning nr. 1 om den ordning, der skal gælde for Det Europæiske Økonomiske Fællesskab på det sproglige område (EFT 17 af 6.10.1958, s. 385/58).
([13]) Sag C-505/24 P, Condor Flugdienst GmbH mod Ryanair DAC.
([14]) Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9).

(16) Retten bemærkede, at Kommissionen ifølge fast retspraksis var forpligtet til at indlede proceduren i henhold til artikel 108, stk. 2, TEUF og ikke havde nogen skønsbeføjelse i denne henseende, når Kommissionens foreløbige undersøgelse af en støtteforanstaltning ikke havde gjort det muligt for den at overvinde de alvorlige vanskeligheder, der var forbundet med vurderingen af denne foranstaltnings forenelighed med det indre marked. Retten undersøgte derefter Ryanairs beviser og forkastede Ryanairs anbringender i)-v) som ugrundede. Retten bekræftede bl.a. Kommissionens synspunkt om, at vurderingen af omstruktureringsstøtteforanstaltningernes forenelighed med det indre marked var adskilt fra vurderingen af foranstaltningerne til kompensation for skade på grundlag af forskellige retsgrundlag og støtteberettigede omkostninger. Retten fastslog navnlig, at det fremgik af betragtning 131 til afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021, at »en del af covid-19-lånene fra 2020 tjente til at dække de ekstraordinære omkostninger, som Condor havde afholdt under covid-19-pandemien, og som derfor ikke udgør omstruktureringsomkostninger, der er omfattet af omstruktureringsplanen, mens den resterende del af disse lån finansierede omstruktureringen, med tillæg af det beløb, der svarer til den omtvistede foranstaltnings anden del« ([15]).

(17) Retten undersøgte derefter sagsøgerens anbringende vi) og vii), som anfægtede Kommissionens vurdering af foranstaltningens proportionalitet og dens negative indvirkning på konkurrencen og samhandelen. I denne henseende fastslog Retten, at Kommissionen burde have næret tvivl, dels om hvorvidt den omtvistede foranstaltning opfyldte kravet om en passende byrdefordeling, der er fastsat i rammebestemmelsernes punkt 67, dels om hvorvidt rækkevidden af foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejninger var i overensstemmelse med de krav, der bl.a. er fastsat i rammebestemmelsernes punkt 3.6.2.2. Ifølge Retten gjorde denne tvivl Kommissionens foreløbige undersøgelse ufuldstændig og utilstrækkelig, hvilket igen udgjorde et indicium for, at der forelå alvorlige vanskeligheder.

(18) Dette fik Retten til at konkludere, at Kommissionen burde have næret tvivl, der begrundede indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure i henhold til artikel 108, stk. 2, i TEUF, og den annullerede derfor afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 ([16]). Endelig fastslog Retten, at det hverken var nødvendigt at undersøge Ryanairs ottende bevismiddel eller selskabets tiende anbringende om en begrundelsesmangel.

(19) Kommissionen vedtager denne afgørelse for at efterkomme Rettens dom i overensstemmelse med artikel 266 i TEUF, uanset den appel, der verserer til prøvelse af denne dom (se betragtning 13).

2.2. **Foranstaltningerne**

(20) I afsnit 2 er foranstaltningerne og deres kontekst beskrevet på det tidspunkt, hvor de blev ydet (dvs. i juli 2021). Vurderingen af foranstaltningerne efter annullationen af afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 skal baseres på de faktiske omstændigheder og elementer, der var gældende på tidspunktet for tildelingen af disse foranstaltninger. Dette skyldes, at Kommissionen ved vurderingen af foreneligheden med det indre marked af støtteforanstaltninger, der allerede er ydet, kun kan tage hensyn til elementer, der eksisterede, da tildelingen fandt sted. Som følge heraf henviser de finansielle og kommercielle data til perioden frem til de finansielle resultater for 2019, som det sidste år med normal forretningsdrift, inden Condor underlagt insolvensbehandling, og inden omstruktureringsstøtten blev ydet, da 2020 var stærkt påvirket af covid-19-pandemien og derfor ikke blev anset for at være repræsentativt.

(21) Den første foranstaltning består i en ændring af betingelserne — beskrevet i betragtning 51 og 52 — for KfW-lånene på 550 mio. EUR, der var blevet ydet til Condor i henhold til den annullerede afgørelse om kompensation for skade, for så vidt som de ændrede lån og afskrivningen på 90 mio. EUR støttede Condors omstruktureringsplan og ikke kompenserede for skader i forbindelse med covid-19. Den anden foranstaltning består i eftergivelse og afskrivning af 20,2 mio. EUR i skyldige renter, som Condor skulle have tilbagebetalt ifølge Condor I-afgørelsen.

([15]) Sag T-28/22, Ryanair mod Kommissionen, præmis 133.
([16]) Sag T-28/22, Ryanair mod Kommissionen, præmis 243 og 244.

(22) De to foranstaltninger er en del af en finansiel pakke, der er forhandlet mellem Tyskland, Condors nye private aktionær Attestor Limited (»Attestor«) og KfW med henblik på at støtte omstruktureringen og videreførelsen af Condors aktiviteter.

(23) Tyskland forpligtede sig til at offentliggøre følgende oplysninger om foranstaltningerne på webstedet www.bmwi.de:

— den fulde ordlyd af afgørelsen om at yde individuel støtte og dens gennemførelsesbestemmelser eller et link dertil

— navnet på de støtteydende myndigheder

— navnet på den pågældende støttemodtager, støtteformen og -beløbet til støttemodtageren, støttetildelingstidspunktet, virksomhedstype (SMV/stor virksomhed), region (på NUTS II-niveau), hvor støttemodtageren er beliggende, og den erhvervssektor, som støttemodtageren primært opererer i (på NACE-gruppeplan).

2.3. **Støttemodtageren**

2.3.1. *Virksomhedsstruktur, ejerskab og aktiviteter*

(24) Modtageren af foranstaltningerne er Condor og dets kontrollerede datterselskaber (se betragtning 38). Condor er et tysk charterflyselskab med hovedsæde i Kelsterbach (Hessen). Selskabet leverer lufttransportydelser til individuelle kunder og rejsearrangører fra sine lufthavne i Tyskland med fokus på markedet for fritidsrejser til destinationer over hele verden. I 2019 havde selskabet en omsætning på 1,7 mia. EUR, en samlet balance på 7,2 mia. EUR og 4 022 ansatte ([17]).

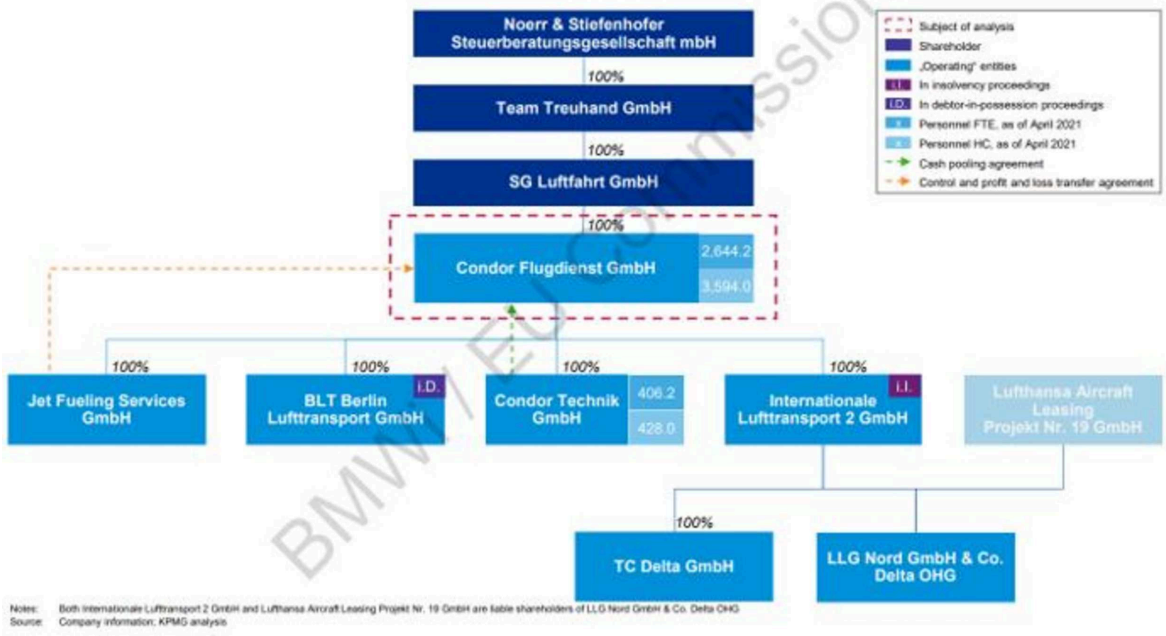
(25) Tyskland bekræftede, at hverken Condor, dets tidligere eller nuværende aktionærer eller nogen enhed, der kontrolleres af det, har modtaget rednings- eller omstruktureringsstøtte i de seneste ti år, bortset fra den redningsstøtte, der blev godkendt den 14. oktober 2019 i afgørelsen om redningsstøtte (se betragtning 2).

(26) På anmeldelsestidspunktet var SG Luftfahrt GmbH (»SGL«) eneaktionær i Condor. SGL var et holdingselskab uden operationelle aktiviteter. Selskabet forvaltede Condors aktier, efter at Condor afsluttede dets insolvensbehandling i december 2020 (se betragtning 33), indtil det blev solgt til en strategisk investor ([18]). SGL var 100 % ejet af Team Treuhand GmbH, som igen var 100 % ejet af Noerr & Stiefenhofer. SGL var blevet oprettet udelukkende med henblik på at besidde aktierne i Condor, indtil det blev solgt til Attestor, og ville blive afviklet, når alle aktier var blevet solgt (se betragtning 38). Ifølge det udkast til købsaftale, som Tyskland forelagde på anmeldelsestidspunktet ([19]), var SGL indtil den dag, hvor aftalen blev håndhævet, afskåret fra at optræde som majoritetsaktionær almindeligvis kunne optræde, når den udøvede sine rettigheder. Forbuddet omfatter handlinger som f.eks. opløsning af Condor, indgåelse, opsigelse eller annullering af virksomhedsaftaler i henhold til § 291 ff. i den tyske lov om aktieselskaber (*Aktiengesetz*) ([20]), kapitalforhøjelse eller -nedsættelse, ændringer af vedtægterne for Condors datterselskaber, udlodning af udbytte, overførsel af overskud, forskudsbetaling af overskud, opkrævning eller tilbagekøb af aktier, afhændelse eller behæftelse af materielle aktiver (med undtagelser), væsentlige investeringer på over 2 mio. EUR pr. måned (i alt), indgåelse, ændring eller opsigelse af (herunder nye) finansieringsaftaler, herunder flyleasingkontrakter, eller udnævnelse af direktører eller bestyrelsesmedlemmer. Figur 1 viser Condor-koncernens struktur inden gennemførelsen af den aftale, der blev forhandlet med Attestor (se betragtning 37 og 39).

([17]) KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 16.6.2021, s. 5.
([18]) Siden den 28.7.2021 har 51 % af SGL's aktier været kontrolleret af den private investeringsfond Attestor i henhold til en aftale, der er forhandlet med den tyske stat, jf. betragtning 37 og 39.
([19]) Den endelige købsaftale var endnu ikke underskrevet på daværende tidspunkt.
([20]) Sådanne virksomhedsaftaler omfatter kontrolaftaler samt overskudsoverførselsaftaler.

Figur 1

Condor-koncernens struktur



Kilde: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 16.6.2021, s. 22.

(27) Som charterflyselskab leverer Condor tjenesteydelser til rejsearrangører og rejsebureauer. Condor sælger også flysæder direkte til slutkunder, f.eks. via internettet (såkaldte »dry seats«). Condor betjener kort-, mellem- og langdistanceruter og flyver også til lufthavne, der ikke betjenes af ruteflyselskaber ([21]).

2.3.2. *Konkurrencen på de markeder, hvor Condor har aktiviteter, og selskabets stilling på disse markeder*

(28) Med hensyn til charterselskaber er Condor hovedsagelig udsat for konkurrence fra TUIfly, TUI Groups luftfartsselskab, på ruter fra Tyskland til turistdestinationer som f.eks. Spanien, Grækenland, Italien eller Portugal, Caribien eller Mexico ([22]). Nogle ruter, der betjenes af Condor, betjenes også af Eurowings, Lufthansa Groups lavprisselskab ([23]), eller Ryanair. Condor konkurrerer imidlertid kun potentielt med sådanne luftfartsselskaber for så vidt angår salget af »dry seats« på charterflyvninger til visse destinationer, som disse luftfartsselskaber også betjener.

([21]) Ruteflyselskaber består af traditionelle luftfartsselskaber (eller full service-rutenetselskaber), f.eks. Lufthansa, og lavprisselskaber, f.eks. Ryanair.

([22]) TUI Group omfatter luftfartsselskabet og rejsearrangørerne. I modsætning til Condor, der også betjener uafhængige rejsearrangører, betjener TUIfly kun TUI Groups rejsearrangører. Den 27.3.2020 besluttede Tyskland at yde TUI et lån på 1,8 mia. EUR (kanaliseret gennem KfW) og den 4.1.2021 en rekapitaliseringsforanstaltning på i alt 1,25 mia. EUR for at kompensere for virkningerne af covid-19-pandemien (Kommissionens afgørelse C(2021)49 final af 4.1.2021 i sag SA.59812 — COVID 19 — Recapitalisation of TUI (EUT C 169 af 22.4.2022, s. 1)).

([23]) Den 25. juni 2020 gjorde Kommissionen ikke indsigelse mod Tysklands planer om at yde Lufthansa en rekapitalisering på 6 mia. EUR (Kommissionens afgørelse C(2020)4353 final af 25.6.2020 i sag SA.57153 — Aid to Lufthansa (EUT C 397 af 20.11.2020, s. 1)). Den 10.5.2023 annullerede Retten Kommissionens afgørelse (Rettens dom, Ryanair og Condor mod Kommissionen, sag T-34/21 og T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). Den 8.7.2024 indledte Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure (se Kommissionens afgørelse C(2024) 4481 final af 8.7.2024 i sag SA.57153 — Aid to Lufthansa (EUT C, C/2024/5957 af 4.10.2024)).

(29) Ifølge de tyske myndigheder er Condor — sammen med Eurowings — den eneste udbyder af direkte langdistancefritidsflyvninger med afgang fra Tyskland. I sommeren 2019 betjente Condor i alt 126 destinationer, hvoraf 35 var langdistancedestinationer. På ruter til langdistancedestinationer var Condor den eneste leverandør på 63 % af ruterne, mens 29 % blev betjent af Condor og et andet luftfartsselskab, og på 8 % blev betjent af mere end to luftfartsselskaber. I kort- og mellemdistancesegmentet var Condor den eneste leverandør på 25 % af de ruter, som selskabet betjente i sommeren 2019. 32 % af disse ruter blev betjent af to luftfartsselskaber, og 43 % af dem blev betjent af mere end to luftfartsselskaber.

(30) I 2019 bestod Condors samlede flåde af 61 fly, hvoraf to blev benyttet af Brussels Airlines. Condor gennemførte ca. 45 400 flyvninger med ca. 9,4 millioner passagerer, svarende til 10,4 millioner tilgængelige sædekilometer (»ASK«) og en belægningsfaktor på 90 % i deres fly. I sommeren 2019 havde Condor en markedsandel for lufttransport af passagerer i Tyskland på 6,4 %, hvilket placerede selskabet på en tredjeplads efter Lufthansa (37 %) og Eurowings (8 %), som begge ejes af Lufthansa Group. Ryanair havde en andel på 5 %, og TUIfly havde en andel på 3 %. I segmentet for fritidsflyrejser er Lufthansa Group også den førende operatør med en andel på 31 % (Lufthansa og Eurowings), mens Condor og Ryanair hver har 16 %, efterfulgt af TUIfly med 9 %, SunExpress med 7 % og EasyJet med 4 %.

(31) I 2019 gennemførte Condor charterflyvninger fra ni tyske lufthavne og havde fire centrale lufthavnsbaser i Hamburg, Düsseldorf, München og Frankfurt ([24]). Af den tyske lufttransport af passagerer som helhed havde Condor 3 % med hensyn til frekvenser, 4 % af kapaciteten og 6 % af ASK. Med hensyn til frekvenser i de enkelte lufthavne, som Condor betjener, oversteg selskabets andel kun 10 % i Leipzig lufthavn. Den næsthøjeste andel var i Hannover med 8 % af frekvenserne, 11 % af kapaciteten og 18 % af ASK. Condors større andel af den samlede kapacitet og ASK i nogle lufthavne skyldtes, at Condor anvendte større fly og betjente længere ruter end indenlandske eller kontinentale luftfartsselskaber, der befordrede forretningspassagerer på korte afstande. Leipzig og Hannover er også hovedsagelig regionale lufthavne, der ikke var overbelastede, og hvor der ikke var mangel på disponible slots til de luftfartsselskaber, der benyttede dem. I alle de andre lufthavne, som Condor betjente, havde selskabet ofte mindre end 5 % af de samlede frekvenser, den samlede kapacitet og ASK ([25]).

2.4. **Condors finansielle vanskeligheder og søgen efter en strategisk investor**

(32) Condors økonomiske resultater i sig selv var positive før covid-19-pandemien. Condor havde hovedsagelig opnået tilbagevendende årlige overskud fra 2009 på i alt 530 mio. EUR og et årligt gennemsnit på 44,1 mio. EUR i perioden mellem 2008 og 2019, som det fremgår af tabel 1. Condor havde således umiddelbart en velfungerende og rentabel forretningsmodel.

Tabel 1

Condors overskud/underskud fra 2008 til 2019

Regnskabsår	Overskud i EUR
1.10.2008-30.9.2009	**54 901 000**
1.10.2009-30.9.2010	**61 471 000**
1.10.2010-30.9.2011	**79 184 000**
1.10.2011-30.9.2012	**45 180 000**
1.10.2012-30.9.2013	**56 898 000**
1.10.2013-30.9.2014	**62 849 000**
1.10.2014-30.9.2015	**76 463 000**
1.10.2015-30.9.2016	**– 16 916 000**

([24]) De øvrige fem lufthavne er Hannover, Nürnberg, Stuttgart, Leipzig og Sild, jf. anmeldelsen, bilag 26.

([25]) I ingen af de resterende lufthavne (Hamburg, München, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg og Sild) havde Condor en andel på mere end […] % med hensyn til afgange, og kun i én af dem med hensyn til kapacitet ([…] % i Sild). I fem af de øvrige lufthavne, dvs. Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart og Sild, havde Condor en andel på mere end […] % med hensyn til ASK (henholdsvis […] %, […] %, […] %, […] % og […] %), jf. anmeldelsens bilag 26.

Regnskabsår	Overskud i EUR
1.10.2016-30.9.2017	**9 791 000**
1.10.2017-31.12.2017	**257**
1.1.2018-30.9.2018	**43 233 000**
1.10.2018-30.9.2019	**56 904 000**
I ALT AKKUMULERET	**529 957 743**

(33) Condors finansielle situation var og forblev imidlertid på tidspunktet for tildelingen af støtten negativt påvirket af den tidligere kontrollerende aktionær Thomas Cook Groups (»TCG«) insolvens. Condor deltog i TCG's likviditetspulje, havde tilgodehavender på ca. […] mio. EUR hos TCG og havde ingen bankfinansiering ([26]). Med moderselskabets insolvens kunne Condor ikke finansiere sine likviditetsbehov på markedet og måtte indgive insolvensbegæring under selvforvaltning i september 2019 ([27]).

(34) Den 1. december 2019 indledte insolvensretten i Frankfurt am Main (»insolvensretten«) insolvensbehandlingen og gav Condor tilladelse til at fortsætte sin virksomhed, samtidig med at der blev udarbejdet en insolvensplan. Insolvensretten fandt, at Condor grundlæggende var en driftsmæssigt rentabel virksomhed, hvis behov for omstrukturering ikke var udløst af mangler i selskabets egen forretningsmodel og rentabilitet, men af TCG's insolvens. Insolvensplanen indeholdt foranstaltninger til videreførelse af forretningsmodellen som leverandør af fritidsflyvninger, en aftale med kreditorerne, omstruktureringsforanstaltninger og en ny investors indtræden. Hovedelementet i planen var den operationelle og finansielle adskillelse af Condor fra TCG samt en ny investors overtagelse. Condors aktier, som TCG var i besiddelse af, blev fuldt nedskrevet til nul, og der blev udstedt nye aktier til en værdi af 20,2 mio. EUR til en trustee (SGL, jf. betragtning 26), hvis formål var at beholde dem, indtil der blev fundet en ny investor.

(35) Der blev afgivet tre tilbud på køb af Condor i januar 2020. Ifølge disse tilbud havde Condor en værdi på mellem […] og […] mio. EUR. PGL, LOT Polish Airlines' moderselskab, var den vindende tilbudsgiver, som tilbød en købspris på […] mio. EUR. Købsaftalen med PGL, herunder notarkravene, blev undertegnet den 24. januar 2020. Den 24. februar 2020 godkendte det tyske Bundeskartellamt fusionen. I marts 2020 vedtog Condors kreditorudvalg insolvensplanen med det krævede flertal, og insolvensretten godkendte den. Den 13. april 2020 trak PGL sig imidlertid ud af aftalen, da selskabet oplevede finansielle og økonomiske vanskeligheder i forbindelse med covid-19-pandemien, hvilket resulterede i, at LOT Polish Airlines havde behov for ca. 650 mio. EUR i støtte fra den polske regering ([28]).

(36) PGL's tilbagetrækning forlængede Condors insolvensbehandling med syv måneder. Forlængelsen udløste yderligere omkostninger, som Condor skulle afholde, på i alt ca. 23,7 mio. EUR ([29]). Den 22. oktober 2020 godkendte Condors kreditorudvalg en ændret plan, som insolvensretten godkendte den 24. november 2020. Den 30. november 2020 erklærede insolvensretten, at Condor var ude af insolvens.

([26]) Gennem Condors deltagelse i de almindelige TCG-likviditetspuljer, hvoraf den seneste var trådt i kraft i februar 2018, blev fordringer som følge af aftalerne om overførsel af overskud mellem dem modregnet, og Condor modtog koncernintern likviditet efter behov. Denne mulighed for finansiering var ikke længere til rådighed efter TCG's likvidation. I mangel af en uafhængig egenrisikoprofil, og da Condor var en del af den tvangslikviderede TCG, var Condor ikke i stand til at opnå finansiering på kapitalmarkederne. Da TCG trådte i likvidation, havde Condor desuden tilgodehavender på ca. […] mio. EUR hos sit moderselskab, som selskabet ikke længere kunne gøre gældende, og som skulle afskrives. Endelig hæftede Condor solidarisk for en del af TCG's gæld.

([27]) Se også afgørelsen om redningsstøtte, betragtning 14-20.

([28]) Som godkendt ved Kommissionens afgørelse C(2020)9606 final af 22.12.2020 i sag SA.59158 COVID-19 — Aid to LOT Polish Airlines (EUT C 260 af 2.7.2021, s. 1).

([29]) Retten annullerede afgørelsen om kompensation for skade fra april 2020, fordi Retten fastslog, at Kommissionen ikke i tilstrækkelig grad havde godtgjort, at der var en direkte forbindelse mellem de tab, som Condor havde lidt som følge af de restriktioner, der var indført for at forhindre spredningen af covid-19-pandemien, og de øgede insolvensomkostninger på 17 mio. EUR som følge af forlængelsen af insolvensproceduren efter PGL's udtræden af den købsaftale, der var indgået med Condor (se betragtning 21 til den annullerede afgørelse om kompensation for skade). Da proceduren måtte forlænges ud over de 2-3 måneder, der oprindeligt var planlagt, fra april 2020 til november 2020 i stedet for indtil juni/juli, steg det endelige beløb for disse omkostninger til 23,7 mio. EUR.

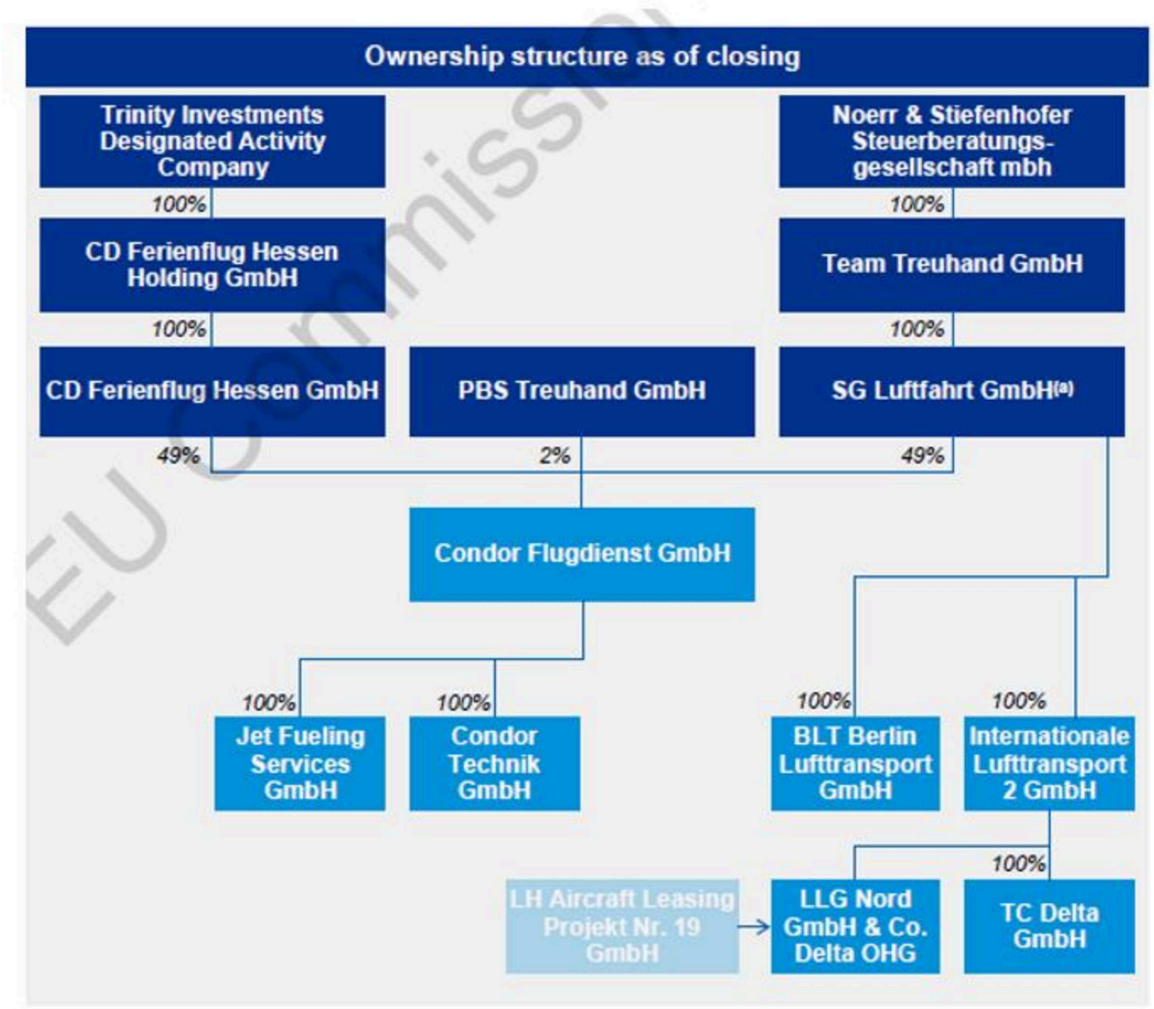
(37) Condor fortsatte med at lede efter en investor og gennemgik en ubetinget, konkurrencepræget, gennemsigtig og ikkediskriminerende udbudsprocedure. Blandt de tre tilbud, der blev modtaget i løbet af proceduren, valgte Condors bestyrelse, hvis aktionærer er repræsentanter for den tyske forbundsregering og delstaten Hessen (garanterne for KfW-lånene), den private investeringsfond Attestor. Attestor tilbød de bedste betingelser for Condor og for tilbagebetaling af KfW's statsgaranterede offentlige lån. Ved notarialakt af 20. maj 2021 blev det planlagte køb registreret.

(38) Tyskland bekræftede, at Attestor, som er en investeringsfond, forud for dette tilbud ikke havde nogen forbindelse til Condor og heller ikke havde handlet med Condor.

(39) Ifølge udkastet til købsaftale ville Condors aktier i datterselskaberne Berlin Lufttransport og Internationale Lufttransport blive solgt til holdingselskabet SGL, Attestor ville overtage 49 % af Condors aktier fra SGL, mens 2 % ville blive ejet af et trustselskab på vegne af Attestor. Attestor ville have mulighed for at erhverve de resterende 49 %. I overensstemmelse med aftalen har Attestor haft kontrol over 51 % af Condors aktier siden den 28. juli 2021 (49 % via en investeringsforening, der forvaltes af Attestor, og 2 % via en forvalter) og har stillet egenkapital til rådighed som aftalt (se betragtning 46). De finansielle vilkår for transaktionen omfatter finansiering af Condors forretningsplan og omstruktureringen af eksisterende offentlige lån ydet til Condor på de betingelser, der er beskrevet i betragtning 51 og 52. Ejerstrukturen for Condor efter transaktionen er vist i figur 2:

Figur 2

Ejerskabsstruktur for Condor efter salget til Attestor



Kilde: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S 6/BGH, 16.6.2021, s. 51.

2.5. **Condors omstruktureringsplan**

(40) Condor begyndte at gennemføre omstruktureringsplanen i oktober 2019, hvor selskabet påbegyndte et rationaliserings- og omstruktureringsprogram, der løb indtil september 2023. Planen er baseret på tre hovedkomponenter: i) omkostnings- og effektivitetsgevinster gennem rationalisering og fornyelse af flåden, ii) finansiel og kapitalmæssig omstrukturering gennem privat finansiering fra Attestor og genforhandling af KfW-lånene og iii) organisatorisk stabilisering gennem indtræden af en strategisk partner.

2.5.1. *Operationel og organisatorisk omstrukturering*

(41) Condor har iværksat et program for rationalisering, kommerciel optimering og produktivitetsforbedring med henblik på at reducere driftsomkostningerne og opretholde og yderligere forbedre rentabiliteten. Ifølge den omstruktureringsplan, som Tyskland havde fremlagt, forventedes programmet at skabe følgende omkostnings- og produktivitetsgevinster: i) en personalenedskæring på 23 % inden maj 2021, som navnlig omfatter en reduktion af arbejdsstyrken på jorden med 17 %, selv om der er overtaget en række opgaver, der tidligere blev varetaget af TCG, samt reduktion af kabinepersonalet fra 2022 gennem på forhånd forhandlede foranstaltninger i socialplanen, ii) lønomkostningsreduktioner gennem tilpasninger af kollektive overenskomster, ledelsesbonusser og lønninger samt nedskæringer i visse yderligere betalinger som f.eks. kantinebonus og feriegodtgørelse, iii) flytning til et hovedkvarter med lave omkostninger, iv) genforhandling af leverandørkontrakter (under insolvensbehandlingen fandt lovbestemte opsigelses- og kontraktvilkår ikke anvendelse, hvilket gjorde det muligt at opsige ugunstige kontrakter) og tilpasning af flyleasingaftaler og v) fornyelse af flåden. Rationaliseringsprogrammet forventedes at resultere i permanente omkostningsreduktioner på over […] mio. EUR om året.

(42) De operationelle omstruktureringsforanstaltninger, som fremgår af tabel 2 har til formål at opretholde og strømline Condors aktiviteter, indtil det kan generere overskud efter den gradvise udfasning af de flyverestriktioner, der blev indført for at forhindre spredningen af covid-19-pandemien. Gennemførelsen heraf vil sikre Condors konkurrenceevne gennem yderligere omkostningsreduktioner og den nødvendige fornyelse af flåden med moderne brændstofeffektive fly.

(43) Condor havde en aldrende flåde, som i sommeren 2019 omfattede 61 fly, hvoraf 59 blev opereret direkte. Navnlig var de 16 Boeing 767-300, som selskabet anvendte på langdistanceruter, i gennemsnit 26 år gamle, hvilket er over industrigennemsnittet. Omstruktureringen af flåden, som efter planen skal finde sted mellem 2022 og 2025 for langdistancefly og mellem 2022 og 2029 for kort- og mellemdistancefly, vil føre til reduktioner i brændstofforbrug og CO_2-emissioner. På grundlag af de foreliggende tilbud på tidspunktet for tildelingen af støtten forventede Condor årlige besparelser i brændstofomkostningerne på ca. […] mio. EUR, besparelser på mellem 15-25 % i CO_2-emissioner og en reduktion af det gennemsnitlige brændstofforbrug til under 2 liter/100k km/passager alene i langdistancesegmentet, hvor det udskifter 16 Boeing 767-300.

Tabel 2

Condors omstruktureringsforanstaltninger

Foranstaltning	Gennemførelse
Personalenedskæringer	Reduktion af jordpersonale: gennemført i marts 2020
Reduktion af personaleomkostninger	— Tilpasning af kollektive overenskomster: december 2019-marts 2020 — Arbejdsdelingskontrakter og forlængelse af lønstopforhandlingerne i sommeren 2020 og foråret 2021
Genforhandling af vareindkøbskontrakter	Igangværende permanente gennemgange med alle leverandører siden september 2020

Foranstaltning	Gennemførelse
Flytning til hovedkvarter med lavere omkostninger	— Forhandlinger i april-maj 2020 — Flytning afsluttet i juli 2021
Fornyelse af flåden	Gradvis fornyelse fra tredje kvartal 2022. 12 nye langdistancefly forventes at være udskiftet i 2023

Kilde: Anmeldelse, bilag 13.

(44) Desuden har den strategiske investors indtræden skabt en stabil selskabsramme. Salget af en del af Condors aktier til Attestor var navnlig et første skridt i retning af Condors strukturelle uafhængighed efter selskabets udtræden af insolvensbehandlingen. Attestors indtræden og omstruktureringen af KfW-lånene har endvidere sikret Condor tilstrækkelig finansiering og gjort det muligt for selskabet at styrke sit egenkapitalgrundlag.

2.5.2. *Kapitalmæssig og finansiel omstrukturering samt finansiering af omstruktureringsplanen*

(45) Omstruktureringsomkostningerne omfattede omkostningerne til fornyelse af Condors flåde samt de udækkede driftsomkostninger i omstruktureringsperioden. De omfattede som sådan tilbagebetalingen af redningslånet og substitutionen heraf med andre KfW-lån, afskrivningen af rentekravet på overkompensationen, jf. betragtning 7, og 23,7 mio. EUR i insolvensomkostninger (betragtning 36). Omstruktureringsomkostningerne blev finansieret dels af egne midler med et samlet beløb på […] mio. EUR og dels af offentlig finansiering i form af gældsomlægning med et samlet beløb på 300,98 mio. EUR. Finansieringen fra ikkeoffentlige midler blev ydet gennem midler fra Attestor og understøttet af permanente omkostningsbesparelser og gældsafskrivninger i overensstemmelse med insolvensplanen, som det beskrives i de følgende betragtninger.

(46) Attestor har stillet 200 mio. EUR i egenkapital til rådighed for Condor i form af en kapitaltilførsel på 150 mio. EUR til selskabets kapitalreserve og et indskud på 50 mio. EUR på en spærret notarkonto, som Condor har til rådighed, hvis det er nødvendigt for driften.

(47) Desuden har Attestor forpligtet sig til at afsætte […] mio. EUR til fornyelse af Condors flåde samt en kreditlinje på […] mio. USD (ca. […] mio. EUR), som Condor kan trække på i flere rater uden revolvering med henblik på betalinger forud for levering af fly. […] stillede navnlig en leasingfacilitet til rådighed for Condor og dets datterselskaber og forpligtede sig direkte eller via et eller flere special purpose vehicles til at stille egenkapitalleasingfinansiering på […] mio. EUR til rådighed til erhvervelse af fly, der skulle leases til Condor. Flyfinansieringen ville blive suppleret med ekstern finansiering, der i overensstemmelse med handelspraksis forventedes at dække mellem […] % af de samlede udgifter til erhvervelse af fly. Udkastet til leasingaftalen vil således gøre det muligt for Condor at lease fly til en værdi af op til […] mio. EUR i mindst […] år.

(48) Desuden har Condors kreditorer accepteret at afskrive fordringer på i alt 630,8 mio. EUR i forbindelse med insolvensproceduren. Proceduren var reguleret af de obligatoriske lovbestemmelser i den almindelige tyske insolvenslovgivning, som indeholder bestemmelser om oprettelse af forskellige grupper af kreditorer og behandlingen heraf. Inden for hver gruppe blev kreditorerne behandlet ens. Fordringerne i »Gruppe 7 — Aktionærer« blev behandlet som fordringer, der var efterstillet andre fordringer fra andre kreditorgrupper, i forbindelse med insolvensproceduren. I overensstemmelse med insolvensplanen blev selskabets aktiekapital reduceret til nul, hvilket bevirkede, at aktionærerne mistede deres aktier. Samtidig blev retten til at tegne nye aktier som led i kapitalforhøjelsen i henhold til planen udelukket. Som følge heraf modtog aktionærerne ingen betalinger, og de mistede deres eksisterende rettigheder med hensyn til både deres aktier og Condors gæld til dem. Tyskland har forklaret, at Condors kreditorudvalg med hensyn til de resterende fordringer kunne vælge mellem likvidation af Condor eller accept af en insolvenspris på 0,1 % for fordringer på i alt 631,5 mio. EUR, og at flere kreditorer stemte imod planen. Følgende syv grupper af kreditorer fremgår af insolvensplanen:

— personale (*Arbeitnehmer*)

— forbundsagenturet for beskæftigelse (*Bundesagentur für Arbeit*)

— sammenslutningen for insolvensforsikring af firmapensionsordninger (*Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit — PSVaG*)

— kreditorer med solidarisk hæftelse (*Gläubiger aus Mithaftung*)

— koncernselskaber med ikkeefterstillede fordringer (*Gruppengesellschaften mit nicht nachrangingen Forderungen*)

— andre usikrede og ikkeefterstillede kreditorer (*Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger*)

— aktionærer (*Gesellschafter*).

(49) Flere af disse grupper, f.eks. personale, koncernselskaber og aktionærer, består udelukkende af private kreditorer. Hver kreditor, der indgår i en af grupperne, har stemmeret. I henhold til tysk insolvenslovgivning skal hver gruppe kreditorer stemme hver for sig, og et flertal af kreditorer med stemmeret, ikke kun af stemmerne, men også af de skyldige beløb, skal træffe en beslutning i hver gruppe ([30]). Flertallet af kreditorerne besluttede at acceptere tilbuddet, og kreditorudvalget godkendte planen den 22. oktober 2020. Insolvensretten tiltrådte planen.

(50) Endelig opnår Condor inden for rammerne af sit rationaliseringsprogram permanente omkostningsreduktioner på […] mio. EUR om året som følge af tilpasninger af leasingkontrakter, genforhandling af leverandørkontrakter og tilpasning af kollektive overenskomster som beskrevet i betragtning 41. Disse omkostningsbesparelser påvirker Condors resultatopgørelse og mindsker behovet for ekstern finansiering.

(51) Købsaftalen og finansieringen af leasingfinansieringen fra Attestor var en forudsætning for en omstrukturering af Condors eksisterende lån på 550 mio. EUR fra KfW. Før omstruktureringen havde KfW-lånene følgende betingelser:

a) lån 1 med et samlet beløb på 529,8 mio. EUR bestod af tranche A med et nominelt beløb på 256 mio. EUR og tranche B med et nominelt beløb på 273,8 mio. EUR. For at sikre lån 1 havde Condor stillet en værdipapirpakke bestående af bl.a. aktiepant, panterettigheder i fly, sikkerhedsoverførsler, overdragelser og kontopant

   1) tranche A af lån 1 udløb den 30. juni 2026 og skulle tilbagebetales i kvartalsvise rater på […] mio. EUR fra den 30. juni 2021 og en engangsbetaling af alle udestående beløb den 30. juni 2026. Renten bestod af en basisrente svarende til tremåneders Euribor + […] basispoint pr. år + KfW's refinansieringsomkostninger

   2) tranche B af lån 1 var en revolverende kreditfacilitet med udløb den 31. december 2031. Renten bestod af en basisrente svarende til enmåneders Euribor + […] basispoint pr. år + KfW's refinansieringsomkostninger. De beløb, der var trukket på tranche B, skulle tilbagebetales ved udgangen af hver renteperiode med tillæg af eventuelle renter, der var påløbet indtil denne dato, men som endnu ikke var betalt. De tilbagebetalte beløb kunne udnyttes igen inden for rådighedsperioden, forudsat at dette ikke oversteg det samlede lånebeløb, der var til rådighed for tranche B. Fra den 30. juni 2026 ville det samlede lånebeløb for tranche B automatisk blive reduceret med […] mio. EUR ved udgangen af hvert efterfølgende kalenderkvartal

b) lån 2 med en nominel værdi på 20,2 mio. EUR og udløb den 31. december 2031 havde en rente bestående af en basisrente svarende til tremåneders Euribor + […] basispoint + KfW's refinansieringsomkostninger. Lån 2 var sikret af […] til fordel for KfW

c) hvis Condor blev solgt ved en aktiehandel, indeholdt de kontraktlige ordninger et hierarki for tilbagebetalinger af de forskellige trancher. Først ville lån 2 blive tilbagebetalt, derefter tranche A af lån 1 og endelig tranche B af dette lån 1. I tilfælde af andre salg af Condors aktiver ville tranche A desuden også blive reduceret før tranche B. I tilfælde af afhændelse af sikkerhedsstillelsen ville tilbagebetalingen af trancherne blive prioriteret på samme måde. I tilfælde af provenu fra anden sikkerhedsstillelse ville tranche A have forrang for tranche B, dvs. at provenuet først ville blive anvendt til at tilbagebetale tranche A og derefter til at tilbagebetale tranche B.

([30]) Bestemmelser om insolvensbehandling (*Insolvenzordnung*) af oktober 1994 (BGBl. I S. 2866), §§ 243 og 244, stk. 1.

(52) Ifølge anmeldelsen og de udkast til aftaler, som Tyskland har forelagt, bidrager Tyskland til finansieringen af omstruktureringsplanen ved at omstrukturere de eksisterende KfW-lån på 550 mio. EUR som følger:

a) der ville blive givet afkald på tilbagebetalingen af 90 mio. EUR af tranche B af lån 1

b) de udestående beløb af lån 1 (efter afskrivningen på 90 mio. EUR, jf. litra a, og afskrivningen på 60 mio. EUR i henhold til Condor II-afgørelsen (se betragtning 6) ville blive omstruktureret som følger:

— en foranstillet tranche på 175 mio. EUR med samme betingelser som tranche A i lån 1, bortset fra følgende to ændringer: i) udløbet ville blive fastsat til september 2026, således at det falder sammen med Condors regnskabsår (tidligere juni 2026 for tranche A af lån 1 og 31. december 2031 for tranche B af lån 1 og lån 2), ii) […]

— en efterstillet tranche på 204,8 mio. EUR med følgende betingelser: i) rente: […] omkostninger, ii) gældstype: […], iii) sikkerhedsstillelse: som tidligere, iv) beløb, der er til rådighed til tilbagebetaling, betinget af indtægter efter en earn out-mekanisme (underliggende udløbsdato: 30. september 2026

c) lån 2, der var blevet ydet til SGL med henblik på erhvervelse af aktierne, ville blive ændret, så det fulgte de samme betingelser som den nye efterstillede tranche, bortset fra at dets eksisterende sikkerhedsstillelse ville blive styrket med […]. Tilbagebetalingen af den efterstillede tranche ville være på […].

(53) Tyskland bekræftede, at aftaleudkastene er blevet gennemført som beskrevet i betragtning 52. Ifølge de oplysninger, Tyskland fremlagde, fastsætter earn out-mekanismen, at udbetaling i henhold til earn out-mekanismen først kan finde sted, når investoren har modtaget et nettoprovenu (f.eks. gennem et salg) på mindst […] mio. EUR (earn out-grænse) senest den 30. juni 2026, eller hvis egenkapitalvurderingen af selskabet pr. 30. september 2026 mindst svarer til dette beløb. Over en earn out-grænse på […] mio. EUR udbetales et beløb på […] EUR. Af beløb mellem […] mio. EUR og […] mio. EUR modtager långiveren en andel på mellem […] % og […] %. Det faktiske afkast afhænger af nettoprovenuet. Earn out-mekanismens betalingsbetingelser sikrer således, at den tyske stat modtager betalinger på mellem […] og […] mio. EUR senest i september 2026, afhængigt af Condors økonomiske succes. Betalinger fra earn out-mekanismen skal anvendes til tilbagebetaling af den efterstillede tranche og lån 2.

(54) Tyskland ydede gennem KfW de garanterede lån til Condor for at afhjælpe en del af den skade, som selskabet blev anslået at have lidt i forbindelse med covid-19-pandemien. Efter vedtagelsen af den annullerede afgørelse om kompensation for skade fastslog Kommissionen, at Condor havde lidt et tab på 175,355 mio. EUR i perioden fra den 17. marts til den 31. december 2020 ([31]) og et tab på 73,66 mio. EUR i perioden fra den 1. januar til den 31. maj 2021 ([32]), dvs. i alt 249,02 mio. EUR i perioden fra den 17. marts 2020 til den 31. maj 2021. Forskellen mellem på den ene side lånebeløbene (550 mio. EUR) før anvendelsen af afskrivningerne (90 mio. EUR og 60 mio. EUR — betragtning 6 og 8) og på den anden side de anslåede skader i perioden fra den 17. marts 2020 til den 31. maj 2021 (249,02 mio. EUR) beløber sig til 300,98 mio. EUR. Dette er beløbet for de lån, der blev ydet til omstruktureringen.

(55) Tyskland har fremlagt to vurderinger af støtteelementet i omstruktureringen af lånene.

(56) Efter den første tilgang ville støtteelementet i omstruktureringen af lånet ifølge Tyskland være det nominelle lånebeløb på 400 mio. EUR (dvs. det oprindelige beløb på 550 mio. EUR reduceret med afskrivningen på 150 mio. EUR) minus det beløb, som Tyskland anmeldte som støtte til kompensation for skade for perioden fra den 17. marts 2020 til den 31. maj 2021 på 144,1 mio. EUR, hvilket ville resultere i et nominelt omstruktureringsstøttebeløb på 255,9 mio. EUR.

([31]) Se Condor I-afgørelsen, betragtning 203.
([32]) Se Condor II-afgørelsen, betragtning 112.

(57) Det kan imidlertid efter Tysklands opfattelse foretages en mindre konservativ vurdering af støtteelementet. For den foranstillede tranche på 175 mio. EUR ville støtteelementet være 18,9 mio. EUR i forskel mellem den rente, som Condor faktisk betalte, og den rente, som Condor skulle betale for et hypotetisk markedslån. En markedsudlåner ville også acceptere en udsættelse af tilbagebetalingen og renterne, som således ville være fri for støtte. Endelig udgør gældseftergivelsen på 90 mio. EUR ifølge Tyskland et tilskud med et støtteelement på 90 mio. EUR.

2.5.3. *Operationelt og finansielt forløb for omstrukturering og tilbagevenden til rentabilitet*

(58) Tyskland har anført, at det tyske rejsemarked indtil covid-19-pandemien voksede konstant med årlige stigninger på op til 4,6 %. Markedet faldt imidlertid kraftigt med 58,1 % i 2020. Omstruktureringsplanen forudsætter, at efterspørgslen på det tyske kildemarked for fritidsrejser vil begynde at stige i sommeren 2021. Tyskland har anført, at rejser i høj grad hænger sammen med bruttonationalproduktet, som forventedes at vende tilbage til niveauet før krisen ved udgangen af 2021. Den kraftige stigning i husholdningernes nettoopsparing i Tyskland fra 10,9 % i 2019 til 16,3 % i 2020 tydede på et kraftigt forbrug, efterhånden som restriktionerne gradvist blev ophævet. Fritidsrejser forventedes at komme sig hurtigere end generelle rejser med en tilbagevenden til niveauet før krisen omkring et år tidligere end generelle rejser ([33]).

(59) Antagelserne i omstruktureringsplanen er baseret på en analyse af forskellige tendenser samt deres indvirkning på fritidsrejser. Omstruktureringsrapporten fra KPMG, som Tyskland har fremlagt, indeholder også prognoser for markedsudviklingen baseret på tredjepartsvurderinger ([34]). I flere ekspertundersøgelser, der dækker prognoser for passagerer (PAX), RPK (sædekilometer) ([35]), IFR-bevægelser ([36]) og passagertal, forventedes der et opsving i luftfartssektoren til 2019-niveauet i 2023 som et best case-scenarie ([37]). Der forventedes en første stigning i tredje og fjerde kvartal 2021, hvis rejserestriktionerne ophørte, og vaccinationerne skred frem. Disse prognoser anvendes til at vurdere sandsynligheden af de underliggende antagelser i Condors forretningsplan.

(60) Ifølge de fremlagte data (Euromonitor-data om udgående fritidsrejser i antal rejser og udgifter samt Statista- og McKinsey-data om indtægter) forventedes det globale turismemarked at komme på niveau med 2019 i 2022 i best case-scenariet og i 2024/2025 i worst case-scenariet. Som det fremgår af figur 3, forventedes det, at genopretningen af nøgleresultatindikatorerne PAX, RPK og IFR ville nå 2019-niveauerne omkring 2023/2024. Disse prognoser vedrører imidlertid hele luftfartssektoren. De samme prognoser peger også i retning af en hurtigere genopretning for turistflyvninger.

([33]) Anmeldelsen, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 16.6.2021, s. 27.

([34]) Tredjepartskilder omfatter: BDL (Bericht zur Lage der Branche — januar 2021), ICAO (Effects of novel Coronavirus on civil aviation: Economic impact analysis — maj 2021), Eurocontrol (Forecast Update 2021-2024 — maj 2020), ACI (Covid-19 & Airports: Traffic forecast & financial impact — januar 2021), IATA (Airline industry financial forecast — april 2021), Jefferies (Iata cuts 2021 forecast — vaccinations, travel restrictions slow the recovery — april 2021).

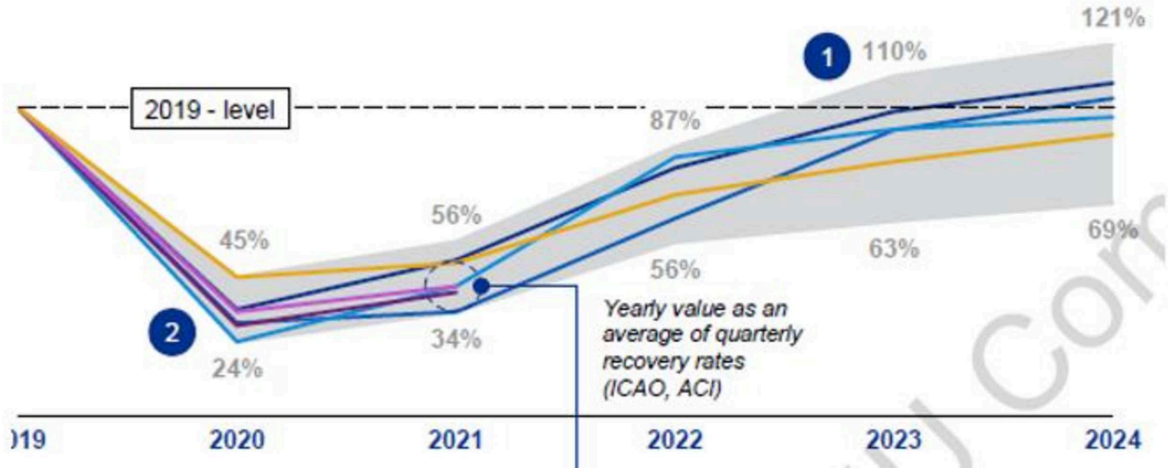
([35]) Ved RPK eller »sædekilometer« forstås antallet af betalende passagerer ganget med den tilbagelagte afstand.

([36]) IFR eller »instrumentflyveregler« er et sæt regler, der foreskriver, hvordan fly skal opereres, når piloten ikke er i stand til at navigere ved hjælp af visuelle referencer i henhold til visuelflyveregler.

([37]) Kilde: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 16.6.2021, s. 33.

Figur 3

Prognoser for luftfartsselskabernes KPI'er i % af 2019



Kilde: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 16.6.2021, s. 33

(61) De vigtigste driftsomkostninger i forbindelse med Condors virksomhed er vedligeholdelse, brændstof og personale. Antagelserne i omstruktureringsplanen er baseret på flyøkonomi pr. type på den tildelte rute, olieprisprognoser og præstation. I omstruktureringsplanen tages der højde for virkningerne af de foranstaltninger, der er gennemført som led i insolvensplanen, og som følger af fornyelsen af flåden, et gradvist skift fra […] samt personalenedskæringer, arbejdsdelingsordninger i forbindelse med covid-19 osv.

(62) Condors indtægter fra deres flyvninger forventes at stige gradvist. Efter en opskaleringsfase i 2020-2022 forventes flybelastningsfaktorerne at nå niveauet før covid-19 i […] i overensstemmelse med den forventede genopretning af markedet for fritidsrejser. I basisscenariet (tabel 3) forventes Condor at blive rentabelt og at kunne dække sine renteudgifter og afskrivninger ved udgangen af omstruktureringsperioden i september 2023 med et nettoresultat på […] mio. EUR og en EBIT-margen på […] % ([38]). Denne opadgående tendens vil fortsætte efter udgangen af omstruktureringsperioden med et nettoresultat på […] mio. EUR og en EBIT-margen på […] % i 2024 og derefter nå et nettoresultat på […] mio. EUR og en EBIT-margen på […] % i 2026.

Tabel 3

Resultatopgørelse for Condor i basisscenariet

Mio. EUR	Før omstruktureringen		Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2017/18 ACT	2018/19 ACT	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Driftsindtægter	1 803,8	1 684,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsudgifter	- 1 684,4	- 1 542,9	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Omkostninger til leje af flåde			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([38]) EBIT eller »indtjening før renter og skat« er en virksomheds indtægter minus udgifter, eksklusive skat og renter. EBIT-margenen er et finansielt nøgletal, der er en indikator for en virksomheds rentabilitet og kan beregnes ved at dividere EBIT med salg.

Mio. EUR	Før omstruktureringen		Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2017/18 ACT	2018/19 ACT	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Afskrivning og amortisation	- 96,4	- 93,9	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Afskrivning af flåden			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsresultat (EBIT) før ekstraordinære poster	23,0	47,5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finansieringsomkostninger	- 29,6	- 32,0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Vedrørende flåden			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Årets nettoresultat	40,0	- 6 796,7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA-margen (før ekstraordinære poster)	7 %	9 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-margen (før ekstraordinære poster)	1 %	3 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afkast	198	172	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Samlet antal udbudte sædekilometer [ASK] (mio.)	34 638	36 183	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RPK i alt (mio.)	30 880	32 495	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Samlet belægningsprocent	89 %	90 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passagerer i alt (mio.)	8,8	9,4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: Anmeldelse, Condors finansielle oplysninger *(opdeling af flåden foreligger ikke for 2017/18 og 2018/19).*

(63) Det fremgår af tabel 3, at de operationelle og kommercielle omstruktureringsforanstaltninger og finansielle bidrag vil gøre det muligt for Condor gradvist at afbøde virkningerne af TCG's insolvens på selskabets egenkapital, hvoraf en del stadig var opført på dets balance, da det udtrådte af insolvensbehandling den 1. december 2020. I overensstemmelse med tysk insolvenslovgivning afskrev Condor sin fulde aktiekapital, hvilket efterlod selskabet med en negativ bogført

egenkapital. Selv om Condor stadig vil have en svagt negativ egenkapital på […] mio. EUR i 2026 på grund af denne udefra kommende virkning, vil selskabets egenkapitalgrundlag løbende blive forbedret betydeligt i omstruktureringsperioden og blive positivt i 2027. Desuden vil Condors langsigtede finansielle forpligtelser efter at have nået et højdepunkt på […] mio. EUR i 2021 falde og beløbe sig til […] mio. EUR i 2026. Ifølge dette datasæt ville Condors afkast af investeret kapital (ROCE) ([39]) desuden være markant positivt ved udgangen af omstruktureringsperioden i regnskabsåret 2023 samt i de følgende år med et afkast af investeret kapital på […]-[…] % (tabel 4).

Tabel 4

Condors balance i basisscenariet

Mio. EUR	Før omstruktureringen		Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2017/18 ACT	2018/19 ACT	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Aktiver	**1 880,9**	**591,5**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Anlægsaktiver > 1 år	1 293,4	309,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Flåde (aktiver)			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omsætningsaktiver < 1år	587,5	281,6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Kontanter og likvide midler	11,2	56,5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passiver	**1 880,9**	**591,5**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapital	194,7	- 6 776,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ikke forfalden gæld > 1 år	760,6	3 706,4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Langfristede finansielle forpligtelser > 1 år	181,2	156,1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Leasingforpligtelser			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kortfristede forpligtelser < 1år	925,6	3 661,3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kortfristede finansielle forpligtelser < 1år	37,8	47,4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([39]) Den investerede kapital defineres som de samlede aktiver minus kortfristet gæld.

Mio. EUR	Før omstruktureringen		Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2017/18 ACT	2018/19 ACT	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Heraf: Leasingforpligtelser			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afkast af investeret kapital	*2 %*	*– 2 %*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: Anmeldelse, Condors finansielle oplysninger *(opdeling af flåden foreligger ikke for 2017/18 og 2018/19).*

(64) I den værdiansættelse af Condor, som Rothschild foretog i juni 2021 i forbindelse med investorprocessen, og som fremgår af tabel 5, skønnes det på grundlag af konservative antagelser, at Condors egenkapital vil ligge på mellem […] mio. EUR og […] mia. EUR i 2023, afhængigt af metoden (tilbagediskonteret cashflow eller EBITDA-multipla).

Tabel 5

Værdiansættelse af Condor

[…]

(65) Rothschilds værdiansættelsesrapport indeholder en beregning af Condors vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger (WACC). WACC fås ved at gange gældsomkostningerne og egenkapitalomkostningerne med de relevante vægte. Som målkapitalstruktur med målvægtene for gæld og egenkapital under antagelse af en egenkapital på […] % er gældsomkostningerne beregnet til […] %, mens egenkapitalomkostningerne er beregnet til […] % ([40]). Condors WACC er beregnet til […] %. Pr. 1. januar 2019 trådte den 16. internationale regnskabsstandard (»IFRS 16«) i kraft og afskaffede den forskellige behandling af finansiel leasing og operationel leasing. Den samme beregning blev foretaget under hensyntagen til IFRS 16 og den deraf følgende højere vægtning af gæld som følge af den regnskabsmæssige behandling af leasingforpligtelser som finansielle forpligtelser. Stigningen i gælden resulterer i en antaget kapitalstruktur med egenkapital på […] % og gæld på […] %. I dette scenarie er WACC på […] % som følge af gældens højere vægt.

(66) De tyske myndigheder fremlagde også en værdiansættelse af Condors egenkapital på de vilkår, der var aftalt med Attestor, som blev anvendt, som det er obligatorisk for Tyskland, af PWC ved vurderingen af KfW-lånebetingelserne og af Rothschild som uafhængig ekspert ved fastsættelsen af selskabets værdi i investeringsprocessen. PWC anvender en konservativ tilgang baseret på den lave planlagte EBIT på […] mio. EUR og en multiplikationsfaktor på […]. På grundlag af disse konservative antagelser har PWC konkluderet, at Condor vil have en egenkapitalværdi på ca. […] mio. EUR i 2025, som Condor selv vurderede til ca. […] mio. EUR før covid-19-pandemien ([41]). På grundlag af den mere konservative PWC-værdiansættelse ville Condor i 2026 opnå en egenkapitalforrentning på […] %. Denne værdi er fuldt ud i overensstemmelse med medianen af egenkapitalforrentningen fra en gruppe af andre luftfartsselskaber, som i 2017-2019 lå på mellem 23,4 % og 25,3 %, som det fremgår af tabel 6. Som det kan ses i tabel 6, klarede de traditionelle europæiske luftfartsselskaber og de amerikanske luftfartsselskaber sig nogenlunde på samme måde, med undtagelse af 2019.

([40]) Gældsomkostningerne på […] % består af renten på […] % for de eksisterende KfW-lån justeret for skattefradrag for renter. Egenkapitalomkostningerne på […] % er beregnet ved hjælp af en capital asset pricing-model og består af i) den risikofrie rente på […] %, ii) en virksomhedspræmie på […] % og iii) den virksomhedsspecifikke risikopræmie, som er afledt af markedsrisikopræmien på […] % ganget med en betafaktor (1,2 baseret på sammenlignelige selskaber), som for Condor ville være på […] %.

([41]) Federal Mandate PWC af 18.5.2021.

Tabel 6

Median egenkapitalforrentning for luftfartsselskaber 2017-2019 ([42])

	2019	**2018**	**2017**
Traditionelle (Europa)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Lavpris (Europa)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
USA	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Alle	**25,3 %**	**23,4 %**	**24,6 %**

(67) Desuden vil den kombinerede virkning af Condors omstruktureringsplan, herunder flere rationaliseringsforanstaltninger og fornyelse af flåden (se tabel 2), som vil resultere i betydelige reduktioner af personale- og indkøbsomkostninger samt besparelser i brændstof- og vedligeholdelsesomkostninger, og den nye finansiering fra Attestor gøre det muligt for Condor at opnå rentabilitet på linje med industrigennemsnittet. Som det fremgår af tabel 3, er Condors EBIT-margener ([43]) positive fra regnskabsåret 2023 og frem ([…] % i 2023 og op til […] % i 2026). Margenerne er betydeligt højere efter covid-19 sammenlignet med niveauerne før covid-19 ([…] % for regnskabsåret 2018 og […] % for regnskabsåret 2019).

(68) Tabel 7 viser også rentabiliteten før covid-19 for andre luftfartsselskaber. Ifølge de oplysninger, Tyskland fremlagde, var EBIT-margenen for disse andre luftfartsselskaber, som omfatter traditionelle luftfartsselskaber og lavprisselskaber som f.eks. Lufthansa og Ryanair, i gennemsnit 5,7 % eller 7,3 % som median. Denne gruppes resultater var meget forskellige med en spredning på 18,8 procentpoint mellem den højeste værdi på 13,3 % og den laveste på -5,5 %. På grundlag af tal fra 2019 beløb Condors passagerafkast (indtjening divideret med antallet af passagerer) sig til […] ([44]), som skal sammenlignes med et gennemsnit på 141 for de andre luftfartsselskaber, mens Condor opererede med […] ASK, som skal sammenlignes med et gennemsnit på 135 773 ASK for andre luftfartsselskaber.

Tabel 7

Sammenligning af nøgleindikatorer med andre luftfartsselskaber før covid-19

	EBIT-margen (%)	**Afkast (EUR)**		**Belægnings-procent**	**Passagerer (mio.)**	**Tilgængelig sædekapacitet (mio. 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]) Kommissionens afgørelse C(2020)9221 af 11.12.2020 i sag SA.58463 — Aide à la restructuration de Corsair (EUT C 41, 5.2.2021, s. 1, betragtning 23). Stikprøven omfatter 15 luftfartsselskaber, der er inddelt i tre kategorier: **traditionelle luftfartsselskaber**, der omfatter Air France KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean og Finnair, **lavprisluftfartsselskaber**, der omfatter Ryanair, easyJet og Air Europa, og **amerikanske luftfartsselskaber (USA)**, der omfatter Delta Airlines, American Airlines, United Airlines og Southwest Airlines.

([43]) EBIT-margen baseret på omsætning. Omstruktureringsplanen forudser ikke andre driftsindtægter.

([44]) Afkastet er højere end vist i tabel 3 af hensyn til sammenligneligheden med de sammenlignelige selskaber. Da de offentligt tilgængelige data for konkurrenterne ikke er så detaljerede som Condors interne data, er afkastet i tabel 7 defineret som omsætning pr. passager, mens afkastet i tabel 3 er defineret som (totalomsætning — fragtomsætning — øvrig omsætning) pr. passager.

	EBIT-margen (%)	Afkast (EUR)		Belægnings-procent	Passagerer (mio.)	Tilgængelig sædekapacitet (mio. 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**
Gennemsnit (inkl. Condor)	**5,5**	**143,8**		**86,2**	**61,8**	**127 474**
Gennemsnit (ekskl. Condor)	**5,7**	**140,8**		**85,8**	**66,6**	**135 773**
Median (inkl. Condor)	**6,2**	**143,8**		**84,3**	**38,1**	**85 002**
Median (ekskl. Condor)	**7,3**	**143,2**		**83,9**	**40,0**	**100 031**

Kilde: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, German Restructuring Concept according to IDW S6/BGH, 16.6.2021, s. 37, og egne beregninger

(69) Tyskland fremlagde også oplysninger om Condors forventede pengestrømme for basisscenariet, som det fremgår af tabel 8.

Tabel 8

Forventede pengestrømme i basisscenariet

Mio. EUR	Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pengestrømme fra driften (før ekstraordinære poster)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ekstraordinære poster	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pengestrømme fra investeringer	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ændringer i egenkapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ændringer i finansielle forpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Finansielle forpligtelser KfW	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pengestrømme fra finansieringsaktiviteter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettofald-/stigning i kontanter og likvide midler	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ved periodens begyndelse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ved periodens udløb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Mio. EUR	Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Tilgængelig tranche B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tilbageholdte kontanter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Disponibel likviditet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: Anmeldelse, Condors finansielle data.

(70) De oplysninger, som Tyskland fremlagde, viser udgående pengestrømme fra driften på […] mio. EUR i regnskabsåret 2021. Samtidig er de største bidragydere til pengestrømmene ekstraordinære poster på […] mio. EUR, som vedrører likvidationen af TCG, likviditeten fra Attestors investering og ændringer i de finansielle forpligtelser over for KfW. Efter Attestors indskud i Condors egenkapital falder den disponible likviditet aldrig til under […] mio. EUR.

(71) De fremlagte oplysninger viser, at Condor stod over for en kortsigtet likviditetskrise kombineret med den negative solvenssituation, der blev arvet fra likvidationen af TCG (figur 4).

Figur 4

Condors kortsigtede likviditetsposition

[…]

Kilde: Anmeldelse, KPMG's omstruktureringsvurdering.

(72) Tyskland har fremlagt en følsomhedsanalyse, der viser, hvordan Condors resultatopgørelse og efterfølgende balance vil variere i forhold til basisscenariet, i tabel 3 og tabel 4, hvis brændstofomkostningerne skulle stige yderligere i forhold til basisscenariet som følge af en stigning i priserne på emissionskvoter og kompensationskreditter, og hvis væksten i afkastet pr. passager ([45]) også blev påvirket negativt af en potentiel ugunstig markedsudvikling, dvs. øget konkurrence, der reducerede den forventede vækst i afkastet, navnlig på grund af de nye langdistancefly. Resultatet af denne analyse fremgår af tabel 9 og tabel 10.

Tabel 9

Forventet resultatopgørelse i det ugunstige scenarie

Mio. EUR	Før omstruktureringen		Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2017/18 ACT	2018/19 ACT	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Driftsindtægter	1 803,8	1 684,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsudgifter	- 1 684,4	- 1 542,9	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Omkostninger til leje af flåde			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afskrivning og amortisation	- 96,4	- 93,9	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([45]) Omsætning divideret med det samlede antal passagerer.

Mio. EUR	Før omstruktureringen		Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2017/18 ACT	2018/19 ACT	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Heraf: Afskrivning af flåden			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsresultat (EBIT) før ekstraordinære poster	**23,0**	**47,5**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finansieringsomkostninger	- 29,6	- 32,0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Vedrørende flåden			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Årets nettoresultat	**40,0**	**- 6 796,7**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA-margen (før ekstraordinære poster)	*7 %*	*9 %*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-margen (før ekstraordinære poster)	*1 %*	*3 %*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afkast	*198*	*172*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Samlet antal udbudte sædekilometer [ASK] (mio.)	*34 638*	*36 183*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RPK i alt (mio.)	*30 880*	*32 495*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Samlet belægningsprocent	*89 %*	*90 %*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passagerer i alt (mio.)	*8,8*	*9,4*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: Anmeldelse, Condors finansielle oplysninger (opdeling af flåden foreligger ikke for 2017/18 og 2018/19).

Tabel 10

Balance i det negative scenarie

Mio. EUR	Før omstruktureringen		Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2017/18 ACT	2018/19 ACT	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Aktiver	**1 880,9**	**591,5**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Anlægsaktiver > 1 år	1 293,4	309,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Mio. EUR	Før omstruktureringen		Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2017/18 ACT	2018/19 ACT	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Heraf: Flåde (aktiver)			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omsætningsaktiver < 1år	587,5	281,6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Kontanter og likvide midler	11,2	56,5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passiver	**1 880,9**	**591,5**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapital	194,7	- 6 776,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ikke forfalden gæld > 1 år	760,6	3 706,4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Langfristede finansielle forpligtelser > 1 år	181,2	156,1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Leasingforpligtelser			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kortfristede forpligtelser < 1år	925,6	3 661,3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kortfristede finansielle forpligtelser < 1år	37,8	47,4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Leasingforpligtelser			[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettogæld i forhold til EBITDA	*1,7*	*1,0*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afkast af investeret kapital	*2 %*	*– 2 %*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: Anmeldelse, Condors finansielle oplysninger (opdeling af flåden foreligger ikke for 2017/18 og 2018/19).

(73) Ifølge antagelserne i det negative scenarie vil Condors driftsresultater falde en smule med et EBIT, der i gennemsnit er […] mio. EUR lavere end i basisscenariet. Condor ville imidlertid fortsat være rentabel med en EBIT-margen på […] % ved udgangen af omstruktureringsperioden, som ville stige til […] % ved udgangen af den periode, der er omfattet af prognoserne, dvs. 2019/2020 indtil 2025/2026 (»planlægningsperioden«).

(74) På balancesiden indtræder virkningen af det negative scenarie hovedsagelig på Condors likviditet og egenkapital. I det negative scenarie har Condor færre likvide aktiver, og den negative egenkapital mindskes ikke så hurtigt som i basisscenariet. I det negative scenarie vil Condor stadig have en negativ egenkapital på […] mio. EUR ved udgangen af planlægningsperioden. Men selv i dette scenarie ville det være muligt at genoprette en positiv egenkapital i året efter planlægningsperioden. Som det er forklaret i betragtning 64, og som det fremgår af tabel 5 og tabel 9, er Condors virksomheds- og egenkapitalværdi, som er anslået af Rothschild og PWC, allerede baseret på de negative antagelser i det negative scenarie og er derfor fortsat gyldig.

(75) Justeringerne af indtjening og omkostninger påvirker pengestrømmene. Det fremgår af tabel 11, at den likviditet, der er til rådighed for Condor, er […] mio. EUR lavere ved udgangen af omstruktureringsperioden i regnskabsåret 2023 end i basisscenariet. I 2026 er den disponible likviditet […] mio. EUR lavere på grund af den akkumulerende virkning af de lavere pengestrømme fra driften. I gennemsnit er den positive pengestrøm fra driften ca. […] mio. EUR lavere. En yderligere positiv pengestrøm til egenkapitalen opvejer delvis virkningen i 2023.

Tabel 11

Forventede pengestrømme i det negative scenarie

Mio. EUR	**Omstruktureringsperiode**				**Efter omstruktureringen**		
	2019/20 ACT	**2020/21 FC**	**2021/22 PLAN**	**2022/23 PLAN**	**2023/24 PLAN**	**2024/25 PLAN**	**2025/26 PLAN**
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pengestrømme fra driften (før ekstraordinære poster)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ekstraordinære poster	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pengestrømme fra investeringer	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ændringer i egenkapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ændringer i finansielle forpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Finansielle forpligtelser KfW	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pengestrømme fra finansieringsaktiviteter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettofald-/stigning i kontanter og likvide midler	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ved periodens begyndelse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ved periodens udløb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tilgængelig tranche B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tilbageholdte kontanter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Disponibel likviditet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: Anmeldelse, Condors finansielle data.

(76) Som det forklares i betragtning 63, vil Condors afkast af investeret kapital på grundlag af de oplysninger, som Tyskland har fremlagt, være ekstraordinært højt med et afkast på mellem […] % og […] %. Denne situation skyldes hovedsagelig Condors program for fornyelse af flåden og det forhold, at Condors reviderede regnskaber er udarbejdet i henhold til den tyske handelslov (»*Handelsgesetzbuch*« eller HGB). Condors fornyelse af flåden omfatter også et skift fra at eje eller lease fly i henhold til finansielle leasingaftaler til at lease fly i henhold til operationelle leasingaftaler. I modsætning til finansielle leasingaftaler giver operationelle leasingkontrakter ikke leasingtageren ejendomsret. Siden IFRS 16 trådte i kraft, er alle leasingkontrakter blevet balanceført. Denne ændring gælder imidlertid ikke for alle nationale regnskabsstandarder. Fordi Condor udarbejder sine reviderede årsregnskaber i henhold til HGB, påvirker operationelle leasingkontrakter ikke leasingtagers balance, da de bogføres uden for balancen og ikke kapitaliseres ([46]).

(77) Condors flyflåde udgør en betydelig del af luftfartsselskabets kapital og aktiver. Hvis der ikke tages højde for balanceførte flyleasingkontrakter, kan det derfor reducere balancens størrelse betydeligt. Hvis det ikke sker, kan det påvirke nøgleindikatorer som f.eks. afkast af investeret kapital, da aktiver, der anvendes til drift, dvs. fly, ikke tages i betragtning ved beregningen af den investerede kapital, hvorved rentabiliteten baseret på kapitalen overvurderes. Manglende hensyntagen til flyleasing komplicerer også meningsfulde sammenligninger på tværs af luftfartsselskaber, da det undersøgte luftfartsselskabs økonomiske resultater afhænger af valget af ejerskab af fly.

(78) Af disse grunde har Tyskland fremlagt Condors regnskaber, herunder leasingkontrakter, der er balanceført i henhold til IFRS 16. Tyskland har forklaret, at Condors offentliggjorte og reviderede regnskaber udarbejdes i henhold til HGB, men at Condor også regelmæssigt udarbejdede alternative regnskaber, der viser leasingkontrakter i henhold til IFRS 16, da det var et datterselskab af TCG. Omstillingen foretages for hver leasingkontrakt én efter én. Selv om disse regnskaber ikke revideres, gennemgås de regelmæssigt af revisorer (Ernst & Young) og udarbejdes i samarbejde med revisorer (KPMG).

(79) Tabel 12 og tabel 13 viser den justerede resultatopgørelse og balance i basisscenariet. Virkningen i begge scenarier er den samme, da justeringen udelukkende vedrører bogføringen af flåden og derfor er uafhængig af de mere negative antagelser i det negative scenarie. Tallene, der er i overensstemmelse med IFRS 16, viser et lidt højere EBIT, men et lavere nettooverskud. Derfor stiger EBIT-margenen også i forhold til EBIT-margenen baseret på tabel 3. Ved udgangen af omstruktureringsperioden vil EBIT-margenen være på […] % og stige til […] % ved udgangen af planlægningsperioden. Den største virkning fremgår af balancen. De samlede aktiver er ca. 2,5 gange højere end i henhold til de tyske regnskabsregler. Denne ændring resulterer i, at afkastet af investeret kapital er betydeligt lavere og ligger på mellem […] % og […] % i basisscenariet og mellem […] % og […] % i det negative scenarie.

Tabel 12

Forventet resultatopgørelse med kapitaliserede leasingkontrakter i basisscenariet

Mio. EUR	Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Driftsindtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsudgifter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Omkostninger til leje af flåde	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afskrivning og amortisation	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([46]) I forbindelse med fusions- og overtagelsesprocessen og rapporteringen til KfW anvender Condor IFRS-planlægningstal. I forbindelse med KPMG's omstruktureringsvurdering blev IFRS-tallene afstemt med HGB-tallene. Selv om de forventede tal i omstruktureringsvurderingen også er i overensstemmelse med IFRS, blev IFRS 16 derfor ikke anvendt i forretningsplanen.

Mio. EUR	Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Heraf: Afskrivning af flåden	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsresultat (EBIT) før ekstraordinære poster	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finansieringsomkostninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Vedrørende flåden	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Årets nettoresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA-margen (før ekstraordinære poster)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-margen (før ekstraordinære poster)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afkast	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Samlet antal udbudte sædekilometer [ASK] (mio.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RPK i alt (mio.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Samlet belægningsprocent	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passagerer i alt (mio.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: Anmeldelse, Condors finansielle data.

Tabel 13

Balance med kapitaliserede leasingkontrakter i basisscenariet

Mio. EUR	Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Aktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Anlægsaktiver > 1 år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Flåde (aktiver)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omsætningsaktiver < 1år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Kontanter og likvide midler	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ikke forfalden gæld > 1 år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Langfristede finansielle forpligtelser > 1 år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Leasingforpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Mio. EUR	Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Kortfristede forpligtelser < 1år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kortfristede finansielle forpligtelser < 1år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Leasingforpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afkast af investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: Anmeldelse, Condors finansielle data.

Tabel 14

Forventet resultatopgørelse med kapitaliserede leasingkontrakter i det negative scenarie

Mio. EUR	Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Driftsindtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsudgifter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Omkostninger til leje af flåde	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afskrivning og amortisation	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Afskrivning af flåden	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsresultat (EBIT) før ekstraordinære poster	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finansieringsomkostninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Vedrørende flåden	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Årets nettoresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA-margen (før ekstraordinære poster)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-margen (før ekstraordinære poster)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afkast	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Samlet antal udbudte sædekilometer [ASK] (mio.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RPK i alt (mio.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Samlet belægningsprocent	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passagerer i alt (mio.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: Anmeldelse, Condors finansielle data.

Tabel 15

Balance med kapitaliserede leasingkontrakter i det negative scenarie

Mio. EUR	Omstruktureringsperiode				Efter omstruktureringen		
	2019/20 ACT	2020/21 FC	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Aktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Anlægsaktiver > 1 år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Flåde (aktiver)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omsætningsaktiver < 1år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Kontanter og likvide midler	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ikke forfalden gæld > 1 år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Langfristede finansielle forpligtelser > 1 år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Leasingforpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kortfristede forpligtelser < 1år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kortfristede finansielle forpligtelser < 1år	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Heraf: Leasingforpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afkast af investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: Anmeldelse, Condors finansielle data.

(80) Tyskland har også fremlagt ændrede pengestrømsopgørelser justeret til IFRS 16. Gennemførelsen vedrører imidlertid kun en flytning af pengestrømme mellem drifts-, investerings- og finansieringsaktiviteter, uden at det har indvirkning på den disponible likviditet.

(81) Desuden har Tyskland også fremlagt benchmarks for afkast af investeret kapital for en gruppe europæiske konkurrenter. Benchmarkene viser, at gruppens gennemsnitlige afkast af investeret kapital før covid-19 var 6,9 % eller 11,8 % beregnet som median. Afkast af investeret kapital var bredt spredt mellem – 20,3 % og 14,6 %, som det fremgår af tabel 16.

Tabel 16

Andre luftfartsselskabers afkast af investeret kapital før covid-19

	Afkast af investeret kapital (%) 31. december 2019
Lufthansa	**8,9**
Norwegian	**2,3**
Eurowings	**14,6**
Ryanair	**11,0**

	Afkast af investeret kapital (%) 31. december 2019
IAG	**12,6**
EasyJet	**13,6**
Wizz Air	**12,7**
Brussels Airlines	**- 20,3**
Gennemsnit	**6,9**
Median	**11,8**

Kilde: Tysklands skrivelse af 25. juni 2021. Datakilde: ORBIS-databasen.

2.6. **Foranstaltninger, der begrænser konkurrencefordrejninger**

(82) De tyske myndigheder forpligtede sig til følgende tre foranstaltninger for at begrænse konkurrencefordrejninger i omstruktureringsperioden indtil den 30. september 2023:

a) Condors egen flåde ville ikke overstige […] fly, og Condor ville ikke producere mere end […] millioner sæder pr. regnskabsår. Denne begrænsning ville ikke berøre Condors mulighed for at […], forudsat at følgende betingelser var opfyldt:

1) […]

2) […]

3) […]

4) […]

5) Tyskland ville anmelde ([47]) enhver begrundet anmodning […] til Kommissionen med henblik på godkendelse. Kommissionen ville godkende anmodningen inden for en frist på højst 15 arbejdsdage fra fremlæggelsen af de krævede oplysninger eller afslå anmodningen med en begrundelse.

b) Condor ville afholde sig fra at erhverve aktier i nogen virksomhed i omstruktureringsperioden, medmindre det er nødvendigt for at sikre Condors langsigtede rentabilitet.

c) Condor ville afholde sig fra at bruge statsstøtte som en konkurrencefordel, når det markedsførte sine produkter og tjenesteydelser.

2.7. **Situationen uden omstruktureringsstøtte**

(83) Tyskland anførte, at Condor uden omstruktureringsstøtte ikke kunne have afsluttet insolvensbehandlingen. En privat investors indtræden var således et centralt element i Condors insolvensplan, og PGL's udtræden medførte en forlængelse af insolvensen. Desuden var investeringsaftalen med den nye investor Attestor betinget af omstruktureringen af KfW-lånene og ville ikke være blevet undertegnet uden støtten. Som følge heraf ville Condor snart være løbet tør for likviditet. Dette ville have udløst suspension og efterfølgende tilbagekaldelse af selskabets licens, hvilket ville have berøvet Condor dets vigtigste indtægtskilde og ville have ført til Condors likvidation. Det ville også have bevirket, at KfW-lånene ikke blev tilbagebetalt, medført tab af over 4 000 arbejdspladser i en allerede økonomisk vanskelig situation og mindsket konkurrencen på det tyske marked for fritidsrejser.

([47]) Tyskland har ikke anmeldt en sådan anmodning til Kommissionen i omstruktureringsperioden.

(84) Tyskland anførte, at Condor spillede en afgørende rolle på det tyske marked for fritidsrejser, som i tilfælde af Condors udtræden af markedet ikke let kunne have været dækket af en konkurrent. Condor indtog navnlig en unik stilling på dette marked. Det var det eneste luftfartsselskab i Tyskland, der leverede flyvninger til ca. 2 500 uafhængige rejsearrangører og 11 000 rejsebureauer, hvoraf mange var SMV'er. Tyskland anførte, at Condor var et af de sidste luftfartsselskaber på det tyske marked, der var i stand til og villigt til med kort varsel at tilpasse flyveplaner og -tjenester til de specifikke behov hos rejsearrangører som f.eks. REWE, Alltours, Schauinsland og FTI. Tyskland anførte, at rejsearrangørerne havde skrevet til de tyske myndigheder for at understrege Condors betydning for deres virksomhed og havde anført, at de var afhængige af, at Condor kunne udføre deres flyvninger ([48]). Ifølge Tyskland var Condors rolle særlig vigtig i opskaleringsfasen efter covid-19, hvor små rejsearrangører og rejsebureauer var afhængige af en flypartner med markedserfaring og de tekniske færdigheder, som Condor tilbød, for at få deres virksomhed tilbage på sporet efter pandemien.

(85) Desuden er Condors erfaring, tekniske infrastruktur, netværk af ruter og kontakter på destinationsmarkederne samt den tillid, det har opnået fra interessenterne, alle centrale faktorer, der tilsammen gav Condor mulighed for at udvikle og sælge turistmål med succes. Tyskland anførte, at denne kombination af elementer ikke fandtes hos andre luftfartsselskaber, der var aktive på det tyske marked for fritidsrejser, men var blevet opbygget og udviklet af Condor gennem mange år, herunder ejendomsretligt beskyttede IT-løsninger udviklet af Condor. Tyskland anførte således, at Condors udtræden af markedet også ville have indebåret et tab af værdifuld teknisk viden og ekspertise, som Condor havde udviklet inden for rammerne af sin unikke forretningsmodel, som ikke umiddelbart er tilgængelig på markedet.

(86) Condor havde desuden et netværk på ca. 5 800 leverandører, som alle ville være blevet væsentligt påvirket af selskabets udtræden af markedet, navnlig i den vanskelige økonomiske situation, der herskede på tidspunktet for tildelingen af støtten som følge af covid-19-pandemien. Condor beskæftigede også mere end 4 000 personer, og dets udtræden af markedet ville have været til skade for specialiseret teknisk personale, navnlig under de daværende omstændigheder, hvor mange europæiske luftfartsselskaber reducerede kapaciteten som følge af covid-19-pandemiens indvirkning på den globale lufttransport.

(87) Tyskland anførte desuden, at Condors udtræden af markedet ville have skadet konkurrencen på det tyske marked for flyrejser. Markedet var allerede meget konsolideret, og Lufthansa Group, som indtog en dominerende stilling, ekspanderede også til markedet for fritidsrejser. Tyskland mente, at Condors udtræden af markedet ville føre til en yderligere koncentration af markedet, hvilket ville være til skade for konkurrencen inden for fritidsflyrejser, da det ville mindske innovationen og føre til højere priser.

2.8. **Begrundelse for indledning af proceduren**

(88) Som følge af annullationen af afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 ved Condor-dommen fra 2024 rejste Kommissionen tvivl om, hvorvidt omstruktureringsstøtteforanstaltningen i form af gældsafskrivning var i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 67.

(89) For det første udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt der efter afskrivningen af gælden stadig var behov for et positivt afkast til staten, eller om risikoen for overdreven risikotagning eller moral hazard for eksisterende aktionærer og efterstillede kreditorer ikke opstår, når der ikke er nogen tilbageværende egenkapital i selskabet, efter tabene er gjort op. I denne forbindelse udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt det i betragtning af størrelsen af den (negative) egenkapital, der var tilbage før statens indgriben, og den tidligere aktionær TGC's samlede nedskrivning af aktier ville være hensigtsmæssigt at antage, at det forventede beløb, eller endog et nulbeløb, gav staten en rimelig andel af gevinsterne som forrentning for den samlede gældsafskrivning, som den indrømmede, jf. rammebestemmelsernes punkt 67 (se åbningsafgørelsen, betragtning 172). For det andet, hvis en rimelig statslig forrentning stadig var nødvendig, udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt den earn out-mekanisme, der var indført for Condors tilbagebetaling af den efterstillede tranche af lån 1, som de tyske myndigheder havde foreslået, ville opfylde kravet i rammebestemmelsernes punkt 67 (se åbningsafgørelsen, betragtning 173).

([48]) Tyskland fremsendte eksempler på breve fra rejsearrangører som bilag 13 til anmeldelsen.

(90) I betragtning af den mulige virkning af, at forrentningen af gældsafskrivningen hypotetisk ikke var i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 67, rejste Kommissionen desuden også tvivl med hensyn til afstemningen af foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger som følge af støtten, som Tyskland tilbød (åbningsafgørelsen, betragtning 189). Som følge heraf nærede Kommissionen tvivl om, hvorvidt omstruktureringsstøtten kunne erklæres forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

3. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

3.1. Bemærkninger fra Condor

(91) Condor har i sine bemærkninger af 15. oktober 2024, der blev registreret den 16. oktober 2024, anført, at den pågældende omstruktureringsstøtte fuldt ud er i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 67 og fuldt ud er forenelig med det indre marked. Ifølge Condor forholder det sig under omstændigheder som de foreliggende nemlig således, i) at det i rammebestemmelsernes punkt 67 ikke kræves, at staten tildeles en andel af støttemodtagerens fremtidige gevinster, ii) at den omstruktureringspakke, der er forhandlet med Attestor, og den deri indeholdte earn out-mekanisme under alle omstændigheder giver staten en andel af Condors fremtidige gevinster, og at denne andel er rimelig, og iii) at der ikke er nogen grund til at justere de foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, som Tyskland tilbød.

(92) Med hensyn til argumentet i betragtning 91, nr. i), er rammebestemmelsernes punkt 67 ifølge Condor i dette tilfælde opfyldt, hvis den andel af støttemodtagerens fremtidige gevinster, som ydes til staten, udgør nul, og en andel af et nulbeløb er rimelig henset til sagens omstændigheder.

(93) For det første følger dette af formålet med rammebestemmelsernes punkt 67, som under de foreliggende omstændigheder ikke kan begrunde et krav om, at den tyske stat skal have en andel af Condors fremtidige gevinster. Condor er af den opfattelse, at der ikke er noget problem med »moral hazard« i denne sag, og er enig med Kommissionen i, at der kun er en risiko for moral hazard i forbindelse med *eksisterende* aktionærer og efterstillede kreditorer. Aktionærerne og de øvrige kreditorer, hvoraf ingen var indehavere af efterstillede fordringer, har fra det tidspunkt, hvor støtten blev ydet, afskrevet deres aktier eller fordringer fuldt ud eller næsten fuldstændigt som led i insolvensbehandlingen ([49]) i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 66, og efter Condors opfattelse er der ikke længere mulighed for at opnå større eller yderligere forebyggelse af moral hazard eller overdreven risikotagning. Gældsafskrivningen er derfor ikke til fordel for eksisterende aktionærer eller kreditorer, men kun for fremtidige aktionærer.

(94) Condor mener også, at der ikke er noget problem med moral hazard vedrørende Attestor, da Attestor — som Condors nye aktionær — ikke er omfattet af målet om at forebygge moral hazard i henhold til rammebestemmelserne. SGL's deltagelse giver heller ikke anledning til problemer med moral hazard, eftersom SGL havde en rent betroet rolle, der havde til formål at få den nye investor ind.

(95) Condor har anført, at den pakke af foranstaltninger, der er aftalt mellem forbundsregeringen og Attestor, er en del af en forhandlet og afbalanceret løsning, og at tildelingen af en yderligere forrentning til staten i en sådan situation indebærer, at Attestor fratages denne forrentning, og at en ny investor således pålægges at dele byrden ved tidligere aktionærers eller kreditorers overdrevne risikotagning. En sådan løsning ville afskrække private investorer, da den ville være i strid med målene om at minimere statsstøtten og sikre en ufordrejet konkurrence, og den ville også være i strid med sidste del af rammebestemmelsernes punkt 66, hvoraf det følger, at de, der har tilført ny egenkapital, ikke bør rammes uforholdsmæssigt hårdt.

([49]) Navnlig blev aktierne i TCG i Condor nedskrevet til nul i forbindelse med insolvensbehandlingen. TCG er under likvidation. TCG vil på ingen måde drage fordel af den vellykkede omstrukturering af Condor. Condors øvrige kreditorer accepterede desuden et tilbud på 0,1 % af deres fordringer i den insolvensplan, som den tyske insolvensret havde godkendt, og afskrev dermed også næsten fuldstændigt deres fordringer.

(96) For det andet følger det efter Condors opfattelse også af anden del af rammebestemmelsernes punkt 67 ([50]), at en statslig andel af fremtidige gevinster i Condors værdi på nul i dette tilfælde er rimelig. Dette skyldes, at der ikke er nogen kapitaltilførsel (dvs. at beløbet for »tilført statslig egenkapital« er nul), og at der ikke er nogen — eller kun negative – »resterende egenkapital i selskabet efter hensyntagen til tab«, som en formodet kapitaltilførsel fra staten kan fastsættes i forhold til vurderingen af rimeligheden af statens andel af støttemodtagerens fremtidige gevinster. Condors egenkapital forventes at forblive negativ indtil 2026, indtil de lån, der er ydet som støtte, tilbagebetales i september 2026. Den kan først blive positiv efter 2026. Efter Condors opfattelse skal gældsafskrivning, selv om den er »egenkapitalforbedrende«, adskilles fra »kapitaltilførsel«.

(97) Med hensyn til argumentet i betragtning 91, nr. ii), har Condor anført, at rammebestemmelsernes punkt 67 under alle omstændigheder er opfyldt i dette tilfælde, fordi staten tildeles en andel af Condors fremtidige gevinster, og denne andel er rimelig a) på grund af et konkurrencedygtigt investorvalg og b) på grund af earn out-mekanismen og andre omstændigheder i sagen.

(98) Condor har anført, at rimeligheden af statens andel af fremtidige gevinster i Condors værdi ikke kan vurderes på grundlag af kriterierne i anden del af rammebestemmelsernes punkt 67. Hvis det ikke desto mindre anses for nødvendigt at give staten en andel af støttemodtagerens fremtidige gevinster, skal rimeligheden af denne andel vurderes på grundlag af alle omstændigheder, som f.eks. i det foreliggende tilfælde earn out-mekanismen, hele omstruktureringspakken, herunder proceduren for udvælgelse af investoren, de byrder, der bæres af de eksisterende aktionærer og kreditorer, og Attestors egne bidrag.

(99) Ifølge Condor skyldes rimeligheden som følge af udbudsproceduren, at Attestor blev udvalgt blandt tre tilbudsgivere i en udbudsprocedure, og at Attestors tilbud gav Condor de bedste betingelser for tilbagebetaling af statslånene (med hensyn til tilbagebetaling af en stor del af det udestående lånebeløb, men også for en earn out-mekanisme). En sådan udbudsprocedure sikrer — ud over den forhandlede karakter af de vilkår, der er aftalt mellem den tyske forbundsregering og Attestor — at den aftalte statslige andel af Condors fremtidige gevinster svarer til de bedste betingelser, der kan opnås af investorerne på markedet.

(100) Ifølge Condor skyldes rimeligheden yderligere earn out-mekanismen ([51]), der gælder for […]. Ifølge Condor vil hele beløbet på […] mio. EUR i best case-scenariet blive tilbagebetalt. Åbningsafgørelsen angav således […] mio. EUR som statens andel af de fremtidige gevinster i det bedst tænkelige scenarie, og det interval på mellem […] mio. EUR og […] mio. EUR, som Tyskland nævnte i anmeldelsen, var et skøn, der kun tjente til at kvantificere støtteelementet.

(101) Endelig har Condor henvist til følgende andre omstændigheder i sagen, der udgør yderligere elementer til fordel for rimeligheden af statens andel af fremtidige gevinster i Condors værdi:

a) staten modtager […] uanset Condors fremtidige gevinster. Disse renter skal betales, selv om der ikke forfalder nogen tilbagebetalinger inden for rammerne af earn-out-mekanismen

b) den pakke, der blev forhandlet med Attestor, afkortede de eksisterende låns løbetid betydeligt. Det fulde resterende beløb vil blive tilbagebetalt allerede i september 2026, i modsætning til december 2031 for den oprindelige tranche B af lån 1 og lån 2

c) uden Attestors indtræden ville Condor have været insolvent. Det ville ikke have været i stand til at opfylde sine tilbagebetalingsforpligtelser eller betale renterne på lånene

([50]) I henhold til anden del af rammebestemmelsernes punkt 67 skal rimeligheden af andelen af Condors fremtidige gevinster, der tilfalder staten, bestemmes i overensstemmelse »med det beløb, staten har indskudt, og i forhold til virksomhedens tilbageværende egenkapital, efter tabene er gjort op«.

([51]) Earn out-mekanismen som beskrevet af Tyskland (se betragtning 53).

d) Condors egenkapital forventes at forblive negativ indtil tilbagebetalingen af lånene i september 2026. I henhold til rammebestemmelsernes punkt 67 skal rimeligheden af statens andel af støttemodtagerens fremtidige gevinster fastslås »i forhold til virksomhedens tilbageværende egenkapital, efter tabene er gjort op«. Hvis det alligevel anses for nødvendigt at give staten en andel af Condors fremtidige gevinster, også i tilfælde af negativ egenkapital, skal det i det mindste følge af henvisningen til »virksomhedens tilbageværende egenkapital«, at jo lavere denne tilbageværende egenkapital er, jo lavere skal statens andel af støttemodtagerens fremtidige gevinster være.

(102) Med hensyn til argumentet i betragtning 91, nr. iii), er der ifølge Condor ingen grund til at afstemme de foranstaltninger, som Tyskland har tilbudt for at begrænse konkurrencefordrejninger som følge af støtten, hvilket er passende, da den pågældende omstruktureringsstøtte fuldt ud er i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 67 og fuldt ud er forenelig med det indre marked.

3.2. **Bemærkninger fra Ryanair**

(103) I sine bemærkninger af 16. oktober 2024 har Ryanair støttet Kommissionens tvivl om, hvorvidt den gældsafskrivning, der blev godkendt ved afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021, gav staten en rimelig andel af støttemodtagerens fremtidige gevinster og afstemningen af foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, som foreslået af Tyskland. Ryanair har imidlertid givet udtryk for en række yderligere betænkeligheder.

(104) Ryanair er for det første af den opfattelse, at de afskrivninger, som Condors kreditorer accepterede, ikke er en generel foranstaltning, som Kommissionen med urette har fastslået, men er resultatet af en kollektiv beslutning truffet af kreditorerne.

(105) Ryanair har også anført, at en undladelse af at anvende rammebestemmelsernes punkt 67, som foreslået af Kommissionen, ville være i strid med principperne om effektive offentlige udgifter og behovet for at undgå at spilde offentlige midler. Ifølge Ryanair er det forhold, at Condors oprindelige aktionær mistede alle sine aktier, og at Attestor ikke tidligere var aktionær, irrelevant, da det er de fremtidige aktionærer, der har ret til gevinster, og de bør dele byrden med staten. Desuden betyder det forhold, at Condor har en negativ egenkapital, ikke, at der ikke kan forventes fremtidige gevinster. Ved at tilføre egenkapital har Attestor vist, at der er potentiale for fremtidige gevinster. Ingen af disse punkter kan derfor begrunde en konklusion om, at en forrentning på nul stadig ville give staten en rimelig andel af de fremtidige gevinster.

(106) Desuden er tilbagebetalingen af den efterstillede tranche af lån 1 betinget af fremtidige indtægter, hvilket kan medføre, at Condor ikke tilbagebetaler denne tranche, da selskabets indtægter sandsynligvis vil være utilstrækkelige på grund af manglerne i omstruktureringsplanen. Ryanair har således anført, at earn out-mekanismen er en anden fordel for Condor og Attestor og ikke kan give staten et positivt afkast uanset hypotetiske fremtidige betalinger. Ryanair har ligeledes anført, at Kommissionens kriterier for vurderingen af forrentningens rimelighed er utilstrækkelige. Dette skyldes, at vurderingen af afkastet af indtjeningen bør baseres på Condors risikoprofil og ikke KfW's, f.eks. obligationsafkastet fra luftfartsselskaber med en kreditvurdering, der ligger under »investment grade«. Ryanair har bemærket, at den diskonteringssats, der skal anvendes på pengestrømme, og som ikke er specificeret, bør afspejle et risikoniveau baseret på egenkapitalinstrumenter og ikke gældsinstrumenter.

(107) Efter Ryanairs opfattelse er Kommissionens holdning til fraværet af ny egenkapital tilført af staten og tilbageværende egenkapital, efter tabene er gjort op, jf. betragtning 166 til åbningsafgørelsen, i strid med præmis 217 i Condor-dommen fra 2024 ([52]). Tyskland burde ifølge Ryanair have indføjet en klausul, hvorved de afskrevne beløb ville blive tilbagebetalt afhængigt af Condors fremtidige resultater, eller konverteret til egenkapital.

([52]) Præmis 217 i sag T-28/22, Ryanair mod Kommissionen, har følgende ordlyd: »Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det sidste sætningsled følger umiddelbart efter kravet om at sikre staten en »rimelig del« af støttemodtagerens fremtidige gevinster. Det kan således forstås som en angivelse af, hvad der i kvantitativ henseende udgør en »rimelig del«, hvilket skal fastlægges på grundlag af den andel, som det af staten betalte beløb udgør i forhold til støttemodtagerens tilbageværende egenkapital, efter at tabene er gjort op. Denne fortolkning gør det således muligt at forlige indledningen og den afsluttende del af rammebestemmelsernes 67«.

(108) Med hensyn til støttens negative virkninger for konkurrencen og samhandelen mener Ryanair, at støtten ved ikke at give staten en passende andel af de fremtidige gevinster på trods af støttens egenkapitalforbedrende karakter ikke mindsker moral hazard, hvilket vil tilskynde Condors aktionærer til at deltage i aggressiv konkurrence og bevirke, at de anmeldte foranstaltninger ikke kan begrænse konkurrencefordrejninger. Desuden ville den forrentning, der ikke blev betalt til staten, give Condor yderligere kontanter, som selskabet kunne bruge til at udvide og sænke priserne. Endelig har Ryanair bemærket, at afgørelsen ikke indeholder oplysninger om, i hvilket omfang det loft over flådens størrelse, som Tyskland har forpligtet sig til som led i foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejninger, vedrører fly, der under alle omstændigheder ville være blevet udfaset for at genoprette Condors rentabilitet, fordi de var for gamle.

(109) Ryanair har desuden kritiseret åbningsafgørelsen i) for ikke at indeholde angiveligt afgørende oplysninger og ii) for at begrænse dens anvendelsesområde til de to punkter, på grundlag af hvilke Retten annullerede afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021.

(110) Med hensyn til de manglende oplysninger i åbningsafgørelsen har Ryanair anført, at dets proceduremæssige rettigheder er blevet krænket ved overdrevent at redigere teksten, navnlig med hensyn til Condors finansielle data (EBIT-margen og afkast af investeret kapital), Rothschilds og PWC's værdiansættelser, niveauet for forrentning af støtten med og uden earn out-mekanisme samt flådeloftet efter udfasning af fly og undtagelser fra loftet. Dette ville fratage Ryanair muligheden for at fremsætte relevante bemærkninger om disse afgørende parametre i Condors omstruktureringsplan.

(111) Med hensyn til anvendelsesområdet for åbningsafgørelsen har Ryanair anført, at Kommissionen ved at begrænse sin vurdering til de to punkter, hvor afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 blev annulleret, risikerer at overse andre mulige tilfælde af støttens uforenelighed med rammebestemmelserne eller tilfælde, som Ryanair først nu er i stand til at fremsætte bemærkninger til. I denne forbindelse har Ryanair rejst seks spørgsmål vedrørende i) indirekte fordele, som Attestor eventuelt har nydt godt af, ii) Condors berettigelse til støtte som en virksomhed, der overtages af en stor koncern, iii) støttens overensstemmelse med rammebestemmelsernes afsnit 3.1, iv) behov for statslig indgriben, v) støttens hensigtsmæssighed og vi) støttens proportionalitet. Disse argumenter svarer i det væsentlige til de anbringender og beviser, som Ryanair fremsatte i sit annullationssøgsmål i sag T-28/22, og som Retten forkastede i Condor-dommen fra 2024.

(112) Med hensyn til det første punkt har Ryanair opfordret Kommissionen til at udvide undersøgelsens omfang og undersøge, om Attestor gennem rammebestemmelserne for tildeling af omstruktureringsstøtte til Condor og de tilsagn, som Tyskland har afgivet, kunne have nydt godt af denne støtte, selv om det ikke var berettiget til omstruktureringsstøtte. Støtten kan efter Ryanairs opfattelse have gjort det muligt for Attestor at erhverve luftfartsselskabet Marabu i 2022.

(113) Med hensyn til det andet spørgsmål har Ryanair anført, at Attestor i betragtning af Condors finansielle vanskeligheder og Tysklands ønske om at afhænde selskabet samt den sandsynlige mangel på en udbudsprocedure i overensstemmelse med punkt 84 i meddelelsen om begrebet statsstøtte ([53]) kan have erhvervet Condor til en pris under markedsværdien, hvilket ifølge Ryanair ville kræve, at Kommissionen undersøgte, om Condor var berettiget til omstruktureringsstøtte som en virksomhed, der blev overtaget af en større koncern.

(114) Med hensyn til det tredje spørgsmål har Ryanair anført, at Condor i modsætning til Kommissionens konklusioner ikke ville samle efterspørgslen efter nichedestinationer for små rejsearrangører eller tilbyde dem fleksibilitet med hensyn til flyplaner på kort sigt, fordi Condors annoncerede topdestinationer drives af mange andre luftfartsselskaber, og visse flyvninger på Condors websted er til salg indtil november 2025. Ryanair har endvidere hævdet, at omstruktureringsplanen ikke er hensigtsmæssig og ikke genopretter Condors langsigtede rentabilitet, fordi den for det første bygger på en urealistisk antagelse om, at Condor, som klarede sig dårligt før covid-19 (med f.eks. EBIT-

([53]) Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, C/2016/2946 (EUT C 262 af 19.7.2016, s. 1).

margener på 1 % og 3 % i forhold til de sammenlignelige selskabers gennemsnit og median på henholdsvis 5,7 % og 7,3 %), vil have udviklet sig til at overgå de sammenlignelige selskaber inden 2026, og fordi rammebestemmelsernes punkt 51 for det andet udtrykkeligt fastsætter, at støtten ikke må bevirke, at støttemodtageren overgår markedet. Ryanair har også kritiseret den gruppe af sammenlignelige selskaber, som Kommissionen har valgt til benchmarking af Condors resultater, da den består af lavpris- og full service-luftfartsselskaber og ikke omfatter nogen luftfartsselskaber, der er aktive inden for langdistancefritids- eller chartersegmenterne. Ryanair har endvidere anført, at Kommissionen baserede sin benchmarking på forskellige grupper af sammenlignelige selskaber for EBIT-margin, afkast af investeret kapital og egenkapitalforrentning, hvilket ville svare til målrettet at udvælge de luftfartsselskaber, der er nødvendige for at bevise et punkt.

(115) Med hensyn til behovet for statslig indgriben har Ryanair anført, at Condor kunne have skaffet finansiering fra markedet, som andre luftfartsselskaber som f.eks. American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul og GOL gjorde på daværende tidspunkt, og som ifølge deres kreditvurdering befandt sig i en tilsvarende situation som Condor på grundlag af Kommissionens kategori CCC ([54]), som betyder »dårlige/finansielle vanskeligheder«. Ifølge Ryanair har den omstændighed, at Condor på daværende tidspunkt var under insolvensbehandling, ingen betydning for sagen, da den tyske insolvenslovgivning ville rangere långivere, der yder finansiering til virksomheder under insolvensbehandling, over almindelige långivere i en efterfølgende insolvensbehandling, og da flere insolvente luftfartsselskaber (Norwegian Air, Delta Airlines og LATAM Airlines) formåede at opnå markedsfinansiering. Desuden ville Condors manglende kreditvurdering som følge af selskabets deltagelse i dets tidligere moderselskabs likviditetspulje ikke udgøre en hindring for at opnå finansiering på det private marked, hvor mange selskaber ikke har en kreditvurdering.

(116) Med hensyn til støttens hensigtsmæssighed har Ryanair kritiseret, at der i åbningsafgørelsen ikke foretages en sammenligning af støtteløsning og andre muligheder, og at forrentningen af støtten ikke kontrolleres, idet Ryanair har anført, at det i afgørelsen blot anføres, at støtten afhjælper Condors solvens- og likviditetsproblemer. Ryanair har tilkendegivet, at muligheden for en konvertering af gæld til aktier, som ligeledes ville have forbedret Condors solvens, burde have været vurderet. Ifølge Ryanair ville dette ikke blot have været mindre konkurrencefordrejende end en gældsafskrivning, men ville også have berettiget Tyskland til en andel af Condors fremtidige gevinster, hvilket ville bringe støtten mere i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 67. Endelig har Ryanair anført, at det er umuligt at udtale sig om, hvorvidt støtten blev behørigt godtgjort, da afgørelsen ikke indeholder oplysninger om forrentningens størrelse, hvis earn out-mekanismen ikke udløses.

(117) Med hensyn til støttens proportionalitet har Ryanair for det første anført, at Kommissionen med urette beregnede omstruktureringsstøtten som forskellen mellem KfW-lånet på 550 mio. EUR og covid-19-skaderne på 249,02 mio. EUR plus de 20,2 mio. EUR i renter, der skulle afskrives, hvilket resulterede i et samlet beløb på 321,18 mio. EUR. Kommissionen burde efter Ryanairs opfattelse kun have fratrukket den støtte til kompensation for skade, som Kommissionen godkendte i Condor I- og Condor II-afgørelserne, dvs. 204,1 mio. EUR, hvilket resulterede i omstruktureringsstøtte på 345,9 mio. EUR. Ifølge Ryanair er Tysklands argumentation vedrørende omstruktureringsstøttens størrelse desuden fejlagtig, da den fratrækker afskrivningen, som er omstruktureringsstøtten, og fratrækker det dobbelte af det beløb, der blev afskrevet i henhold til Condor II-afgørelsen. Kommissionen kunne derfor ikke anvende dette imaginære beløb til at fremstille sit eget skøn som konservativt i åbningsafgørelsen. For det andet har Ryanair gjort gældende, at visse omkostninger, som Condor har afholdt i omstruktureringsperioden, allerede ville være blevet kompenseret ved hjælp af støtte til kompensation for skade, som dækker perioder, der overlapper omstruktureringsperioden. Ifølge Ryanair bidrager kompensation for skade til omkostningsdækningen, da dette er selve formålet med en sådan støtte. Da det fremgår af åbningsafgørelsen, at omstruktureringsomkostningerne omfatter udækkede driftsomkostninger, finder Ryanair det plausibelt, at omstruktureringsstøtten i det mindste dækker nogle omkostninger, der allerede er kompenseret for gennem støtte til kompensation for skade, f.eks. tilbagebetaling af redningslånet, som i åbningsafgørelsen nævnes som både en af omstruktureringsomkostningerne og et af de formål, som kompensationen for skade blev anvendt til.

(118) Ryanair har konkluderet, at Condor takket være omstruktureringsstøtten har været i stand til at åbne nye ruter, erhverve nye fly og styrke sin markedsandel i lufthavne, og at Ryanairs konkurrencemæssige stilling vil blive påvirket på flere ruter, hvis Kommissionen godkender støtten. Ryanair har derfor opfordret Kommissionen til at forbyde støtten og kræve, at Tyskland tilbagesøger den fra Condor.

([54]) Jf. Kommissionens meddelelse om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten (EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6).

4. BEMÆRKNINGER FRA TYSKLAND

4.1. Bemærkninger til afgørelsen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure

(119) I sine bemærkninger af 27. september 2024 har Tyskland anført, at omstruktureringsstøtten er fuldt ud forenelig med det indre marked og var det på tidspunktet for afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021. De tyske myndigheder har meddelt, at Tyskland støtter Condors appel af Rettens dom om annullation af afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 ([55]), og at de bemærkninger, der er fremsat i den foreliggende sag, ikke berører disse appelsager.

(120) Efter afslutningen af insolvensbehandlingen af Condor den 30. november 2020, under investorsøgningen, og da omstruktureringsstøtten blev ydet, var der ingen eksisterende aktionærer eller efterstillede kreditorer i Condor. Udvælgelsen af investoren blev gennemført i en konkurrencepræget, gennemsigtig, ikkediskriminerende og ubetinget udbudsprocedure, og Attestors bud blev udvalgt blandt tre tilbud som det mest fordelagtige for Condors kontinuitet og for tilbagebetalingen af KfW-lånene, hvorved bidraget fra den tyske stat og delstaten Hessen, garanterne for lånene, blev minimeret. I forbindelse med den pakke af foranstaltninger, der blev aftalt med den nye investor Attestor, og som ikke er omfattet af formålet med kravet om at mindske moral hazard, der er fastsat i rammebestemmelserne, ville ethvert yderligere bidrag fra Condor til statens overskud være blevet trukket tilbage fra den nye investor, hvilket ville have ført til, at den løsning, der opretholdt Condor i (omstruktureret) drift, mislykkedes. Earn out-mekanismen er en del af den forhandlede pakke og udgør derfor i modsætning til, hvad Ryanair har hævdet (se betragtning 106), ikke en »yderligere fordel« til fordel for Condor.

(121) Tyskland har endvidere bemærket, at der i Condors tilfælde på det tidspunkt, hvor foranstaltningerne blev ydet, ikke var nogen resterende (positiv) egenkapital, som forventes at forblive negativ indtil tilbagebetalingen af de lån, der blev ydet som støtte, hvilket forventes i september 2026. Efter Tysklands opfattelse ville ingen forrentning i form af en andel af Condors fremtidige gevinster være rimelig i henhold til rammebestemmelsernes punkt 67.

(122) Selv om en sådan forrentning skulle være positiv, vil earn out-mekanismen efter Tysklands opfattelse gøre det muligt for Tyskland at deltage tilstrækkeligt i Condors fremtidige gevinster. Denne mekanisme fastsætter, at der vil blive udbetalt et kontantbeløb på […] mio. EUR til Tyskland, hvis egenkapitalvurderingen af Condor – […] — overstiger […] mio. EUR. Dette ville være mere end det dobbelte af […] mio. EUR […]. Med en værdiansættelse på mellem […] mio. EUR og […] mio. EUR ville betalingen til Tyskland være på mellem […] af lånets hovedstol, således at staten selv med en værdiansættelse, der ligger et godt stykke under de […] mio. EUR, som Attestor har investeret, ville drage fordel af stigninger i Condors (egenkapital)værdi.

(123) Med hensyn til forventningen om en positiv forrentning til staten har Tyskland fremlagt en beregning, der sammenligner forrentningen til staten som følge af earn out-mekanismen med støttens »egenkapitalforbedrende« beløb. Tyskland beregner den »egenkapitalforbedrende« del af støtten til enten […] mio. EUR eller […] mio. EUR. Beløbet er baseret på i) […] ([56]), ii) […] og iii) […]. Earn out-beløbet på højst […] mio. EUR vil derfor i bedste fald udgøre […] % af det »egenkapitalforbedrende« støttebeløb. Ud fra forsigtige antagelser, dvs. den anslåede betaling på mellem […] og […] mio. EUR, der er beskrevet i betragtning 50 til åbningsafgørelsen, vil betalingen under earn out-mekanismen udgøre mellem […] % og […] % af det »egenkapitalforbedrende« støttebeløb.

(124) Med hensyn til rentebesparelserne, dvs. beløbet på […] mio. EUR, har Tyskland endvidere hævdet, at Condor slet ikke ville have været i stand til at betale renterne, hvis Attestor ikke havde været involveret. En stor del af »rentefordelen« kan endvidere kun tilskrives den væsentligt længere løbetid for den oprindelige finansiering i forhold til den omstrukturerede finansiering. Rentebetingelserne var de samme. Desuden var tranche B af lån 1 i den oprindelige finansiering et revolverende lån, som ikke nødvendigvis ville være blevet udnyttet til det maksimalt tilladte beløb indtil 2031, så der ville også have været mulighed for betydeligt lavere rentesatser. Tyskland mener derfor, at en økonomisk sammenligning kun er af begrænset betydning. Desuden sparede KfW ca. […] mio. EUR i refinansieringsomkostninger takket være Attestors investering.

([55]) Sag C-505/24 P, Condor Flugdienst GmbH mod Ryanair DAC.

([56]) Beregningen er baseret på følgende rentesatser:
[…]

(125) Da den tyske stat ydes en passende forrentning i forhold til støttemodtagerens fremtidige gevinster, selv når den nødvendige forrentning ville være nul, er afstemningen af foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger efter Tysklands opfattelse hensigtsmæssig.

4.2. **Bemærkninger til tredjeparters bemærkninger**

(126) Den 18. november 2024 meddelte de tyske myndigheder Kommissionen, at de ikke ville fremsætte bemærkninger til de bemærkninger fra tredjeparter, som Condor og Ryanair havde fremsat.

5. **VURDERING AF STØTTEN**

5.1. **Statsstøtte**

(127) I artikel 107, stk. 1, i TEUF fastsættes følgende: »Bortset fra de i traktaterne hjemlede undtagelser er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

(128) En foranstaltning udgør således støtte efter denne artikel, hvis følgende betingelser alle er opfyldt: i) foranstaltningen skal kunne tilregnes staten og finansieres ved hjælp af statsmidler, ii) den skal give modtageren en fordel, iii) denne fordel skal være selektiv, og iv) foranstaltningen skal fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstater.

5.1.1. *Statsmidler og tilregnelse til staten*

(129) Som anført i betragtning 137-139 til Kommissionens Condor I-afgørelse blev beslutningen om at yde de oprindelige lån på 550 mio. EUR truffet af den tyske forbundsregering. Lånene blev ydet til subsidierede rentesatser gennem den offentlige udviklingsbank KfW. Den tyske regering pålagde KfW at yde lånet, hvilket blot er regeringens middel til at kanalisere lånene. KfW vil ikke optjene renter eller bære nogen risiko. Rentebetalingerne overvæltes på regeringen, og regeringen yder KfW en garanti for tilbagebetaling af lånet. Garantierne blev udstedt af forbundsregeringen. Lånene og garantierne er uadskillelige, dvs. at det ene ikke ville eksistere uden det andet. Beslutningen om at yde foranstaltningen kunne således tilregnes staten, og foranstaltningen blev finansieret ved hjælp af statsmidler, da den blev finansieret over statens almindelige budget. Beslutningen om at omstrukturere KfW-lånene (se betragtning 52) og afskrive renterne på overkompensationen blev ligeledes truffet af den tyske forbundsregering med virkninger for statens midler, der er givet afkald på, udsat til tilbagebetaling og under alle omstændigheder involveret.

(130) Tilbuddet om salg af Condor var blevet udvalgt af Condors bestyrelse, hvis aktionærmedlemmer er repræsentanter for staten (betragtning 37). Gennemførelsen af købsaftalen var nødvendig for at sikre tilbagebetalingen af KfW-lånene. Gennemførelsen af købsaftalen var betinget af omstruktureringen af lånet og renteafskrivningen. Omstruktureringen af lånet blev gennemført ved en rammeaftale, der blev indgået mellem KfW og Condor efter anmodning fra forbundsregeringen.

(131) Kommissionen konkluderer derfor, at omstruktureringen af KfW-lånene og renteafskrivningen på overkompensationen involverer statsmidler, og at beslutningen om at yde foranstaltningerne kan tilregnes staten.

5.1.2. *Fordel*

(132) De anmeldte foranstaltninger hjalp Condor med at finansiere videreførelsen af selskabets aktiviteter i opskaleringsfasen efter covid-19-pandemien og gennemførelsen af omstruktureringsplanen ved at give det adgang til finansiering, som Condor i betragtning af sin særlige situation og de omstændigheder, der forelå på tidspunktet for tildelingen af støtten, ikke havde været i stand til at opnå på markedet. Condor kunne i denne forbindelse ikke gennemføre købsaftalen med Attestor uden omstruktureringen af KfW-lånene eller afkaldet på tilbagebetalingen af renterne af overkompensationen. Lånene ville ikke eksisterer og ville ikke være blevet tilrettelagt, som de var, hvis Tyskland ikke havde ydet redningsstøtten og støtte til kompensation for skade til Condor (betragtning 2 og 3). Attestors kapitalinvestering og gennemførelse af leasingfaciliteten var betinget af undertegnelsen af købsaftalen, som igen er betinget af gennemførelsen af omstruktureringen af lånene.

(133) Overordnet set omfatter omstruktureringen af de statsgaranterede KfW-lån forskellige ikkeadskillelige og indbyrdes afhængige elementer af udsættelser, afskrivninger og betingelser for tilbagebetaling af trancher, der reducerer eller letter den samlede forrentning til långiveren. Komponenterne er indbyrdes forbundet for at støtte videreførelsen af Condors aktiviteter af hensyn til den offentlige orden, som Tyskland forfølger. Desuden har Tyskland givet afkald på sin ret til at modtage tilbagebetaling af renter af den overkompensation, der følger af den tidligere tildeling af støtte. Disse støttede komponenter havde det fælles formål og den fælles virkning at frigøre finansielle ressourcer til støtte for Condors omstruktureringsplan, og som Condor ikke kunne have lånt eller opnået på markedet.

(134) Kommissionen konkluderer derfor, at foranstaltningerne giver Condor en økonomisk fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

5.1.3. *Selektivitet*

(135) De anmeldte foranstaltninger ydes udelukkende til fordel for Condor. Som Domstolen har fastslået ([57]), giver identificeringen af en økonomisk fordel i forbindelse med individuel støtte i princippet anledning til en formodning om, at den er selektiv. Dette gælder, uanset om der er aktører på de relevante markeder, som befinder sig i en sammenlignelig situation. Selv om Tyskland har ydet eller kan yde statsstøtte til andre luftfartsselskaber, der konkurrerer med Condor, er omstruktureringen af lånet og renteafskrivningen under alle omstændigheder ikke en del af en bredere generel økonomisk-politisk foranstaltning med henblik på at yde samme type ad hoc-støtte til alle virksomheder, der befinder sig i en sammenlignelig retlig og faktisk situation i lyset af formålet med foranstaltningerne, og som er aktive i luftfartssektoren eller andre økonomiske sektorer, men stilles derimod kun til rådighed for Condor.

(136) Kommissionen konkluderer derfor, at foranstaltningerne er selektive i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

5.1.4. *Fordrejning af konkurrencen og påvirkning af samhandelen*

(137) Hvis støtte, som ydes af en medlemsstat, styrker en virksomheds position i forhold til andre konkurrerende virksomheder på EU's indre marked, skal sidstnævnte anses for at være påvirket af denne støtte. Det er tilstrækkeligt, at støttemodtageren konkurrerer med andre virksomheder på markeder, der er åbne for konkurrence. I denne henseende er den omstændighed, at en økonomisk sektor er blevet liberaliseret på EU-plan, et element, der kan tjene til at fastslå, om støtten har en reel eller potentiel indvirkning på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne. Condor leverer lufttransporttjenester på ruter fra Tyskland til andre medlemsstater. Luftfartsmarkedet er åbent for konkurrence i Unionen og levering af tjenesteydelser fra én medlemsstat til en anden.

(138) Foranstaltningerne kan derfor fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(139) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at foranstaltningerne udgør statsstøtte til Condor sm omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

([57]) Domstolens dom af 4.6.2015, Kommissionen mod MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, præmis 60.

5.2. **Foranstaltningernes lovlighed**

(140) Ved at anmelde støtten i form af omstrukturering og afskrivning af gæld og renter forud for dens gennemførelse havde de tyske myndigheder oprindeligt opfyldt deres forpligtelser i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF.

(141) Ikke desto mindre er de anmeldte foranstaltninger, på trods af forudgående anmeldelse og Kommissionens godkendelse inden tildelingen, efter Rettens annullation af afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021, i det omfang de udgør statsstøtte, blevet ulovlig støtte med tilbagevirkende kraft fra det tidspunkt, hvor de blev ydet, for så vidt som de ikke længere er omfattet af Kommissionens godkendelse.

5.3. **Støttens forenelighed med det indre marked**

(142) Da Kommissionen konkluderede, at foranstaltningerne udgør støtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal det undersøges, om disse foranstaltninger er forenelige med det indre marked. Da foranstaltningerne udgør ulovlig støtte, skal deres forenelighed vurderes efter de bestemmelser, der var gældende på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet, dvs. udgangen af juli 2021.

(143) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner betragtes som forenelig med det indre marked, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(144) For at støtten kan erklæres forenelig, skal den således dels tage sigte på at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, dels ikke ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(145) I henhold til den første betingelse undersøger Kommissionen, om støtten har til formål at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene. I henhold til den anden betingelse foretager Kommissionen en afvejning af de positive virkninger af den påtænkte støtte til udvikling af de aktiviteter, som støtten skal støtte, og de negative virkninger, som støtten kan have på det indre marked ([58]).

(146) I rammebestemmelserne fastsætter Kommissionen de kriterier, den undersøger ved vurderingen af, om en virksomheds omstruktureringsstøtte er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF ([59]). I følge punkt 137 i rammebestemmelserne fra 2014 vil Kommissionen »undersøge, om rednings- eller omstruktureringsstøtte, der er tildelt uden Kommissionens forudgående godkendelse og derfor er i strid med traktatens artikel 108, stk. 3, er forenelig med det indre marked på grundlag af disse rammebestemmelser, hvis al støtten eller en del heraf er blevet ydet efter rammebestemmelsernes offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*. Dette er tilfældet i den foreliggende sag.

(147) Det fremgår ikke af anmeldelsen, at omstruktureringsstøtten eller de betingelser, der er knyttet til den, eller de økonomiske aktiviteter, der fremmes af støtten, kan medføre en overtrædelse af en relevant bestemmelse i EU-retten. Kommissionen har navnlig ikke sendt en begrundet udtalelse til Tyskland om en mulig overtrædelse af EU-retten, som er relateret til denne sag, og Kommissionen har heller ikke modtaget klager eller oplysninger, der kan tyde på, at statsstøtten, de betingelser, der er knyttet til den, eller de økonomiske aktiviteter, som støtten fremmer, kan være i strid med relevante bestemmelser i EU-retten.

(148) Det er Tysklands opfattelse, at omstruktureringsstøtten kan erklæres forenelig med det indre marked i henhold til rammebestemmelserne.

(149) I betragtning af arten af og formålet med den pågældende statsstøtte og de tyske myndigheders argumenter vil Kommissionen vurdere, om den planlagte finansiering til støtte for omstruktureringsstøtten er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i rammebestemmelserne.

([58]) Domstolens dom af 22.9.2020, Østrig mod Kommissionen (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, præmis 18 og 19.
([59]) Rammebestemmelsernes punkt 38.

5.3.1. *Støtten fremmer udviklingen af en økonomisk aktivitet*

(150) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF skal statsstøtte, for at den kan betragtes som forenelig med det indre marked, fremme udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner.

(151) For at godtgøre, at omstruktureringsstøtte har til formål at fremme udviklingen af sådanne erhvervsgrene eller regioner, skal den medlemsstat, der yder støtten, godtgøre, at støtten har til formål at forebygge sociale problemer eller afhjælpe markedssvigt. I forbindelse med omstruktureringsstøtte bemærker Kommissionen, at en udtræden af markedet, som det anerkendes i rammebestemmelsernes punkt 43, faktisk er vigtig for produktivitetsvæksten i bredere forstand, så det at ville forhindre, at en virksomhed udtræder af markedet, er ikke en tilstrækkelig begrundelse for statsstøtte. Tværtimod er rednings- og omstruktureringsstøtte blandt de mest fordrejende former for statsstøtte, da de griber ind i processen for udtræden af markedet. I visse situationer kan en omstrukturering af en kriseramt virksomhed imidlertid bidrage til udviklingen af erhvervsgrene eller økonomiske regioner, også ud over de aktiviteter, der udføres af støttemodtageren. Dette er tilfældet, hvis støttemodtagerens lukning uden en sådan støtte ville føre til markedssvigt eller sociale problemer, hvilket ville hæmme udviklingen af de erhvervsgrene og/eller økonomiske regioner, der ville blive berørt af sådanne situationer. En ikkeudtømmende liste over sådanne situationer findes i rammebestemmelsernes punkt 44.

(152) Sådanne situationer opstår bl.a., hvor støtten forhindrer risikoen for afbrydelse af en vigtig tjeneste, der er vanskelig at kopiere, og som vanskeligt ville kunne overtages af en eventuel konkurrent, eller hvor støttemodtageren spiller en vigtig systemisk rolle for en region eller sektor, og dens udtræden af markedet kunne få negative virkninger ([60]). Ved at gøre det muligt for støttemodtageren at fortsætte sine aktiviteter forebygger støtten således markedssvigt eller sociale problemer. I tilfælde af omstruktureringsstøtte er dette imidlertid kun tilfældet, hvis støtten sætter støttemodtageren i stand til at konkurrere på markedet på egen hånd, hvilket kun kan sikres, hvis støtten er baseret på gennemførelsen af en omstruktureringsplan, der genskaber støttemodtagerens langsigtede rentabilitet.

(153) Kommissionen vil derfor først vurdere, om Condor er berettiget til omstruktureringsstøtte (afsnit 5.3.1.1), om støtten har til formål at forebygge en situation med markedssvigt eller sociale problemer (afsnit 5.3.1.2), og om den ledsages af en omstruktureringsplan, der skal genoprette støttemodtagerens langsigtede rentabilitet (afsnit 5.3.1.3).

5.3.1.1. Berettigelse: kriseramt virksomhed

(154) For at være berettiget til omstruktureringsstøtte skal støttemodtageren være en kriseramt virksomhed. En virksomhed anses for at være kriseramt, når den uden statslig indgriben næsten med sikkerhed vil være nødt til at indstille sin aktivitet på kort eller mellemlang sigt. Navnlig anses et selskab med begrænset ansvar for at være kriseramt, når mere end halvdelen af dets tegnede selskabskapital er forsvundet som følge af akkumulerede tab. Dette er tilfældet, når der ved fratrækning af de akkumulerede tab fra reserverne (og alle andre poster, der almindeligvis betragtes som en del af virksomhedens egenkapital) fremkommer et negativt akkumuleret beløb på over halvdelen af den tegnede kapital ([61]).

(155) Desuden kan en virksomhed, der er en del af en koncern, kun modtage omstruktureringsstøtte, hvis det kan påvises, at dens vanskeligheder er specifikke for den og ikke er et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, og at virksomhedens vanskeligheder er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem ([62]).

(156) Som anført i tabel 4 har Condor på nuværende tidspunkt og på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet, en negativ egenkapital, og de samlede tab overstiger derfor hele selskabets tegnede aktiekapital. Dette indebærer, at hele selskabets tegnede aktiekapital er forsvundet.

([60]) Rammebestemmelsernes punkt 44, litra b) og c).
([61]) Rammebestemmelsernes punkt 20, litra a).
([62]) Rammebestemmelsernes punkt 22.

(157) Beskrivelsen af ejerskabet af Condor på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet, viser også, at Condor ikke var en del af en større koncern. Condors eneste aktionær på daværende tidspunkt, SGL, ejede ikke andre kapitalandele i andre virksomheder. SGL var blot et trustselskab, der udelukkende var etableret med henblik på at besidde aktierne siden Condors udtræden af insolvensbehandlingen i december 2020 og i afventning af deres salg til en investor. Købsaftalen fratog SGL de fleste af en aktionærs rettigheder. Det følger heraf, at Noerr & Stiefenhofer, Condors øverste moderselskab, ikke via SGL kunne udøve meningsfulde ejerskabsrettigheder over Condor, hvorfor selskabet heller ikke kunne anses for at være en del af en Noerr-koncern (se betragtning 26). Attestors købstilbud var betinget af omstruktureringen af lånet og blev først gennemført den 28. juli 2021, efter at Kommissionen oprindeligt havde godkendt omstruktureringsstøtten. Condors vanskeligheder kan derfor ikke anses for at være et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for en hypotetisk større koncern.

(158) Desuden blev Attestors bud på Condor udvalgt ved en konkurrencepræget, gennemsigtig, ubetinget og ikkediskriminerende udbudsprocedure af Condors bestyrelse som det bedste af de tre modtagne tilbud (se betragtning 37 og 120). Attestors bud blev også vurderet af den tyske forbundsregering som det bud, der tilbød de bedste betingelser for tilbagebetaling af KfW-lånene, således at omstruktureringsstøtten kunne holdes på et minimum. I modsætning til, hvad Ryanair har anført (se betragtning 113), er der intet, der tyder på, at den pris, som Attestor betalte, blev påvirket af den tyske regerings påståede ønske om at sælge Condor i et »brandudsalg«. Der gik faktisk over et år mellem det tidspunkt, hvor PGL trak sig fra sit bud på Condor i april 2020 (se betragtning 35), og det tidspunkt, hvor salgsaftalen med Attestor blev undertegnet i juli 2021, efter en udbudsprocedure, der udløste bud fra tre interesserede købere (se betragtning 37). Kommissionen finder derfor, at Attestor betalte en markedspris for Condor, og at Attestor derfor ikke modtog en del af omstruktureringsstøtten til Condor.

(159) For fuldstændighedens skyld tilføjer Kommissionen, at Condors tidligere moderselskab, TCG, var trådt i tvungen likvidation i 2019, længe før tildelingen af omstruktureringsstøtten, og var under afvikling, således at det heller ikke kunne løse Condors vanskeligheder. I afgørelsen om redningsstøtte fandt Kommissionen, at Condors vanskeligheder ikke skyldtes en vilkårlig omkostningsfordeling inden for den tidligere TCG-koncern og ikke kunne bæres af denne koncern, som var under likvidation. Retten tilsluttede sig denne vurdering i sin dom i sag T-577/20. Denne dom er ikke blevet appelleret.

(160) Retten vurderede overholdelsen af denne betingelse i Condor-dommen fra 2024 og konkluderede, at Kommissionen med rette kunne fastslå, at Condors situation ikke var omfattet af anvendelsesområdet for forbuddet i rammebestemmelsernes punkt 22 (støttemodtager, der tilhører eller overtages af en større koncern) ([63]).

(161) Kommissionen konkluderer derfor, at Condor er berettiget til omstruktureringsstøtte.

5.3.1.2. Udvikling af en erhvervsgren (økonomisk aktivitet)

(162) Eftersom et statsligt indgreb for at være foreneligt med det indre marked skal have til formål at fremme udviklingen af en økonomisk aktivitet, skal medlemsstaten — med hensyn til omstruktureringsstøtte — bl.a. godtgøre, at støtten undgår risikoen for afbrydelse af en vigtig tjeneste, der er vanskelig at kopiere, og som vanskeligt ville kunne overtages af en eventuel konkurrent.

(163) Af de grunde, der er anført i betragtning 84 og 85, mener Kommissionen, at Condor spiller en vigtig rolle på det tyske marked for fritidsrejser, idet selskabet leverer unikke flytjenester, konsoliderer efterspørgslen, tilbyder fleksible tidsplaner og skræddersyede IT-bookingsystemer til tusindvis af uafhængige rejsebureauer og rejsearrangører, hvoraf mange er SMV'er.

(164) Kommissionen bemærker navnlig, at Condor samler efterspørgslen efter nichedestinationer for små rejsearrangører og giver dem fleksibilitet med hensyn til flyplaner på kort sigt. De traditionelle luftfartsselskabers og lavprisselskabernes fartplaner er fastlåst i længere perioder, og de er derfor ikke i stand til at tilbyde en sådan fleksibilitet. Condors ejendomsretligt beskyttede bookingsystem giver rejsearrangører mulighed for at reservere flyvninger til pakkerejser og giver den nødvendige fleksibilitet til at tilpasse sig ændringer i efterspørgslen (se betragtning 84). I modsætning til, hvad Ryanair har anført (se betragtning 114), drages dette ikke i tvivl af den omstændighed, at Condors flyvninger kan bookes på forhånd, eller af den omstændighed, at Condor (også) flyver til visse

([63]) Sag T-28/22, Ryanair mod Kommissionen, præmis 44-54.

destinationer, der betjenes af andre luftfartsselskaber. Ingen luftfartsselskaber kunne drive deres virksomhed effektivt og rentabelt uden at have en flyveplan og tilbyde pladser til booking lidt i forvejen til kunderne. På trods af at Condor tilbyder denne service, er selskabet stadig mere fleksibelt end ruteflyselskaber, og dets væsentlige funktion som konsolidator og formidler for rejsebureauer og rejsearrangører er blevet understreget af udtalelser fra rejsebranchen. I forbindelse med vurderingen af redningsstøtten til Condor har rejsearrangørerne ifølge oplysningerne fra Tyskland i anmeldelsen skrevet til de tyske myndigheder for at understrege, at de er afhængige af disse tjenester for en del af deres virksomhed og ville lide betydelige tab i omsætningen uden sådanne tjenester (se betragtning 84). For at kopiere disse systemer ville konkurrenterne skulle opbygge den nødvendige ekspertise, netværk af destinationer og kontaktpunkter samt IT-systemer og -processer, hvilket ville tage en betydelig mængde tid og ressourcer og ikke kunne opnås på kort til mellemlang sigt.

(165) Desuden muliggør Condors IT-landskab både charterbookinger og globale distributionssystembookinger (GDS) ([64]) på turistruter, og dets kommercielle systemer gør det muligt at anvende realtidsdata fra forskellige tjenester og få adgang via flere kanaler. Condor giver således adgang til fritidsflyvninger til over […] rejsebureauer, som ikke har en IATA-licens, via forskellige grænseflader, som traditionelle luftfartsselskaber og lavprisselskaber ikke tilbyder. Kommissionen er således af den opfattelse, at operatører uden en IATA-licens ville være fuldstændigt afhængige af konsolidatorer for at få adgang til turistflyvninger og ville skulle betale yderligere servicegebyrer til konsolidatorer, hvis de ikke havde adgang til Condors grænseflader. Den teknologi, der er nødvendig for at drive disse grænseflader, er i vid udstrækning blevet udviklet af Condor, og fordi den ikke er tilgængelig på IT-markedet, vil den ikke kunne kopieres på kort til mellemlang sigt.

(166) Det er derfor højst usandsynligt, at et eksisterende traditionelle luftfartsselskaber og lavprisselskaber ville være både villige og i stand til inden for en rimelig tidsramme at opbygge den nødvendige ekspertise, de nødvendige netværk og den nødvendige teknologi til at overtage Condors rolle som formidler og konsolidator for ca. 11 000 uafhængige rejsebureauer og rejsearrangører på det tyske marked for fritidsrejser. Det er endnu mindre sandsynligt, at Condors rolle kan kopieres af flere luftfartsselskaber, som hver især udformer og gennemfører visse tjenester uden koordinering eller interoperabilitet mellem tjenesterne.

(167) Kommissionen bemærker endvidere, at Condor har opnået betydelig ekspertise med hensyn til at åbne og udvikle turistdestinationer og har opbygget teknisk kapacitet med hensyn til at konsolidere efterspørgslen og fleksible bookinger og flyveplaner via ejendomsretligt beskyttede, skræddersyede IT-programmer og -processer, som selskabet har udviklet internt. Condors udtræden af markedet ville medføre tab af denne tekniske viden og ekspertise, hvilket ville tage tid og investeringer i IT-udvikling og netværkssamarbejde at genopbygge.

(168) Condor har desuden en velfungerende forretningsmodel, som blot har lidt under de negative virkninger af begivenheder, der ligger uden for selskabets kontrol, som f.eks. TCG's insolvens og covid-19-pandemien. På trods af den vanskelige økonomiske situation på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet, har Condor været i stand til at tiltrække private investorer, der er villige til at finansiere selskabet, på grundlag af dets forretningsmæssige prognoser. Det er en etableret aktør i Tyskland, som er vigtig for at opretholde konkurrencen på det tyske marked for fritidsrejser, som i øjeblikket allerede er stærkt koncentreret og domineret af Lufthansa Group. Rejsearrangørerne har over for de tyske myndigheder udtrykt bekymring over et eventuelt tab af Condors tjenester. Desuden indledte den tyske konkurrencemyndighed en undersøgelse i henhold til artikel 102 i TEUF af Lufthansas eventuelle misbrug af dennes dominerende stilling på markedet til skade for Condor. I forbindelse med denne undersøgelse forbød konkurrencemyndigheden Lufthansa at opsige visse langsigtede feederaftaler med Condor ([65]) for at forhindre Lufthansa i at misbruge dennes stilling på markedet til skade for Condor og for at forhindre en yderligere skadelig koncentration af markedet. Kommissionen bemærker faktisk, at Condor er Lufthansas eneste tilbageværende konkurrent på langdistancedestinationer, der drives fra Tyskland. Kommissionen mener derfor, at Condor er vigtigt for at bevare en effektiv konkurrence på det tyske marked for langdistanceflyvninger.

([64]) Et globalt distributionssystem (GDS) er et computerbaseret netværk, der muliggør transaktioner mellem tjenesteudbydere i rejsebranchen, hovedsagelig flyselskaber, hoteller, biludlejningsfirmaer og rejsebureauer, ved hjælp af realtidsdata (f.eks. antal hotelværelser eller ledige flysæder). Rejsebureauer benytter GDS til tjenester, produkter og priser for at kunne levere rejserelaterede tjenester til slutbrugerne.

([65]) B9-21/212 af 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) Endelig ville Condors udtræden af markedet have haft negative virkninger for selskabets netværk af tæt på […] leverandører og for dets personale på over 4 000, som ville være blevet væsentligt påvirket (betragtning 86). De potentielle virkninger ville have været alvorlige, navnlig i den vanskelige økonomiske situation på tidspunktet for tildelingen af støtten, hvor mange luftfartsselskaber reducerede kapaciteten og afskedigede medarbejdere, således at de sandsynligvis ikke ville have sikret tilstrækkelige forretninger til Condors leverandører eller absorberet en betydelig del af Condors personale. Dette er især tilfældet, da Condor har en overgennemsnitlig andel af langdistance-destinationer, som selskabet samler efterspørgslen efter fra ca. 11 000 rejsearrangører og rejsebureauer. Det er højst usandsynligt, at konkurrenterne kunne have kopieret Condors tjenester på disse destinationer og dermed have opnået en tilstrækkelig flybelastningsfaktor til at drive dem rentabelt. Desuden var der intet, der tydede på, at en konkurrent ville have været villig til at udvikle en sådan samarbejdsordning med rejsearrangører og rejsebureauer. Faktisk havde rejsearrangørerne bekræftet, at de var afhængige af Condor for disse tjenester, og at Condors udtræden af markedet ville medføre alvorlige tab for dem (se betragtning 84).

(170) Selv om nogle af Condors ruter kan være attraktive for en konkurrent på et selvstændigt grundlag, var der derfor intet, der tydede på, at en konkurrent eller en håndfuld konkurrerende luftfartsselskaber kunne have overtaget alle Condors tjenester, for så vidt som den pågældende konkurrent samtidig skulle udfylde Condors rolle som formidler og konsolidator for 11 000 uafhængige rejsebureauer og rejsearrangører, besidde Condors tekniske viden, ekspertise, kontaktnetværk og skræddersyede IT-systemer og overtage Condors medarbejdere, fly og slots, hvoraf mange er til specialiserede langdistancenichedestinationer, der kun drives af luftfartsselskaber i segmentet for fritidsrejser. Condors udtræden af markedet ville således sandsynligvis have medført alvorlige sociale problemer for selskabets kunder, personale og leverandører. Uden støtten ville Condor ikke have været i stand til at fortsætte med at levere denne vigtige tjeneste.

(171) Retten vurderede kravet i rammebestemmelsernes punkt 44 i Condor-dommen fra 2024 og konkluderede, at sagsøgeren ikke havde godtgjort, at Kommissionen burde have været i tvivl om, hvorvidt Condor leverede en vigtig tjenesteydelse, der var vanskelig at kopiere, eller om det ville være vanskeligt for enhver konkurrent blot at træde til som omhandlet i rammebestemmelsernes punkt 44, litra b) ([66]).

(172) Kommissionen konkluderer derfor, at støtten bidrager til udviklingen af den økonomiske aktivitet inden for fritidslufttransport, idet den bidrager til at opretholde en vigtig tjeneste, som konkurrenterne ikke let kan kopiere i dens helhed og uden sociale problemer på kort til mellemlang sigt.

5.3.1.3. Omstruktureringsplan og genoprettelse af langsigtet rentabilitet

(173) Ifølge rammebestemmelsernes punkt 45-48 bør omstruktureringsstøtte kun ydes til støtte for en realistisk, sammenhængende og vidtrækkende omstruktureringsplan, hvis foranstaltninger skal være udformet med henblik på at genoprette den langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidshorisont, bortset fra yderligere støtte ud over den, der ligger til grund for støttemodtagerens omstruktureringsplan. Omstruktureringsplanen skal indkredse årsagerne til støttemodtagerens vanskeligheder og støttemodtagerens egne svagheder og redegøre for, hvordan de foreslåede omstruktureringsforanstaltninger vil afhjælpe støttemodtagerens underliggende problemer ([67]).

(174) Resultaterne af omstruktureringen skal påvises i en række forskellige scenarier, navnlig ved at fastsætte resultatparametre og de vigtigste forudsigelige risikofaktorer. Genoprettelse af støttemodtagerens rentabilitet skal resultere i en passende forrentning af den investerede kapital efter dækning af omkostningerne, uden at dette afhænger af optimistiske antagelser om faktorer som pris- eller efterspørgselsudsving. Langsigtet rentabilitet opnås, når en virksomhed er i stand til at sikre et passende forventet kapitalafkast efter at have dækket alle sine omkostninger, herunder afskrivninger og finansielle omkostninger, og også er i stand til at konkurrere på markedet på egen hånd ([68]).

(175) I den forbindelse indeholder omstruktureringsplanen en række alvorlige, konsekvente og gensidigt forstærkende foranstaltninger (betragtning 40-43), der forbedrer effektiviteten af leveringen af tjenester og strømliner Condors omkostningsgrundlag. Navnlig ville en fuldstændig fornyelse af Condors ældste fly, dvs. langdistanceflåden, som blev muliggjort af Attestors investering på 250 mio. EUR i en leasingfacilitet (se betragtning 47) kombineret med det ambitiøse personale-, kontrakt- og procesomstruktureringsprogram, som Condor var i færd med at gennemføre på tidspunktet for tildelingen af støtten (se betragtning 41), yderligere styrke selskabets konkurrenceevne.

([66]) Sag T-28/22, Ryanair mod Kommissionen, præmis 61-93.
([67]) Rammebestemmelsernes punkt 45, 47 og 48.
([68]) Rammebestemmelsernes punkt 50-52.

(176) De begivenheder, der førte til Condors insolvens, kombinerede og overlappede med den usædvanlige forekomst af covid-19-pandemien og en alvorlig forstyrrelse i den tyske økonomi, hvor Condor leverer sine tjenesteydelser, og i andre medlemsstater. Disse omstændigheder omfatter navnlig den langvarige insolvensbehandling, som Condor gennemgik, herunder søgningen efter en ny investor, efter at PGL trak sig ud, afbrydelsen af selskabsforbindelserne med det tidligere moderselskab og den samtidige covid-19-pandemi, som havde alvorlige konsekvenser for luftfartsselskaber og potentielle investorer. Disse ekstraordinære omstændigheder havde i alvorlig grad begrænset Condors likviditet og evne til at få adgang til markedsfinansiering, samtidig med at de i alvorlig grad påvirkede selskabets balance og egenkapital med varige udefrakommende virkninger. Under disse omstændigheder var årsagerne til Condors vanskeligheder ikke uløseligt forbundet med selskabets forretningsmodel og -strategi, og omstruktureringsplanen skulle ikke have til formål at ændre dem væsentligt, men snarere at styrke selskabets økonomiske og finansielle grundlag.

(177) Condors omstruktureringsperiode varede i alt fire år, efter at der blev ydet redningsstøtte i oktober 2019. Denne varighed af omstruktureringsperioden svarer til den lavere ende af varighederne i Kommissionens afgørelsespraksis, navnlig med hensyn til omstruktureringer af luftfartsselskaber, der blev gennemført i forbindelse med covid-19-pandemien. Condor var meget reaktiv og forsinkede ikke de nødvendige omstruktureringsforanstaltninger, som alle var afsluttet ved udgangen af omstruktureringsperioden i september 2023. Omstruktureringsplanens varighed er rimelig under de omstændigheder, der er beskrevet i betragtning 176.

(178) Kommissionen bemærker, at Condors prognoser i basisscenariet vedrørende genopretningen af driften, dvs. genopretningen af Condors resultater tilbage til 2019-niveauet, lå inden for industriens prognoser fra tredjeparter. Som forklaret i betragtning 58 og vist i figur 3 anslog IATA f.eks. i april 2021, at industrien ville være tilbage på 2019-niveauet mellem 2023 og 2024 med hensyn til sædekilometer (RPK). Som det fremgår af figur 3, forventedes Condor at nå sit RPK-niveau fra 2019 i regnskabsåret […]. Kommissionen bemærker også, at der kan forventes et endnu hurtigere opsving for turistflyvninger, og Kommissionen finder derfor, at den vækst i indtægterne, som Condor forventer, er plausibel. Sandsynligheden af antagelserne i Condors omstruktureringsplan er således baseret på tredjeparters prognoser for industrien og er ikke baseret på en sammenligning af indikatorer med en gruppe af andre luftfartsselskaber, som Ryanair har anført ([69]).

(179) De fremskrivninger, der lå til grund for omstruktureringsplanen i basisscenariet, viste, at Condor var i stand til igen at blive rentabel på lang sigt med henblik på at opnå en passende forventet forrentning af kapitalen efter at have dækket alle dets omkostninger. På indtægtssiden kan Condors belægningsgrad på […] % fra 2022/2023 og fremefter anses for plausibel i betragtning af den forventede genopretning af industrien og Condors historiske belægningsgrad før covid-19-pandemien. Det forventede afkast pr. passager på ca. […] EUR i 2022/2023 var lidt højere end […] EUR i 2018/2019. Dette højere niveau kunne imidlertid forklares ved Condors gennemgang af dets flåde, herunder nye langdistancefly. De forventede omkostninger tog behørigt hensyn til virkningerne af omstruktureringsforanstaltningerne (f.eks. personalenedskæringen og fornyelsen af flåden, jf. betragtning 41 og 43), da f.eks. flådefornyelsesprogrammet ville resultere i lavere brændstofomkostninger pr. ASK, men samtidig øge ejeromkostningerne som følge af de højere priser for operationel leasing.

(180) Condors forretningsplan viste, at dets afkastindikatorer ville blive forbedret i hele omstruktureringsperioden og ville nå op på […] % afkast af investeret kapital i 2023, op til […] % i 2025 og […] % i 2026, ifølge tabel 16 ([70]). Kommissionen bemærker, at afkastet af investeret kapital beregnes som EBIT/(samlede aktiver — kortfristet gæld). Da formålet er at sammenligne afkastet af den investerede kapital med de vægtede gennemsnitlige kapitalom-

([69]) Med henvisning til Ryanairs argument i betragtning 111 bemærker Kommissionen, at de oplysninger, der er udeladt i den ikkefortrolige udgave af åbningsafgørelsen, er af kommercielt, finansielt eller strategisk følsom karakter, hvis offentliggørelse kan forvolde støttemodtageren alvorlig skade, og at de er udeladt på grundlag af meddelelsen om tavshedspligt i statsstøttebeslutninger (EUT C 297 af 9.12.2003, s. 6). Åbningsafgørelsen er ikke desto mindre klar med hensyn til beskrivelsen af foranstaltningerne og navnlig Kommissionens begrundelse, og den gav Ryanair mulighed for at fremsætte sine bemærkninger.

([70]) På grund af det mere fuldstændige billede af selskabets økonomi, som balancen, herunder en IFRS 16-overensstemmende rapportering af operationelle flyleasingkontrakter, giver, i betragtning af værdien af flyflåden, og den omstændighed, at den udgør en stor del af kapitalen, baserede Kommissionen sin vurdering på disse tal og ikke på balancen i henhold til tyske regnskabsstandarder.

kostninger (WACC), og da sidstnævnte er et efterbeskatningskoncept, beregnede Kommissionen alternativt afkastet af den investerede kapital som nettodriftsoverskud efter skat/gennemsnitlig investeret kapital ([71]). Ved hjælp af en sådan konservativ tilgang vil afkastet af investeret kapital for Condor være […] % i 2023, […] % i 2024, […] % i 2025 og […] % i 2026. Som beskrevet i betragtning 65 fremlagde Tyskland en beregning af Condors vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger på […] %. Ifølge Tysklands beregning ville Condors kapitalafkast målt i afkast af investeret kapital vil konstant ligge over Condors WACC fra udgangen af omstruktureringsperioden i 2023 og fremefter. Derfor ville Condor operere til en præmie og skabe værdi, hvilket er tegnet på en levedygtig virksomhed.

(181) Ifølge Kommissionens beregning vil Condors afkast af den investerede kapital desuden ligge over dets WACC fra 2023. Condor ville stadig have nettoindtjening efter afskrivninger og finansielle omkostninger og være i stand til at konkurrere på markedet — også i det ugunstige scenarie. For fuldstændighedens skyld ville Condors afkast af den investerede kapital være i overensstemmelse med eller endda højere end andre luftfartsselskabers kapitalafkast før covid-19, som det fremgår af betragtning 81. Beregnet som median var afkastet af den investerede kapital for de øvrige luftfartsselskaber i koncernen 11,8 % før covid-19-pandemien og dermed på et niveau, der kan sammenlignes med Condors kapitalafkast ved udgangen af omstruktureringsperioden i regnskabsåret 2023 ([72]).

(182) Med hensyn til WACC lå Condors forudsatte vægtning af gæld og egenkapital på […] % gæld og […] % egenkapital, jf. betragtning 65. Dette svarer til et gæld-egenkapital-forhold på ca. […], som Kommissionen anser for at være et solidt forhold med et rimeligt gearingsniveau, der er i overensstemmelse med industristandarderne. Som et krydstjek har Kommissionen desuden vurderet den historiske gæld i forhold til egenkapitalen for en gruppe af andre luftfartsselskaber ([73]). Det gennemsnitlige gæld-egenkapital-forhold for denne gruppe af luftfartsselskaber, beregnet som median, var ca. 3 og ca. 4,3 som aritmetisk gennemsnit i 2019 ([74]). Når medianen anvendes, svarer det til en gældsvægtning på 75 % og en egenkapital på 25 %. Condors antagne kapitalstruktur med en egenkapitalandel på […] % var således i sig selv velbegrundet og robust og også i overensstemmelse med bemærkningerne for industrien.

(183) På samme måde viser gennemgangen af fastsættelsen af WACC, at de anslåede egenkapitalomkostninger følger en forholdsvis standardiseret tilgang med en model for prisfastsættelse af kapitalaktiver med præmier og parameterværdier, der er afledt af markedsoplysninger, og som er tilpasset Condors karakteristika, mens gældsomkostningerne også er baseret på de faktiske renter, der pålægges Condor (betragtning 65 og fodnote 39). På dette rimelige og objektive grundlag var Condors WACC, når IFRS 16 tages i betragtning, […] % (se også betragtning 65) og derfor betydeligt lavere end dets afkast af investeret kapital. Selv i et scenarie med en betydeligt højere WACC på 12 % ville Condors afkast af den investerede kapital stadig være højere end denne WACC, og Condor ville således give et rimeligt kapitalafkast.

(184) På samme måde viser tabel 3, at Condors rentabilitet, målt som EBIT-margen, forventedes at stige til over den historiske værdi før krisen på ca. […] % af de samlede indtægter og ville ligge på mellem […] % og […] % fra 2023 ved udgangen af omstruktureringsperioden indtil 2026. Som det fremgår af tabel 7, var rentabiliteten før covid-19 for luftfartsselskaberne i gruppen 5,7 % (eller 7,3 % som median) ([75]). Ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2023, og før markedet forventedes at komme sig fuldt ud, ville Condor derfor ikke klare sig dårligere end andre

([71]) Beregnet som EBIT*(1-T)/gennemsnit (investeret kapital(t); investeret kapital (t-1)), hvor EBIT er resultatet før renter og skat; T er Condors selskabsskattesats; investeret kapital(t) og investeret kapital(t-1) er den investerede kapital i henholdsvis indeværende år og i året forud for indeværende. Den investerede kapital defineres som egenkapital plus ikke forfalden gæld (eller samlede aktiver minus kortfristet gæld).

([72]) Kommissionen genberegnede også afkastet af den investerede kapital efter metoden i fodnote 70 for en gruppe luftfartsselskaber. På grundlag af de data, der er tilgængelige i Capital IQ, består denne gruppe af: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair og Aegean. Det gennemsnitlige afkast af den investerede kapital for denne gruppe luftfartsselskaber i 2019 var 7 % beregnet som median eller 8 % beregnet som gennemsnit.

([73]) For samme gruppe som den, der er beskrevet i fodnote 71.

([74]) I en længere tidsserie ændres forholdet ikke drastisk, da medianen var: 2,98 i 2016, 2,34 i 2017 og 2,38 i 2018, og det aritmetiske gennemsnit var: 4,87 i 2016, 3,64 i 2017 og 4,36 i 2018.

([75]) I betragtning af den store forskel mellem de individuelle EBIT-tal i denne gruppe anvendte Kommissionen medianen som mål for gennemsnitsværdien, da den er mere robust over for statistisk afvigende værdier sammenlignet med det aritmetiske gennemsnit.

luftfartsselskaber før covid-19 ([76]). Når markedet var kommet helt på fode igen, hvilket forventedes at ske i 2026, tre år efter udgangen af omstruktureringsperioden, ville Condor præstere i overensstemmelse med benchmarket. I den forbindelse bemærker Kommissionen også, at Condors EBIT-margen ved anvendelsen af IFRS 16 ville stige til […] % i regnskabsåret 2023 op til […] % i regnskabsåret 2026. Denne stigning i EBIT skyldes hovedsagelig, at omkostningerne til leje af flåden er en større udgift (i regnskabet i henhold til tyske regnskabsstandarder) end afskrivningen af flåden, når flåden kapitaliseres. Desuden ville Condor i regnskabsåret 2023 generere et positivt nettoresultat, som bidrager til at mindske den nedarvede negative egenkapital. Den forventede positive udvikling i nettoindtjeningen ville takket være genopretningen af markedet for fritidsrejser stige yderligere i 2024, dvs. efter omstruktureringsperioden, og ville føre til et overskud, der gør den bogførte egenkapital positiv efter 2026.

(185) Med hensyn til sine solvensindikatorer ville Condor som følge af afskrivningerne i Condors regnskaber efter og som følge af TCG's insolvens opretholde en svag, om end forbedret, egenkapital i regnskabsmæssig henseende i hele omstruktureringsplanens løbetid. Omstruktureringsplanens evne til at bringe Condor tilbage mod langsigtet rentabilitet understøttes og underbygges af andre relevante indikationer, nemlig:

a) Condors vedvarende og konsistente overskud som enkeltstående selskab før moderselskabet TCG's insolvens. Mellem 2008 og 2019 opnåede Condor konstant et overskud på mellem 43 mio. EUR og 76 mio. EUR, undtagen i to år. Det samlede overskud og det årlige gennemsnit var på henholdsvis 530 mio. EUR og 44,1 mio. EUR (se betragtning 32), eksklusive andre frie pengestrømme

b) før covid-19-pandemien var Condors aktiver og forretningsmodel attraktive for en industriinvestor, der gav tilsagn om […] mio. EUR til den påtænkte erhvervelse i foråret 2020. På det tidspunkt beløb Condors anslåede egenkapitalværdi sig til mellem […] og […] mio. EUR (betragtning 35)

c) Condors forretningsplan og fremtidsudsigter har nu tiltrukket forskellige markedsinvestorer, og en vindende tilbudsgiver har forpligtet sig til at investere 200 mio. EUR i frisk kapital mod at få en aktiepost på 51 % sammen med sikkerhed i egenkapitalen til fornyelse af flåden på yderligere 250 mio. EUR (betragtning 46 og 47). På grundlag af vurderingen af den fremtidige egenkapitalværdi (betragtning 65) giver den forventede stigning i Condors aktieværdi ud fra et aktionærperspektiv — uanset om den kanaliseres tilbage gennem udbytte eller ej — mindst en årlig forventet egenkapitalforrentning på […] % for den private egenkapitalinvestering, der er giver fast tilsagn om ([77]). Kommissionen bemærker, at den potentielle egenkapitalforrentning er i overensstemmelse med mediankapitalforrentningen på 25,3 % for en stikprøve af luftfartsselskaber mellem 2017 og 2019 (betragtning 66).

(186) Som et alternativ til basisscenariet for de finansielle fremskrivninger var det negative scenarie, der var defineret i omstruktureringsplanen, også tilstrækkeligt og troværdigt. Det negative scenarie var troværdigt, fordi de nødvendige vedvarende bestræbelser på at reducere og stabilisere Condors driftsomkostningsgrundlag ville blive opretholdt i hele omstruktureringsperioden (betragtning 41). Levedygtigheden kan overvejende påvirkes af udefrakommende faktorer, og det negative scenarie tog således hensyn til plausible variationer i indtægter og omkostningsfaktorer som f.eks. lavere kommercielle indtægter kombineret med betydelige, men mulige stigninger i brændstofomkostningerne som følge af prisen på CO_2-emissionskvoter og -kompensationskreditter (betragtning 72).

([76]) Kommissionen bemærker, at gruppen af luftfartsselskaber omfatter Wizz Air, som tilsyneladende ikke har udarbejdet regnskaber ved hjælp af IFRS 16 i 2019. Anvendelse af IFRS 16 øger et selskabs EBIT, hvis det er leasingtager i operationelle leasingaftaler, da leasingbetalingerne ikke er en del af driftsomkostningerne, men af de finansielle omkostninger. En gruppe, der omfatter selskaber, som anvender IFRS 16, og selskaber, som ikke anvender IFRS 16, vil derfor undervurdere den gennemsnitlige EBIT-margen for gruppen sammenlignet med et selskab, der anvender IFRS 16, eller overvurdere den sammenlignet med et selskab, der ikke anvender IFRS 16. Hvis Wizz Air udelukkes, vil det imidlertid resultere i en lavere gennemsnitlig EBIT-margen, eftersom Wizz Airs EBIT ligger over gruppens median.

([77]) Rothschild vurderede værdien af Condors egenkapital i 2026 på grundlag af den gældsomlægning og investering, der er drøftet mellem de tyske myndigheder og Attestor, som havde givet fast tilsagn om at investere 200 mio. EUR mod en aktiepost på 51 %. Vurderingen af den fremtidige egenkapitalværdi er baseret på forsigtige antagelser og bredt accepterede metoder og beløber sig til […] mio. EUR (betragtning 65). Det beløb, der er givet tilsagn om for ejerskabet på 51 % i 2021, er implicit udtryk for et fuldt ejerskab af Condor, dvs. retten til at råde over — og sælge — den forventede virksomhedsværdi. Egenkapitalforrentning på […] % er den årlige forøgelse af værdien af den fulde aktiebeholdning mellem 2021 ([…] mio. EUR) og 2026 ([…] mio. EUR).

(187) I et sådant negativt scenarie ville Condors resultater blive påvirket, men de ville forblive solide og bæredygtige og dermed ikke bringe genoprettelsen af rentabiliteten i fare. Den forventede nettoindtjening efter dækning af rente- og afskrivningsomkostninger vil fortsat være positiv i 2022-2023 og derefter som i basisscenariet, mens EBIT-margenen vil være på […] % i regnskabsåret 2023 og stige til […] % i 2025-26 (denne margen vil være […] % og stige til […] % med regnskabsføring i henhold til IFRS 16). Afkastet af investeret kapital vil ligeledes fortsat ligge over Condors WACC og variere fra […] % i 2023 til […] % i 2026. Desuden vil den disponible likviditet i likviditetsfremskrivningerne ikke falde til under […] mio. EUR på det laveste punkt i omstruktureringsperioden i 2020-2021 (betragtning 75), hvilket ville sikre videreførelsen af operationer med tilstrækkelige likviditetsbuffere, som er påkrævet i henhold til selskabets licens.

(188) Ud fra andre resultatindikatorer, f.eks. Condors passagerafkast, fremgår det desuden, at Condors tal for 2019 på dette grundlag var betydeligt bedre end andre luftfartsselskabers gennemsnit på 144, og at Condors belægningsgrad på […] % var enestående, kun overgået af Ryanairs på 95 % (se betragtning 68). Condors resultater kan således anses for at være på linje med andre luftfartsselskabers, og det forhold, at den ene eller den anden indikator ligger over eller under gennemsnittet af benchmarket, gør det ikke til et selskab, der generelt klarer sig bedre eller dårligere end andre selskaber. Som det fremgår af tabel 7, var rentabiliteten før covid-19 for luftfartsselskaberne i gruppen 5,7 % (eller 7,3 % som median). Ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2023, og før markedet forventedes at komme sig fuldt ud, ville Condor derfor ikke klare sig dårligere end andre luftfartsselskaber før covid-19. Når markedet var kommet helt på fode igen, hvilket forventedes at ske i 2026, tre år efter udgangen af omstruktureringsperioden, ville Condor præstere i overensstemmelse med benchmarket.

(189) I modsætning til, hvad Ryanair har påstået (se betragtning 114), hoppede Condor ikke fra en præstation under konkurrenternes niveau i 2019 til en præstation over dette niveau efter omstruktureringen. For det første er påstanden kun baseret på to indikatorer, EBIT-margen og egenkapitalforrentning, hvor Condor ville nå en bedre position end en gruppe af andre luftfartsselskabers gennemsnit i 2026. Dette ville således være resultaterne tre år efter udgangen af omstruktureringsperioden, dvs. et tidspunkt, der ikke længere er relevant for vurderingen af foreneligheden i henhold til rammebestemmelserne. Endvidere var Condors EBIT-margen i 2019 […] % i forhold til 5,7 % i gennemsnit for de øvrige luftfartsselskaber og nåede op på […] % for Condor ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2023, hvorved selskabet ikke fuldt ud nåede op på de øvrige luftfartsselskabers gennemsnit i 2019.

(190) Denne præstation, som bringer Condor tættere på gennemsnittet for gruppen af andre luftfartsselskaber, understøttes af en hurtigere genopretning af markedet for fritidsrejser end forventet sammenlignet med generelle rejser (se betragtning 58) samt det rationaliseringsprogram, som Condor gennemførte i forbindelse med omstruktureringen (se betragtning 41). Condors egenkapitalforrentning forventes at vokse lidt hurtigere og nå en lidt højere værdi i 2026 end medianen for en gruppe andre luftfartsselskaber mellem 2017 og 2019 (se tabel 6 og betragtning 65). I den forbindelse bemærker Kommissionen, at Condor havde en betydelig negativ egenkapital i begyndelsen af sin omstruktureringsplan af de årsager, der er forklaret i betragtning 63, således at Condors egenkapital fra begyndelsen var betydeligt lavere end de andre luftfartsselskabers egenkapital. Som følge heraf var Condor nødt til at øge sin egenkapitalforrentning hurtigere end de andre luftfartsselskaber for at opnå sammenlignelige egenkapitalpositioner.

(191) Med hensyn til valget af luftfartsselskaber, der anvendes til benchmarking, fandt Kommissionen det relevant at sammenligne Condors resultater med de faktiske konkurrenters resultater, uanset om de blev betegnet som lavprisselskaber, traditionelle luftfartsselskaber, charterselskaber eller andre, i stedet for at begrænse sammenligningen til kun at omfatte charterselskaber. De fleste charterflyselskaber, der er aktive i Europa — og helt sikkert i Tyskland — er mindre og kan ikke sammenlignes med Condor, som er et mellemstort charterflyselskab. Desuden er kun meget få charterselskaber aktive på det tyske marked. Det ville derfor have været mindre repræsentativt kun at anvende charterselskaber som benchmark. Som det kan ses af tabel 7 og tabel 16 dækkede de forskellige undersøgte luftfartsselskabers resultater en lang række positioneruafhængigt af deres profil, hvilket tyder på, at kategorier som traditionelle luftfartsselskaber, charterselskaber osv. kun har begrænset betydning for sammenligningen af finansielle og operationelle resultater.

(192) De luftfartsselskaber, der blev udvalgt af PWC/KPMG og fremlagt af Tyskland, indeholdt et tilstrækkeligt antal af de vigtigste luftfartsselskaber, der er aktive i Europa, til at udgøre et passende benchmark for sammenligning med Condors forventede finansielle og operationelle resultater. Bortset fra forskelle i forretningsmodel har Ryanair ikke givet nogen indikation af, at disse luftfartsselskabers profil var for forskellig fra Condors profil til at afvise en sådan sammenligning med henblik på vurderingen af den langsigtede rentabilitet. Det er derfor hensigtsmæssigt at sammenligne med luftfartsselskaber, der er levedygtige og ikke er omfattet af en omstruktureringsplan eller ikke har modtaget rednings- eller omstruktureringsstøtte. I modsætning til, hvad Ryanair har anført, er Lufthansa Groups selskab Eurowings aktivt inden for sektoren for langdistancefritidsrejser, som således er repræsenteret i sammenligningen. Mange af de luftfartsselskaber, der anvendes til benchmarking, udfører desuden også charteraktiviteter, nogle af dem i et ikke ubetydeligt omfang (f.eks. reklamerer IAG for sin høje charterkapacitet, Norwegian Airlines og EasyJet tilbyder charterflyvninger til TUI-koncernen osv.).

(193) Med hensyn til Ryanairs påstand om, at benchmarkingen med andre luftfartsselskaber var baseret på målrettet udvælgelse fra Kommissionens side for at bevise et punkt (se betragtning 114), understreger Kommissionen for det første, at Condors forventede finansielle resultater ved udgangen af omstruktureringsperioden er tilfredsstillende isoleret set og egnet til at støtte konklusionen om, at omstruktureringsplanen er egnet til at genoprette Condors langsigtede rentabilitet. For det andet havde Kommissionen ingen grund til at betvivle, at de data, som Tyskland havde fremlagt, og som KPMG havde udarbejdet med henblik på at krydstjekke luftfartsselskabernes forskellige finansielle resultatindikatorer med Condors forventede indikatorer, var hensigtsmæssige. Alle stikprøver er repræsentative for EU's marked for flyrejser, og Condors konkurrenter på det tyske marked, Lufthansa, Eurowings og Ryanair, er omfattet af dem alle.

(194) De fremskrivninger, der lå til grund for omstruktureringsplanen i basisscenariet, viste, at Condor var i stand til igen at blive rentabel på lang sigt med henblik på at opnå en passende forventet forrentning af kapitalen efter at have dækket alle dets omkostninger. På indtægtssiden kan Condors belægningsgrad på […] % fra 2022/2023 og fremefter anses for plausibel i betragtning af den forventede genopretning af industrien og Condors historiske belægningsgrad før covid-19-pandemien. Det forventede afkast pr. passager på ca. […] EUR i 2022/2023 var lidt højere end […] EUR i 2018/2019. Dette højere niveau kunne imidlertid forklares ved Condors udskiftning af dets flåde, herunder erhvervelse af nye langdistancefly. De forventede omkostninger tog behørigt hensyn til virkningerne af omstruktureringsforanstaltningerne (f.eks. personalenedskæringen og fornyelsen af flåden, jf. betragtning 41 og 43), da f.eks. flådefornyelsesprogrammet ville resultere i lavere brændstofomkostninger pr. ASK, men samtidig øge ejeromkostningerne som følge af de højere priser for operationel leasing.

(195) Tallene i tabel 3 viser, at Condors rentabilitet, målt som EBIT-margen, forventedes at stige til over den historiske værdi før krisen på ca. […] % af de samlede indtægter og ville ligge på mellem […] % og […] % fra 2023 ved udgangen af omstruktureringsperioden indtil 2026. Som det fremgår af tabel 7, var rentabiliteten før covid-19 for luftfartsselskaberne i gruppen 5,7 % (eller 7,3 % som median). Ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2023, og før markedet forventedes at komme sig fuldt ud, ville Condor derfor ikke klare sig dårligere end andre luftfartsselskaber før covid-19. Når markedet var kommet helt på fode igen, hvilket forventedes at ske i 2026, tre år efter udgangen af omstruktureringsperioden, ville Condor præstere i overensstemmelse med benchmarket. I den forbindelse bemærker Kommissionen også, at Condors EBIT-margen ved anvendelsen af IFRS 16 ville stige til […] % i regnskabsåret 2023 op til […] % i regnskabsåret 2026. Denne stigning i EBIT skyldes hovedsagelig, at omkostningerne til leje af flåden er en større udgift (i regnskabet i henhold til tyske regnskabsstandarder) end afskrivningen af flåden, når flåden kapitaliseres. Desuden ville Condor i regnskabsåret 2023 generere et positivt nettoresultat, som bidrager til at mindske den nedarvede negative egenkapital. Den forventede positive udvikling i nettoindtjeningen ville takket være genopretningen af markedet for fritidsrejser stige yderligere i 2024, dvs. efter omstruktureringsperioden, og ville føre til et overskud, der gør den bogførte egenkapital positiv efter 2026.

(196) I Condor-dommen fra 2024 vurderede Retten disse krav og konkluderede, at sagsøgeren ikke havde godtgjort, at Kommissionen burde have næret tvivl om, hvorvidt Condors omstruktureringsplan var realistisk, sammenhængende og vidtrækkende, og hvorvidt den kunne genoprette selskabets langsigtede rentabilitet.

(197) Kommissionen konkluderer derfor, at den omstruktureringsplan, der delvis blev finansieret af støtten, er realistisk, sammenhængende og vidtrækkende og derfor egnet til at genoprette Condors langsigtede rentabilitet inden for en rimelig frist og uden at være afhængig af yderligere statsstøtte.

Støttens positive virkninger opvejer de negative virkninger i form af konkurrencefordrejninger og skadelige virkninger for samhandelen

5.3.1.4. Statsstøttens nødvendighed og tilskyndelsesvirkning

(198) Ifølge rammebestemmelsernes punkt 53 skal medlemsstater, der agter at yde omstruktureringsstøtte, fremlægge en sammenligning med et troværdigt alternativt scenarie, der ikke indebærer statsstøtte, og som viser, at udviklingen af de økonomiske aktiviteter eller områder, der tilstræbes med støtten, jf. rammebestemmelsernes afsnit 3.1.1, ikke vil blive nået eller ville blive nået i mindre grad uden støtten. For at påvise, at omstruktureringsstøtte har en tilskyndelsesvirkning, skal medlemsstaterne desuden påvise, at støttemodtageren uden støtten ville være blevet omstruktureret, solgt eller likvideret på en måde, der ikke ville have opfyldt det tilsigtede mål om at undgå markedssvigt eller sociale problemer (rammebestemmelsernes punkt 59).

(199) Som anført i betragtning 34-36 var en privat investors indtræden et af de centrale elementer i Condors insolvensplan. Condors udtræden af insolvensbehandlingen afhang således af en investeringsaftale. PGL's udtræden, efter at dette selskab havde indgået en aftale med Condor i januar 2020, forlængede selskabets insolvens med syv måneder og krævede, at der blev gennemført en anden udbudsprocedure.

(200) Som anført i betragtning 51 og 83 var investeringsaftalen med Attestor, som var det bedste tilbud, der blev modtaget i udbudsproceduren, betinget af, at der blev ydet omstruktureringsstøtte i form af omstrukturering af KfW-lånene, hvilket var en forudsætning for indgåelsen af aftalen.

(201) Uden de statsstøtteforanstaltninger, som Tyskland havde anmeldt, ville investeringsaftalen således ikke være blevet indgået, og Condor ville være forblevet insolvent med en række negative konsekvenser, der i sidste ende ville føre til Condors likvidation (se også betragtning 83-87). Denne risiko blev også fremhævet i Condors insolvensplan.

(202) Uden finansiering fra en ny investor ville Condor ikke have været i stand til at erstatte sin aldrende flåde, hvilket i høj grad ville have hæmmet driften. Desuden ville den fortsatte insolvensbehandling have medført yderligere omkostninger (som det fremgår af den første forlængelse, som udløste betydelige yderligere omkostninger på 23,7 mio. EUR, som Condor var ansvarlig for (se betragtning 36).

(203) Efter Kommissionens opfattelse ville Condor ikke have været i stand til at rejse finansiering fra det private marked uden støtten, selv i henhold til de specifikke bestemmelser i tysk insolvenslovgivning om privilegeret gæld, som Ryanair har henvist til (se betragtning 115). Selv om det er korrekt, at visse virksomheder uden kreditvurdering, visse virksomheder i finansielle vanskeligheder eller visse virksomheder under insolvensbehandling formår at opnå finansiering, gælder dette ikke for alle virksomheder under disse omstændigheder. Dette gælder så meget desto mere ikke for virksomheder som Condor, der lider under alle tre ulemper på samme tid. Det er højst usandsynligt, at en privat kreditor ville have udlånt penge til en virksomhed, der på én gang var under fortsat insolvensbehandling, siden moderselskabet trådte i likvidation i 2019, ikke havde nogen tidligere kredithistorie eller kreditvurdering, havde pantsat alle sine aktiver af en hvilken som helst værdi som sikkerhed for KfW-lånene og havde en betydelig negativ egenkapital med passiver, der langt oversteg dens aktiver (se tabel 4). Dette bekræftes også af det forhold, at Attestors bud var betinget af gældsomlægningen.

(204) I en sådan situation ville Condor hurtigt være løbet tør for likviditet, og selskabet ville ikke — selv før dette skete — have været i stand til at påvise, at det kunne opfylde alle sine forpligtelser i det følgende år, som det kræves i henhold til forordning (EF) nr. 1008/2008 ([78]). Dette ville højst sandsynligt have ført til suspension og efterfølgende tilbagekaldelse af selskabets licens, hvilket ville have frataget Condor dets vigtigste indtægtskilde og i sidste ende have ført til selskabets likvidation.

(205) Condors udtræden af markedet ville have medført en yderligere begrænsning af konkurrencen på det allerede meget koncentrerede tyske marked for flyrejser, der domineres af Lufthansa Group, til skade for kunderne og ville have ført til, at KfW-lånene slet ikke blev tilbagebetalt til skade for de tyske skatteydere. Desuden ville det have medført tab af over 4 000 arbejdspladser i en allerede økonomisk vanskelig situation og ville have haft en betydelig negativ indvirkning på de over 11 000 uafhængige rejsebureauer og rejsearrangører, der benyttede sig af Condors unikke tjenester, uden at der var en rimelig udsigt til, at andre luftfartsselskaber ville overtage forbindelserne med disse ansatte og forretningspartnere uden afbrydelser, navnlig i forbindelse med den daværende covid-19-pandemi (se afsnit 2.7).

(206) Formålet med omstruktureringsstøtten er at undgå, at Condor indstiller sine aktiviteter, og dermed at undgå en situation med markedssvigt og sociale problemer, som ville hæmme udviklingen af lufttransporttjenester i Tyskland og bringe tusindvis af rejsebureauers og rejsearrangørers, navnlig SMV'ers, overlevelse i fare. Dette mål nås gennem gennemførelsen af omstruktureringsplanen, der delvist finansieres af omstruktureringsstøtten og delvist af private investorer. Omstruktureringsplanen viser, at støttemodtagerens likviditets- og solvensproblemer skal løses for at løse dens økonomiske problemer. I betragtning af Condors situation i 2021, navnlig den igangværende insolvensbehandling, var selskabet ikke i stand til at sikre fortsat levering af væsentlige formidlings- og konnektortjenester til rejsearrangører og rejsebureauer, til at opfylde finansielle forpligtelser eller til at få adgang til de finansielle markeder, medmindre omstruktureringsplanen, som støtten støtter, og som er en betingelse for, at Condor kan afslutte insolvensbehandlingen, gennemføres fuldt ud. På lang sigt vil Condor i betragtning af sin betydelige negative egenkapitalposition, som omstruktureringsplanen skal rette op på, også være ude af stand til at opfylde sine finansielle forpligtelser uden den støtte, der er en del af investeringsaftalen.

(207) Under disse omstændigheder finder Kommissionen, at omstruktureringsstøtten var nødvendig for at gennemføre Condors omstruktureringsplan og dermed forhindre en situation med markedssvigt eller sociale problemer som følge af en virksomheds udtræden af markedet, når denne virksomhed spiller en vigtig rolle for tyske fritidsrejser med fly, som er vanskelig at kopiere, og hvor det ville være vanskeligt for en konkurrent blot at træde til, som beskrevet i afsnit 5.3.1.2. Kravet om støttens nødvendighed i rammebestemmelsernes punkt 38, litra b), og punkt 53 er således opfyldt.

(208) På grundlag af ovenstående vurdering konkluderer Kommissionen også, at støtten har en tilskyndelsesvirkning. Uden omstruktureringsstøtten ville Condor forlade markedet på en måde, der ville skabe sociale problemer og skade tusindvis af SMV'er, der er aktive på det tyske marked for fritidsrejser, hvilket ville hæmme den økonomiske og sociale udvikling og føre til en yderligere forværring af konkurrencen på det allerede ekstremt koncentrerede marked for flyrejser i Tyskland til skade for kunderne (se afsnit 2.7). Kravet om, at støtten skal have en tilskyndelsesvirkning, jf. rammebestemmelsernes punkt 38, litra d), og punkt 59, er derfor opfyldt.

([78]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3). I henhold til artikel 3 i nævnte forordning må intet foretagende, der er etableret i Unionen, udøve erhvervsmæssig lufttransport med passagerer uden en licens. I henhold til forordningens artikel 9, stk. 1, skal den licensudstedende myndighed suspendere eller tilbagekalde et luftfartsselskabs licens, hvis den ikke længere finder det godtgjort, at selskabet kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i en tolvmånedersperiode. Myndigheden kan imidlertid udstede en midlertidig licens, der højst må gælde i 12 måneder, indtil en finansiel rekonstruktion af et selskabet har fundet sted dog, forudsat at der ikke er nogen sikkerhedsrisiko, og at der er en realistisk mulighed for en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for dette tidsrum. Når der indledes insolvensbehandling mod et EU-luftfartsselskab, skal myndigheden vurdere et selskabs finansielle situation senest tre måneder efter indledningen af insolvensbehandlingen og på grundlag af resultaterne gennemgå licensens status i overensstemmelse med artikel 9.

5.3.1.5. Støttens hensigtsmæssighed

(209) Omstruktureringsstøtte vil ikke blive betragtet som forenelig med det indre marked, hvis mindre fordrejende foranstaltninger gør det muligt at nå det samme mål. Støtten skal være tilpasset støttemodtagerens likviditets- eller solvenssituation ([79]).

(210) Omstruktureringsstøtten har form af omlægning og delvis afskrivning af nogle af de eksisterende KfW-lån på 550 mio. EUR, der blev ydet til Condor i 2020, og af en afskrivning af renter på overkompensation. Dette ville fritage selskabet for visse kortfristede forpligtelser og frigøre likviditet til dækning af driftsomkostninger i omstruktureringsperioden. Som beskrevet i betragtning 52 ville en foranstillet tranche på 175 mio. EUR have samme rente som den, Condor betalte for den oprindelige tranche A af lån 1 (3-måneders EURIBOR forhøjet med […] basispoint og refinansieringsomkostningerne), mens en efterstillet tranche på 225 mio. EUR fremover ville have en rente på […] ([80]). Betingelserne for omstruktureringen af lånet var blevet forhandlet mellem KPMG som obligatorisk for Tyskland, Condor og Condors strategiske investor, Attestor. Attestor blev valgt, fordi denne virksomheds bud gav de bedste betingelser for tilbagebetaling af KfW-lånet, som ikke blot ville resultere i tilbagebetaling af en stor del af det udestående lånebeløb, men som også omfattede en earn out-mekanisme, der ville tilpasse det endelige beløb, der skulle tilbagebetales, til Condors fremtidige indtægter, således at jo mere selskabet tjente, jo højere tilbagebetaling ville den foretage (se betragtning 37 og 53). Betingelserne i købsaftalen og i omstruktureringen af lånet udgør således en pakke, der har til formål at maksimere fordelene for Attestor samt optimere tilbagebetalingen af lånet til KfW, og er afhængige af hinanden. Desuden er løbetiden for de eksisterende lån blevet betydeligt afkortet, da det fulde resterende beløb vil blive tilbagebetalt senest i september 2026 i modsætning til december 2031 for den oprindelige tranche B af lån 1 og lån 2. Selv om det samlede rentebeløb, der skal betales på det omstrukturerede lån, er lavere end det oprindelige lån, er det derfor en del af en forhandlet pakke, der har til formål at maksimere afkastet for Attestor og for den tyske regering, herunder en earn out-mekanisme, og kan derfor anses for at udgøre en passende forrentning af støtten.

(211) Eftersom redningslånet var blevet ydet i oktober 2019, havde Condor desuden afsluttet insolvensbehandlingen og tiltrukket en privat investor, der var villig til at investere mindst 450 mio. EUR i selskabet. Efterhånden som der var blevet foretaget flere og flere vaccinationer over hele Europa, var lufttransportmarkederne desuden begyndt at komme sig, og de europæiske luftfartsselskaber øgede deres aktiviteter med en forventet hurtigere genopretning end gennemsnittet for fritidsmarkedet, hvor Condor har aktiviteter. Dette var tegn på forbedrede markedsvilkår og forbedring af Condors aktiviteter siden ydelsen af de oprindelige KfW-lån. Endelig forventes det omstrukturerede lån at blive tilbagebetalt fuldt ud i 2026. Lånet vil blive tilbagebetalt inden for en relativt kort periode, hvilket yderligere vil mindske dets negative indvirkning på konkurrencen. Den planlagte omstruktureringsstøtte godtgøres således på passende vis.

(212) Som det fremgår af tabel 4 og tabel 8, stod Condor over for en likviditetskrise kombineret med en uholdbar solvenssituation. Med omstruktureringsstøtteforanstaltningerne kombineret med Attestors investering blev der taget fat om begge spørgsmål. Omstruktureringen af de offentlige lån (se betragtning 51 og 52) ville frigøre likviditet på kort sigt takket være udsættelsen af renter og tilbagebetaling samt reducere Condors gældsposition takket være afskrivningen af KfW-lånet. Den supplerer derfor den friske kapital på 200 mio. EUR, der afhjalp Condors overhængende likviditetskrise og forbedrede Condors egenkapital. Omstruktureringsstøtten blev således tilpasset Condors likviditets- og solvenssituation.

(213) I Condor-dommen fra 2024 vurderede Retten støttens hensigtsmæssighed og fastslog, at sagsøgeren ikke havde godtgjort, at Kommissionen burde have næret tvivl om støttens hensigtsmæssighed ([81]).

([79]) Rammebestemmelsernes punkt 38, litra c), og punkt 58.
([80]) En fuldstændig beskrivelse af de oprindelige lånebetingelser findes i betragtning 51.
([81]) Sag T-28/22, Ryanair mod Kommissionen, præmis 191-195.

(214) Under disse omstændigheder finder Kommissionen, at omstruktureringsstøtten er hensigtsmæssig.

5.3.1.6. Proportionalitet, egetbidrag og byrdefordeling

(215) I henhold til rammebestemmelserne skal egne ressourcer, der tilhører støttemodtageren, dennes aktionærer eller kreditorer, den koncern, som støttemodtageren tilhører, eller nye investorer, bidrage til omstruktureringsomkostningerne på en måde, der kan sammenlignes med den ydede støtte, for så vidt angår indvirkningen på støttemodtagerens solvens eller likviditet. Bidragene skal være reelle, dvs. faktiske, hvilket udelukker forventede fremtidige gevinster, de må ikke indeholde statsstøtte, og de skal udgøre mindsst 50 % af omstruktureringsomkostningerne ([82]).

(216) Som beskrevet i betragtning 219, litra a) og b), vedrører egetbidraget både Condors solvens- og likviditetsproblemer og kan som sådan sammenlignes med den ydede støtte (se også betragtning 212). Som det fremgår af betragtning 46-48, 219 og 220, vedrører kun en meget lille del af egetbidraget nye lån ([…] mio. EUR ud af et samlet egetbidrag på […] mio. EUR), og de egenkapitalforbedrende instrumenter, der indgår i egetbidraget, overstiger derfor langt den støtte, som den tyske stat har ydet (dette ville stadig være tilfældet, selv om man ser bort fra egenkapitalleasingfinansieringen på […] mio. EUR). Desuden er det Attestor og ikke den tyske stat, der finansierer planen kontant med et beløb, der langt overstiger Tysklands støttebidrag. Egetbidraget er derfor i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 62.

(217) Som anført i betragtning 54 blev en del af KfW-lånene anvendt til at betale ekstraordinære omkostninger på op til 249,02 mio. EUR, som Condor havde haft i forbindelse med covid-19-pandemien, og udgør derfor ikke omstruktureringsomkostninger, der er medtaget i omstruktureringsplanen. Som anført i betragtning 117 anførte Ryanair i sit søgsmål med påstand om annullation af afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021, at kun det støttebeløb, der var godkendt i henhold til Condor I- og Condor II-afgørelserne, dvs. 204,1 mio. EUR, burde have været fratrukket det samlede lånebeløb. Dette ræsonnement er ugrundet, eftersom Condors samlede covid-19-skade beløb sig til 249,02 mio. EUR, og den tilsvarende del af lånet blev anvendt til at absorbere denne skade, hvilket betyder, at kun det resterende beløb på 300,98 mio. EUR var til rådighed til finansiering af omstruktureringen. I henhold til artikel 107, stk. 2, litra b), i TEUF havde Condor ret til erstatning for det samlede lidte tab. Det forhold, at Kommissionen fandt, at kun 204,1 mio. EUR af de ydede lån udgjorde statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, ændrer ikke disse forhold. Skaden blev påført Condor på grund af de ekstraordinære omstændigheder i forbindelse med covid-19-pandemien og gav anledning til en kompensation svarende til den skade, der var forårsaget af pandemien. Dette hænger ikke sammen med omstruktureringsplanens finansieringsbehov, som også ville have eksisteret uden denne skade.

(218) Omstruktureringen er således blevet finansieret af den resterende del af de lån på 300,98 mio. EUR, der skulle omstruktureres, hvortil afskrevne renter på 20,2 mio. EUR skulle lægges. Det følger heraf, at de 321,18 mio. EUR udgør det omstruktureringsstøttebeløb, hvis proportionalitet vurderes i denne afgørelse, uanset de to alternative skøn over støttebeløb, som Tyskland har fremlagt, og som begge ville resultere i lavere omstruktureringsstøttebeløb (betragtning 55-57).

([82]) Rammebestemmelsernes punkt 61-64.

(219) Kommissionen skal kontrollere, om de forskellige finansieringskilder til den plan, som Tyskland har fremlagt, som kombineret med omstruktureringsstøtten, på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet, var uden støtte og reelle, dvs. tilstrækkeligt sikre til at blive realiseret, eksklusive fremtidige forventede gevinster. Finansieringen ville blive ydet gennem permanente omkostningsbesparelser opnået i forbindelse med Condors omstruktureringsprogram, gældsafskrivninger som følge af insolvensplanen og finansiering fra Attestor, der kan fordeles som følger:

a) Tilsagnet fra en ny privat investor, Attestor, om investering af et beløb på 200 mio. EUR i aktiekapital til Condor og et beløb på 250 mio. EUR til fornyelse af Condors flåde er fast og bindende som fastsat i notardokumenter (betragtning 46 og 47), hvoraf flyleasinggiveren […] forpligtede sig til at stille en kreditfacilitet på […] mio. USD (ca. […] mio. EUR på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet) til rådighed for Condor med henblik på betalinger forud for levering af fly (se betragtning 47). Attestors tilsagn er fastsat i en købsaftale, som er fast og bindende, således at der er en høj grad af sandsynlighed for, at finansieringen vil blive frigivet. Selv om Attestors tilsagn om at yde finansiering til fornyelse af flåden var fast og bindende, var det samme ikke tilfældet med hensyn til fremtidig yderligere finansiering af flyleasingaftaler på op til et yderligere beløb på […] mio. EUR, som Attestor ikke havde givet et fast tilsagn om, og som derfor ikke var reelt og faktisk (betragtning 47). På det tidspunkt, hvor støtten blev ydet, udgjorde kun den finansiering på 250 mio. EUR, der var afsat til fornyelse af Condors flåde, et reelt og faktisk egetbidrag fra Attestor.

b) Condors kreditorer accepterede at afskrive fordringer på 630,8 mio. EUR i forbindelse med Condors insolvensplan. Afskrivningerne er godkendt af skifteretten (se betragtning 35) og er dermed endelige og bindende. Afskrivningerne er uden støtte, da de følger af den tyske insolvenslovgivning, som fastsætter generelle og abstrakte betingelser for insolvensbehandling Som anført i betragtning 48 indeholder Condors insolvensplan syv grupper af kreditorer, herunder flere grupper, der udelukkende omfatter private kreditorer. I henhold til tysk insolvenslovgivning kræves der for at godkende insolvensplanen et flertal af kreditorer med stemmeret i hver gruppe. I den foreliggende sag kan det udelukkes, at Condors offentlige kreditorer kunne have nedstemt private kreditorer og således kanaliseret statsstøtte til Condor i form af et meget lavt tilbud i insolvensplanen, da de ikke kunne have påvirket afstemningen i de grupper, der udelukkende bestod af private kreditorer (navnlig i grupperne for ansatte og tidligere koncernselskaber). Afskrivningen finder således anvendelse på alle kategorier af kreditorer, blev godkendt med det krævede flertal af kreditorer og gennemføres i henhold til de bindende bestemmelser i den almindelige insolvenslovgivning, der finder anvendelse på alle virksomheder i samme faktiske og retlige situation i Tyskland (se betragtning 34, 35 og 48)

c) I forbindelse med sit rationaliseringsprogram opnåede Condor permanente omkostningsreduktioner på […] mio. EUR om året under gennemførelsen af omstruktureringsplanen som følge af tilpasning af leasingkontrakter, genforhandling af leverandørkontrakter og tilpasning af kollektive overenskomster (betragtning 41). Disse besparelser følger af bindende aftaler, der allerede er indgået, og er således tilstrækkeligt sikre til at blive anset for at være reelle. De har samme finansielle virkning som gældsafskrivning i forbindelse med insolvensbehandling, bortset fra at virkningen er spredt over år og ikke er engangsbeløb.

(220) Den samlede fast forpligtede finansiering, som omfatter aktiekapitalforhøjelsen, kreditfaciliteten og afskrivningen af kreditorernes fordringer, beløber sig til […] mio. EUR og udgør reelle og faktiske kilder til investorernes og kreditorernes egetbidrag til omstruktureringen. Egetbidraget fra disse to kilder omfatter en meget betydelig del af den nye finansiering på op til 450 mio. EUR og udgør med hensyn til omstruktureringsstøtte på 321,18 mio. EUR ca. 77 % af finansieringen af de samlede omstruktureringsomkostninger på […] mio. EUR i planen. Selv uden at tage hensyn til kreditorernes gældsafskrivning og kun til den nye finansiering fra Attestor er denne finansiering højere end den samlede omstruktureringsstøtte til Condor. Det følger heraf, at egetbidraget overstiger det minimum på 50 % af omstruktureringsomkostningerne, der er fastsat i rammebestemmelserne.

(221) I denne forbindelse kan spørgsmålet om, hvorvidt de permanente omkostningsreduktioner på […] mio. EUR om året, som Condor har opnået efter genforhandlinger med leverandører, udlejere eller personale, udgør et reelt og faktisk bidrag til dækning af omstruktureringsomkostninger, der er afholdt eller planlagt i forbindelse med gennemførelsen af planen, stå åbent, da egetbidraget selv uden dette beløb fortsat er betydeligt og allerede opfylder kravet i rammebestemmelserne.

(222) I denne henseende fastslog Retten i Condor-dommen fra 2024, at kravet i rammebestemmelsernes punkt 64 med hensyn til støttemodtagerens egetbidrag var opfyldt ([83]).

(223) Kommissionen konkluderer derfor, at Condors egetbidrag til omstruktureringsomkostningerne overstiger 50 % af omstruktureringsomkostningerne og dermed er i overensstemmelse med kravet i rammebestemmelsernes punkt 64.

(224) Hvad angår fordelingen af omstruktureringsbyrden mellem staten og Condors tidligere aktionærer og efterstillede kreditorer fremgår det, at Condors tidligere eneaktionær, TCG, opløses og likvideres, mens Condors aktier blev nedskrevet til nul, og der blev udstedt nye aktier til en trust (betragtning 26 og 34). TCG mistede hele værdien af sin aktiebesiddelse og sine gældsinstrumenter og vil på ingen måde drage fordel af fordelene ved den vellykkede omstrukturering af Condor. På samme måde afskrev Condors kreditorer (hvoriblandt der ikke var nogen efterstillede kreditorer) næsten alle deres fordringer i insolvensproceduren (betragtning 48) og bidrager dermed væsentligt til finansieringen af omstruktureringsplanen. Kreditorernes afskrivningsbidrag overstiger omstruktureringsstøtten med hensyn til både delvis afskrivning og fortsættelse af de omstrukturerede KfW-lån, som staten har stillet til rådighed for Condor.

(225) Det følger heraf, at Condors tidligere aktionærer og kreditorer bidrager effektivt til omstruktureringen og dermed mindsker det statsstøttebeløb, der ellers kunne have været nødvendigt, f.eks. for at tilbagebetale gæld eller forrente kapitalandelen. Rækkefølgen af og vilkårene for Tysklands støtte til omstruktureringen af Condor gennem en delvis gældsafskrivning afværger også risikoen for moral hazard i forhold til den aktionær og de kreditorer, der er omhandlet i denne sag, hvor der ikke konstateres nogen risikabel eller uholdbar strategi fra Condors side, men snarere konsekvenserne af selskabets tilhørsforhold til TCG og omstændighederne ved lufttransporten i 2020 og 2021. Aktionæren og de eksisterende kreditorer mistede praktisk talt hele værdien af deres investering i Condor og drager på ingen måde fordel af forbedringen af selskabets solvens som følge af den delvise gældsafskrivning, som Tyskland har besluttet. Mere generelt og ud over det foreliggende tilfælde kan andre aktionærer eller efterstillede kreditorer på det indre marked, som ville have fremmet andre luftfartsselskabers mislykkede strategier, heller ikke udlede af den omstruktureringsstøtte, der blev ydet i dette tilfælde, at Tyskland eller andre medlemsstater med omstruktureringsstøtte ville afbøde konsekvenserne af deres investeringsvalg.

(226) Kommissionen konkluderede derfor i afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021, at omstruktureringsstøtten indebar en passende byrdefordeling.

(227) Retten annullerede imidlertid afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021, da den fandt, at Kommissionen burde have næret tvivl om, hvorvidt statens gældsafskrivning i) var omfattet af anvendelsesområdet for rammebestemmelsernes punkt 67 og ii) opfyldte kravene i rammebestemmelsernes punkt 67.

(228) I rammebestemmelsernes punkt 67 fastsættes det endvidere, at enhver statsstøtte, der forbedrer støttemodtagerens egenkapital, kun bør ydes på vilkår, der giver staten en rimelig del af støttemodtagerens fremtidige gevinster, og som står mål med det beløb, staten har indskudt, og i forhold til virksomhedens tilbageværende egenkapital, efter tabene er gjort op.

([83]) Sag T-28/22, Ryanair mod Kommissionen, præmis 201.

(229) Retten fastslog, at rammebestemmelsernes punkt 67 er en del af rammebestemmelsernes afsnit 3.5.2.2 om byrdefordeling, hvor kravene i punkt 67 ifølge Retten supplerer kravene i punkt 65 og 66. Retten fandt, at punkt 67 henviser til en situation i fremtiden, nemlig den situation, hvor støttemodtageren opnår fremtidige gevinster, selv om punkt 66 vedrører de eksisterende aktionærers og efterstillede kreditorers overtagelse af tab og finder sted før statens indgriben. Ifølge Retten fastsætter rammebestemmelsernes punkt 66 og 67 derfor selvstændige krav, der vedrører forskellige tidspunkter. Desuden har bestemmelserne om byrdefordeling til formål at forebygge moral hazard, jf. punkt 65, hvori det også fastsættes, at når statsstøtte ydes i en form, der forbedrer støttemodtagerens egenkapital, såsom tilskud, kapitaltilførsler eller gældsafskrivninger, kan dette have den virkning, at aktionærer og efterstillede kreditorer beskyttes mod konsekvenserne af deres valg om at investere i støttemodtageren. Retten bemærkede, at risikoen for moral hazard, således som det fremgår af rammebestemmelsernes punkt 9, består i, at virksomheder, der forventer at blive reddet eller omstruktureret, kan iværksætte alt for risikable og uholdbare forretningsstrategier. I denne forbindelse bidrager både kravene i rammebestemmelsernes punkt 66 om overtagelse af tab for eksisterende aktionærer og efterstillede kreditorer og kravene i rammebestemmelsernes punkt 67 om tildeling af en andel af det fremtidige overskud til staten til at mindske incitamenterne til at løbe uforholdsmæssigt store risici med henblik på at øge gevinsterne. Ved vurderingen af de argumenter, som Kommissionen havde fremført, fastslog Retten navnlig, at Kommissionen ikke havde henvist til noget element, der kunne godtgøre, at risikoen for moral hazard kun opstår, når en medlemsstat tilfører støttemodtageren kapital, men ikke når den afskriver sin gæld eller yder den et tilskud, og at ingen del af rammebestemmelserne gjorde det muligt at drage en sådan konklusion. Tværtimod opstår der i henhold til rammebestemmelsernes punkt 65 en sådan risiko for enhver statsstøtte, der ydes i en form, der forbedrer støttemodtagerens egenkapital, som f.eks. tilskud, kapitaltilførsler og gældsafskrivninger. Ifølge Retten følger det heraf, at kravene om tildeling af en rimelig andel af fremtidige gevinster i punkt 67 ikke kun bør finde anvendelse på kapitaltilførsler fra staten, men også på enhver anden form for støtte, der styrker støttemodtagerens egenkapital, som f.eks. gældsafskrivninger eller tilskud. Retten konkluderede, at »Kommissionen […] ikke uden at nære tvivl kunne konkludere, at den omhandlede foranstaltning« (gældsafskrivningen) »ikke var omfattet af det nævnte punkts anvendelsesområde« (rammebestemmelsernes punkt 67), »og undlade at undersøge, om den nævnte foranstaltning var i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i dette punkt« ([84]).

(230) Efter indledningen af den formelle undersøgelse og bemærkningerne fra Tyskland og tredjeparter vil Kommissionen på ny undersøge, om Tysklands gældsafskrivning i) var omfattet af rammebestemmelsernes punkt 67 og ii) opfyldte de krav, der er fastsat i dette punkt, i lyset af Rettens vejledning.

(231) Kommissionen bemærker, at rammebestemmelsernes punkt 67 ligesom de øvrige bestemmelser i rammebestemmelsernes afsnit 3.5.2.2 har til formål at løse problemerne med overdreven risikotagning og moral hazard hos støttemodtagerens eksisterende aktionærer og efterstillede kreditorer. Denne risiko opstår ikke, når der ikke er nogen eksisterende aktionærer eller efterstillede kreditindehavere, der kan drage fordel af egenkapitalforbedrende foranstaltninger. I modsætning til, hvad Ryanair har anført (se betragtning 105), finder rammebestemmelsernes punkt 67 således ikke anvendelse på fremtidige aktionærer. Som Retten fastslog, er der desuden intet i rammebestemmelserne, der gør det muligt at konkludere, at en sådan risiko kun opstår, når staten tilfører kapital, og ikke når staten yder anden egenkapitalforbedrende støtte. Derfor kan gældsafskrivning være omfattet af rammebestemmelsernes punkt 67. Som følge heraf fortolker Kommissionen begrebet forrentning af statsstøtten i rammebestemmelsernes punkt 67 som et middel til at mindske risikoen for moral hazard ved at fratage eksisterende aktionærer eller efterstillede kreditorer en del af den omstrukturerede virksomheds fremtidige overskud ved delvist at tildele dem til staten i betragtning af den finansiering eller afskrivning, der øger dens egenkapital. Ved en teleologisk fortolkning af rammebestemmelsernes punkt 67 følger det heraf, at det ikke var meningen, at det under alle omstændigheder skulle give staten en positiv indtægt, som illustreret i anden del af punkt 67, der henviser til størrelsen af den tilførte statslige egenkapital »i forhold til virksomhedens tilbageværende egenkapital, efter tabene er gjort op«. Det betyder, at egenkapitalforbedrende støtteforanstaltninger og behovet for forrentning ud fra byrdefordelingsperspektivet i dette tilfælde skal afvejes mod eksistensen og størrelsen af den egenkapital, der stadig besiddes af eller kan henføres til nuværende eller tidligere — men ikke fremtidige — aktionærer. Der er situationer som den foreliggende, hvor den rimelige andel af fremtidige gevinster for staten kan være meget lav eller endda svare til nul, selv om der foreligger statsstøtte, der forbedrer støttemodtagerens egenkapitalstilling. Rimeligheden af et eventuelt afkast afhænger derfor af en vurdering fra sag til sag. På denne baggrund vil Kommissionen for at undgå tvivl anvende denne fortolkning på nuværende og fremtidige lignende sager. Kommissionen vil i det følgende vurdere, om der var behov for et positivt afkast for staten efter gældsafskrivningen i dette tilfælde.

([84]) Sag T-28/22, Ryanair mod Kommissionen, præmis 233.

(232) Med henblik på at vurdere, om statens afkast er rimeligt i dette tilfælde, tager Kommissionen hensyn til de omstændigheder, der er beskrevet i de følgende betragtninger.

(233) Kommissionen bemærker for det første, at den eksisterende aktionær (TCG) i dette tilfælde har mistet den fulde værdi af sin aktiepost, som blev nedskrevet fuldt ud under Condors insolvensbehandling, og er ved at blive likvideret (se betragtning 33, 34 og 63).

(234) For det andet havde Condor ingen efterstillet gæld, og aktionærgælden, der blev kvalificeret som efterstillet ved insolvens, blev nedskrevet fuldt ud (betragtning 48). Under alle omstændigheder accepterede selskabets eksisterende (ikkeefterstillede) kreditorer et tilbud på 0,1 % af deres fordringer i den insolvensplan, der blev godkendt af den tyske insolvensret, og mistede dermed næsten alle deres fordringer (se betragtning 48). De foranstaltninger, der er beskrevet i betragtning 21, indgik ikke i kreditorernes reduktion af fordringer, men blev suppleret og gennemført efter denne reduktion af fordringer.

(235) For det tredje var det begrænsede antal af Condors nye aktier, der eksisterede på tidspunktet for tildelingen af støtten, ejet af SGL, et holdingselskab uden operationelle aktiviteter og uden beslutningskapacitet med hensyn til Condors aktiviteter, og hvis eneste funktion var at besidde aktierne, indtil de blev overdraget til en ny privat aktionær (se også betragtning 25).

(236) For det fjerde var Condors nye aktionær, Attestor, ikke involveret i nogen af støttemodtagerens tidligere forretningstransaktioner (se betragtning 38) og er — i modsætning til, hvad Ryanair har påstået (se betragtning 105) — derfor ikke omfattet af bestemmelserne i rammebestemmelsernes afsnit 3.5.2.2 om forebyggelse af overdreven risikotagning og moral hazard for eksisterende aktionærer og efterstillede kreditorer. Desuden var den pakke af foranstaltninger, der blev aftalt mellem den tyske stat og Attestor, resultatet af en forhandling, der sikrede et afbalanceret resultat, hvor hver part forfulgte deres bedste interesse. I en sådan situation ville tildeling af en yderligere forrentning til staten have været det samme som at fratage Attestor denne forrentning og dermed kræve, at en ny investor skulle dele byrden af tidligere aktionærers eller kreditorers overdrevne tidligere risikotagning.

(237) For det femte bemærker Kommissionen med hensyn til anden del af rammebestemmelsernes punkt 67 (»det beløb, staten har indskudt, og i forhold til virksomhedens tilbageværende egenkapital, efter tabene er gjort op«), at egenkapitalen i dette tilfælde fortsat er negativ som beskrevet i betragtning 63. Kommissionen tilføjer, at der heller ikke var nogen efterstillede kreditorer i Condor (se betragtning 120).

(238) For det sjette bemærker Kommissionen, at målet om at begrænse moral hazard og overdreven risikotagning efter anvendelsen af rammebestemmelsernes punkt 66 er nået fuldt ud i forhold til eksisterende aktionærer og kreditorer. Det forhold, at de eksisterende aktionærer mistede alle deres rettigheder til Condors (negative) egenkapital, og at de eksisterende kreditorer mistede alt undtagen 0,1 % af deres fordringer allerede under insolvensproceduren, giver ikke mulighed for at opnå større eller yderligere forebyggelse af moral hazard eller overdreven risikotagning.

(239) De seks faktorer, der er anført i betragtning 233-238, viser, at den rimelige andel af fremtidige gevinster for staten i den foreliggende sag, hvor der ikke er nogen resterende egenkapital efter tabsabsorberingen i henhold til rammebestemmelsernes punkt 66, som eksisterende investorer i Condor kunne have nydt godt af, kan svare til nul med henblik på rammebestemmelsernes punkt 67. Dette skyldes, at »en rimelig del af støttemodtagerens fremtidige gevinster«, som den egenkapitalforbedrende støtte bør sikre staten, i henhold til rammebestemmelsernes punkt 67 kalibreres i forhold til »virksomhedens tilbageværende egenkapital, efter tabene er gjort op«, og at disse to betingelser i punkt 67 skal anvendes samlet. Hvad specifikt angår eftergivelsen af gælden på 90 mio. EUR og afkaldet på de 20,2 mio. EUR i renter på overkompensationen, bemærker Kommissionen, at disse elementer ikke er genstand for særlige overvejelser, selv om de udgør en del af en forhandlet pakke af foranstaltninger. Under omstændighederne i denne sag finder Kommissionen imidlertid, at rammebestemmelsernes punkt 67 skal anvendes på en sådan måde, at afskrivningen uden særlig modydelse eller forrentning anses for at være foretaget på vilkår, der giver staten en rimelig andel af støttemodtagerens fremtidige gevinster, fordi der ikke er nogen tilbageværende egenkapital i selskabet, efter tabene er gjort op, eller i givet fald efter annullering af alle aktier og i mangel af efterstillede gældsinstrumenter, der kunne drage fordel af egenkapitalforbedrende støtteinstrumenter som f.eks. gældsafskrivning.

(240) Kommissionen noterer sig Tysklands og Condors argumenter om, at earn out-mekanismen vil give Tyskland en rimelig andel af Condors fremtidige gevinster (se betragtning 100, 122 og 123). Da Kommissionen imidlertid er af den opfattelse, at rammebestemmelsernes punkt 67 er overholdt i det foreliggende tilfælde, selv om der ikke foreligger en specifik modydelse eller forrentning for gældsafskrivningerne, er det ikke længere nødvendigt at vurdere gyldigheden af de argumenter, der er fremført vedrørende earn out-mekanismen.

5.3.1.7. Princippet om engangsstøtte og begrænsning af konkurrencefordrejninger

(241) For at sikre, at støttens negative virkninger begrænses for at undgå unødige virkninger for konkurrencen og samhandelen, og for at sikre, at den samlede balance er positiv ([85]), skal støtten ydes til kriseramte virksomheder i overensstemmelse med princippet om engangsstøtte, der begrænser støtten til en periode på ti år. Desuden skal der træffes foranstaltninger til at begrænse konkurrencefordrejninger ([86]).

(242) Kommissionen tillader kun omstruktureringsstøtte til én omstrukturering og, hvis det er relevant, forudsat at der er gået mere end ti år efter en tidligere tildeling af omstruktureringsstøtte, eller efter at omstruktureringsplanen er afsluttet eller indstillet ([87]). Kommissionen tillader undtagelser fra denne regel, når omstruktureringsstøtten følger en redningsstøtte som led i en enkelt omstrukturering ([88]).

(243) Omstruktureringsstøtten til Condor støttede kun én omstrukturering, der begyndte i 2019. Som Tyskland har anført (betragtning 25) og bekræftet ved Kommissionens kontrol af dennes egne optegnelser, har Condor (herunder dets tidligere og nuværende kontrollerende aktionærer og nogen af de enheder, det kontrollerer) ikke modtaget omstruktureringsstøtte i de seneste ti år. Der findes også et kontinuum med den redningsstøtte, der er godkendt og ydet i seks måneder indtil april 2020 i en enkelt omstruktureringsoperation som omhandlet i rammebestemmelsernes punkt 72, litra a). Condor forsøgte først at tiltrække og forhandle med en interesseret investor, der var i stand til at støtte videreførelsen og omstruktureringen af dets aktiviteter (betragtning 34). Condor afstod ikke fra at omstrukturere dets aktiviteter før og efter, at forhandlingerne endte med at slå fejl (betragtning 41-43 og tabel 2).

(244) I den forbindelse udgør kompensationsstøtten til Condor i henhold til artikel 107, stk. 2, litra b), i TEUF under de usædvanlige omstændigheder i forbindelse med covid-19-pandemien ikke rednings- eller omstruktureringsstøtte ([89]). Den omhandlede støtte kompenserer for de skader, der er direkte forårsaget af covid-19-pandemien som følge af de rejserestriktioner, der var forårsaget af denne usædvanlige begivenhed. Navnlig blev andre omkostninger, som Condor havde afholdt fra den 17. marts 2020 som følge af statslige restriktioner, der ikke udgjorde rejseforbud eller restriktioner for flyrejser, samt reduceret efterspørgsel som følge af den alvorlige økonomiske forstyrrelse af den tyske økonomi i 2020 udelukket fra kompensation. Sidstnævnte omkostninger, omkostningerne som følge af Condor I-afgørelsen som clawback og renter samt andre omstruktureringsomkostninger som følge af gennemførelsen af omstruktureringsplanen dækkes af omstruktureringsstøtten, af Condors driftsindtægter og af yderligere finansiering fra investorer, udlejere eller kreditorer.

(245) Som nærmere beskrevet i betragtning 82 gav Tyskland tilsagn om, at Condor ville træffe følgende foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, som ville gælde indtil udløbet af omstruktureringsplanen pr. 30. september 2023: i) loft på flyflåden, så den højst omfatter […] fly, ii) et forbud mod reklameomtale af den modtagne statsstøtte og iii) et forbud mod erhvervelser.

([85]) Rammebestemmelsernes punkt 38, litra f).
([86]) Rammebestemmelsernes punkt 76-93.
([87]) Rammebestemmelsernes punkt 70 og 71.
([88]) Rammebestemmelsernes punkt 72, litra a).
([89]) Punkt 15 i meddelelse fra Kommissionen — Midlertidige rammebestemmelser for statslige foranstaltninger til støtte for økonomien under det nuværende covid-19-udbrud (EUT C 91I af 20.3.2020, s. 1), som ændret ved Kommissionens meddelelse C(2020) 2215 (EUT C 112I af 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (EUT C 164 af 13.5.2020, s. 3), C(2020) 4509 (EUT C 218 af 2.7.2020, s. 3), C(2020) 7127 (EUT C 340I af 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (EUT C 34 af 1.2.2021, s. 6) og C(2021) 8442 (EUT C 473 af 24.11.2021, s. 1) og C(2022) 7902 (EUT C 423 af 7.11.2022, s. 9).

(246) I henhold til rammebestemmelserne afhænger vurderingen af foranstaltninger, der begrænser konkurrencefordrejninger, af størrelsen og arten af den støtte, der er ydet til Condor, de betingelser og omstændigheder, hvorunder den blev ydet, Condors størrelse og relative betydning på markedet og det pågældende markeds karakteristika. Større egetbidrag og byrdefordeling end dem, der kræves, kan ligeledes begrænse støttebeløbet og problemet med moral hazard, hvilket kan mindske behovet for foranstaltninger, der begrænser konkurrencefordrejning. Konkurrenceforanstaltninger bør ikke bringe udsigterne til genoprettelse af rentabiliteten i fare, og de bør heller ikke ske på bekostning af forbrugerne og konkurrencen ([90]).

(247) Omstruktureringsstøtten til Condor i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF blev ydet under omstændigheder med en alvorlig økonomisk forstyrrelse i medlemsstaternes økonomi som omhandlet i artikel 107, stk. 3, litra b), i TEUF. De økonomiske virkninger af covid-19-pandemien siden marts 2020 har været særligt akutte for udbud af og efterspørgsel efter lufttransport, fritidsrejser og relaterede aktiviteter ([91]).

(248) Disse ekstraordinære omstændigheder svækkede Condors drift, som i modsætning til de tilbagevendende overskud før covid-19-pandemien forventedes at give et negativt resultat på […] mio. EUR før skat mellem september 2019 og september 2021. Nettotabene i forbindelse med den reducerede efterspørgsel efter fritidsrejser oversteg det samlede beløb på 550 mio. EUR i KfW-lån til Condor, hvad enten det var som kompensation for skader eller som omstruktureringsstøtte, der skulle absorberes, og begrænsede Condors evne til at modstå afhændelser eller yderligere kapacitetsindskrænkninger.

(249) I forbindelse med gennemførelsen af selskabets omstruktureringsplan havde Condor reduceret sin flåde og kapacitet betydeligt målt i fly og sæder i forhold til situationen i 2019 før planen. Fra […] fly og […] millioner sæder i 2019 opererede Condor […] fly med […] millioner sæder på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet. Relativt set vil kapacitetsnedskæringen fortsat være mærkbar i september 2023 i henhold til omstruktureringsplanen: Condor ville på det tidspunkt operere med en flåde af mindre størrelse ([…] fly) i forhold til perioden før omstruktureringen, […]. Kommissionen har ikke modtaget en sådan anmeldelse fra Tyskland. Condors flåde forblev således på […] fly i hele omstruktureringsperioden, som sluttede i september 2023. I modsætning til, hvad Ryanair har anført, hænger udfasningen af gamle fly ikke sammen med den frivillige begrænsning af antallet af fly, som Condor opererede i omstruktureringsperioden. Som led i den normale drift vil luftfartsselskaber, der udfaser gamle fly, erstatte dem med fly, som de kan operere, da de ellers vil være nødt til at reducere og i sidste ende indstille driften. Desuden har Condor gennem investeringsaftalen med Attestor de finansielle midler til at forny sin flåde efter behov. Derfor må flådestørrelsesloftet betragtes som en mærkbar begrænsning af Condors operationelle kapacitet i hele omstruktureringsperioden.

(250) I henhold til afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 skulle Condor desuden også afstå fra at erhverve aktier i nogen virksomhed i omstruktureringsperioden, medmindre det var nødvendigt for at sikre Condors langsigtede rentabilitet. Condor vil blive yderligere begrænset med hensyn til vækst gennem eksterne opkøb af konkurrenter eller leverandører af produkter eller tjenester, der supplerer dets egne, indtil omstruktureringsplanens afslutning, medmindre det er nødvendigt for at sikre Condors langsigtede rentabilitet (betragtning 260, litra e)). I sidstnævnte tilfælde skulle Tyskland have anmeldt den planlagte erhvervelse til Kommissionen, dokumentere, at den var nødvendig, og afstå fra at gennemføre den, indtil Kommissionen havde bekræftet, at erhvervelsen var nødvendig for at støtte Condors langsigtede rentabilitet. Kommissionen har ikke modtaget en sådan anmeldelse fra Tyskland, og erhvervelsesforbuddet er således blevet overholdt i hele omstruktureringsperioden, der sluttede i september 2023. Condor havde således ikke ekspanderet gennem erhvervelser, der indirekte var muliggjort af omstruktureringsstøtten. Endelig skulle Condor også afholde sig fra at offentliggøre statsstøtte som en konkurrencefordel ved markedsføring af produkter og tjenesteydelser i omstruktureringsperioden. Tysklands tilsagn i henhold til afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 blev ligeledes overholdt.

([90]) Rammebestemmelsernes punkt 87-90 og 92.

([91]) Punkt 1-4 i meddelelsen fra Kommissionen — Midlertidige rammebestemmelser for statslige foranstaltninger til støtte for økonomien under det nuværende covid-19-udbrud, som ændret.

(251) Med sin relativt lille flyflåde havde Condor en begrænset andel på […] % af det samlede tyske lufttransportmarked. Condor var langt bagefter den største tjenesteudbyder, som var Lufthansa Group, og lå mere eller mindre på linje med Ryanair, som havde en andel på 5 %. Hvis der kun tages hensyn til fritidssegmentet på det tyske samlede lufttransportmarked, var Condors og Ryanairs andele hver […] % efterfulgt af TUIflys andel på 9 % og forblev langt lavere end Lufthansa Groups andel på 31 %, hvilket var næsten dobbelt så meget som Condors andel. Med hensyn til tilstedeværelsen på markedet havde Condor på tidspunktet for tildelingen af støtten ingen vigtig eller mærkbar stilling på over […] % i nogen af de tyske lufthavne, hvorfra selskabet opererer, undtagen i relativt små lufthavne (betragtning 30 og 31).

(252) Condor gennemgik en reduktion af flådekapaciteten, hvilket lettede et eventuelt overskydende udbud på det tyske marked for flyrejser, hvor selskabet hovedsagelig vil være aktivt, i et omfang, der er passende i betragtning af dets relativt begrænsede position på dette marked. Med en reduceret og begrænset flyflåde ville Condor nemlig kun være i stand til at betjene kunderne og begrænse reduktionen af sin markedsandel inden for fritidsflyrejser og modstå konkurrence fra luftfartsselskaber, der ikke er underlagt lignende begrænsninger, som f.eks. Eurowings og TUIfly, hvis selskabet kunne anvende flyene mere effektivt, med højere belastningsfaktorer og med en højere hyppighed. Foranstaltningen begrænser effektivt den konkurrencefordrejning, der forårsages af omstruktureringsstøtten på et marked, hvor konkurrencen fordrejes af den statsstøtte, der modtages af konkurrerende luftfartsselskaber, f.eks. Lufthansa og TUI, i disse to tilfælde med betydelige offentlige rekapitaliseringer (se fodnote 22 og 23).

(253) I en sådan situation burde Condor have været i stand til at reagere på efterspørgslen på markedet i et vist omfang, […]. Selv om denne mekanisme gav Condor begrænset fleksibilitet til at tilpasse sig ændrede markedssituationer under klart definerede omstændigheder, ville den stadig holde Condors flåde i omstruktureringsperioden under niveauet før covid-19 på […] fly. På et koncentreret marked, som det er tilfældet i Tyskland, der i øvrigt fordrejes af betydelige støttebeløb til konkurrenterne, er det nødvendigt at afstemme foranstaltningen for at undgå at skade konkurrencen.

(254) Desuden kan omfanget af foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger være mindre for Condors vedkommende end i tilfælde, hvor støtten tilskynder til moral hazard (se betragtning 246). Med henblik herpå begrænser omfanget af egetbidrag og byrdefordeling fra aktionærer, tidligere og fremtidige aktionærer og kreditorer omstruktureringsstøttens størrelse. Egetbidraget udgør over 70 % af omstruktureringsomkostningerne, og kreditorernes gældsafskrivninger overstiger støttebeløbet i form af omstrukturerede KfW-lån og den afskrivning, som Tyskland foretager. Som anført i betragtning 216 afhjælper egetbidraget desuden Condors likviditetsmangel og solvensproblemer, og derfor bidrager både støtten og egetbidraget til at afhjælpe de svagheder, der forårsagede Condors problem. Desuden kommer størstedelen af finansieringen af planen fra egetbidrag, som i modsætning til støtten også omfatter frisk likvid kapital. Den tidligere aktionær i Condor har mistet alle sine investeringer. Condors kreditorer — uanset om de var sikrede eller usikrede, og blandt hvilke der ikke var efterstillede kreditorer — mistede næsten alle deres investeringer eller fordringer og vil derfor ikke drage fordel af den forventede stigning i omstruktureringen eller blive tilbagebetalt af Condors passiver ud over inddrivelsen af fordringerne på 0,1 %. Støtten giver derfor ikke anledning til at tro, at den tyske stat vil støtte omstruktureringen af luftfartsselskaber, der har udvist en risikabel kommerciel eller finansiel adfærd til fordel for deres aktionærer eller kreditorer. Alt andet lige kunne omfanget af de foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, der finder anvendelse på Condor, derfor begrænses, også fordi støtten ikke tilskyndede til moral hazard eller uovervejet risikotagning, samtidig med at godtgørelsen var tilstrækkelig.

(255) Det følger heraf, at de foranstaltninger, som Tyskland har foreslået for at afbøde de konkurrencefordrejninger, som omstruktureringsstøtten har skabt, er hensigtsmæssige.

5.3.1.8. Gennemsigtighed

(256) I overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 96 forpligter de tyske myndigheder sig til at opfylde gennemsigtighedskravene på webstedet www.bmwi.de (betragtning 23).

6. **KONKLUSION**

(257) Kommissionen finder i lyset af Rettens annullation af afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 i sag T-28/22, at den omstruktureringsstøtte, som Tyskland gennemførte til fordel for Condor med tilbagevirkende kraft, blev ulovlig og skal anses for at være ydet i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Omstruktureringsstøtten opfylder imidlertid betingelserne i rammebestemmelserne og bidrager derfor til udviklingen af den økonomiske aktivitet inden for fritidslufttransport uden at påvirke samhandelsvilkårene i det indre marked på en måde, der strider mod Unionens overordnede interesser. Støtten er derfor forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

(258) Kommissionen var nået frem til samme konklusion og gjorde ikke indsigelse mod omstruktureringsstøtten i sin afgørelse om omstruktureringsstøtte fra 2021, der blev annulleret i sag T-28/22. Denne afgørelse vedtages for at efterkomme dommen i sag T-28/22. Kommissionen minder imidlertid om, at denne dom er appelleret i sag C-505/24 P. Af hensyn til retssikkerheden er det derfor nødvendigt at præcisere de retsvirkninger, som denne afgørelse har, i tilfælde af at afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 efter appellen ved Domstolen skulle have retsvirkninger. I så fald ville analysen af den pågældende omstruktureringsstøtte i denne afgørelse blive overflødig. Nærværende afgørelse bør derfor kun have retsvirkninger, i det omfang afgørelsen om omstruktureringsstøtte fra 2021 ikke har retsvirkninger —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den statsstøtte, som Tyskland har ydet til Condor Flugdienst GmbH og dets kontrollerede datterselskaber, som beløber sig til 321,18 mio. EUR, er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 2

Denne afgørelse har kun retsvirkninger, i det omfang Kommissionens afgørelse C(2021)5729 final af 26. juli 2021 i sag SA.63203 (2021/N) Tyskland — Restructuring aid for Condor ikke har retsvirkninger.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Hvis afgørelsen indeholder fortrolige oplysninger, som ikke bør offentliggøres, bedes De informere Kommissionen herom inden for femten arbejdsdage efter modtagelsesdatoen. Hvis Kommissionen ikke modtager en begrundet anmodning inden for denne frist, vil den gå ud fra, at De er indforstået med, at afgørelsens tekst offentliggøres i sin helhed. En sådan anmodning med de relevante oplysninger skal sendes elektronisk til:

Europa-Kommissionen
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. april 2025.

På Kommissionens vegne
Teresa RIBERA
Ledende næstformand