

ENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Octava)

8 de mayo de 2024 ( \* ) ( 1 )

(Ayuda de Estado – Mercado alemán del transporte aéreo – Ayuda de reestructuración concedida por Alemania a una compañía aérea – Modificación de las condiciones de los préstamos concedidos por Alemania y condonación parcial de deudas – Decisión de no formular objeciones – Recurso de anulación – Locus standi – Admisibilidad – Salvaguardia de los derechos procesales – Dificultades graves – Artículo 107 TFUE, apartado 3, letra c), – Punto 67 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis – Reparto de cargas)

En el asunto T-28/22,

**Ryanair DAC**, con domicilio social en Swords (Irlanda), representada por los Sres. E. Vahida, S. Rating e I.-G. Metaxas-Maranghidis, abogados,

solicitante,

v

**Comisión Europea**, representada por los Sres. I. Barcew, V. Bottka y J. Ringborg, en calidad de agentes,

acusado,

Apoyado por

**República Federal de Alemania**, representada por el Sr. J. Möller, P.-L. Krüger y J. Buhl, en calidad de agentes,

y por

**Condor Flugdienst GmbH**, con domicilio social en Neu-Isenburg (Alemania), representada por los Sres. A. Rosenfeld, S. Lünenbürger, A. Birnstiel y S. Blazek, abogados,

intervinientes,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Octava),

compuesto por A. Kornezov (Relator), Presidente, G. De Baere y K. Kecsmár, Jueces,

Registrador: S. Spyropoulos, Administrador,

Vista la parte escrita del procedimiento,

tras la audiencia del 22 de septiembre de 2023,

da lo siguiente

**Juicio**

- 1 Mediante su recurso con arreglo al artículo 263 TFUE, la demandante, Ryanair DAC, solicita la anulación de la Decisión C(2021) 5729 final de la Comisión, de 26 de julio de 2021, sobre ayudas de Estado SA. 63203 (2021/N) – Alemania – Ayuda de reestructuración a Condor (en lo sucesivo, «Decisión impugnada»).

## Antecedentes de la disputa

- 2 Condor Flugdienst GmbH (en lo sucesivo, «Condor») es una compañía aérea alemana que opera vuelos chárter. Proporciona servicios de transporte aéreo a clientes individuales, operadores turísticos y agencias de viajes desde varios aeropuertos, en particular en Alemania, centrándose en el mercado de viajes de ocio.
- 3 Durante el período 2019-2021, Condor se benefició de varias medidas de ayuda estatal que pueden clasificarse en dos grupos: por un lado, medidas de ayuda destinadas a resolver sus dificultades financieras provocadas por la insolvencia de su antigua empresa matriz, Thomas Cook Group plc (en lo sucesivo, «Thomas Cook») y, por otra, medidas de ayuda para reparar los daños sufridos como consecuencia de la imposición de restricciones de viaje relacionadas con la pandemia de COVID-19.
- 4 En primer lugar, tras la insolvencia de Thomas Cook, Condor recibió una ayuda de salvamento, que fue aprobada mediante Decisión C(2019) 7429 final de la Comisión, de 14 de octubre de 2019, sobre la ayuda estatal SA.55394 (2019/N) – Alemania – Ayuda de salvamento a Condor («la decisión sobre las ayudas de salvamento»), sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE y de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis (DO 2014, C 249, p. 1; «la Directrices R&R'). Esta decisión fue objeto de un recurso ante el Tribunal General, que fue desestimado mediante sentencia de 18 de mayo de 2022, *Ryanair / Comisión (Condor; ayuda de salvamento)* (T-577/20, EU:T:2022:301).
- 5 Dado que la pandemia de COVID-19 había afectado entretanto al sector de la aviación, a Condor se le concedieron posteriormente dos medidas de ayuda individuales consecutivas para reparar los daños sufridos como consecuencia de la imposición de restricciones de viaje relacionadas con dicha pandemia en el período comprendido entre del 17 de marzo al 31 de diciembre de 2020 ('las ayudas COVID-19 de 2020') y del 1 de enero al 31 de mayo de 2021 ('las ayudas COVID-19 de 2021').
- 6 En consecuencia, mediante Decisión C(2020) 2795 final, de 26 de abril de 2020, sobre la ayuda estatal SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) – Alemania – Indemnización de los daños causados por la pandemia de COVID 19 a Condor (en lo sucesivo, «Decisión sobre las ayudas COVID-19 de 2020»), la Comisión Europea consideró que las ayudas COVID-19 de 2020, que tomaron la forma de dos préstamos por un total de 550 millones de euros (en lo sucesivo, "los préstamos COVID-19 de 2020"), respaldados por un garantía estatal, era compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE. En dicha Decisión, la Comisión consideró que, dado que el importe del daño sufrido por Condor se había calculado sobre la base de una estimación *ex ante*, las autoridades alemanas se habían comprometido a comprobar *ex post* si el importe de la ayuda era superior al importe del daño y recuperar de Condor cualquier compensación excesiva que pudiera haber surgido como resultado de ello.
- 7 Mediante sentencia de 9 de junio de 2021, *Ryanair / Comisión (Condor; COVID-19)* (T-665/20, EU:T:2021:344), el Tribunal General anuló la Decisión sobre las ayudas COVID-19 de 2020 debido a por falta de motivación, suspendiendo al mismo tiempo los efectos de dicha anulación hasta que la Comisión adopte una nueva decisión con arreglo al artículo 108 TFUE. El Tribunal General declaró, en esencia, que, habida cuenta de los motivos de la Decisión controvertida, le era imposible comprobar si la Comisión podía concluir, sin tener dudas, que existía una relación causal directa entre, por ejemplo, por un lado, los costes soportados por Condor como consecuencia de la ampliación de su procedimiento de insolvencia, que se había iniciado debido a dificultades preexistentes que no estaban asociadas con la pandemia de COVID-19, costes que se habían incluido en la indemnización previstas por las ayudas COVID-19 de 2020 y, por otra parte, el hecho que dio lugar al perjuicio tal como se define en la Decisión controvertida, a saber, la cancelación y reprogramación de los vuelos de Condor como consecuencia de las restricciones de viaje impuestas en en el contexto de la pandemia de COVID-19 (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de junio de 2021, *Ryanair / Comisión (Condor; COVID-19)*, T-665/20, EU:T:2021:344, apartado 61).
- 8 A raíz de la sentencia de 9 de junio de 2021, *Ryanair / Comisión (Condor; COVID-19)* (T-665/20, EU:T:2021:344), la Comisión, mediante Decisión C(2021) 5730 final de 26 de julio de 2021 sobre la ayuda estatal SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) – Alemania – Compensación por los daños causados por el brote de COVID-19 a Condor (en lo sucesivo, «decisión modificada sobre la ayuda por COVID-19 de 2020»), consideró que la ayuda COVID-19 de 2020 era compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE. Para ejecutar la citada sentencia, la Comisión, por un lado, en dicha Decisión excluyó del cálculo del daño sufrido

por Condor los costes que ésta había soportado debido a la ampliación del procedimiento de insolvencia. En segundo lugar, basándose en los datos *ex post* facilitados por las autoridades alemanas, concluyó que Condor había recibido una compensación excesiva de 91,745 millones de euros, más intereses.

- 9 Posteriormente, mediante Decisión C(2021) 5731 final, de 26 de julio de 2021, sobre la ayuda estatal SA.63617 (2021/N) – Alemania COVID-19 – Compensación de daños al cóndor II (en lo sucesivo, «Decisión sobre la ayuda COVID-19 de 2021»), la Comisión concluyó que la ayuda COVID-19 de 2021, que adoptó la forma de una condonación parcial de 60 millones EUR de deuda resultante de los préstamos COVID-19 de 2020, era compatible con el mercado interior sobre la base de Artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE.
- 10 Por último, mediante la Decisión impugnada, la Comisión, sobre la base del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra c), y de las Directrices R&R, aprobó una medida de ayuda para apoyar la reestructuración y la continuación de las actividades de Condor (en lo sucesivo, «medida controvertida»). , que consta de dos partes. La primera parte consiste en una modificación de las condiciones de los préstamos COVID-19 de 2020 y una condonación parcial de 90 millones de euros de deuda resultante de dichos préstamos. La segunda parte consiste en la condonación de 20,2 millones de euros de deuda correspondientes a los intereses pagaderos por Condor tras la decisión modificada sobre las ayudas COVID-19 de 2020.

#### **Formas de pedido solicitadas**

- 11 El demandante solicita al Tribunal de Justicia que:
  - Anule la decisión impugnada.
  - Condene en costas a la Comisión.
- 12 La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que:
  - desestime el recurso;
  - Condene en costas a la demandante.
- 13 La República Federal de Alemania y Condor solicitan que se desestime el recurso y se condene en costas a la demandante.

#### **Ley**

- 14 En apoyo de su recurso, la demandante invoca diez motivos basados, esencialmente: i) en que la medida controvertida queda fuera del ámbito de aplicación de las Directrices R&R; (ii) un error manifiesto de evaluación con respecto a demostrar fallas del mercado y dificultades sociales; (iii), (iv), (v) y (vi), que la Comisión no demostró, respectivamente, la necesidad de la intervención estatal y su efecto incentivador, que el plan de reestructuración es realista, coherente, de gran alcance y adecuado restablecer la viabilidad a largo plazo de Condor y la idoneidad o proporcionalidad de la ayuda en cuestión; (vii) que la Comisión incurrió en error en su examen de los efectos negativos de la medida en litigio; (viii) vulneración de los principios de no discriminación, libre prestación de servicios y libre establecimiento; (ix) violación de sus derechos procesales; y (x) incumplimiento del deber de motivación.

#### *Admisibilidad*

- 15 En primer lugar, la demandante alega que es parte interesada en el sentido del artículo 108 TFUE, apartado 2, y parte interesada en el sentido del artículo 1, letra h), del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se normas detalladas para la aplicación del artículo 108 [TFUE] (DO 2015, L 248, p. 9), y que, por tanto, está legitimado para interponer recursos para proteger sus derechos procesales. En segundo lugar, alega que su posición competitiva en el mercado se ha visto sustancialmente afectada por la medida controvertida y que también tiene derecho a impugnar la Decisión impugnada en cuanto al fondo.

- 16 La Comisión y Condor no cuestionan la legitimación activa de la demandante para interponer recurso para proteger sus derechos procesales. Sostienen, sin embargo, que no está facultada para impugnar la decisión impugnada en cuanto al fondo.
- 17 En el presente caso, la Comisión decidió, tras un examen preliminar, no plantear objeciones a la medida controvertida por considerarla compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE y con las Directrices R&R. . Al no iniciarse el procedimiento de investigación formal, se privó de esa posibilidad a los interesados que hubieran podido presentar observaciones durante esa etapa. Para remediar esto, tienen derecho a impugnar la decisión de la Comisión de no iniciar el procedimiento de investigación formal ante los tribunales de la UE. Por lo tanto, un recurso interpuesto por una parte interesada, en el sentido del artículo 108 TFUE, apartado 2, para que se anule la decisión de no formular objeciones sería admisible en la medida en que dicha parte pretenda salvaguardar los derechos procesales de que dispone. en virtud de esta última disposición (véase la sentencia de 18 de noviembre de 2010, *NDSHT / Comisión* , C-322/09 P, EU:C:2010:701, apartado 56 y jurisprudencia citada).
- 18 A la luz del artículo 1, letra h), del Reglamento 2015/1589, una empresa que compite con el beneficiario de una medida de ayuda es una «parte interesada» a efectos del artículo 108, apartado 2, del TFUE (véase, por analogía, la sentencia de 3 de septiembre de 2020, *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten en Nederland y otros / Comisión* , C-817/18 P, EU:C:2020:637, apartado 50, véase también, en este sentido y por analogía, la sentencia de 18 de noviembre de 2010, *NDSHT / Comisión* , C-322/09 P, EU:C:2010:701, apartado 59).
- 19 En el presente asunto no se discute que Ryanair compite con Condor y que, por tanto, es una parte interesada en el sentido del artículo 1, letra h), del Reglamento 2015/1589, legitimada para ejercitar acciones para salvaguardar los derechos procesales disponibles. conforme al artículo 108, apartado 2, del TFUE.
- 20 En cuanto a la legitimación activa para impugnar la decisión impugnada en cuanto al fondo, procede señalar que ésta no es un acto reglamentario en el sentido del artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, en la medida en que no es un acto de alcance general (véase, por ejemplo, en este sentido, sentencia de 3 de octubre de 2013, *Inuit Tapiriit Kanatami y otros / Parlamento y Consejo* , C-583/11 P, EU:C:2013:625, apartado 56). En consecuencia, la demandante debe demostrar que dicha decisión la afecta directa e individualmente, en el sentido del artículo 263 TFUE, párrafo cuarto.
- 21 A este respecto, de reiterada jurisprudencia se desprende que personas distintas de aquellas a las que va dirigida una decisión sólo pueden pretender estar individualmente afectadas si dicha decisión les afecta por determinadas cualidades que les son propias o por razones de circunstancias que los diferencian de todas las demás personas, y en virtud de esos factores los distingue individualmente del mismo modo que en el caso del destinatario (sentencias de 15 de julio de 1963, *Plaumann / Comisión* , 25/62, EU:C:1963 :17, p. 107; de 28 de enero de 1986, *Cofaz y otros / Comisión* , 169/84, EU:C:1986:42, apartado 22; y de 22 de noviembre de 2007, *Sniace / Comisión* , C-260/05 P. EU:C:2007:700, apartado 53).
- 22 Por tanto, cuando un solicitante cuestiona el fundamento de una decisión de valoración de una ayuda, adoptada sobre la base del artículo 108 TFUE, apartado 3, o tras el procedimiento de investigación formal, el mero hecho de que pueda ser considerada «afectada» en el sentido del artículo 108 TFUE, apartado 2, no puede bastar para hacer admisible el recurso. A continuación deberá demostrar que tiene un estatuto particular en el sentido de la jurisprudencia mencionada en el apartado 21 supra. Esto se aplica, en particular, cuando la posición de la demandante en el mercado de que se trata se ve sustancialmente afectada por la ayuda a la que se refiere la decisión controvertida (véase la sentencia de 15 de julio de 2021, *Deutsche Lufthansa / Comisión* , C-453/19 P, EU:C:2021 :608, apartado 37 y jurisprudencia citada).
- 23 En cuanto a los factores admitidos por la jurisprudencia para acreditar un efecto lesivo sustancial de ese tipo, procede recordar que el mero hecho de que un acto pueda influir en las relaciones de competencia existentes en el mercado pertinente y que la empresa en cuestión mantenga una relación de competencia con el beneficiario de dicho acto no puede bastar para considerar que dicha empresa esté individualmente afectada por dicho acto. Por tanto, una empresa no puede invocar únicamente su condición de competidora de la empresa beneficiaria de la ayuda (véase la sentencia de 15 de julio de 2021, *Deutsche Lufthansa / Comisión* , C-453/19 P, EU:C:2021:608, apartado 60 y jurisprudencia citada).

- 24 Sin embargo, en el caso de autos la demandante se basa esencialmente únicamente en el hecho de que compite con Condor en el mercado pertinente y describe, en términos generales, diversos aspectos de dicho mercado, a saber, que está «concentrado», que la competencia está distorsionada por las ayudas estatales concedidas a sus competidores, que "[su] situación se ve agravada" por la medida en cuestión, que está "señalada como un actor importante que no ha recibido ayuda estatal" y que existe un "exceso de capacidad en el mercado alemán y en el resto de la UE".
- 25 Sin embargo, tales afirmaciones generales no bastan para demostrar que la medida controvertida podía afectar sustancialmente a la posición competitiva de la demandante en el mercado de que se trata.
- 26 En primer lugar, la demandante ignora la circunstancia, no discutida, de que sólo competía con Condor en las ventas de «asientos secos», es decir, asientos vendidos directamente a los clientes finales, y que, a diferencia de la demandante, Condor era una compañía aérea chárter para la que la venta de tales «asientos secos» representaba sólo una proporción limitada de sus ventas. En cambio, de los autos se desprende que no existía ninguna relación de competencia entre la demandante y Condor en lo que respecta a la venta de billetes de avión a operadores turísticos y agencias de viajes, incluidos vuelos de larga distancia y vuelos especializados, que era el principal sector de actividad de Condor. De lo anterior se deduce que, si bien la demandante era efectivamente un competidor de Condor, la relación competitiva entre ellos era bastante limitada.
- 27 En segundo lugar, el hecho de que la demandante, a diferencia de Condor y otras compañías aéreas, no haya recibido ayuda estatal del Estado alemán no proporciona ninguna información sobre el impacto real de la medida controvertida en su posición competitiva, contrariamente a lo que exige la jurisprudencia. Lo mismo puede decirse de la afirmación de que el mercado está "concentrado" o se caracteriza por un "exceso de capacidad".
- 28 En estas circunstancias, procede declarar que la demandante no ha demostrado que la decisión impugnada la afecte individualmente y, por tanto, no está legitimada para impugnarla en cuanto al fondo.
- 29 De ello se deduce que los motivos primero a octavo, mediante los cuales la demandante cuestiona el fundamento de la Decisión impugnada, son inadmisibles.
- 30 En cambio, es admisible el noveno motivo, mediante el cual la demandante pretende proteger sus derechos procesales.
- 31 Así las cosas, la demandante, para demostrar una vulneración de sus derechos procesales debido a las dudas que la medida controvertida debería haber suscitado sobre su compatibilidad con el mercado interior, puede invocar argumentos destinados a demostrar que la decisión de la Comisión La conclusión sobre la compatibilidad de dicha medida con el mercado interior era incorrecta, lo que, a fortiori, permite demostrar que la Comisión debería haber tenido dudas sobre su apreciación de la compatibilidad de dicha medida con el mercado interior. Por lo tanto, el Tribunal de Primera Instancia tiene derecho a examinar los argumentos de fondo formulados por la demandante en sus motivos primero a octavo, a los que se refiere en su noveno motivo, para comprobar si pueden apoyar el motivo expresamente formulado por sobre la existencia de dudas que justifiquen la incoación del procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE (véase, en este sentido, la sentencia de 18 de mayo de 2022, *Ryanair / Comisión (Condor; ayuda de salvamento)*, T-577/20, UE: T:2022:301, apartado 20 y jurisprudencia citada).

### **Sustancia**

- 32 En su noveno motivo, basado en la vulneración de sus derechos procesales, la demandante aporta, en esencia, ocho elementos de prueba relacionados con el contenido de la Decisión impugnada, correspondientes a sus ocho primeros motivos, destinados a demostrar que la Comisión debería haber tenido dudas durante el examen preliminar de la medida en litigio.
- 33 Según la jurisprudencia, cuando la Comisión no puede llegar a una conclusión firme, tras un examen inicial en el marco del procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 3, del TFUE, de que una medida de ayuda estatal no constituye una «ayuda» en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE o, si se considera ayuda, es compatible con el Tratado FUE, o cuando dicho procedimiento no le ha permitido superar las graves dificultades que entraña la evaluación de la compatibilidad de la medida considerada, la Comisión se encuentra bajo tiene la obligación de

incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE, y no tiene ninguna facultad discrecional a este respecto (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de mayo de 2005, *Italia / Comisión*, C-400/99, EU:C:2005:275, apartado 47). Además, esta obligación queda expresamente confirmada por las disposiciones del artículo 4, apartado 4, en relación con el artículo 15, apartado 1, del Reglamento 2015/1589 (véase, por analogía, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, *British Aggregates / Comisión* (C-487/06 P, EU:C:2008:757, apartado 113).

- 34 El artículo 4, apartados 3 y 4, del Reglamento 2015/1589 establece a este respecto que, en la medida en que la medida notificada por el Estado miembro de que se trate esté comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE, será la presencia o la ausencia de «dudas» sobre la compatibilidad de dicha medida con el mercado interior es determinante para que la Comisión decida no formular objeciones o, por el contrario, incoar el procedimiento de investigación formal, tras su examen preliminar.
- 35 El concepto de «dudas» establecido en el artículo 4, apartados 3 y 4, del Reglamento 2015/1589, que se concreta en la existencia de dificultades graves encontradas por la Comisión en su examen de si la medida en cuestión constituye una ayuda o si es compatible con el mercado interior, es de naturaleza objetiva. Para determinar si existen o no tales dudas es necesario examinar tanto las circunstancias en las que se adoptó el acto impugnado como su contenido. Esta investigación debe realizarse objetivamente, comparando los motivos de la Decisión con la información de que disponía la Comisión cuando decidió sobre la compatibilidad de la ayuda controvertida con el mercado interior. De ello se deduce que el control jurisdiccional por parte del Tribunal General de la existencia de dudas irá, por naturaleza, más allá de la simple consideración de si ha habido o no un error manifiesto de apreciación (véanse, en este sentido, las sentencias de 2 de abril de 2009, *Bouygues y Bouygues Télécom / Comisión*, C-431/07 P, EU:C:2009:223, apartado 63, y de 10 de julio de 2012, *Smurfit Kappa Group / Comisión*, T-304/08, EU:T:2012:351, apartado 80 y jurisprudencia citada).
- 36 Corresponde al demandante demostrar la existencia de dudas, prueba que puede revestir la forma de un conjunto de pruebas coherentes (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de septiembre de 2018, *HH Ferries y otros / Comisión*, T-68/15, EU:T:2018:563, apartado 63 y jurisprudencia citada).
- 37 A la luz de esta jurisprudencia, el Tribunal de Justicia debe examinar los elementos de prueba aportados por la demandante que pretenden demostrar la existencia de dudas que deberían haber llevado a la Comisión a incoar el procedimiento de investigación formal.

*Sobre el primer elemento de prueba, según el cual la medida en litigio no está comprendida en el ámbito de aplicación de las Directrices R&R*

- 38 La demandante alega, en esencia, que Condor no tenía derecho a recibir ayudas de reestructuración con arreglo al punto 22 de las Directrices R&R.
- 39 La Comisión, apoyada por la República Federal de Alemania y por Condor, rebate las alegaciones de la demandante.
- 40 El punto 22 de las Directrices R&R establece:
- «Normalmente, una empresa que pertenezca a un grupo empresarial mayor o que esté siendo absorbida por él no podrá recibir ayudas con arreglo a las presentes Directrices, excepto cuando pueda demostrarse que las dificultades de la empresa son intrínsecas y no son el resultado de una distribución arbitraria de costes dentro del grupo, y que las dificultades son demasiado graves para que el propio grupo pueda abordarlas. ...»
- 41 En el caso de autos, la Comisión consideró en los apartados 106 y 107 de la Decisión impugnada que se cumplían los requisitos establecidos en el punto 22 de las Directrices R&R, basándose, por un lado, en que, cuando se adoptó la Decisión, Condor no formaba parte de un grupo empresarial más grande. El único accionista de Condor en aquel momento, SG Luftfahrt GmbH (en lo sucesivo, «SGL»), no era más que una sociedad fiduciaria creada únicamente para poseer las acciones de Condor hasta su venta a un inversor, mientras que SGL no poseía acciones de otras empresas y se vio privada por contrato de la mayor parte de los derechos habituales de un accionista. De ello se deducía, según la Comisión, que Noerr & Stiefenhofer, la sociedad matriz última de SGL y Condor, no podía ejercer derechos significativos sobre Condor a través de SGL, de modo que tampoco se podía considerar que Condor formara parte del grupo Noerr & Stiefenhofer. Por tanto,

las dificultades de Condor no se debían a una distribución arbitraria de los costes dentro de un grupo hipotético más amplio. En segundo lugar, la Comisión consideró que la antigua empresa matriz de Condor, Thomas Cook, era insolvente y estaba en proceso de liquidación, de modo que tampoco podía resolver las dificultades de Condor. Además, las dificultades de Condor no se debían a una asignación arbitraria de costes dentro de Thomas Cook.

- 42 La demandante no niega que, en el momento de adoptarse la Decisión impugnada, Condor no formaba parte de un grupo formado por SGL o Noerr & Stiefenhofer, ni que, en aquel momento, dado que todas las acciones de Condor eran traspasada a SGL, Condor ya no formaba parte de Thomas Cook.
- 43 Por otra parte, la demandante reprocha a la Comisión no haber examinado si Attestor Ltd, un fondo de inversión que estaba en proceso de adquirir Condor cuando se adoptó la Decisión impugnada (habiéndose redactado un acta notarial relativa a tal proyecto de compra) redactada el 20 de mayo de 2021, es decir, casi dos meses antes de la adopción de la Decisión impugnada, constituía un grupo empresarial mayor y si, por tanto, Condor estaba siendo «absorbida» por dicho grupo, en el sentido del punto 22 de las Directrices R&R.
- 44 A este respecto, de los apartados 35, 74, 76 y 126 de la Decisión impugnada se desprende, sin que la demandante lo discuta, que, como afirmó la Comisión, la compra de Condor por parte de Attestor estaba condicionada a la concesión de la medida. en cuestión y, por tanto, quedó suspendido de facto hasta la aprobación de dicha medida. Además, la demandante no ha aportado ninguna prueba o indicación que pueda demostrar que, sin la medida controvertida, Attestor habría comprado Condor en cualquier caso.
- 45 En estas circunstancias, la condonación parcial de la deuda de Condor con el Estado alemán, que es el objeto de la medida controvertida, debe analizarse, en esencia, como un factor negativo incorporado en el precio que debe pagar Attestor. para la adquisición de Condor, cuyo precio refleja necesariamente el importe de la deuda de Condor cancelada tras la adopción de la medida controvertida y que, por tanto, ya no tendrá que ser reembolsada.
- 46 El Tribunal de Justicia ya ha tenido ocasión de declarar en circunstancias similares que, en principio, cuando un grupo empresarial sólo está dispuesto a comprar una empresa a condición de que ésta reciba una ayuda estatal para mejorar su situación financiera, de modo que dicha ayuda podría analizarse como un factor negativo incorporado en el precio pagado por el grupo por la adquisición de dicha empresa, no puede considerarse que dicha empresa esté en proceso de ser absorbida por dicho grupo, en el sentido del punto 22 del R&R Directrices (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de mayo de 2015, *Niki Luftfahrt / Comisión*, T-511/09, EU:T:2015:284, apartados 130, 158 y 161 a 163).
- 47 Uno de los principios establecidos en el punto 22 de las Directrices R&R es que una empresa en crisis que pertenece a un grupo tiene prohibido beneficiarse de ayudas de reestructuración cuando sus dificultades no sean intrínsecas y sean el resultado de una distribución arbitraria de costes dentro del grupo o cuando el grupo tiene los medios para resolver esas dificultades por sí solo. El objetivo de esta prohibición es, por tanto, impedir que un grupo de empresas haga correr al Estado con el coste de un plan de reestructuración de una de las empresas que pertenecen al grupo, cuando dicha empresa se encuentra en crisis y el propio grupo ha creado dichas dificultades. o tiene los medios para afrontarlos por sí solo (véase, por analogía, la sentencia de 13 de mayo de 2015, *Niki Luftfahrt / Comisión*, T-511/09, EU:T:2015:284, apartado 159).
- 48 En este contexto, la finalidad de ampliar la prohibición del beneficio de ayudas de reestructuración a las empresas en dificultades que están en proceso de ser «absorbidas» por un grupo es impedir que un grupo de empresas eluda esa prohibición aprovechando el hecho de que una empresa que está en proceso de compra todavía no le pertenece formalmente en el momento del pago de la ayuda de reestructuración en favor de la empresa adquirida (sentencia de 13 de mayo de 2015, *Niki Luftfahrt / Comisión*, T- 511/09, EU:T:2015:284, apartado 160).
- 49 Sin embargo, tal situación no puede asimilarse a la del presente asunto, donde la adquisición de Condor por Attestor está condicionada a la concesión de la medida controvertida, de modo que dicha medida constituye, en esencia, un elemento negativo que forma parte del precio que debe pagar Attestor por la adquisición de Condor (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de mayo de 2015, *Niki Luftfahrt / Comisión*, T-511/09, EU:T:2015:284, apartado 161).

- 50 Cualquier interpretación en contrario conduciría a considerar que una empresa en crisis no puede beneficiarse de una ayuda de reestructuración debido a los recursos de que dispone un grupo empresarial que pretende comprarla, aun cuando, en ausencia de la ayuda, no sería absorbida por ese grupo y no tendría ningún acceso a sus recursos.
- 51 La alegación formulada por la demandante para cuestionar la pertinencia de la sentencia de 13 de mayo de 2015, *Niki Luftfahrt / Comisión* (T-511/09, EU:T:2015:284), basada en que, en En el caso que dio lugar a dicha sentencia, debe desestimarse el precio de compra correspondiente al precio de mercado, a diferencia del presente asunto. Basta señalar que la oferta de Attestor fue aceptada tras un proceso de licitación y que la demandante no ha aportado ninguna prueba o indicio que pueda demostrar que el precio resultante de dicho proceso no se correspondía con el precio de mercado.
- 52 Por tanto, procede considerar que la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber tenido dudas sobre si el beneficiario pertenecía a un grupo empresarial mayor o estaba siendo absorbido por él, en el sentido del punto 22 de las Directrices R&R.
- 53 Por lo tanto, la Comisión podía considerar legítimamente, sin albergar dudas, que la situación de Condor no estaba comprendida en el ámbito de aplicación de la prohibición prevista en el punto 22 de las Directrices R&R.
- 54 Por consiguiente, sin que sea necesario examinar las alegaciones de la demandante relativas a los requisitos establecidos en el punto 22 de las Directrices R&R que permiten levantar dicha prohibición, procede concluir que no ha demostrado que la Comisión debería haber tenido dudas sobre el derecho de Condor a recibir la ayuda.

*Sobre el segundo elemento de prueba, relativo a la contribución de la medida controvertida a un objetivo de interés común*

- 55 La demandante alega, en esencia, que la Comisión infringió el punto 44 de las Directrices R&R al no demostrar que la medida controvertida contribuía a un objetivo de interés común. En particular, alega, por un lado, que el servicio prestado por Condor no puede calificarse de "importante" y, por otro lado, que no se trata de un servicio "difícil de replicar" o que sería "difícil para cualquier competidor simplemente intervenir», en el sentido del punto 44, letra b), de las Directrices R&R.
- 56 La Comisión, apoyada por la República Federal de Alemania y por Condor, rebate las alegaciones de la demandante.
- 57 Del punto 43 de las Directrices R&R se desprende que, para ser declarada compatible con el mercado interior, una medida de ayuda estatal debe perseguir un objetivo de interés común. Según ese mismo punto, esta exigencia se concreta en el requisito de que tal medida tenga como objetivo «prevenir las penurias sociales o abordar las deficiencias del mercado». El punto 44 de dichas Directrices establece que los Estados miembros deben demostrar que el incumplimiento del beneficiario podría entrañar graves dificultades sociales o graves fallos de mercado. Por tanto, el tenor de esta exigencia está relacionado con el requisito establecido en el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra c), según el cual la medida de ayuda debe tener como objetivo facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas o de determinadas zonas económicas (sentencia de 18 mayo de 2022, *Ryanair / Comisión (Condor; ayuda de salvamento)*, T-577/20, EU:T:2022:301, apartado 68).
- 58 Para cumplir esta exigencia, los Estados miembros pueden demostrar, en particular, de conformidad con el punto 44, letra b), de las Directrices R&R, que «existe un riesgo de perturbación de un servicio importante que es difícil de replicar y en el que Sería difícil para cualquier competidor simplemente intervenir (por ejemplo, un proveedor de infraestructura nacional).
- 59 En el presente caso, la Comisión consideró en los apartados 92 a 102 de la Decisión impugnada que la medida controvertida cumplía las condiciones establecidas en el punto 44, letra b), de las Directrices R&R.
- 60 En primer lugar, la demandante alega que el servicio prestado por Condor no puede calificarse de «importante», en el sentido del punto 44, letra b), de las Directrices R&R, debido, en esencia, a que se trata de un fletamento y Servicio de transporte aéreo de ocio.



- 61 A este respecto, procede señalar que las Directrices R&R no proporcionan ninguna definición del concepto de «servicio importante». Sin embargo, de una interpretación global del punto 44 de las Directrices se desprende que, para que un servicio sea considerado «importante» en el sentido del punto 44, letra b), de las Directrices R&R, no es necesario que la empresa que preste ese servicio desempeñe un papel sistémico importante en una región o sector particular, o que se le confíe un servicio de interés económico general (SIEG), estas dos últimas situaciones están cubiertas respectivamente por el punto 44, letras c) y d). de las Directrices (véase, en este sentido, la sentencia de 18 de mayo de 2022, *Ryanair / Comisión (Condor; ayuda de rescate)*, T-577/20, EU:T:2022:301, apartados 74 y 75).
- 62 Además, el mero hecho de que el punto 44, letra b), de las Directrices R&R haga referencia "por ejemplo" a "un proveedor de infraestructura nacional" no significa en modo alguno que el alcance de ese punto se limite a los servicios que son importantes a nivel nacional (sentencia de 18 de mayo de 2022, *Ryanair / Comisión (Condor; ayuda de salvamento)*, T-577/20, EU:T:2022:301, apartado 76).
- 63 Del mismo modo, un servicio puede considerarse «importante» en el sentido del punto 44, letra b), de las Directrices R&R incluso si el tamaño del mercado de referencia es relativamente pequeño (véase la sentencia de 29 de marzo de 2023, *Wizz Air Hungría / Comisión (Blue Air; COVID-19 y ayudas de salvamento)*, T-142/21, EU:T:2023:164, apartado 79 y jurisprudencia citada).
- 64 En la Decisión impugnada, la Comisión consideró que Condor desempeñaba un papel importante como facilitador y «consolidador» en el mercado alemán de viajes de ocio, debido, esencialmente, a las características específicas de sus servicios, prestados a aproximadamente 11.000 operadores turísticos independientes y agencias de viajes, muchas de las cuales eran pequeñas y medianas empresas (PYME). En particular, según la Decisión impugnada, Condor agrupaba la demanda de vuelos de los pequeños operadores turísticos a destinos especializados, incluidos un gran número de destinos de larga distancia, y les ofrecía flexibilidad en los planes de vuelo a corto plazo, permitiéndoles su propio sistema de reserva, entre otras cosas, para adaptarse a los cambios en la demanda. En consecuencia, según la resolución impugnada, Condor proporcionó acceso a vuelos de ocio a varios miles de agencias de viajes que no poseían una licencia de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), a través de diversas interfaces que otras compañías aéreas no ofrecían; a falta de dichas interfaces, dichas agencias habrían tenido que pagar tasas adicionales.
- 65 Además, según la Comisión, Condor ha adquirido una experiencia considerable en la apertura y el desarrollo de destinos turísticos y ha desarrollado capacidades técnicas con respecto a la consolidación de la demanda y la flexibilidad de reservas y horarios de vuelos mediante programas y procesos de TI propios y personalizados que tenía desarrollado internamente. A este respecto, la Comisión señaló que en el procedimiento administrativo que condujo a la adopción de la Decisión sobre la ayuda de salvamento, varios operadores turísticos habían declarado que dependían de los servicios de Condor para una parte de su negocio y que sufrirían pérdidas considerables sin dichos servicios.
- 66 De estos elementos se desprende que la Comisión consideró legítimamente que el servicio prestado por Condor era un «servicio importante» en el sentido del punto 44, letra b), de las Directrices R&R.
- 67 En primer lugar, la demandante alega que el sector de las compañías aéreas chárter ha experimentado un declive y que esto no ha dado lugar, sin embargo, a una escasez de capacidad ni a un perjuicio para los consumidores, lo que demuestra que el servicio prestado por las compañías aéreas chárter no puede considerarse importante. Sin embargo, esta circunstancia, incluso si estuviera acreditada, tiene carácter general y no afecta a los servicios específicos prestados por Condor. Por tanto, no pone en duda el hecho de que Condor prestó un importante servicio a aproximadamente 11.000 operadores turísticos y agencias de viajes independientes.
- 68 Según la demandante, los malos resultados del sector de las compañías aéreas chárter fueron probablemente la razón por la que la Comisión, en el cuadro 8 de la Decisión impugnada, para evaluar la recuperación de la viabilidad de Condor, comparó sus resultados con los de varias compañías aéreas que ofrecen vuelos regulares en lugar de que los vuelos chárter, a pesar de que Condor es una compañía aérea chárter. Sin embargo, el argumento de la demandante es irrelevante ya que los datos presentados en ese cuadro tenían como objetivo comparar el desempeño de las compañías aéreas antes de la pandemia de COVID-19 con el fin de evaluar el retorno de la viabilidad de Condor, y no determinar si el servicio prestado por Condor era un "servicio importante" en el sentido del punto 44, letra b), de las Directrices R&R.

- 69 En segundo lugar, la demandante alega que el servicio prestado por Condor no es «importante», ya que en diciembre de 2021 ocupaba el decimotercer lugar en «conectividad aérea en Alemania», con una cuota de mercado del 1,43 %. Sin embargo, incluso si estos datos fueran correctos, hay que señalar que la Comisión no concluyó en la Decisión impugnada que Condor prestara un servicio importante para la conectividad de Alemania en general, sino sólo que desempeñaba un papel importante en un nicho de mercado. a saber, el transporte aéreo de ocio, en particular en lo que respecta a los servicios prestados a operadores turísticos independientes y agencias de viajes. Además, esta información se refiere a un período que se vio gravemente afectado por los efectos adversos de la pandemia de COVID-19, especialmente en lo que respecta al sector de los viajes de ocio, prácticamente eliminado por la pandemia, y que podría explicar en gran medida los datos presentados por la demandante. Por el contrario, como reconoce la demandante, Condor era la cuarta compañía aérea más grande de Alemania en 2019, es decir, antes del estallido de la pandemia.
- 70 En tercer lugar, contrariamente a lo que afirma la demandante en su réplica, el hecho de que exista una amplia gama de canales para reservar billetes de avión no desvirtúa las características específicas del sistema informático de Condor, tal como se describe en la Decisión impugnada. La demandante no ha demostrado que dichos canales de reserva ofrecieran a operadores turísticos y agencias de viajes independientes funciones y ventajas comparables a las que ofrecía el sistema informático de Condor. En particular, no ha demostrado que esos canales de reserva, como el sistema informático de Condor, permitan a miles de operadores turísticos y agencias de viajes independientes acceder simultáneamente a reservas de vuelos chárter y adaptarse a los cambios en la demanda aprovechando la flexibilidad de los planes de vuelo a corto plazo que ofrece. por Cónдор.
- 71 En cuarto lugar, la demandante cuestiona el valor probatorio de las cartas de los operadores turísticos mencionadas en el apartado 95 de la Decisión impugnada, en las que afirmaban que dependían de los servicios de Condor para una parte de su negocio y sufrirían pérdidas considerables sin ellos. Afirma que el tenor y la estructura de dichos escritos son muy similares, si no idénticos, lo que, según la demandante, demuestra que la producción de dichos escritos fue coordinada por Condor.
- 72 A este respecto, procede señalar que, según reiterada jurisprudencia, la actividad del Tribunal de Justicia y del Tribunal General se rige por el principio de libre apreciación de las pruebas, y sólo la fiabilidad de la prueba ante el Tribunal que es decisiva a la hora de apreciar su valor. Para apreciar el valor probatorio de un documento, hay que tener en cuenta la credibilidad del relato que contiene, teniendo en cuenta en particular de quién procede el documento, las circunstancias en las que nació, la persona a quien se abordó y si, a primera vista, el documento parece sólido y fiable (véase la sentencia de 5 de mayo de 2021, *ITD y Danske Fragtmænd / Comisión*, T-561/18, EU:T:2021:240, apartado 120 y la jurisprudencia citada).
- 73 De dichos escritos, algunos de los cuales se añadieron al expediente, se desprende, en particular, que los operadores turísticos estaban preocupados por las dificultades de Condor, que Condor era una compañía aérea importante para los operadores turísticos que operaban en el mercado alemán y que su salida del mercado tendría efectos negativos sobre ellos. Dado que dichos escritos proceden de operadores económicos ajenos a Condor y que su contenido es coherente, sólido y fiable, no cabe cuestionar su valor probatorio.
- 74 Del mismo modo, el hecho de que una declaración haya sido hecha a petición de una parte y que esa parte pueda haber coordinado su redacción no menoscaba, en sí mismo, su contenido y valor probatorio, dado que, a falta de prueba en contrario, debe suponerse que el firmante de la declaración la firmó voluntariamente y asume la responsabilidad de su contenido (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de octubre de 2022, *Louis Vuitton Malletier contra EUIPO – Wisniewski (Representación de un patrón de tablero de ajedrez II)*, T-275/21, no publicado, EU:T:2022:654, apartado 106 y jurisprudencia citada).
- 75 Además, la Comisión indicó en la Decisión impugnada que la salida de Condor del mercado tendría efectos negativos en su red de aproximadamente 5.000 a 6.000 proveedores y en su personal de aproximadamente 4.000 personas. Contrariamente a lo que sostiene la demandante, estos motivos, como Las consideraciones contenidas en la Decisión impugnada examinan la situación específica de Condor en el contexto económico específico del sector afectado y, por tanto, no son de carácter demasiado general.

- 76 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede declarar que la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber albergado dudas sobre si el servicio prestado por Condor era un «servicio importante» en el sentido del punto 44, letra b). de las Directrices R&R.
- 77 En segundo lugar, la demandante alega que el servicio prestado por Condor no es un servicio "difícil de replicar" ni un servicio "en el que sería difícil para cualquier competidor simplemente intervenir", en el sentido del punto 44. b) de las Directrices R&R.
- 78 A este respecto, debe tenerse en cuenta que, de conformidad con el punto 44, letra b), de las Directrices R&R, los Estados miembros deben demostrar que existe un "riesgo" de perturbación de un servicio importante que es "difícil" de replicar. y donde sería "difícil" para cualquier competidor simplemente intervenir.
- 79 De ello se deduce que el Estado miembro interesado no está obligado a demostrar que, a falta de la medida de ayuda, se producirían necesariamente determinadas consecuencias negativas como consecuencia del incumplimiento del beneficiario de la ayuda, sino únicamente que dichas consecuencias podrían producirse (sentencia de 4 de mayo 2022, *Wizz Air Hungría / Comisión (TAROM; Ayuda de salvamento)*, T-718/20, EU:T:2022:276, apartado 40). Por tanto, no es necesario que el Estado miembro demuestre que, tras el hipotético fracaso de un beneficiario de la ayuda, sería imposible para sus competidores reproducir y garantizar el servicio prestado por él, sino sólo que sería complicado o difícil hacerlo. entonces.
- 80 La Comisión consideró en la Decisión impugnada que era muy poco probable que los competidores de Condor estuvieran dispuestos y fueran capaces de crear en un plazo razonable los conocimientos, las redes y la tecnología necesarios para asumir el papel de facilitador y «consolidador» de Condor durante unos once años. 000 operadores turísticos y agencias de viajes independientes en el mercado alemán de viajes de ocio. Afirmó que para replicar los servicios de Condor, los competidores tendrían que desarrollar la experiencia necesaria, una red de destinos y puntos de contacto, así como sistemas y procesos informáticos, lo que requeriría una cantidad de tiempo considerable.
- 81 La Comisión añadió que la tecnología necesaria para el funcionamiento de las interfaces proporcionadas por Condor a sus clientes había sido desarrollada en gran medida por dicha empresa y no podía reproducirse a corto o medio plazo, y que la salida de Condor del mercado provocaría la pérdida de capacidad técnica conocimiento y experiencia, cuya reconstrucción requeriría tiempo e inversión. Además, afirmó que era muy improbable que los competidores pudieran replicar los servicios de Condor en sus vuelos de ocio de larga distancia y así lograr un factor de carga de avión suficiente para explotarlos de forma rentable, y que, incluso si algunas de las rutas individuales de Condor pudieran resultar atractivas para un competidor concreto, nada indicaba que dicho competidor estuviera dispuesto a desarrollar un sistema de cooperación con operadores turísticos y agencias de viajes o hacerse cargo de todos los servicios de Condor.
- 82 La demandante alega, en primer lugar, que otras compañías aéreas podrían haber reproducido una parte importante de los servicios de Condor si ésta hubiera fracasado. Lo demuestra el hecho de que otras compañías aéreas agregan demandas de operadores turísticos y agencias de viajes para organizar vuelos chárter, que muchas de las rutas de Condor se superponen con las de Lufthansa y que TUIfly compete con Condor como compañía aérea chárter en varias rutas desde Alemania.
- 83 Sin embargo, el mero hecho de que otra compañía aérea opere una parte de las rutas servidas por Condor o que agregue la demanda de los operadores turísticos y de las agencias de viajes no permite demostrar que un competidor replicaría fácilmente el servicio de Condor en caso de que esta última fracasara. Para considerar que se habían cumplido las condiciones del punto 44, letra b), de las Directrices R&R, la Comisión se basó en una combinación de factores que diferenciaban los servicios prestados por Condor de los de otras compañías aéreas y que hacían que fueran difíciles y complicados de replicar. a corto y medio plazo, en particular, horarios y planes de vuelo flexibles a corto plazo, sistemas de reserva propios y personalizados desarrollados internamente que permiten a los operadores turísticos y a las agencias de viajes acceder a los vuelos a través de diversas interfaces, una experiencia considerable y conocimientos técnicos, una amplia red de destinos y puntos de contacto, incluidos un gran número de destinos especializados y vuelos de larga distancia desde Alemania, con flota y slots pertenecientes a Condor.
- 84 Por lo que se refiere, en particular, a la posibilidad planteada por la demandante de que TUIfly pudiera hacerse cargo de los servicios prestados por Condor en caso de quiebra de ésta, basta

señalar, como ya hizo la Comisión y como se desprende de la nota 12 a pie de página de la Decisión impugnada que, a diferencia de Condor, que prestaba servicios a operadores turísticos y agencias de viajes independientes, TUIfly sólo prestaba servicios a operadores turísticos que forman parte del grupo TUI. La demandante no ha aportado ningún elemento ni indicación que pueda demostrar que, si Condor tuviera que salir del mercado, TUIfly estaría dispuesta a prestar también sus servicios a operadores turísticos y agencias de viajes independientes.

- 85 En segundo lugar, la demandante sostiene, en esencia, que la Comisión también debería haber evaluado si las compañías aéreas establecidas fuera de Alemania, como Jet2 o LOT, o varias compañías aéreas al mismo tiempo, podían reproducir y garantizar el servicio prestado por Condor. Sin embargo, por las mismas razones expuestas en los anteriores apartados 83 y 84, este argumento no puede prosperar.
- 86 En tercer lugar, la demandante cita varios ejemplos de insolvencia de compañías aéreas que, en su opinión, no tuvieron ninguna repercusión en los servicios de transporte aéreo, ya que sus operaciones habían sido absorbidas por otras compañías aéreas. También en este caso la demandante se limita a hacer afirmaciones generales, sin demostrar que los servicios prestados por dichas compañías aéreas eran comparables a los de Condor y que, por lo tanto, podrían haberse replicado fácilmente en caso de quiebra de Condor.
- 87 En cuarto lugar, la demandante alega que, si Condor hubiera sido liquidada, sus activos, como su tecnología, podrían haber sido adquiridos por otras compañías aéreas. Sin embargo, la posible adquisición de un activo concreto en el momento de una posible liquidación de Condor no garantiza en modo alguno que sea fácil replicar todos los aspectos de los servicios prestados por Condor a corto o medio plazo.
- 88 En quinto lugar, la demandante reprocha a la Comisión haber evaluado si era difícil reproducir a corto o medio plazo el servicio prestado por el destinatario. Según la demandante, cuando se trata de ayudas de reestructuración, como en el caso de autos, esta cuestión debe analizarse a largo plazo, a diferencia de las ayudas de salvamento, que se refieren al corto plazo.
- 89 Procede desestimar este argumento, ya que se basa en una premisa errónea. Si bien es cierto que existe una diferencia temporal entre las ayudas de salvamento, cuya duración se limita a seis meses, y las ayudas de reestructuración, que se extienden a lo largo de un periodo más largo, dicha diferencia es irrelevante a efectos de la aplicación del punto 44. b) de las Directrices R&R. Al evaluar si es difícil reproducir un servicio y si sería "difícil" para cualquier competidor simplemente intervenir, la Comisión debe tener en cuenta las características del mercado en cuestión y no el periodo de aplicación de la ayuda en el momento asunto. En el presente caso, con un mercado esencialmente estacional, como el de los viajes de ocio, y una base de clientes compuesta principalmente por operadores turísticos y agencias de viajes independientes, incluidas PYME, que no habrían soportado perturbaciones prolongadas del mercado, especialmente porque ellos mismos ya se habían visto gravemente afectados por la pandemia de COVID-19, la Comisión tenía derecho a realizar su análisis a corto y medio plazo.
- 90 En sexto lugar, la demandante alega que la Comisión, al considerar poco probable que los competidores de Condor pudieran replicar sus servicios a corto o medio plazo, no tuvo en cuenta la fuerte caída de la demanda, en 2022 con respecto a 2019, de vuelos turísticos de larga distancia debido a la pandemia de COVID-19. En consecuencia, según la demandante, la demanda de los operadores turísticos y de las agencias de viajes es mucho menor, lo que significa que los competidores de Condor tienen más tiempo para hacerse cargo de sus servicios.
- 91 Del apartado 43 de la Decisión impugnada se desprende que, cuando se adoptó dicha Decisión, se esperaba que los indicadores clave de resultados del sector del transporte aéreo en general, incluido, en particular, el número previsto de pasajeros, alcanzaran sus niveles de 2019 hacia 2023. o 2024, siendo aún más rápida la recuperación de los vuelos turísticos, como los que ofrece Condor. Además, procede señalar que, por las razones expuestas en el apartado 89 supra, la Comisión tenía derecho a realizar un análisis a corto y medio plazo para determinar si era posible reproducir y garantizar los servicios prestados por Condor.
- 92 A la vista de las consideraciones anteriores, procede concluir que la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber tenido dudas sobre si, en caso de fracaso del destinatario, sería difícil replicar su servicio y sería difícil que cualquier competidor simplemente intervenga, a los efectos del punto 44(b) de las Directrices R&R.

- 93 Por consiguiente, procede desestimar en su totalidad el segundo elemento de prueba, relativo a la contribución de la medida controvertida a un objetivo de interés común.

*Sobre el tercer elemento de prueba, según el cual la Comisión no ha demostrado la necesidad de una intervención estatal y su efecto incentivador*

- 94 La demandante alega, en esencia, que la Comisión no ha demostrado que la medida controvertida fuera necesaria y tuviera un efecto incentivador, sin tener en cuenta los puntos 8, 53 y 59 de las Directrices R&R y el punto 3 del anexo II, párrafo segundo, de las mismas.

- 95 La Comisión, apoyada por la República Federal de Alemania y Condor, rebate las alegaciones de la demandante.

- 96 Según la jurisprudencia, para que una ayuda pueda beneficiarse de una de las excepciones previstas en el artículo 107 TFUE, apartado 3, no sólo debe cumplir uno de los objetivos establecidos en el artículo 107, apartado 3, letra a), b), c) o d) del TFUE, pero también debe ser necesario para la consecución de dichos objetivos. En realidad, dicha ayuda debe inducir al beneficiario a adoptar un comportamiento que pueda contribuir a la consecución de dichos objetivos (véase la sentencia de 13 de diciembre de 2017, *Grecia / Comisión*, T-314/15, no publicada, EU:T:2017:903, apartado 180 y la jurisprudencia citada). Por tanto, en el contexto del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, para ser compatible con el mercado interior, la ayuda prevista debe tener un efecto incentivador y, por tanto, ser necesaria para «facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas o de determinadas zonas económicas» (véase la sentencia de 13 de diciembre de 2017, *Grecia / Comisión*, T-314/15, no publicada, EU:T:2017:903, apartado 182 y jurisprudencia citada).

- 97 En cambio, las ayudas que mejoran la situación financiera de la empresa beneficiaria, sin ser necesarias para la consecución de los objetivos especificados en el artículo 107 TFUE, apartado 3, no pueden considerarse compatibles con el mercado interior. A este respecto, se consideró que la conclusión de que una medida de ayuda no es necesaria podría derivarse, en particular, del hecho de que el proyecto de ayuda ya había sido iniciado, o incluso completado, por la empresa en cuestión antes de que se presentara la solicitud de ayuda a las autoridades competentes. En tal caso, la ayuda en cuestión no podría funcionar como incentivo (véase la sentencia de 13 de diciembre de 2017, *Grecia / Comisión*, T-314/15, no publicada, EU:T:2017:903, apartado 181 y jurisprudencia citada).

- 98 Según el punto 8 de las Directrices R&R, las empresas sólo deben tener derecho a ayudas de reestructuración cuando hayan agotado todas las opciones de mercado y cuando dichas ayudas sean necesarias para alcanzar un objetivo bien definido de interés común. Además, del punto 53 de dichas Directrices y del punto 3 del segundo párrafo de su anexo II se desprende que el Estado miembro de que se trate debe proporcionar una comparación con un escenario alternativo creíble que no implique ayuda estatal y que demuestre cómo se alcanza el objetivo perseguido. Por la ayuda no se alcanzaría, o se alcanzaría en menor medida, en el caso de esa hipótesis alternativa; tal escenario puede incluir, por ejemplo, la reorganización de deuda, la enajenación de activos, la obtención de capital privado, la venta a un competidor o la escisión, en cada caso mediante la entrada en un procedimiento de insolvencia o de reorganización o de otro modo. Por último, según el punto 59 de las Directrices R&R, los Estados miembros que pretendan conceder ayudas de reestructuración deben demostrar que, en ausencia de la ayuda, el beneficiario habría sido reestructurado, vendido o liquidado de una forma que no habría alcanzado el objetivo perseguido. Por la ayuda, mientras que dicha demostración puede formar parte del análisis presentado de conformidad con el punto 53 de las Directrices R&R.

- 99 En el presente asunto, en primer lugar, la demandante reprocha a la Comisión no haber examinado si el objetivo de la medida controvertida podría alcanzarse en un escenario alternativo creíble que no implicara ninguna ayuda estatal, contrariamente a los puntos 53 y 59. de las Directrices R&R y el punto 3 del segundo párrafo del anexo II de las mismas.

- 100 La Comisión consideró, en esencia, en la Decisión impugnada que el único escenario creíble en ausencia de la medida controvertida era el de la liquidación de Condor y que, en tal escenario, los objetivos de la medida controvertida no podrían alcanzarse o podrían, como mínimo, sólo se podrá alcanzar en menor medida. A este respecto, la Comisión se remitió en el apartado 66 de la Decisión impugnada a la apreciación de las autoridades alemanas de que, sin la medida controvertida, el acuerdo para la compra de Condor por parte de Attestor no se habría firmado y Condor pronto habría sufrido falta de liquidez y su licencia de funcionamiento habría sido suspendida y luego retirada; esto habría llevado a su liquidación y al impago de los préstamos

COVID-19 de 2020, a la pérdida de más de 4.000 puestos de trabajo y a una reducción de la competencia en el mercado alemán de viajes de ocio. En el apartado 33 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló que, en el contexto del procedimiento de insolvencia de Condor, que fue abierto por el tribunal de insolvencia el 1 de diciembre de 2019 y cerrado el 30 de noviembre de 2020, el comité de acreedores de Condor había tenido la posibilidad de elegir entre la liquidación de Condor o una condonación parcial de sus deudas, y la mayoría de los acreedores eligen la segunda opción. Por último, en el punto 3.3.1 de la Decisión impugnada, en particular en los apartados 98, 100 y 101, la Comisión explicó en esencia que si Condor hubiera sido liquidada y hubiera salido del mercado, los objetivos de la medida controvertida -que consistía esencialmente en contribuir al desarrollo de la actividad económica de los viajes aéreos de ocio evitando un fallo grave del mercado- no se habría podido lograr.

- 101 Del punto 53 de las Directrices R&R se desprende que uno de los escenarios creíbles que no implican ayuda estatal y que los Estados miembros pueden presentar como comparación es precisamente el de la «desintegración» del beneficiario «mediante la entrada en un procedimiento de insolvencia...». El punto 59 de dichas Directrices se refiere a su vez a la hipótesis alternativa de liquidación del beneficiario.
- 102 Dado que la Comisión basó su análisis precisamente en una hipótesis alternativa de este tipo, como se desprende del apartado 100 supra, procede desestimar el argumento de la demandante.
- 103 La demandante alega además que la afirmación contenida en el apartado 66 de la Decisión impugnada, según la cual, sin la medida controvertida, los préstamos COVID-19 de 2020 no se reembolsarían, ignora las garantías aportadas para garantizar el reembolso de dichos préstamos. Sin embargo, la demandante no identificó la garantía en cuestión, sino que se limitó a hacer referencia a la Decisión sobre la ayuda de salvamento, que menciona la garantía aportada por Condor en relación con otro préstamo. En cualquier caso, el hecho, incluso si estuviera demostrado, de que los préstamos COVID-19 de 2020 podrían haberse reembolsado mediante dicha garantía en un escenario alternativo que implicara la liquidación de Condor no significa que el objetivo de la medida controvertida, consistente esencialmente en contribuir al desarrollo de la actividad económica de los viajes aéreos de ocio evitando una grave deficiencia del mercado. Independientemente de que se hubiera producido tal reembolso, este escenario alternativo habría llevado al fracaso de la compra de Condor por parte de un nuevo inversor, a la probable suspensión e incluso posterior retirada de la licencia de explotación de Condor, al peligro de más de 4.000 puestos de trabajo y a una reducción de competencia en el mercado alemán de viajes de ocio.
- 104 La demandante critica también la afirmación contenida en los apartados 66 y 100 de la Decisión impugnada según la cual, sin la medida controvertida, se pondrían en peligro más de 4.000 puestos de trabajo; Sostiene que, en cualquier caso, se perderían muchos puestos de trabajo en el sector durante la pandemia de COVID-19 y que, si Condor hubiera sido liquidada, sus competidores habrían contratado al menos a una parte de sus antiguos empleados. Sin embargo, los argumentos de la demandante ponen de manifiesto la frágil situación de los trabajadores del sector del transporte aéreo durante la pandemia de COVID-19 y no restan en modo alguno pertinencia a la apreciación de la Comisión sobre los efectos sociales adversos de la posible quiebra de Condor. En cualquier caso, la perspectiva de que otros transportistas contraten a los empleados de Condor, en el supuesto alternativo de liquidación de Condor, parece especulativa en el contexto de un mercado gravemente afectado por la pandemia que, según admite la propia demandante, provocó la pérdida de muchos puestos de trabajo en el sector.
- 105 Por último, la demandante reprocha en su réplica que la Comisión, en el punto 3.3.1 de la Decisión impugnada, haya examinado la existencia de dificultades sociales o de deficiencias del mercado junto con el carácter incentivador de la medida controvertida, cuando se trata de dos condiciones distintas según las Directrices R&R, a saber, por un lado, el relativo a la contribución de la medida en cuestión a un objetivo de interés común, mencionado en los puntos 43 a 52 de las Directrices, y, por otro, el del efecto incentivador de la medida, en virtud del punto 59 de las Directrices.
- 106 Sin embargo, el mero hecho de que, formalmente, esos requisitos fueran examinados juntos en la misma sección de la Decisión impugnada no demuestra que la Comisión los fusionara.
- 107 En segundo lugar, la demandante reprocha a la Comisión, ignorando el punto 8 de las Directrices R&R, no haber demostrado que, a falta de ayuda estatal, Condor no podría acceder a fuentes alternativas de financiación en el mercado, por ejemplo obteniendo préstamos, para financiar al menos parte de sus necesidades de liquidez.

- 108 A este respecto, procede señalar que Condor se encontraba en una situación económica y financiera única cuando se adoptó la Decisión impugnada, debido, en particular, a que había pertenecido a Thomas Cook hasta que esta última se declaró insolvente en septiembre de 2019 y a que de los acuerdos de financiación que había utilizado cuando formaba parte de Thomas Cook.
- 109 Como se desprende de los apartados 19 y 107 de la Decisión impugnada, así como de la sentencia de 18 de mayo de 2022, *Ryanair / Comisión* (Condor; ayuda de salvamento) (T-577/20, EU:T:2022:301), apartados 51 y 52), Condor, cuando formaba parte de Thomas Cook, participó en el sistema de cash pooling de dicho grupo, que permitía a las distintas empresas del grupo, entre ellas Condor, obtener préstamos intragrupo, en caso de necesidades de liquidez, y depositar fondos con esa cuenta mancomunada, en caso de exceso de liquidez, a cambio de un crédito por cobrar respecto de ese efectivo, más intereses. De este modo, este sistema permitió a Condor obtener liquidez dentro del grupo cuando la necesitaba, en lugar de tener que obtener financiación en los mercados de capitales. En consecuencia, no tenía un perfil de riesgo propio.
- 110 Como se desprende de los apartados 19 y 107 y de la nota 17 de la Decisión impugnada, la insolvencia de Thomas Cook tuvo efectos perjudiciales para Condor por varias razones. En primer lugar, cuando se produjo la insolvencia, Condor tenía importantes créditos contra el fondo común del grupo, que ya no eran ejecutables y que tuvo que cancelar. A continuación, tras dicha insolvencia, Condor ya no pudo obtener financiación dentro del grupo. Por último, Condor era solidariamente responsable de algunas deudas de Thomas Cook. En consecuencia, el tribunal de insolvencia abrió un procedimiento de insolvencia contra Condor. En estas circunstancias, y a falta de un perfil de riesgo propio independiente, la Comisión podía considerar, sin lugar a dudas, que Condor no podía obtener fácilmente financiación en los mercados de capitales.
- 111 Las alegaciones de la demandante no desvirtúan las consideraciones anteriores.
- 112 En primer lugar, la demandante alega que Condor podría haber obtenido financiación en el mercado sin ayuda estatal, en particular teniendo en cuenta que se había beneficiado de las ayudas por la COVID-19 de 2020 y era una empresa intrínsecamente viable.
- 113 Sin embargo, procede señalar que la ayuda COVID-19 de 2020 estaba destinada a compensar buena parte de los daños sufridos por Condor como consecuencia de la imposición de restricciones de viaje relacionadas con la pandemia de COVID-19, en virtud del artículo 107, apartado 2. b) TFUE, y no proporcionarle la liquidez necesaria para hacer frente a sus dificultades financieras preexistentes relacionadas con la insolvencia de Thomas Cook. De ello se deduce que el hecho de que Condor hubiera recibido la ayuda COVID-19 de 2020 no puede demostrar que hubiera podido obtener financiación adicional en los mercados financieros gracias a dicha ayuda.
- 114 Además, es cierto que, según la Decisión impugnada, Condor era una empresa intrínsecamente viable. Sin embargo, dadas las circunstancias específicas mencionadas en los apartados 108 a 110 supra, derivadas, por otra parte, de un contexto marcado por la pandemia de COVID-19, que ha afectado en particular al sector aéreo, el hecho de que Condor fuera una empresa intrínsecamente viable empresa tampoco basta para demostrar que podría haber obtenido financiación en los mercados financieros.
- 115 En segundo lugar, contrariamente a lo que sostiene la demandante, la afirmación contenida en el apartado 107 de la Decisión impugnada según la cual Condor no disponía de financiación bancaria propia y no podía financiar sus necesidades de liquidez en el mercado porque siempre había recibido ingresos intragrupo la financiación no es una afirmación demasiado amplia; por el contrario, se refiere específicamente a la situación económica y financiera de Condor. Además, aunque la demandante sostiene que Condor podría haber aportado garantías a cambio de financiación, su argumento no está fundamentado en modo alguno. En particular, la demandante no aporta ningún elemento que pueda demostrar que Condor habría podido ofrecer tales garantías y que, gracias a ellas, habría podido cubrir una parte no insignificante de sus necesidades de financiación en los mercados financieros.
- 116 Del mismo modo, contrariamente a lo que sostiene la demandante, no existe contradicción entre la afirmación que figura en la nota 17 de la Decisión impugnada, según la cual Condor no podía recaudar fondos en los mercados de capitales porque no tenía un perfil de riesgo propio independiente, y la del apartado 20 de la Decisión impugnada, que el elemento principal del plan de insolvencia de Condor era la separación operativa y financiera de Condor de Thomas Cook. La primera afirmación refleja el hecho de que, tras la insolvencia de Thomas Cook, Condor no tenía un perfil de riesgo propio y, por tanto, no pudo obtener financiación en el mercado, mientras que la

segunda se refiere al hecho de que, una vez que Condor se declaró insolvente, Unos meses más tarde había puesto en marcha un plan de insolvencia destinado a desvincularse de Thomas Cook.

117 En tercer lugar, la demandante alega que varias otras compañías aéreas pudieron obtener financiación en el mercado sin ayuda estatal, como easyJet, American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul Airlines y Gol Airlines. También hace referencia a una decisión de la Comisión que afirmaba que durante la pandemia de COVID-19 algunas compañías aéreas, en particular IAG, Finnair y Air France, habían recibido simultáneamente inversiones públicas y privadas. En su respuesta, la demandante menciona varios ejemplos de compañías aéreas que lograron recaudar fondos en los mercados a pesar de ser insolventes, a saber, Delta Airlines en 2007, LATAM Airlines en 2020 y Norwegian Air en 2021.

118 A este respecto, basta señalar, como ha hecho la Comisión, que la demandante no ha demostrado que dichas compañías aéreas se encontraran en una situación económica y financiera comparable a la situación muy específica de Condor, tal como se describe en los apartados 108 de 110 supra, de modo que este argumento no puede prosperar.

119 De ello se deduce que la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber abrigado dudas sobre si Condor podía acceder a fuentes de financiación alternativas en el mercado sin ayuda estatal.

120 A la vista de las consideraciones anteriores, procede concluir que la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber tenido dudas sobre la necesidad de la intervención del Estado y su efecto incentivador.

*Sobre el cuarto elemento de prueba, según el cual la Comisión no demostró que el plan de reestructuración fuera realista, coherente, de gran alcance y apto para restablecer la viabilidad a largo plazo de Condor*

121 La demandante alega, en esencia, que la Comisión no ha demostrado que el plan de reestructuración fuera realista, coherente y de gran alcance y capaz de restablecer la viabilidad a largo plazo de Condor, independientemente de los puntos 45, 47, 48 y 50 a 52 del de las Directrices R&R y del punto 9 del segundo párrafo del anexo II de las mismas.

122 La Comisión, apoyada por la República Federal de Alemania y por Condor, rebate las alegaciones de la demandante.

123 Según los puntos 45, 47, 48, 50 a 52 y el punto 9 del anexo II, párrafo segundo, de las Directrices R&R, las ayudas a la reestructuración deben abordar las causas de las pérdidas sufridas por el beneficiario. A tal fin, el Estado miembro en cuestión deberá presentar un plan de reestructuración factible, coherente y de gran alcance para restablecer la viabilidad a largo plazo del beneficiario en un plazo de tiempo razonable. Ese plan debe basarse en supuestos realistas que excluyan cualquier otra ayuda estatal, identificar las causas de las dificultades del beneficiario y describir cómo las medidas de reestructuración propuestas solucionarán los problemas subyacentes del beneficiario. La recuperación de la viabilidad por parte del beneficiario debería derivarse principalmente de medidas internas, que implicarían, en particular, la retirada de actividades que seguirían siendo estructuralmente deficitarias a medio plazo y deberían demostrarse en un escenario básico y pesimista. Se considera que una empresa ha alcanzado la viabilidad a largo plazo cuando es capaz de proporcionar un rendimiento del capital proyectado adecuado después de haber cubierto todos sus costes.

124 En la Decisión impugnada, la Comisión describió el plan de reestructuración de Condor y explicó las razones por las que, en su opinión, cumplía las exigencias de las Directrices R&R antes expuestas.

125 En primer lugar, la Comisión indicó que dicho plan se basaba en tres componentes principales, a saber, aumento de costes y eficiencia mediante la racionalización y renovación de la flota del beneficiario; la reestructuración financiera y de capital mediante financiación privada de Attestor y la renegociación de los préstamos COVID-19 de 2020; y estabilización organizativa mediante la entrada en el capital de Condor de un socio estratégico. En segundo lugar, en el punto 2.4.1 de la Decisión impugnada, titulado «Reestructuración operativa y organizativa», la Comisión señaló en particular que, en el marco de dicho plan, Condor había puesto en marcha un programa de racionalización, optimización comercial y mejora de la productividad con el fin de reducir los costes operativos y mantener y mejorar aún más su rentabilidad, y describió las ganancias de costos y



productividad generadas por ese plan. En tercer lugar, en el punto 2.4.2 de la Decisión impugnada, titulado «Reestructuración financiera y de capital y financiación del plan de reestructuración», indicó, en particular, que los costes de reestructuración se financiarían en parte con recursos propios y en parte con financiación pública y describió esas fuentes de financiación. En cuarto lugar, en el punto 2.4.3 de la Decisión impugnada, titulado «Trayectoria operativa y financiera de la reestructuración y retorno a la viabilidad», la Comisión expuso las principales hipótesis en las que se basaba el plan de reestructuración y analizó el retorno de Condor a la viabilidad. En quinto lugar, en el punto 3.3.1.2 de la Decisión impugnada, titulado «Plan de reestructuración y retorno a la viabilidad a largo plazo», explicó las razones por las que consideraba que el plan era realista, coherente y de gran alcance y, por tanto, apto para restablecer la larga trayectoria de Condor -viabilidad a largo plazo sin depender de nuevas ayudas estatales y dentro de un período de tiempo razonable.

126 La demandante invoca cinco elementos de prueba para demostrar que la Comisión debería haber albergado dudas sobre si el plan de reestructuración de Condor era realista, coherente, amplio y apto para restablecer su viabilidad a largo plazo.

– *Elemento de prueba basado en que la Comisión no distinguió entre la compensación de los daños causados por la pandemia de COVID-19 y la ayuda a la reestructuración*

127 La demandante sostiene que Condor no necesitaba una reestructuración. En realidad, según la demandante, la Comisión adoptó la Decisión impugnada para permitir a Condor retener el exceso de compensación que había recibido en virtud de la Decisión de ayuda COVID-19 de 2020 y que ya no tenía que reembolsar debido a la medida controvertida. Por tanto, la Comisión no distinguió entre compensación de los daños causados por la pandemia de COVID-19 y ayudas a la reestructuración.

128 En primer lugar, por lo que respecta al argumento de la demandante según el cual Condor no necesitaba una reestructuración porque era una empresa intrínsecamente viable, es cierto que, según la Decisión impugnada, las dificultades de Condor se debían al fracaso de Thomas Cook y, por tanto, no eran intrínsecas a su actividad empresarial. Sin embargo, esto no significa que no fuera necesaria una reestructuración. Por una parte, la demandante no explica por qué las medidas de reestructuración operativa y organizativa y las medidas de reestructuración financiera y de capital mencionadas en el apartado 125 supra no eran necesarias. Por otra parte, ni las Directrices R&R ni la jurisprudencia implican que una empresa que parece intrínsecamente viable pero cuyas dificultades económicas se derivan de la quiebra de su empresa matriz, que ha contaminado la situación financiera de todas las empresas perteneciente al grupo, queda excluido de poder recibir ayudas de reestructuración.

129 Además, las medidas previstas en el plan de reestructuración tenían efectivamente como objetivo hacer frente a las dificultades de Condor causadas por la insolvencia de su sociedad matriz. Como se ha observado en el apartado 110 supra, la quiebra de Thomas Cook dio lugar a la cancelación de los créditos de Condor contra el fondo común del grupo. Además, como consecuencia de dicha insolvencia, Condor pasó a ser solidariamente responsable de determinadas deudas con Thomas Cook. Del mismo modo, el hecho de que Condor hubiera obtenido financiación en el pasado a través del sistema de cash-pool de Thomas Cook y no tuviera un perfil de riesgo propio e independiente significaba que la insolvencia de Thomas Cook causaba dificultades a Condor para obtener financiación en otros lugares. Como se desprende de los apartados 25, 29 a 32 y 46 de la Decisión impugnada, el plan de reestructuración tenía como objetivo permitir a Condor obtener la financiación que necesitaba, paliar progresivamente los efectos adversos de la insolvencia de Thomas Cook sobre su patrimonio y alcanzar la independencia estructural.

130 Procede también desestimar el argumento de la demandante según el cual la medida controvertida constituye simplemente un apoyo de liquidez adicional que permite a Condor hacer frente a la pandemia de COVID-19. Como se desprende de la Decisión impugnada, las dificultades a las que se enfrenta Condor y que la medida controvertida pretende resolver tenían su origen en la insolvencia de Thomas Cook y, por tanto, eran anteriores a la pandemia.

131 En segundo lugar, contrariamente a lo que sostiene la demandante, la Comisión, al calcular el importe total de la medida controvertida, distinguió claramente entre la compensación de los daños causados por la pandemia de COVID-19 y la ayuda a la reestructuración.

132 De la Decisión impugnada se desprende que el importe total de la medida controvertida ascendía a 321,18 millones de euros, a saber, 300,98 millones de euros correspondientes a la primera parte

de la medida controvertida, consistente en la modificación de las condiciones de los préstamos COVID-19 de 2020 y la condonación parcial de la deuda resultante de dichos préstamos, y 20,2 millones de euros como segunda parte de esa medida y que implican la condonación de la deuda correspondiente a los intereses que Condor debía reembolsar tras la modificación de la ley COVID-19 de 2020. A su vez, el importe de la primera parte de dicha medida se calculó deduciendo del importe nominal total de los préstamos COVID-19 de 2020, es decir, 550 millones de euros, la cantidad de 249,02 millones de euros, que correspondían a el importe total de los daños sufridos por Condor como resultado de la imposición de restricciones de viaje relacionadas con la pandemia de COVID-19 durante los períodos cubiertos por la Decisión de ayuda COVID-19 modificada de 2020 y por la Decisión de ayuda COVID-19 de 2021.

- 133 De ello se deduce que, como se desprende del apartado 131 de la Decisión impugnada, una parte de los préstamos COVID-19 de 2020 sirvió para cubrir los costes excepcionales soportados por Condor durante la pandemia de COVID-19 y que, por tanto, no constituyen costes de reestructuración. incluidos en el plan de reestructuración, mientras que la parte restante de dichos préstamos financió la reestructuración, más el importe correspondiente a la segunda parte de la medida controvertida.
- 134 En tercer lugar, procede señalar lo siguiente en cuanto a la alegación de la demandante según la cual la medida controvertida en realidad se previó para permitir a Condor conservar el exceso de compensación concedido por la Decisión de ayuda COVID-19 de 2020 y evitar así la recuperación de esa suma.
- 135 En la Decisión de ayuda COVID-19 modificada de 2020, la Comisión efectivamente constató que Condor había recibido una compensación excesiva en virtud de la Decisión de ayuda COVID-19 de 2020 de 91,745 millones de euros más intereses, que Condor estaba, por tanto, obligado a reembolsar. En cuanto a la medida en cuestión, incluye la condonación parcial de las deudas de Condor derivadas de los préstamos COVID-19 de 2020, por importe de 90 millones de euros, y la condonación de la deuda correspondiente a los intereses que Condor debía reembolsar por la ventaja que había obtenido gracias a dicha compensación excesiva.
- 136 Sin embargo, el vínculo entre esta sobrecompensación y la medida controvertida, que se pone de manifiesto, por otra parte, en la propia Decisión impugnada, no permite demostrar que la medida controvertida persiga un objetivo distinto del declarado en la Decisión impugnada, a saber, apoyar la reestructuración de Condor para evitar una grave deficiencia del mercado.
- 137 Por una parte, procede recordar que, según el punto 58 de las Directrices R&R, los Estados miembros son libres de elegir la forma que revestirán las ayudas de reestructuración y que, como se desprende del punto 65 de dichas Directrices, las ayudas estatales en el contexto de una reestructuración puede consistir en una condonación de la deuda. Es importante observar al respecto que las dificultades causadas a Condor por la insolvencia de Thomas Cook precedieron a la pandemia de COVID-19 y fueron independientes de ella. Fueron esas dificultades las que justificaron la concesión en octubre de 2019 de la ayuda estatal SA.55394 (2019/N) para el rescate de Condor. Fueron esas mismas dificultades las que llevaron a la adopción de un plan de reestructuración, que Condor había comenzado a aplicar desde octubre de 2019 (apartado 25 de la Decisión impugnada), es decir, antes de que estallara la pandemia. En consecuencia, las dificultades preexistentes que enfrentaba Condor empeoraron posteriormente con las restricciones de viaje impuestas como resultado de esa pandemia. Así, todos los préstamos COVID-19 de 2020 equivalen a nuevas deudas asumidas por Condor en un contexto de dificultades preexistentes que llevaron a un plan de reestructuración cuya aplicación ya estaba en marcha. Por lo tanto, en las circunstancias particulares del presente caso, el Estado alemán podría legítimamente decidir cancelar una parte de sus créditos en el marco de ese plan de reestructuración.
- 138 Por otra parte, suponiendo que deba entenderse que la alegación de la demandante reprocha a la Comisión una desviación de poder, procede recordar que, según la jurisprudencia, un acto sólo adolece de desviación de poder si parece, sobre la base de pruebas objetivas, pertinentes y concordantes, han sido tomadas con el fin exclusivo o principal de lograr un fin distinto del declarado o de eludir un procedimiento específicamente prescrito por el Tratado para abordar las circunstancias del caso (ver sentencia de 4 de diciembre de 2013, *Comisión / Consejo*, C-121/10, EU:C:2013:784, apartado 81 y jurisprudencia citada). A la luz de las circunstancias particulares del caso descrito en el apartado 137 supra, no se demuestra que la Decisión impugnada adolezca de desviación de poder.
- 139 En cuarto lugar, la demandante se remite al comunicado de prensa emitido por la Comisión tras la adopción de la Decisión impugnada y alega que «aumenta la confusión» en la medida en que los

importes de las distintas medidas de ayuda recibidas por Condor indicados en el comunicado de prensa no coinciden con los establecidos en la decisión impugnada. Sin embargo, la demandante no alega que la propia Decisión impugnada adolezca de tales incoherencias. En estas circunstancias, una posible discrepancia entre la información contenida en un comunicado de prensa y la decisión impugnada no puede constituir un motivo de anulación de dicha decisión.

- 140 Por último, la demandante alegó en la vista que la Comisión, para calcular el importe global de la ayuda a la reestructuración, no debería haber deducido el perjuicio total sufrido por Condor como consecuencia de la imposición de restricciones de viaje relacionadas con la pandemia de COVID-19. pandemia, es decir, 249,02 millones de euros, del importe nominal total de los préstamos COVID-19 de 2020, sino de la ayuda total concedida a Condor en virtud de la Decisión modificada sobre ayudas COVID-19 de 2020 y la Decisión sobre ayudas COVID-19 de 2021. , es decir, 204,1 millones de euros. Por lo tanto, en su opinión, mediante la concesión de los préstamos COVID-19 de 2020 se pusieron a disposición de Condor aproximadamente 45 millones de euros, cantidad que no había sido autorizada en virtud de la Decisión impugnada, la Decisión sobre las ayudas COVID-19 de 2020 ni la Decisión sobre las ayudas COVID-19 de 2021.
- 141 Sin embargo, procede observar que este argumento se planteó por primera vez en la vista y que, contrariamente a lo que afirma la demandante, no constituye una ampliación de su argumento mencionado en el apartado 139 supra. Con este argumento, la demandante sólo se refirió a supuestas contradicciones entre el comunicado de prensa y la Decisión impugnada, mientras que, en su argumento formulado por primera vez en la vista, sostuvo que una determinada cantidad de ayuda se había puesto a disposición de Condor sin ser aprobado por la Comisión. En consecuencia, dado que la demandante no ha presentado ninguna justificación para la presentación extemporánea de esta alegación, procede declararla inadmisibles (véanse, en este sentido, las sentencias de 16 de septiembre de 2020, *BP / FRA*, C-669/19 P, no publicadas , EU:C:2020:713, apartado 15, y de 27 de septiembre de 2012, *Ballast Nedam Infra / Comisión*, T-362/06, EU:T:2012:492, apartado 137).
- 142 Por consiguiente, la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber tenido dudas sobre la distinción entre la indemnización de los daños causados por las restricciones de viaje relacionadas con la pandemia de COVID-19 y las ayudas a la reestructuración.
- *La prueba de que el plan de reestructuración de Condor no era "de gran alcance"*
- 143 La demandante alega que el plan de reestructuración de Condor no era «de gran alcance» en el sentido del punto 45 de las Directrices R&R.
- 144 De la lectura conjunta de los apartados 26, 28 y 112 de la Decisión impugnada se desprende que el plan de reestructuración preveía, en particular, aumentos de costes y de productividad debidos a una reducción de personal; una disminución de los costes de personal mediante ajustes de los convenios colectivos, bonificaciones y salarios de gestión y determinados pagos adicionales; la reubicación de oficinas a sitios de menor costo; la renegociación de contratos de proveedores; el ajuste de los contratos de arrendamiento de aeronaves; y la renovación de la envejecida flota de Condor. La Comisión las consideró un conjunto de medidas serias y consistentes que se reforzaban mutuamente, mejoraban la eficiencia de la prestación de servicios de Condor y racionalizaban su base de costos, y consideró que la renovación de la flota de Condor, junto con un personal, un contrato y un proceso ambiciosos programa de reestructuración, reforzaría su competitividad. En el apartado 124 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró que el plan de reestructuración de Condor era «de gran alcance».
- 145 En primer lugar, la demandante alega que la falta de medidas en el plan de reestructuración relativas a una reducción de la flota o del número de rutas operadas por Condor o de otros ajustes estructurales demuestra que el plan no tenía «gran alcance».
- 146 A este respecto, procede señalar que, a falta de una definición jurídica del concepto de «gran alcance» tal como aparece en las Directrices R&R, dicho concepto debe entenderse en su sentido habitual en el sentido de que no se refiere al tipo de las medidas adoptadas dentro de un plan de reestructuración, sino al alcance y alcance de dichas medidas. Esta interpretación se desprende de varias versiones lingüísticas del punto 45 de las Directrices R&R, incluidas las versiones en inglés (far-reaching), alemán (weitreichenden), español (de amplio alcance), búlgaro (mashtaben), húngaro (messze nyúló ) y holandés (ingrijpend). De ello se deduce que, como sostiene acertadamente la Comisión, un plan de reestructuración no necesita necesariamente prever un tipo particular de medida para que tal plan sea considerado de «gran alcance» en el sentido de las

Directrices R&R. Por consiguiente, el mero hecho de que el plan de reestructuración de Condor no prevea una reducción del número de rutas ni "otros ajustes estructurales" no permite concluir que no sea "de gran alcance".

- 147 Además, como señala acertadamente la Comisión, de los considerandos 145 y 148 de la Decisión impugnada se desprende que el plan de reestructuración de Condor ya preveía, en particular, una reducción del tamaño de su flota y de su capacidad en términos de aviones y asientos disponibles, lo que significa que no hay ninguna base fáctica para el argumento del demandante de que el plan de reestructuración no preveía ese tipo de medida.
- 148 En segundo lugar, procede desestimar el argumento de la demandante según el cual una comparación del plan de reestructuración de Condor con los adoptados en otros asuntos que han sido objeto recientemente de decisiones de la Comisión confirma que el plan de Condor no era de «gran alcance», en la medida en que la demandante no presentó ninguna prueba ni indicación que pudiera demostrar que las compañías aéreas afectadas por esos asuntos se encontraran en una situación económica y financiera comparable a la de Condor.
- 149 En tercer lugar, la demandante alega en esencia en su réplica que la Comisión aplicó los requisitos relativos a las ayudas a la reestructuración, aunque Condor no necesitaba una reestructuración. Sin embargo, esta alegación se basa en una premisa que ya ha sido desestimada en los apartados 128 a 130 supra, a los que nos remitimos.
- 150 Por consiguiente, la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber albergado dudas sobre si el plan de reestructuración de Condor era «de gran alcance» en el sentido del punto 45 de las Directrices R&R.
- *Sobre el elemento de prueba relativo al hecho de que la Comisión no comprobó si la medida controvertida se limitaba al mínimo necesario*
- 151 La demandante alega que la Comisión no comprobó si la ayuda a la reestructuración en favor de Condor se limitaba al mínimo necesario, como exige el punto 61 de las Directrices R&R, que establece que el importe y la intensidad de la ayuda a la reestructuración deben limitarse al mínimo estricto. necesarias para permitir llevar a cabo la reestructuración, a la luz de los recursos financieros existentes del beneficiario, de sus accionistas o del grupo empresarial al que pertenece.
- 152 En primer lugar, la demandante alega que la Decisión impugnada no especifica cómo se distribuirían las ayudas entre las distintas medidas adoptadas en el marco del plan de reestructuración. Sin embargo, este hecho por sí solo no basta, a falta de otros elementos de prueba, para demostrar que la ayuda en cuestión no se limitó al mínimo necesario.
- 153 En segundo lugar, la demandante cuestiona la necesidad de la medida controvertida y su efecto incentivador, ya que Condor, cuando se adoptó la Decisión impugnada, ya había aplicado algunas de las medidas previstas en el plan de reestructuración. En particular, refiriéndose a un artículo anexo a la demanda, afirma que Condor había celebrado, en enero de 2020, es decir aproximadamente un año y medio antes de que se notificara la medida controvertida, un acuerdo con sus azafatas para retirar ciertos puestos.
- 154 A este respecto, basta señalar, como explicó la Comisión en la vista, sin ser cuestionada a este respecto por la demandante, que los costes asociados a la supresión de los puestos a que se refiere dicho artículo no estaban cubiertos por la reestructuración ayuda concedida a Condor. Por tanto, el hecho de que dichas reducciones de personal se llevaran a cabo antes de la adopción de la Decisión impugnada no podía generar dudas por parte de la Comisión sobre si la medida controvertida se limitaba al mínimo necesario y tenía un efecto incentivador.
- 155 En tercer lugar, la demandante alega que la renovación de la flota de Condor, tal como estaba prevista en el plan de reestructuración, demuestra que la medida controvertida no se limitó al mínimo necesario, dado que la Comisión no examinó ni los costes ni los ahorros resultantes de dicha renovación. .
- 156 A este respecto, en primer lugar, de la Decisión impugnada se desprende, contrariamente a lo afirmado por la demandante, y pese a la supresión de determinados datos de la versión pública de la Decisión debido a su carácter confidencial, que la Comisión no de hecho, evaluar tanto los

costes de renovación de la flota de Condor (véase en particular el cuadro 4 en el apartado 45, el cuadro 11 en el apartado 55 y los cuadros 14 y 16 en el apartado 62 de dicha Decisión) como los ahorros resultantes (véase en particular el apartado 28 de la Decisión).

- 157 A continuación, refiriéndose a la información contenida en un sitio web que figura en el anexo C.5 de su réplica, la demandante alega que sólo una parte de la flota de aviones de Condor utilizada en vuelos de larga distancia estaba envejeciendo, mientras que la «mayoría» de dichos aviones tenía un promedio edad comparable a la de la flota de Air France y Enter Air, de modo que la medida controvertida no se limitaba al mínimo necesario.
- 158 En la Decisión impugnada, la Comisión constató esencialmente que la flota de Condor, en particular sus aviones de larga distancia, estaba envejeciendo, de modo que su renovación le permitiría reducir su consumo de combustible y, por tanto, sus costes, lo que era necesario para volver a la viabilidad a largo plazo. La Comisión afirmó en el apartado 112 de la Decisión impugnada que la renovación «completa» de la envejecida flota de larga distancia de Condor, junto con otras medidas, mejoraría la competitividad de Condor.
- 159 A este respecto, de las informaciones aportadas por la demandante se desprende, por un lado, que la edad media de la flota de Condor era de 19,3 años, mientras que la de Air France era de 14,2 años y la de Enter Air de 18 años. En segundo lugar, por lo que se refiere a la flota de larga distancia de Condor, procede señalar que, según el apartado 28 de la Decisión impugnada, dicha flota estaba compuesta por aviones Boeing 767 que, según el anexo C.5 de la réplica, tenían una edad media de 27 años. En estas circunstancias, la demandante no ha demostrado que la flota de Condor, o parte de ella, no estuviera envejeciendo ni que no debiera renovarse.
- 160 Además, debe desestimarse el argumento de la demandante según el cual la renovación en cuestión demuestra que Condor perseguía una expansión agresiva. De la Decisión impugnada se desprende que la renovación de la flota de Condor tenía como objetivo sustituir los aviones existentes por otros nuevos y no aumentar el número total de aviones de dicha flota. Por el contrario, el plan de reestructuración prevé una reducción de la flota de Condor (véase el apartado 147 supra). En estas circunstancias, la demandante no ha demostrado que dicha medida conduciría a una expansión de la actividad de Condor.
- 161 Por tanto, la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber albergado dudas sobre si la medida controvertida se limitaba al mínimo necesario.
- *Elemento de prueba basado en que la Comisión no demostró que las proyecciones sobre los resultados financieros de Condor fueran verosímiles*
- 162 La demandante alega que la Comisión no demostró que las proyecciones de resultados financieros que sustentaban el plan de reestructuración de Condor fueran verosímiles.
- 163 En la Decisión impugnada, la Comisión evaluó la recuperación de la viabilidad de Condor basándose, en particular, en previsiones de pérdidas y ganancias y de su balance, patrimonio, rentabilidad y flujo de caja.
- 164 En primer lugar, la demandante reprocha a la Comisión haber examinado si Condor podía esperar recuperar su viabilidad financiera teniendo en cuenta un grupo de pares que incluye compañías aéreas que ofrecen vuelos regulares de pasajeros en lugar de compañías chárter. La demandante afirma que, debido a los malos resultados de las compañías aéreas chárter en Europa, la inclusión de compañías que ofrecen vuelos regulares de pasajeros en ese grupo de pares sugiere que los beneficios de Condor serán superiores a los de sus competidores en el sector de las compañías aéreas chárter.
- 165 A este respecto, basta señalar, como ha hecho la Comisión, que la alegación de la demandante según la cual los resultados financieros de las compañías aéreas chárter en Europa han sido peores que los de otras compañías aéreas carece de fundamento suficiente. A falta de datos que comparen los resultados financieros de estas dos categorías de compañías aéreas en Europa, el hecho invocado por la demandante de que determinadas compañías aéreas chárter han dejado de operar o han recibido ayudas estatales y que el modelo de negocio de las compañías aéreas chárter se enfrenta a desafíos debido a el crecimiento de las compañías aéreas de bajo coste y de las agencias de viajes en línea no basta para justificarlo.

- 166 En segundo lugar, la demandante reprocha a la Comisión que, al comparar el rendimiento medio de los recursos propios (en lo sucesivo, «ROE») de Condor con el de sus competidores, se haya basado en el apartado 49 y en el cuadro 7 de la Decisión impugnada en una estimación del ROE de una muestra de 15 aerolíneas que supuestamente está distorsionada por la inclusión de aerolíneas estadounidenses. Según la demandante, estas últimas compañías aéreas no deberían haber sido incluidas en la muestra porque prestaban servicio a mercados «muy diferentes» y obtenían mayores beneficios que las compañías aéreas europeas. En apoyo de su alegación, la demandante remite a un informe de la sociedad McKinsey, publicado en su sitio web el 31 de marzo de 2022 y adjunto a su réplica.
- 167 Sin embargo, en primer lugar, como señala la Comisión, la demandante no puede invocar elementos publicados después de la adopción de la Decisión impugnada (véase, en este sentido, la sentencia de 2 de septiembre de 2010, *Comisión / Scott*, C-290/07 P, EU:C:2010:480, apartado 91 y jurisprudencia citada). En segundo lugar, y en cualquier caso, el mero hecho, incluso si se estableciera, de que las aerolíneas estadounidenses hayan obtenido mayores beneficios que sus competidores europeos no significa que su desempeño no sea relevante a los efectos de determinar el ROE medio de las aerolíneas en general. . Además, la demandante no proporciona ninguna explicación de las diferencias entre los mercados de transporte aéreo estadounidense y europeo que justifique la exclusión de las compañías aéreas estadounidenses de esa muestra.
- 168 En tercer lugar, debe desestimarse la alegación de la demandante según la cual la Comisión no ha aportado ninguna prueba que demuestre que las previsiones e hipótesis en que se basaba el plan de reestructuración de Condor fueran plausibles y sólidas. Como señala la Comisión, en la Decisión impugnada examinó tanto la verosimilitud de las previsiones operativas de Condor en las que se basaba el plan de reestructuración como los cálculos económicos y financieros relativos a la rentabilidad prevista del capital; También tuvo en cuenta tanto el desarrollo general del mercado como el desempeño de Condor, incluso en comparación con sus pares. Para ello, la Comisión se basó en varios informes y estudios de expertos independientes, claramente identificados en la nota 26 a pie de página y en el apartado 43 de la Decisión impugnada. Sin embargo, la demandante no ha alegado, ni mucho menos demostrado, que la información y las previsiones en que se basaba el plan de reestructuración fueran incorrectas.
- 169 En cuarto lugar, la demandante alega, en esencia, que la Comisión, al examinar la recuperación de la viabilidad de Condor, no tuvo en cuenta los cambios estructurales esperados en el sector de la aviación tras la pandemia de COVID-19, en particular la reducción de los precios de las líneas aéreas. rentabilidad. Se remite también, a este respecto, al informe citado en el apartado 166 supra.
- 170 A este respecto, como observa acertadamente la Comisión, su análisis se basó en previsiones de los indicadores clave de rendimiento de las compañías aéreas establecidas por expertos independientes, que mostraban que se esperaba que dichos indicadores volvieran a sus niveles anteriores a la pandemia de COVID-19 en 2023. como pronto. Sin embargo, la demandante no ha aportado ningún elemento ni indicio que demuestre que, cuando se adoptó la Decisión impugnada, la Comisión debería haber tenido dudas sobre la fiabilidad de dichas previsiones. Por el motivo expuesto en el apartado 167 supra, el solicitante tampoco puede en este caso basarse en el informe citado en el apartado 166 supra.
- 171 En quinto lugar, la demandante señala que la afirmación contenida en el apartado 115 de la Decisión impugnada según la cual, una vez finalizado el período de reestructuración y una vez que el mercado se haya recuperado tras la pandemia de COVID-19, Condor obtendrá mayores beneficios antes de intereses y margen fiscal (EBIT) superior al del grupo de pares enumerado en el cuadro 8 de la Decisión impugnada en lo que respecta a 2019, demuestra que la medida controvertida no se limitó al mínimo necesario, ya que permitiría a Condor lograr una mayor rentabilidad que sus competidores.
- 172 La Comisión consideró en el apartado 115 de la Decisión impugnada que la rentabilidad esperada de Condor hacia el final del período de reestructuración, es decir, en septiembre de 2023, en particular su margen EBIT, no sería inferior a la de un grupo comparable de compañías aéreas antes de la crisis de COVID-19 pandemia. Según la Comisión, sólo después del final del período de reestructuración y después de que el mercado se haya recuperado completamente, en un período que se extenderá hasta 2026, la rentabilidad esperada de Condor superará a la del grupo de pares. A este respecto, la Comisión afirmó que la evolución positiva prevista del beneficio neto aumentaría aún más en 2024, debido a la recuperación del mercado de viajes de ocio, pero que esto sólo permitiría a Condor alcanzar un patrimonio contable positivo después de 2026.

- 173 De ello se deduce que la rentabilidad esperada de Condor, al final del período de reestructuración, será en realidad comparable a la de los competidores en cuestión, pero no la superará. Además, las previsiones sobre los resultados de Condor una vez finalizado el período de reestructuración no son pertinentes. En efecto, el período de reestructuración es el único período de referencia para el cumplimiento por parte de la República Federal de Alemania y de Condor de la mayor parte de los requisitos que rigen la autorización de la ayuda (véase, en este sentido, la sentencia de 25 de junio de 1998, *British Airways y otros c. Comisión*, T-371/94 y T-394/94, EU:T:1998:140, apartado 184).
- 174 En la vista, la demandante también cuestionó los apartados 120 y 123 de la Decisión impugnada, formulando argumentos similares a los resumidos en el apartado 171 y rechazados en los apartados 172 y 173 anteriores. Por lo tanto, aunque se consideren admisibles estos argumentos, formulados por primera vez en la vista, deben desestimarse por los mismos motivos. De hecho, en los apartados 120 y 123 de la Decisión impugnada, la Comisión, aún analizando la rentabilidad esperada de Condor, la comparaba, esta vez medida en términos de rendimiento de los activos y de rendimiento del capital empleado (en lo sucesivo, «ROCE»), con el rendimiento de activos y ROCE de sus pares antes de la pandemia de COVID-19. Concluyó, en cuanto al primer indicador, que la rentabilidad de los activos de Condor sería superior a la de sus pares en 2023 y, en cuanto al segundo indicador, que el ROCE de Condor sería, en un escenario adverso, comparable al de sus pares, con la Comisión siempre tiene en cuenta un calendario que se extiende hasta 2026.
- 175 Por tanto, a la vista de todas las consideraciones anteriores, procede declarar que la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber albergado dudas sobre la verosimilitud de los resultados financieros previstos por Condor.
- *Sobre el elemento de prueba basado en que la Comisión no demostró que el plan de reestructuración de Condor le permitiría recuperar su viabilidad*
- 176 La demandante alega que la Comisión no ha demostrado que el plan de reestructuración permitiría a Condor recuperar su viabilidad en un escenario suficientemente pesimista.
- 177 En el punto 2.4.3 de la Decisión impugnada, titulado «Trayectoria operativa y financiera de la reestructuración y retorno a la viabilidad», la Comisión evaluó el retorno de la viabilidad de Condor tanto en un escenario inicial como en un escenario adverso. Posteriormente concluyó, en los apartados 122 y 123 de la Decisión impugnada, que el escenario adverso para las proyecciones financieras previsto en el plan de reestructuración era adecuado y creíble y que, en tal escenario, los resultados de Condor seguirían siendo sólidos y sostenibles y no comprometerían su regreso a la viabilidad.
- 178 A este respecto, en primer lugar, debe desestimarse la alegación de la demandante según la cual las hipótesis utilizadas en el supuesto adverso no están expuestas de forma suficientemente clara o detallada en la Decisión impugnada. La Comisión explicó claramente las hipótesis utilizadas en el escenario adverso en el apartado 55 de esa Decisión, que incluían factores relacionados con un aumento de los costes de Condor por encima del escenario base y una disminución de los ingresos por debajo de ese escenario. En particular, afirmó que este escenario tenía como objetivo evaluar el impacto sobre los resultados y el balance de Condor si los costes del combustible aumentarían aún más debido al aumento de los precios de los derechos de emisión y de los créditos de compensación, así como si el crecimiento del rendimiento por pasajero, calculado dividiendo las ventas por el volumen total de pasajeros, también se vio afectado negativamente por el aumento de la competencia.
- 179 En segundo lugar, la demandante alega, en esencia, que el escenario adverso evaluado por la Comisión tenía un alcance demasiado limitado, ya que no analizó hipótesis alternativas relativas al número de pasajeros después de la pandemia de COVID-19 o a los costes de personal, de nuevos aviones y de mantenimiento.
- 180 Es cierto que la Comisión se limitó a evaluar, en el escenario adverso, el impacto sobre los resultados y el balance de Condor de la evolución de los dos factores mencionados en el anterior apartado 178, a saber, el coste del combustible y el rendimiento por pasajero.
- 181 Sin embargo, por una parte, al examinar un posible resultado negativo en términos de rendimiento por pasajero, la Comisión, aunque indirectamente, tuvo en cuenta algunas de las hipótesis alternativas propuestas por la demandante, como la relativa al número de pasajeros.

182 Por otra parte, la demandante no ha aportado ninguna prueba o indicación que pueda demostrar que los costes de Condor relacionados con el personal, los nuevos aviones o el mantenimiento pudieran evolucionar de manera adversa de modo que la Comisión estuviera obligada a tener en cuenta también tales hipótesis alternativas. cuenta de una manera específica.

183 Por lo tanto, la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber tenido dudas sobre si el plan de reestructuración permitiría a Condor recuperar su viabilidad en un escenario suficientemente pesimista.

– *Conclusión sobre el cuarto elemento de prueba*

184 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede declarar que la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber tenido dudas sobre si el plan de reestructuración de Condor era realista, coherente y de gran alcance y podía restablecer su viabilidad a largo plazo.

*Sobre el quinto elemento de prueba, basado en que la Comisión no ha demostrado la idoneidad de la medida controvertida*

185 La demandante alega, en esencia, que la Comisión no ha demostrado que la medida controvertida fuera adecuada para alcanzar el objetivo perseguido, independientemente de los puntos 54 y 58 de las Directrices R&R.

186 La Comisión, apoyada por la República Federal de Alemania y por Condor, rebate las alegaciones de la demandante.

187 Del punto 54 de las Directrices R&R se desprende que los Estados miembros deben garantizar que las ayudas a la reestructuración se concedan en la forma que permita alcanzar el objetivo perseguido de la manera menos distorsionante. En el caso de empresas en crisis, esto puede lograrse garantizando que la ayuda sea de la forma adecuada para hacer frente a las dificultades del beneficiario y que esté adecuadamente remunerada. El punto 58 de las Directrices R&R establece que los Estados miembros son libres de elegir la forma que adoptará la ayuda de reestructuración, pero deben garantizar que el instrumento elegido sea adecuado a la cuestión que se pretende abordar. En particular, los Estados miembros deben evaluar si los problemas de los beneficiarios están relacionados con la liquidez o la solvencia y seleccionar los instrumentos adecuados para abordar los problemas identificados.

188 En los apartados 125 a 129 de la Decisión impugnada, la Comisión explicó por qué, en su opinión, la medida controvertida era adecuada para alcanzar el objetivo perseguido. A este respecto, afirmó, en particular, que Condor se enfrentaba a una crisis de liquidez y de solvencia y que la medida controvertida, combinada con la inversión de Attestor, permitía abordar estas dos cuestiones.

189 En primer lugar, la demandante alega que la Comisión no examinó si existían medidas menos distorsionadoras que aún permitieran alcanzar el objetivo de la medida controvertida. Para ello, se remite a sus argumentos expuestos en el contexto de los elementos de prueba tercero y cuarto, según los cuales la Comisión no revisó si el objetivo perseguido podía alcanzarse sin ayuda estatal y si la medida en cuestión se limitaba al mínimo necesario. Sin embargo, dado que dichos argumentos ya han sido rechazados, en los apartados 99 a 102 y 155 a 160 anteriores, y dado que no se ha presentado ningún argumento independiente como parte de esta prueba, el argumento del demandante debe rechazarse.

190 En segundo lugar, en cuanto a si la medida controvertida era un instrumento de ayuda adecuado dada la naturaleza de las dificultades financieras de Condor, procede señalar en primer lugar que, contrariamente a lo que alega la demandante, la Decisión impugnada está claro que Condor no sólo se enfrentaba a problemas de liquidez sino también de solvencia en el momento de adoptar esa decisión. Por un lado, del apartado 54 y del cuadro 10 de la Decisión impugnada se desprende que Condor se enfrentaba a una crisis de liquidez a corto plazo. Por el contrario, de los apartados 46, 57, 105 y 115 de la Decisión impugnada se desprende que Condor tenía un patrimonio negativo, lo que, como señaló la Comisión, sin que la demandante lo haya cuestionado, constituye una cuestión de solvencia.

191 Deben desestimarse los ejemplos aportados por la demandante para demostrar que Condor no afrontaba problemas de solvencia. En particular, en primer lugar, el hecho de que Condor haya



podido beneficiarse de las entradas de efectivo relacionadas con la liquidación de Thomas Cook en el ejercicio fiscal 2021 fue efectivamente tenido en cuenta por la Comisión al examinar la recuperación de la viabilidad de Condor (véase el apartado 53 de la Decisión impugnada), pero concluyó en dicha Decisión que el patrimonio de Condor seguía siendo negativo después de ese momento (véanse los apartados 46 y 57 de la Decisión impugnada). A continuación, el hecho invocado también por la demandante de que el tribunal de insolvencia había declarado el 30 de noviembre de 2020 la salida de Condor del procedimiento de insolvencia, constatado en el apartado 22 de la Decisión impugnada y, por tanto, tenido en cuenta por la Comisión, no significa que Condor ya no enfrentaba problemas de solvencia a partir de esa fecha. Lo cierto es que, a pesar de su salida de dicho procedimiento, las previsiones en el momento de adoptar la Decisión impugnada mostraban que Condor seguiría teniendo un patrimonio negativo al menos hasta 2026 en el escenario base (véase el apartado 46 de la Decisión impugnada).

- 192 En segundo lugar, la demandante se equivoca al afirmar que la Decisión impugnada no contiene ningún análisis sobre la adecuación del instrumento de ayuda seleccionado. La Comisión explicó en el apartado 128 de la Decisión impugnada por qué, en su opinión, la medida controvertida, combinada con la inversión de Attestor, era una medida adecuada para resolver los problemas de liquidez y solvencia de Condor. En particular, afirmó, sin que la demandante lo cuestionara, que la medida controvertida liberaría liquidez a corto plazo gracias al aplazamiento de las obligaciones de intereses y de reembolso y reduciría la deuda de Condor gracias a la condonación parcial de sus préstamos. Según la Comisión, esta medida complementaba la inversión de Attestor, que solucionaría la inminente crisis de liquidez de Condor y mejoraría su posición patrimonial.
- 193 En tercer lugar, según la demandante, existen otras medidas que falsean menos la competencia, como los canjes de deuda por acciones, los préstamos o las garantías de préstamos. Sin embargo, la demandante no ha aportado ningún elemento ni indicio que pueda demostrar que las otras medidas que ha propuesto habrían permitido resolver tanto los problemas de liquidez como los de solvencia de Condor, como lo hace la medida controvertida. Además, hay que tener en cuenta que, si bien, según establece el punto 58 de las Directrices R&R, los Estados miembros deben garantizar que el instrumento elegido para conceder la ayuda de reestructuración sea adecuado a la cuestión que se pretende abordar, tienen libertad elegir la forma de dicha ayuda. Por último, como señala acertadamente la Comisión, la demandante no explica la pertinencia de la capacidad financiera de Attestor a efectos de apreciar la idoneidad de la medida controvertida, ya que la participación de Attestor estaba condicionada a la concesión de dicha medida.
- 194 En cuarto lugar, el argumento de la demandante de que "parece como si" la medida en cuestión no se utilizara para resolver las causas de las dificultades de Condor sino para abordar sus otras debilidades, como la antigüedad de su flota, es especulativa y carece de fundamento.
- 195 A la vista de las consideraciones anteriores, procede considerar que la demandante no ha demostrado que la Comisión debería haber albergado dudas sobre la idoneidad de la medida controvertida.

*Sobre el sexto elemento de prueba, según el cual la Comisión no demostró la proporcionalidad de la medida controvertida*

- 196 La demandante alega, en esencia, que la Comisión no ha demostrado que la medida controvertida fuera proporcionada, contrariamente a los puntos 61 a 64 y 67 de las Directrices R&R, en la medida en que la medida controvertida no garantiza contribuciones propias a los costes de reestructuración y suficientes reparto de la carga.
- 197 La Comisión, apoyada por la República Federal de Alemania y por Condor, rebate las alegaciones de la demandante.
- 198 Los puntos 61 a 64 de las Directrices R&R exigen en esencia que el beneficiario, sus accionistas o acreedores, el grupo empresarial al que pertenece o los nuevos inversores contribuyan a los costes de reestructuración con sus propios recursos. Esa contribución debe ser significativa, real, lo más elevada posible y libre de ayudas. Normalmente se considerará adecuada una contribución propia si asciende al menos al 50 % de los costes de reestructuración.
- 199 En el apartado 132 de la Decisión impugnada, la Comisión identificó tres fuentes de contribuciones propias en el sentido de las Directrices R&R, a saber, (i) la financiación proporcionada por Attestor en relación con la adquisición de Condor, (ii) las cancelaciones de créditos por los acreedores de Condor como parte del plan de insolvencia avalado por el tribunal de insolvencia y (iii) reducciones

permanentes de costos como parte del plan de reestructuración. En cuanto a la primera fuente, la Comisión indicó en el apartado 132, letra a), de la Decisión impugnada que la financiación por parte de Attestor de 200 millones de euros inyectados en el capital social de Condor y de 250 millones de euros para la renovación de la flota de Condor era firme y vinculante.

- 200 En primer lugar, la demandante alega que la segunda fuente de financiación mencionada en el anterior apartado 199, a saber, la cancelación de los créditos de los acreedores de Condor, podría constituir en sí misma una ayuda estatal, de modo que, conforme al punto 63 del Directrices R&R, no puede tenerse en cuenta para determinar si la contribución propia fue adecuada y suficiente.
- 201 Sin embargo, procede señalar, como ha hecho la Comisión, que este argumento, que por otra parte es puramente especulativo al no estar fundamentado en modo alguno, es en cualquier caso inoperante. De los apartados 127, 132, letra a), y 133 de la Decisión impugnada se desprende que la primera fuente de financiación mencionada en el apartado 199 supra, a saber, la financiación aportada por Attestor en la compra de Condor, ascendía a 450 millones de euros, mientras que el apartado 133 de la Decisión impugnada se desprende que el importe total de la ayuda de reestructuración concedida a Condor mediante la medida controvertida ascendió a 321,18 millones de euros. La demandante no cuestiona la afirmación de la Comisión contenida en el apartado 133 de la Decisión impugnada, según la cual la contribución propia de Attestor ya ascendía por sí sola al 77 % de la financiación del plan de reestructuración, es decir, a más del 50 % de los costes de reestructuración, de modo que se cumple el requisito establecido en el punto 64 de las Directrices R&R, incluso si se ignora la segunda fuente de financiación de la medida controvertida criticada por la demandante.
- 202 En segundo lugar, la demandante alega que la Comisión infringió el punto 67 de las Directrices R&R al no examinar en la Decisión impugnada si la medida controvertida preveía condiciones que permitieran al Estado una parte razonable de las ganancias futuras en el valor del Cónдор. Afirma que la Comisión debería haber llevado a cabo tal evaluación porque la medida controvertida mejoró la situación financiera de Condor en términos de su patrimonio, a efectos de este punto.
- 203 La Comisión alega, en esencia, que en la Decisión impugnada no estaba obligada a examinar si la República Federal de Alemania se benefició de una parte razonable de las futuras ganancias en el valor de Condor, en el sentido del punto 67 de las Directrices R&R. ya que, en su opinión, esta exigencia sólo se aplica cuando, por un lado, la medida controvertida constituye una aportación de capital y, por otro lado, el Estado miembro interesado tiene una participación en el capital del beneficiario, lo que no es el caso.
- 204 Del punto 65 de las Directrices R&R se desprende que cuando el apoyo estatal se otorga de una forma que mejora la posición patrimonial del beneficiario, por ejemplo cuando el Estado otorga subvenciones, inyecta capital o cancela deudas, eso puede tener el efecto de proteger a los accionistas. y los acreedores subordinados de las consecuencias de su elección de invertir en el beneficiario; que pueden crear riesgo moral y socavar la disciplina del mercado. En consecuencia, las ayudas para cubrir pérdidas sólo deben concederse en condiciones que impliquen un reparto adecuado de la carga entre los inversores existentes.
- 205 De conformidad con el punto 66 de las Directrices R&R, un reparto adecuado de la carga normalmente significa que los accionistas actuales y, cuando sea necesario, los acreedores subordinados deben absorber las pérdidas en su totalidad. Los acreedores subordinados deben contribuir a la absorción de pérdidas, ya sea mediante la conversión en capital o la amortización del principal de los instrumentos pertinentes. Por lo tanto, la intervención del Estado sólo debería tener lugar después de que las pérdidas hayan sido plenamente contabilizadas y atribuidas a los accionistas existentes y a los tenedores de deuda subordinada.
- 206 Según el punto 67 de las Directrices R&R, un reparto adecuado de la carga también significa que cualquier ayuda estatal que mejore la posición patrimonial del beneficiario debe concederse en condiciones que proporcionen al Estado una parte razonable de las ganancias futuras en valor del beneficiario, en vista del importe del capital estatal inyectado en comparación con el capital restante de la empresa una vez contabilizadas las pérdidas.
- 207 A este respecto, procede señalar, en primer lugar, que en la Decisión impugnada la Comisión no evaluó si la medida controvertida cumplía los requisitos establecidos en el punto 67 de las Directrices R&R. Nada en la Decisión impugnada sugiere que la Comisión abordó la cuestión de si la medida en cuestión se había concedido en condiciones que permitieran a la República Federal de Alemania una parte razonable de las futuras ganancias de valor de Condor.

- 208 En consecuencia, procede comprobar si, como sostiene la Comisión, pudo considerar, sin albergar dudas, que la medida controvertida no estaba comprendida en el ámbito de aplicación del punto 67 de las Directrices R&R, es decir, que no estaba obligada a comprobar en la Decisión impugnada si dicha medida cumplía el requisito establecido en dicho punto.
- 209 A este respecto, debe tenerse en cuenta que la interpretación de una disposición del Derecho de la Unión exige tener en cuenta no sólo su tenor, sino también su contexto y los objetivos y finalidad perseguidos por el acto del que forma parte. (véase la sentencia de 22 de junio de 2023, *Pankki S*, C-579/21, EU:C:2023:501, apartado 38 y jurisprudencia citada).
- 210 A este respecto, en primer lugar, por lo que se refiere a la interpretación literal del punto 67 de las Directrices R&R, procede señalar que, según el tenor de dicho punto, la exigencia de prever condiciones que aporten al Estado una parte razonable de los beneficios futuros Las ganancias de valor del beneficiario se aplican a "cualquier ayuda estatal que mejore la posición patrimonial del beneficiario".
- 211 El punto 65 de las Directrices R&R proporciona tres ejemplos de ayuda estatal otorgada "en una forma que mejora la posición patrimonial del beneficiario", a saber, subvenciones, inyecciones de capital y condonaciones de deuda.
- 212 En el caso de autos, la medida controvertida se presenta, entre otras cosas, en forma de condonación parcial de deuda, de modo que debe calificarse de «ayuda estatal que mejora la posición patrimonial del beneficiario» en el sentido del punto 67. de las Directrices R&R.
- 213 Por tanto, el tenor de la parte introductoria del punto 67 de las Directrices R&R, leído en relación con el tenor de su punto 65, sugiere que la medida controvertida está comprendida en el ámbito de aplicación del punto 67 de las Directrices R&R.
- 214 De ello se deduce que la interpretación propugnada por la Comisión, según la cual el punto 67 de las Directrices R&R se aplica únicamente a las aportaciones de capital y únicamente cuando el Estado interesado tiene una participación en el capital del beneficiario, contradice el tenor de la parte introductoria de dicha punto, leído conjuntamente con el punto 65 de las Directrices R&R, del que se desprende que el requisito establecido en el punto 67 pretende aplicarse tanto a las inyecciones de capital como a las cancelaciones de deuda y, por tanto, a ambas situaciones en las que el Estado tenga participación en el capital del beneficiario y a los supuestos en que sea acreedor del mismo.
- 215 Dicho esto, también es cierto, como observa la Comisión, que las palabras «habida cuenta del importe del capital estatal inyectado en comparación con el capital restante de la empresa una vez contabilizadas las pérdidas», al final del punto 67 de las Directrices R&R, se refieren únicamente a una situación en la que ha habido una inyección de capital.
- 216 Por tanto, el tenor del punto 67 de las Directrices R&R parece algo incoherente puesto que, por un lado, en su parte introductoria establece que se aplicará a «cualquier ayuda estatal que mejore la posición patrimonial del beneficiario», a saber, subvenciones, aportaciones de capital y condonaciones de deuda, mientras que su parte final se refiere, por otra parte, a la "inyección de capital estatal".
- 217 A este respecto, procede señalar, no obstante, que la última parte de la frase se deriva inmediatamente de la exigencia de que se conceda al Estado una «participación razonable» de las futuras ganancias de valor del beneficiario. Por lo tanto, puede entenderse como una indicación de lo que constituye, cuantitativamente, una "participación razonable", que debe determinarse sobre la base de la proporción que representa el importe pagado por el Estado con respecto al importe del capital restante. del beneficiario una vez contabilizadas las pérdidas. Esta interpretación permitirá así conciliar la parte introductoria y la final del punto 67 de las Directrices R&R.
- 218 En cualquier caso, la incoherente redacción del punto 67 de las Directrices R&R mencionada en el apartado 215 supra, que es, por otra parte, imputable a la Comisión, tal como elaboró dichas Directrices, debería haber suscitado dudas por su parte sobre si la La medida controvertida estaba comprendida en el ámbito de aplicación del punto 67 de las Directrices R&R y le llevó a examinar dicha disposición más a fondo a la luz de su contexto y de sus objetivos, lo que no hizo.

- 219 De hecho, cuando el tenor de una disposición del Derecho de la Unión plantea dificultades de interpretación, es necesario examinar esa disposición a la luz de los objetivos del acto del que forma parte y, cuando está abierta a varias interpretaciones, debe darse preferencia Es necesario dar una interpretación que garantice el mantenimiento de su efecto útil (véanse, en este sentido, las sentencias de 24 de febrero de 2000, *Comisión / Francia*, C-434/97, EU:C:2000:98, apartado 21 y Derecho citado, y de 4 de octubre de 2001, *Italia / Comisión*, C-403/99, EU:C:2001:507, apartado 28).
- 220 Por lo tanto, en segundo lugar, por lo que se refiere a la interpretación contextual del punto 67 de las Directrices R&R, procede señalar que dicho punto forma parte de la sección 3.5.2.2 de dichas Directrices, titulada «Reparto de cargas». Esta sección comienza con el punto 65 que, como se ha señalado en el apartado 204 supra, se refiere, indistintamente, a subvenciones, aportaciones de capital y condonaciones de deudas como formas de ayuda estatal que mejoran la posición patrimonial del beneficiario.
- 221 Del mismo modo, no hay nada en el tenor del punto 66 de las Directrices R&R, que forma parte de la misma sección de dichas directrices y que establece, en esencia, que la intervención del Estado sólo debe tener lugar después de que las pérdidas hayan sido plenamente contabilizadas y atribuidas. a los actuales accionistas y a los tenedores de deuda subordinada, sugerir que dicha norma sólo debe aplicarse a determinadas formas de ayuda estatal y no a otras. Por el contrario, la referencia general a la intervención del Estado ("la intervención del Estado sólo debe tener lugar") y la ausencia de cualquier otra afirmación en sentido contrario indican que el punto 66 debe aplicarse independientemente de la forma de dicha intervención.
- 222 Por tanto, la parte introductoria del punto 67 de las Directrices R&R, en la medida en que se refiere a «cualquier ayuda estatal que mejore la posición patrimonial del beneficiario», se ajusta al alcance de los puntos 65 y 66 de las mismas.
- 223 Además, procede observar que el requisito establecido en el punto 67 de las Directrices R&R es adicional a los establecidos en los puntos 65 y 66 de las mismas, como lo demuestra la afirmación de que "un reparto adecuado de la carga también significará". También es importante señalar que los Estados miembros y la Comisión no gozan de discrecionalidad en lo que respecta a su obligación de cumplir el requisito del punto 67 de las Directrices R&R, ya que dicho punto establece que "cualquier" ayuda estatal que mejore la posición patrimonial del beneficiario "debería" otorgarse en condiciones que proporcionen al Estado una parte razonable de las ganancias futuras en valor del beneficiario. Esta interpretación se ve confirmada por el punto 68 de las Directrices R&R, que prevé excepciones a la plena aplicación de los requisitos establecidos en el punto 66, pero no a la del punto 67. En consecuencia, el hecho de que los requisitos de los puntos 65 y 66 de las Directrices R&R se han cumplido en un caso particular no exime a los Estados miembros y a la Comisión de garantizar que también se ha cumplido el requisito establecido en el punto 67.
- 224 De ello se deduce que los puntos 66 y 67 de las Directrices R&R establecen dos requisitos autónomos, cuyo contenido y aplicación se refieren a momentos diferentes en el tiempo. En primer lugar, el requisito del punto 66 se refiere a la absorción de las pérdidas del beneficiario por los accionistas existentes y los acreedores de la deuda subordinada, que debe aplicarse antes de la intervención del Estado. En segundo lugar, el punto 67 se refiere a una situación futura, a saber, la de las plusvalías futuras del beneficiario, y dispone que, en tal caso, el Estado debe obtener una parte razonable de esas plusvalías.
- 225 Sin embargo, nada indica que los puntos 65, 66 y 67 de las Directrices R&R deban tener un alcance diferente, según la forma que adopte la ayuda estatal, siempre que mejore la posición patrimonial del beneficiario. En particular, la lógica general de los requisitos previstos en los puntos 66 y 67 de las Directrices R&R y el hecho de que sean acumulativos sugiere que, al igual que el punto 65 de dichas Directrices, están destinados a aplicarse a cualquier ayuda estatal destinada a lograr dichos requisitos. una mejora. La obligación de absorber las pérdidas antes de que intervenga el Estado y la necesidad de garantizar que se le conceda una parte razonable de las futuras ganancias de valor del beneficiario se refuerzan y complementan mutuamente, ya que hacer frente a las pérdidas del beneficiario y el apoyo del Estado son elementos esenciales condición para garantizar la posterior recuperación de la viabilidad del beneficiario y, por tanto, su rentabilidad. Por tanto, no parece haber ninguna razón legítima que justifique excluir determinadas formas de ayuda del ámbito de aplicación de la obligación establecida en el punto 67 de las Directrices R&R.

- 226 En tercer lugar, por lo que respecta a la interpretación teleológica del punto 67 de las Directrices R&R, de sus puntos 9, 11, 65, 87 y 90 se desprende que las disposiciones sobre un reparto adecuado de las cargas tienen por objeto, entre otras cosas, evitar el riesgo moral. Por consiguiente, como se ha observado en el apartado 204 supra, el punto 65 de dichas Directrices establece que cuando el apoyo estatal se concede de forma que mejore la posición patrimonial del beneficiario, por ejemplo cuando el Estado concede subvenciones, inyecta capital o cancela deudas, esto puede tener el mismo efecto de proteger a los accionistas y a los acreedores subordinados de las consecuencias de su elección de invertir en el beneficiario. Eso puede crear riesgo moral y socavar la disciplina del mercado.
- 227 Sin embargo, la Comisión no menciona ningún elemento que pueda demostrar que el riesgo de riesgo moral sólo surge cuando un Estado miembro inyecta capital al beneficiario, pero no cuando cancela su deuda o le concede una subvención. En realidad, ninguna parte de las Directrices R&R permite llegar a tal conclusión. Por el contrario, según el punto 65 de las Directrices R&R, ese riesgo surge para cualquier ayuda estatal otorgada en forma que mejore la posición patrimonial del beneficiario, como subvenciones, inyecciones de capital y cancelaciones de deuda.
- 228 Además, procede recordar que, como se desprende en particular del punto 9 de las Directrices R&R, el riesgo de riesgo moral consiste en el hecho de que las empresas que prevén que serán rescatadas o reestructuradas cuando se encuentren en dificultades pueden embarcarse en estrategias comerciales excesivamente arriesgadas e insostenibles. Tanto la exigencia del punto 66 de las Directrices R&R, relativa a la absorción de las pérdidas del beneficiario por sus accionistas actuales y sus acreedores subordinados, como la del punto 67 de dichas Directrices, sobre la obligación de abonar al Estado una parte de los beneficios futuros del beneficiario, contribuir a reducir los posibles incentivos para que una empresa asuma riesgos excesivos con el fin de generar más beneficios.
- 229 De ello se deduce que el objetivo subyacente del punto 67 de las Directrices R&R no puede alcanzarse plenamente si se excluyen de su ámbito de aplicación determinados tipos de medidas de ayuda, como la condonación de deudas, aunque mejoren la posición patrimonial del beneficiario. y dar lugar al mismo riesgo moral que el resultante de una inyección de capital.
- 230 Además, tanto las Directrices R&R como la Comunicación de la Comisión COM(2012) 209 final de 8 de mayo de 2012 sobre la modernización de las ayudas estatales de la UE, a la que se refieren las directrices, subrayan la importancia del principio de eficiencia o eficacia del gasto público. . Esa Comunicación también destaca la importancia del uso racional de los recursos públicos, una mejor utilización del dinero de los contribuyentes, la consolidación presupuestaria y la necesidad de evitar el despilfarro de recursos públicos. Garantizar al Estado una parte razonable de las ganancias futuras de valor del beneficiario, cuando concede ayudas de reestructuración, ya sea mediante una subvención, una inyección de capital o una condonación de deudas, es coherente con esos objetivos.
- 231 Además, contrariamente a lo que sostuvo la Comisión en la vista, es incorrecto afirmar que un Estado sólo puede obtener «una parte razonable de las ganancias futuras en valor del beneficiario», tal como prevé el punto 67 de las Directrices R&R, cuando posee una participación en el beneficiario. Como señala acertadamente el demandante, incluso cuando el Estado no tiene participación en el capital del beneficiario y, por tanto, es simplemente uno de sus acreedores, podría en cualquier caso beneficiarse de ganancias futuras en el valor o de los beneficios futuros del beneficiario que se generan, al menos en parte, gracias a la ayuda, al estipular, por ejemplo, en caso de condonación parcial de deuda como en el presente caso, que se aplique un tipo de interés variable a la parte de la deuda su crédito que no ha sido cancelado y que aumenta en línea con un aumento en el valor o las ganancias del beneficiario. Otro mecanismo que podría permitir a un Estado que ha condonado una parte de la deuda que le debe un beneficiario participar en ganancias futuras en el valor o en los beneficios futuros del beneficiario es, por ejemplo, un compromiso por parte del beneficiario de reembolsar todos o parte de su deuda cancelada si su suerte mejora.
- 232 Por último, el argumento de Condor de que podría considerarse que el reembolso futuro de la parte restante de la deuda resultante de los préstamos COVID-19 de 2020 garantiza al Estado "una parte razonable de las futuras ganancias de valor" de Condor, en el sentido de Debe desestimarse el punto 67 de las Directrices R&R. En primer lugar, basta señalar que nada en la Decisión impugnada sugiere que la Comisión consideró que el posible reembolso de la parte de la deuda no cancelada permitiría por sí solo al Estado «una parte razonable de las futuras ganancias de valor» de Condor. , en el sentido del punto 67 de las Directrices R&R. Sin embargo, según reiterada jurisprudencia, la motivación de la Decisión impugnada no puede completarse durante el

procedimiento (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de diciembre de 2021, *Oltchim / Comisión*, T-565/19, EU:T: 2021:904, apartado 275 y jurisprudencia citada). En segundo lugar, y en cualquier caso, el argumento de Condor no puede prosperar, pues de lo contrario se corre el riesgo de privar de sentido al punto 67 de las Directrices R&R. Por esencia, una condonación parcial de una deuda implica que la parte de la deuda no condonada será reembolsada. Este argumento equivale, pues, a excluir de facto la condonación parcial de deudas del ámbito de aplicación del punto 67 de las Directrices R&R, lo que, sin embargo, iría en contra de la interpretación literal, contextual y teleológica de dicho punto.

- 233 De ello se deduce que, teniendo en cuenta la interpretación literal, contextual y teleológica del punto 67 de las Directrices R&R, la Comisión no podía considerar, sin dudas, que la medida controvertida no estaba comprendida en el ámbito de aplicación de dicho punto. y no examinan si dicha medida cumplía los requisitos establecidos en dicho punto.
- 234 Por lo tanto, procede concluir que la demandante ha demostrado de manera suficiente en Derecho que la Comisión debería haber tenido dudas sobre si la medida controvertida cumplía el requisito establecido en el punto 67 de las Directrices R&R.

*Sobre el séptimo elemento de prueba, basado en que la Comisión incurrió en error en su control de los efectos negativos de la medida controvertida*

- 235 La demandante aporta un séptimo elemento de prueba, basado en que la Comisión no controló adecuadamente los efectos negativos de la medida controvertida y de las medidas destinadas a limitar las distorsiones de la competencia.
- 236 A este respecto, procede señalar que los puntos 87 y 90 de las Directrices R&R establecen un vínculo entre el reparto de cargas, por una parte, y la adaptación de las medidas para limitar las distorsiones de la competencia, por otra. Según el punto 87 de dichas Directrices, las medidas para limitar las distorsiones de la competencia deben abordar tanto los problemas de riesgo moral como las posibles distorsiones en los mercados en los que opera el beneficiario; El alcance de tales medidas depende de varios factores, como, en particular, el grado en que persisten los problemas de riesgo moral tras la aplicación de medidas de contribución propia y reparto de cargas. Además, el punto 90 de las Directrices R&R establece que la Comisión también debe evaluar el grado de contribución propia y de reparto de cargas. A tal fin, afirma que mayores grados de contribución propia y reparto de cargas que los requeridos en la sección 3.5.2 de las Directrices, al limitar el importe de la ayuda y el riesgo moral, pueden reducir el alcance necesario de las medidas para limitar las distorsiones de la competencia.
- 237 En el caso de autos, del apartado 150 de la Decisión impugnada se desprende, en esencia, que, al calibrar las medidas para limitar las distorsiones de la competencia, la Comisión tuvo en cuenta, entre otros factores, el alcance de sus propias contribución y reparto de cargas.
- 238 De ello se deduce que las dudas que la Comisión debería haber tenido en cuanto al cumplimiento del requisito establecido en el punto 67 de las Directrices R&R en materia de reparto adecuado de las cargas afectan necesariamente a la apreciación que hizo la Comisión en los apartados 141 a 152 de la Decisión impugnada por lo que se refiere a la alcance de las medidas para limitar las distorsiones de la competencia aplicables a Condor.

#### *Conclusión*

- 239 De los apartados 202 a 234 y 235 a 238 supra se desprende que la demandante ha demostrado de manera suficiente en Derecho que la Comisión debería haber tenido dudas, en primer lugar, sobre si la medida controvertida cumplía el requisito de un reparto adecuado de las cargas establecido en el punto 67 de las Directrices R&R y, en segundo lugar, si el alcance de las medidas destinadas a limitar las distorsiones de la competencia respetaba los requisitos establecidos, en particular, en el punto 3.6.2.2 de dichas Directrices.
- 240 A este respecto, procede señalar que, según reiterada jurisprudencia, en el ámbito específico de las ayudas de Estado, la Comisión está vinculada por las directrices y comunicaciones que emite, en la medida en que no se aparten de las normas en el Tratado (véase la sentencia de 2 de diciembre de 2010, *Holland Malt / Comisión*, C-464/09 P, EU:C:2010:733, apartado 47 y jurisprudencia citada).

- 241 Además, según reiterada jurisprudencia, si el examen realizado por la Comisión durante el procedimiento de examen previo es insuficiente o incompleto, ello constituye una prueba de la existencia de dificultades graves (véase la sentencia de 10 de febrero de 2009, *Deutsche Post y DHL International contra Comisión*, T-388/03, EU:T:2009:30, apartado 95 y jurisprudencia citada). Por lo tanto, el hecho de que la Comisión no haya examinado el cumplimiento del requisito establecido en el punto 67 de las Directrices R&R sobre un reparto adecuado de la carga hace que ese examen sea incompleto e insuficiente en lo que respecta a los efectos negativos de la medida en cuestión y, en particular, a la adaptación de las medidas para limitar las distorsiones de la competencia, cuyo alcance depende, entre otras cosas, del grado de reparto de cargas.
- 242 De ello se deduce que el examen incompleto e insuficiente de las exigencias de reparto de cargas y de los efectos negativos de la medida controvertida indica las dudas que la Comisión debería haber tenido a este respecto. Estos elementos tienen un peso significativo en el marco de una evaluación global del conjunto de pruebas aportadas por la demandante para demostrar que la Comisión no estaba en condiciones, en la fecha de adopción de la Decisión impugnada, de resolver todos los problemas graves dificultades encontradas en relación con la compatibilidad de las medidas controvertidas con el mercado interior. De hecho, en primer lugar, los requisitos de las Directrices R&R en materia de reparto de cargas son parte integral del examen de la proporcionalidad de la medida en litigio. En segundo lugar, para evaluar si la ayuda afecta negativamente a las condiciones comerciales en medida contraria al interés común, en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, es necesario sopesar los efectos beneficiosos de la ayuda frente a sus efectos adversos, sobre las condiciones comerciales y el mantenimiento de una competencia no distorsionada, necesidad que no es más que una expresión del principio de proporcionalidad (véanse, en este sentido, las sentencias de 25 de junio de 1998, *British Airways y otros / Comisión*, T-371/94 y T -394/94, EU:T:1998:140, apartado 282, y de 19 de septiembre de 2018, *HH Ferries y otros / Comisión*, T-68/15, EU:T:2018:563, apartado 211).
- 243 Procede concluir que la demandante ha demostrado de manera suficiente en Derecho que la Comisión debería haber tenido dudas que justificaran la incoación del procedimiento previsto en el artículo 108 TFUE, apartado 2.
- 244 En consecuencia, procede anular la decisión impugnada, sin que sea necesario examinar el octavo elemento de prueba aportado por la demandante, relativo a la violación de los principios de no discriminación, de libre prestación de servicios y de libre establecimiento, ni a su Décimo motivo, basado en el incumplimiento de la obligación de motivación.

#### **Costos**

- 245 Según el artículo 134, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal General, la parte perdedora será condenada en costas si éstas han sido solicitadas en los escritos de la parte perdedora. Al no haber sido desestimados los argumentos de la Comisión, procede condenarla a cargar con sus propias costas y con las de la demandante, conforme a las pretensiones de ésta.
- 246 Conforme al artículo 138, apartados 1 y 3, del Reglamento de Procedimiento, la República Federal de Alemania y Condor cargarán con sus propias costas.

Por esos motivos,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Octava)

por la presente:

1. **Anular la Decisión C(2021) 5729 final de la Comisión, de 26 de julio de 2021, sobre ayudas de Estado SA. 63203 (2021/N) – Alemania – Ayuda de reestructuración para Condor;**
- 2) **Condenar a la Comisión Europea a cargar con sus propias costas y con las de Ryanair DAC.**
- 3) **La República Federal de Alemania y Condor Flugdienst GmbH cargarán con sus propias costas.**

Kornezov

De Baere

Kecsmar

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 8 de mayo de 2024.

V. Di Bucci

S. Papasavvas

Registrador

Presidente