



C/2026/3952

24.7.2026

DECISÃO DA COMISSÃO

de 23 de dezembro de 2025

relativa ao auxílio estatal SA.109662 (2024/C) (ex-2020/N) que França tenciona conceder à Corsair

[notificada com o número C(2025) 9292]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(C/2026/3952)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos ⁽¹⁾, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Em 11 de dezembro de 2020, a Comissão decidiu não levantar objeções ao auxílio à reestruturação previsto a favor da Corsair SAS (a seguir «Corsair») no montante de 106,7 milhões de EUR (a seguir «auxílio à reestruturação de 2020»), constituído por i) diferimentos fiscais (21,9 milhões de EUR), ii) um crédito fiscal (4,8 milhões de EUR), iii) um empréstimo em condições favoráveis (18 milhões de EUR) e iv) um empréstimo participativo (62 milhões de EUR), em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (a seguir «TFUE»), tal como interpretado pelas Orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade (a seguir «Orientações E&R» ⁽²⁾) (a seguir «decisão de 2020» ⁽³⁾) ⁽⁴⁾.
- (2) Em 27 de setembro de 2023, com base no ponto 7.2.2 das Orientações E&R, a França enviou à Comissão um pedido de alteração do plano de reestruturação aprovado pela decisão de 2020. Nos termos da decisão de 2020, esse plano de reestruturação deveria ter sido executado durante um período até [...] (a seguir «plano de reestruturação de 2020»). Em 29 de novembro e em 15 de dezembro de 2023, as autoridades francesas forneceram informações suplementares sobre a alteração do plano de reestruturação de 2020 da Corsair. O pedido de alteração do plano de reestruturação foi acompanhado de um plano de reestruturação atualizado, que foi posteriormente atualizado várias vezes (a seguir «plano de reestruturação revisto», ver considerando 30 e 31).

⁽¹⁾ JO C, C/2024/2822, 24.4.2024 e JO C, C/2025/2490, 2.5.2025.

⁽²⁾ JO C 249 de 31.7.2014, p. 1.

⁽³⁾ Decisão da Comissão, de 11 de dezembro de 2020, no processo SA.58463 (2020/N) — França — Auxílio à reestruturação a favor da Corsair SA (JO C 41 de 5.2.2021, p. 8).

⁽⁴⁾ No mesmo dia, a Comissão aprovou, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 2, alínea b), do TFUE, um auxílio de 30,2 milhões de EUR a favor da Corsair sob a forma de um crédito fiscal ultramarino (crédito fiscal para empresas sediadas nos departamentos ultramarinos franceses). Esse auxílio visava compensar a Corsair pelos prejuízos sofridos entre 17 de março e 30 de junho de 2020, em consequência das medidas de confinamento e das restrições de viagem introduzidas pela França e por outros países de destino para limitar a propagação do vírus da COVID-19. Ver Decisão da Comissão, de 11 de dezembro de 2020, no processo SA.58125 (2020/N) — França — Corsair — Compensação pelos prejuízos causados pelo surto de COVID-19 (JO C 242 de 24.6.2022, p. 1).

- (3) Em 5 de fevereiro de 2024, a Comissão decidiu dar início a um procedimento formal de investigação relativamente à alteração do auxílio e do plano de reestruturação da Corsair ⁽⁵⁾ (a seguir «decisão de início do procedimento»). A Corsair e três outras partes interessadas, a saber, duas concorrentes da Corsair — a Air Austral e o Groupe Dubreuil Aéro (GDA) — e a Diamondle Limited, antiga acionista da Corsair, apresentaram as suas observações sobre a decisão de início do procedimento à Comissão em 24 de maio de 2024.
- (4) Em 19 de junho de 2024, a Comissão transmitiu essas observações às autoridades francesas, que responderam com as suas observações em 26 de julho de 2024. Posteriormente, em 22 de novembro de 2024, o GDA apresentou observações suplementares, que foram transmitidas às autoridades francesas em 17 de dezembro de 2024. Em 19 de janeiro de 2025, as autoridades francesas apresentaram observações cujo conteúdo foi clarificado em duas reuniões com a Comissão, em 20 e 23 de janeiro de 2025. As autoridades francesas apresentaram observações suplementares e respostas às perguntas da Comissão em 23 de janeiro, 10 de fevereiro e 3 de março de 2025, respetivamente.
- (5) Em 19 de junho de 2024, a Comissão dirigiu perguntas às autoridades francesas sobre os auxílios adicionais concedidos à Corsair durante o período de reestruturação. As autoridades francesas responderam por cartas de 26 de julho e 16 de dezembro de 2024.
- (6) A Comissão realizou igualmente várias reuniões com as autoridades francesas, nomeadamente em 7 de novembro e 6 e 17 de dezembro de 2024, bem como em 10 e 29 de janeiro, 14 de fevereiro e 3 e 19 de março de 2025.
- (7) Em 11 de abril de 2025, a Comissão decidiu ⁽⁶⁾ alargar o procedimento formal de investigação relativo à alteração do auxílio e do plano de reestruturação, tendo em conta o facto de as autoridades francesas e as partes interessadas terem apresentado novos factos que não tinham sido tidos em conta na decisão de início do procedimento e que justificavam o alargamento do procedimento formal de investigação (a seguir «decisão de alargamento»).
- (8) Em 20 de maio de 2025, as autoridades francesas transmitiram à Comissão as contas auditadas da Corsair relativas ao exercício encerrado em 30 de setembro de 2024.
- (9) Em 23 de maio de 2025, a Corsair e o GDA apresentaram observações sobre a decisão de alargamento de 11 de abril de 2025. Outra empresa, que pediu anonimato, apresentou observações em 2 de junho de 2025. Em 6 de junho de 2025, a Comissão transmitiu essas observações às autoridades francesas, que responderam em 17 de junho de 2025.
- (10) Em 30 de maio de 2025, as autoridades francesas enviaram à Comissão uma versão atualizada do plano de reestruturação revisto da empresa e dos respetivos anexos.
- (11) Em 27 de junho de 2025, a Comissão enviou às autoridades francesas questões complementares relativas ao auxílio adicional concedido à Corsair durante o período de reestruturação, bem como à dimensão da sua frota e à sua evolução durante os anos de 2023 e 2024. As autoridades francesas responderam por carta de 11 de julho de 2025.
- (12) Em 4 de novembro de 2025, a Comissão enviou às autoridades francesas um pedido de apresentação de documentos e de questões complementares relativas ao financiamento do plano de reestruturação. As autoridades francesas responderam por cartas de 10, 17 e 20 de novembro de 2025. Em 10 de dezembro de 2025, a Comissão enviou às autoridades francesas um pedido adicional relativo ao plano de reestruturação revisto. As autoridades francesas responderam com uma atualização do plano em 15 de dezembro de 2025.
- (13) A Comissão realizou igualmente várias reuniões com as autoridades francesas sobre estes diferentes temas, nomeadamente em 28 de abril, 15 de maio, 17 de junho, 27 de junho e 17 de setembro, bem como em 10 e 12 de dezembro de 2025.

⁽⁵⁾ Decisão C(2024) 8537 final da Comissão, de 5 de fevereiro de 2024, no processo SA.109662 — França — Alteração do auxílio e do plano de reestruturação da Corsair (JO C, C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj>).

⁽⁶⁾ JO C, C/2025/2490, 2.5.2025.

2. BENEFICIÁRIO

2.1. Atividades da Corsair

- (14) A Corsair é uma sociedade por ações simplificada (*société par actions simplifiée*, SAS), com um capital social de 5 000 000,00 EUR, com sede social em Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadalupe, França. Está inscrita no Registo Comercial e das Sociedades de Pointe-à-Pitre com o número 328 621 586.
- (15) Os títulos da Corsair são detidos a 100 %, desde o final de 2020, pela sociedade gestora de participações sociais Outre-Mer R-Plane (OMRP) ⁽⁷⁾.
- (16) No final de setembro de 2023, a Corsair dispunha de uma frota de nove aeronaves que serviam principalmente as regiões ultraperiféricas francesas das Caraíbas (Martinica, Guadalupe) e do oceano Índico (Reunião, Maiote), bem como, entre outros locais, o Canadá. Outras companhias aéreas que operam nas mesmas rotas incluem a Air France, a Air Austral e o Groupe Dubreuil Aéro, que inclui a Air Caraïbes e a French Bee.
- (17) Nos termos da decisão de 2020, a Corsair devia executar o plano de reestruturação de 2020 durante um período até [...], a fim de restabelecer a sua viabilidade a longo prazo.

2.2. As dificuldades enfrentadas pela Corsair

- (18) No seu pedido de alteração do plano de reestruturação de 2020, as autoridades francesas explicaram que o plano de negócios subjacente ao plano de reestruturação de 2020 se baseava em hipóteses que não se tinham confirmado e que determinados acontecimentos, cuja escala era impossível de prever, tinham tido um impacto particularmente desfavorável na Corsair.
- (19) Em primeiro lugar, as autoridades francesas explicaram que, entre as dificuldades enfrentadas pela Corsair desde a aprovação do plano de reestruturação de 2020, as restrições de saúde pública mantidas até ao início do exercício de 2022/2023 tiveram um enorme impacto no desempenho comercial e financeiro da Corsair.
- (20) A restrição — e mesmo a proibição temporária — dos voos entre a França metropolitana e determinados departamentos e territórios ultramarinos (como as Antilhas e a Reunião), mantidas até março de 2022 devido ao novo aumento dos casos de COVID-19 e às dificuldades de disponibilização da vacina nesses territórios devido à baixa adesão da população local, tornaram particularmente difícil, ou mesmo impossível, o exercício das atividades da Corsair durante os seguintes períodos:
- a) Após novembro de 2020, quando a França metropolitana e, em particular, as Antilhas e Reunião sofreram sucessivos confinamentos durante os períodos de novembro-dezembro de 2020 e de abril-maio de 2021, e novamente em julho-agosto de 2021 para as Antilhas e a Reunião;
 - b) Fevereiro-maio de 2021, quando as viagens na França metropolitana, nas Antilhas e na Reunião se limitavam estritamente a deslocações por razões imperativas; este requisito manteve-se para as pessoas não vacinadas até maio de 2022;
 - c) No final de 2021, quando a vaga da estirpe Ómicron aumentou ainda mais as restrições para estes destinos, tendo a Maurícia sido também classificada como «vermelho escarlate» durante alguns dias, o que fez disparar os cancelamentos e provocou uma queda abrupta das reservas; e
 - d) Os voos para o Canadá só puderam ser retomados em junho de 2022, tendo as restrições de viagem muito rigorosas sido mantidas até à primavera de 2022.

⁽⁷⁾ A OMRP é uma sociedade gestora de participações sociais criada em 24 de agosto de 2020 no âmbito da recuperação e reestruturação da Corsair no contexto da crise da COVID-19. O único objetivo da OMRP é deter e gerir a participação na Corsair, reunindo os acionistas envolvidos na recuperação da empresa, incluindo investidores privados e intervenientes públicos. A OMRP não realiza operações próprias e é o instrumento de capital através do qual os acionistas exercem os seus direitos e assumem o risco económico associado à reestruturação da Corsair. Alguns acionistas privados da OMRP que pretendiam reinvestir na Corsair agruparam-se na sociedade gestora de participações sociais Blue Sky, que adquiriu capital na Corsair no âmbito da alteração do seu plano de reestruturação (ver documento «Firm Offer», anexo 2, enviado à Comissão em 15 de dezembro de 2023).

- (21) As autoridades francesas acrescentaram ainda que a atividade da Corsair tinha também sido afetada por movimentos de protesto nas Antilhas entre novembro de 2021 e janeiro de 2022, na sequência da introdução da vacinação obrigatória dos profissionais de saúde e da imposição do «passe sanitário» em vários locais públicos.
- (22) Consequentemente, segundo as autoridades francesas, a Corsair, que previa um regresso às condições normais de mercado no final de 2021, viu os seus resultados afastar-se dos previstos no plano de atividades inicial.
- (23) Posteriormente, segundo as autoridades francesas, a crise ligada à agressão militar da Rússia contra a Ucrânia e o contexto inflacionista mundial daí resultante conduziram a um aumento muito acentuado dos custos no momento da retoma da atividade normal da empresa, com i) o aumento muito acentuado do preço do querosene, que tinha ultrapassado os 1 200 USD/tonelada no seu pico em comparação com os [500–900] USD/tonelada inicialmente indicados no plano de negócios, e ii) o enfraquecimento do euro face ao dólar americano, tendo o plano de negócios inicial sido elaborado com base numa taxa de câmbio EUR/USD de [0,9–1,3] em comparação com os 0,97 alcançados no ponto mais baixo, em outubro de 2022.
- (24) A este respeito, as autoridades francesas indicaram que, no plano de reestruturação revisto inicialmente apresentado em dezembro de 2023, o custo do querosene representava [100–180] milhões de EUR de encargos no horizonte de [...] e que o aumento do preço do querosene e a fragilidade do euro face ao dólar americano tinham conduzido a um sobrecusto de cerca de [80–120] milhões de EUR por ano só nessa rubrica durante esse período.
- (25) Por último, as autoridades francesas alegaram que, embora a empresa tivesse podido, em parte, aumentar os seus preços para repercutir esta situação (combinada com o efeito inflacionista geral sobre todos os custos suportados pela empresa), a compensação tinha sido apenas parcial e, além disso, não podia ser aplicada à maioria dos bilhetes, uma vez que estes tinham sido vendidos vários meses antes dos voos. Por conseguinte, um aumento agressivo dos custos, como o sofrido em resultado da crise associada à agressão militar da Rússia contra a Ucrânia, não pôde ser imediatamente repercutido no preço do bilhete, tendo sido necessário algum tempo de espera.
- (26) Neste contexto, e com base no que precede, as autoridades francesas explicaram, em setembro e dezembro de 2023, que a Corsair tinha enfrentado graves dificuldades de tesouraria e tinha registado uma diminuição líquida da sua margem operacional de [170–220] milhões de EUR durante o período de 2020 a 2023 em comparação com o plano de reestruturação de 2020, apesar dos esforços da empresa para reduzir os seus custos fixos em [10–25] milhões de EUR durante o período e das medidas de apoio complementares aplicadas pelo Estado francês em benefício do setor no seu conjunto, que tiveram um impacto positivo na Corsair de [20–40] milhões de EUR durante o período.
- (27) As autoridades francesas explicaram igualmente que, com base na deterioração dos resultados financeiros causada pelas novas dificuldades enfrentadas pela Corsair após a decisão de dezembro de 2020 relativa ao auxílio à reestruturação, tal como exposto nos considerandos 18 a 25 *supra*, no resultado operacional da empresa [...] no final do exercício de [...] (findo em setembro de [...]) [...] nos fundos próprios que, nessa data, eram de [...], e que, com base no plano de negócios atualizado elaborado pela empresa, a Corsair já não estava em condições de cumprir o plano de reestruturação de 2020.
- (28) Por último, as autoridades francesas afirmaram que o preço dos combustíveis e a taxa de câmbio euro/dólar se mantiveram altamente voláteis durante o período de 2022/2023. Chamaram igualmente a atenção para o aumento de todos os custos denominados devido à inflação, em especial a manutenção das aeronaves e dos seus motores ([...]) e o *catering* ([...]) durante o período de 2022/2023.
- (29) Com base no que precede, o Estado francês alterou, em 15 de dezembro de 2023, o seu pedido de alteração do plano de reestruturação de 2020 com base no ponto 7.2.2 das Orientações E&R.

3. O PLANO DE REESTRUTURAÇÃO REVISTO

3.1. As hipóteses do plano de reestruturação revisto

- (30) Desde 15 de dezembro de 2023, as autoridades francesas atualizaram várias vezes o plano de reestruturação revisto, tendo em conta a evolução das atividades da Corsair e os acontecimentos geopolíticos e macroeconómicos dos últimos dois anos.
- (31) A última versão do plano de reestruturação revisto foi adotada em 23 de maio de 2025. Esta versão do plano figura em anexo ao protocolo de conciliação intitulado «Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair», assinado em 7 de novembro de 2025 pela Corsair, pelas autoridades francesas, pelos novos investidores e pelos investidores cessantes sob a égide de administradores *ad hoc* nomeados por decisão judicial no âmbito de um processo de prevenção da insolvência no Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre e no Comité Interministeriel de Restructuring Industrielle (CIRI) (a seguir «Term sheet»). O plano assenta nas seguintes hipóteses principais, atualizadas pela última vez pelas autoridades francesas em 15 de dezembro de 2025:
- O fim de todas as restrições relacionadas com a crise sanitária da COVID-19 e um mercado acima dos níveis de 2019 a partir de 2025;
 - Os resultados reais da Corsair (apresentados não auditados pelas autoridades francesas) relativos ao exercício de 2024–2025, encerrado em 30 de setembro de 2025, que revelam um regresso à rentabilidade com um resultado líquido de [...] milhões de EUR;
 - A diminuição do preço do combustível de cerca de [500–800] USD/tonelada, em média, desde setembro de 2024, para [600–900] USD/tonelada a partir de abril de 2025;
 - Uma taxa de câmbio USD/EUR de [0,9–1,3], ou seja, ligeiramente superior à observada desde abril de 2025;
 - A conclusão da renovação total da frota da Corsair em janeiro de 2025, com os seus [...] Airbus A330-NEO, permitindo que todos os destinos da Corsair passem a ser servidos por Airbus A330-NEO, que possui três classes de viagem e uma capacidade de 343 lugares (20 lugares em classe Business, 21 lugares Premium e 302 lugares Economy);
 - A venda da aeronave [...] em [...] a [...] por um montante estimado de [25–45] milhões de EUR e o compromisso de contribuição dos acionistas de [25–45] milhões de EUR, em conformidade com a secção B da *Term sheet*, segundo a qual i) a Blue Sky Holding ⁽⁸⁾, o Groupe Advens-Geocoton ⁽⁹⁾ e a SEMPAT ⁽¹⁰⁾ terão contribuído com um total de [10–40] milhões de EUR ([5–30] milhões de EUR, [0–5] milhões de EUR e 3 milhões de EUR, respetivamente) sob a forma de capital ou, se necessário antes da adoção da decisão pela Comissão, tê-lo-ão disponibilizado como financiamento intercalar para cobrir as necessidades de liquidez da Corsair até à conclusão da reestruturação (posteriormente a capitalizar), e ii) o Groupe Advens-Geocoton comprometeu-se igualmente a fornecer um segundo lote de financiamento intercalar de [5–30] milhões de EUR à Corsair, o mais tardar no prazo de cinco dias úteis a contar da data da decisão da Comissão Europeia. Este financiamento intercalar, num montante total de [20–60] milhões de EUR ⁽¹¹⁾, será incorporado no capital da Corsair como parte dos aumentos de capital a efetuar na sequência da decisão de aprovação da Comissão Europeia (incluindo se essa decisão for condicional);

⁽⁸⁾ A Blue Sky Holding, SAS, com sede social em Aéroport Guadalupe Pôle Caraïbes, é um consórcio privado que inclui alguns dos antigos acionistas da Corsair.

⁽⁹⁾ O Groupe Advens-Geocoton é um grupo privado industrial e de serviços de origem francesa, ativo, em especial, nos setores têxtil, agroindustrial, da logística e dos serviços digitais, com uma presença histórica em África e nos territórios ultramarinos. Foi criado a partir da fusão da Advens e da Geocoton e tem uma experiência reconhecida na gestão de atividades em ambientes complexos e com grande intensidade de capital.

⁽¹⁰⁾ A SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadalupe) é uma sociedade de capital misto cuja missão consiste em investir e apoiar projetos económicos de interesse estratégico para os territórios de Guadalupe, <https://www.sempatrimoniale.com/a-propos>. No contexto da reestruturação da Corsair, a SEMPAT atua como um investidor público minoritário, concedendo financiamento concedido pela Região de Guadalupe.

⁽¹¹⁾ A Blue Sky Holding, o Groupe Advens-Geocoton e a SEMPAT comprometeram-se igualmente a investir, em capital, o montante adicional de [5–20] milhões de EUR se o fluxo de caixa de fim de mês da Corsair descesse abaixo do limiar de [20–60] milhões de EUR. Este compromisso serve para proporcionar uma segurança adicional em caso de deterioração dos parâmetros do plano de reestruturação revisto da Corsair e para aumentar a contribuição própria dos investidores privados.

- g) A limitação da frota a nove aeronaves durante todo o período de vigência do plano de reestruturação revisto (a 10.^a aeronave só será incluída a partir de [...]);
 - h) A redução dos voos menos rentáveis (redução de [...] % do número de horas de voo em relação ao exercício de [...]), a fim de permitir uma melhor taxa de ocupação e um aumento da tarifa média;
 - i) Um aumento, em 2025, dos serviços de/para a Maurícia, [...] na sequência da decisão de centrar a atenção em África (tendo em conta que a exploração desta rota apenas numa base sazonal não é viável a longo prazo);
 - j) Medidas adicionais para melhorar a «RASK» ⁽¹²⁾, conduzindo a um aumento de [...] % da RASK ao longo do tempo;
 - k) Melhoria das receitas acessórias com base numa comparação com o resto do setor;
 - l) Melhoria da gestão do rendimento através da introdução de medidas adicionais, nomeadamente a abertura e o encerramento de classes tarifárias graças à normalização da frota;
 - m) Melhores previsões que integrem, no cenário de base, um impacto positivo de [...] % no volume de negócios dos passageiros em [...] e de [...] % em [...]. Este aumento dos preços de venda resulta do efeito combinado do aumento da percentagem de lugares na frente da cabina e da reformulação do programa de voos para reduzir os voos menos rentáveis (ver *supra*);
 - n) Medidas adicionais de redução de custos, tais como a renegociação de contratos estruturais (locação financeira, manutenção e assistência técnica, etc.), a redução dos custos de comercialização, a sublocação de motores e a venda de serviços técnicos de gestão; e
 - o) A racionalização dos custos de pessoal, principalmente ligados a alterações na composição das tripulações.
- (32) As autoridades francesas acrescentam que, para além destas hipóteses, as receitas da Corsair continuam provavelmente a ser afetadas pela sua imagem de companhia de baixo custo, caracterizada por uma elevada percentagem de bilhetes subvencionados, uma reputação de companhia aérea de voos *charter*, equipamento de bordo obsoleto (como os ecrãs) e uma frota de aeronaves não normalizada. Como tal, é provável que uma frota mais moderna, como a que a Corsair possui agora, venda bilhetes a preços mais elevados e aumente as taxas de ocupação à medida que a perceção dos clientes melhora. Além disso, as autoridades francesas indicam que esta mudança de uma imagem «charter» já se reflete nas opiniões positivas dos clientes sobre os voos operados com novas aeronaves e no facto de ter sido atribuído à Corsair o título de «Melhor companhia aérea de lazer» em França, em 2024, nos World Airline Awards. A França afirma que, mesmo que não esteja incluída no plano de reestruturação revisto, tal como apresentado à Comissão, o impacto da sua estratégia de aumento das vendas de maior valor e da taxa de ocupação deverá materializar-se gradualmente, à medida que os passageiros tomam conhecimento do serviço melhorado e as suas preferências mudam.

3.2. O financiamento do plano de reestruturação revisto

- (33) Na sua comunicação de 27 de setembro de 2023, as autoridades francesas propuseram que o plano de reestruturação revisto abrangesse o período de [...] a [...]. Por outro lado, a documentação fornecida pelas autoridades francesas em 15 de dezembro de 2023 indica que a duração máxima adicional prevista para o plano de reestruturação revisto seria de [...] (em vez de [...]), ou seja, até [...], o mais tardar.
- (34) Posteriormente, à medida que as diferentes versões do plano de reestruturação revisto se sucediam, as autoridades francesas informaram a Comissão de que a data de 30 de setembro de 2026 era, em última análise, a data efetiva do termo do período de reestruturação.
- (35) Nesta base, o plano de reestruturação revisto em 23 de maio de 2025, atualizado em 15 de dezembro de 2025 e apresentado pelas autoridades francesas à Comissão como versão final a ter em conta na sua avaliação baseia-se essencialmente nas seguintes hipóteses financeiras:

⁽¹²⁾ A «RASK» representa todas as receitas geradas por uma companhia aérea em relação ao número total de lugares disponíveis por quilómetro (ASK) durante um determinado período.

- a) Em primeiro lugar, uma melhoria sustentada do desempenho financeiro (que deverá permitir alcançar um resultado operacional de [...] milhões de EUR em [...]) e dos fluxos financeiros gerados durante a vigência do plano de reestruturação revisto graças i) à oferta comercial otimizada na sequência do aumento do número de rotações utilizando uma frota que foi agora completamente renovada e normalizada, ii) às medidas de reestruturação e às medidas de redução de custos, e iii) ao impacto de medidas adicionais para melhorar a rentabilidade;
- b) Uma frota de nove aeronaves totalmente modernizadas, o encerramento de rotas deficitárias e a sua substituição por novas rotas para África;
- c) Em seguida, contribuições financeiras externas sob a forma, por um lado, de novas entradas de capital por parte de investidores externos no montante de 145,4 milhões de EUR ⁽¹³⁾ e, por outro, de um apoio financeiro do Estado francês no montante total de 87,8 milhões de EUR.

3.2.1 Descrição do financiamento

- (36) Tal como especificado no quadro 1 *infra*, as autoridades francesas explicam que o financiamento privado provirá principalmente de: i) uma entrada de capital de [...] milhões de EUR da Blue Sky Holding, ii) uma entrada de capital de [...] milhões de EUR de um novo investidor externo (a empresa francesa Advens-Geocoton) como novo acionista, iii) uma entrada de capital adicional de [...] milhões de EUR subscrita pela Blue Sky Holding, pelo Groupe Advens-Geocoton e pela SEMPAT, a disponibilizar à Corsair caso o seu fluxo de caixa desça abaixo do limiar de [...] milhões de EUR, iv) uma moratória sobre as contribuições para o regime de pensões, concedida pela Caisse de Retraite du Personnel Navigant (CRPN), no montante de [...] milhões de EUR, v) a venda, pela Corsair, de uma aeronave Airbus A330 F-HSKY por um montante estimado de [...] milhões de EUR e vi) o financiamento pela Corsair (através de contratos de locação financeira), em julho de 2022, de quatro novas aeronaves A330-NEO, num montante de [...] milhões de EUR ⁽¹⁴⁾.
- (37) Nesta base, as autoridades francesas indicam que o montante da contribuição própria a aplicar no âmbito do pedido de alteração do plano de reestruturação de 2020 ascende, por conseguinte, a 145,4 milhões de EUR. As autoridades francesas indicam igualmente que, no contexto da decisão de 2020 baseada no plano de reestruturação de 2020, as injeções de capital privado na Corsair ascenderam a [130–180] milhões de EUR.
- (38) As autoridades francesas concluem, portanto, que, no âmbito da alteração do plano de reestruturação de 2020 da Corsair, o montante total da contribuição própria ascenderia a 319,1 milhões de EUR (isto é, tendo em conta a contribuição própria inicial).
- (39) No que diz respeito ao apoio financeiro do Estado francês, as autoridades francesas explicam que a grande maioria dos auxílios solicitados na alteração do plano de reestruturação consiste na renúncia aos auxílios concedidos em 2020 sob a forma de empréstimos e não em novas injeções de capital, pelo que o apoio financeiro do Estado será concedido principalmente através de:
 - i) uma nova injeção de 3 milhões de EUR pelo Conseil Départemental de la Guadelupe,
 - ii) um crédito fiscal ultramarino (CIOM) de 38,1 milhões de EUR ao abrigo do programa de investimento da Corsair para a aquisição de uma aeronave ⁽¹⁵⁾,
 - iii) um reescalonamento de 19 milhões de EUR correspondente à dívida pública insuscetível de remissão durante um período de seis anos ([...]) ⁽¹⁶⁾,

⁽¹³⁾ Após a exclusão total do acionista histórico OMRP, mediante o cancelamento da totalidade das suas ações.

⁽¹⁴⁾ Correspondentes ao montante da locação mensal das aeronaves até 30 de setembro de 2025, ou seja, durante a vigência do plano de reestruturação revisto.

⁽¹⁵⁾ O crédito fiscal ultramarino, regido pelo artigo 244 quater W do *code général des impôts* (Código Geral dos Impostos) francês, é um abatimento de imposto para investimentos nos departamentos ultramarinos. Esta medida não está normalmente disponível para as empresas em dificuldade. No entanto, o Estado francês compromete-se a envidar todos os esforços para a conceder à Corsair, a título derogatório, não obstante o seu estatuto de empresa em dificuldade.

⁽¹⁶⁾ As autoridades francesas salientam que o saldo da dívida pública insuscetível de remissão, ou seja, 5,5 milhões, será reembolsado ao mesmo tempo que é pago o crédito fiscal de 2026 (correspondente ao crédito fiscal ultramarino a pagar à Corsair pelo Estado francês nos termos do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), do TFUE).

- iv) o perdão no montante de 23 milhões de EUR correspondente à dívida pública suscetível de remissão que pode ser objeto de perdão ⁽¹⁷⁾, e
 - v) o perdão da dívida pública no montante de 80 milhões de EUR, correspondente ao montante dos empréstimos estatais concedidos no âmbito do plano de reestruturação de 2020 [empréstimos do Fonds de Développement Économique et Social e do Prêt Participatif — a seguir «empréstimos do FDES e do PP», ver considerando 1, ponto 1) e subálnea iv)], bem como 4,7 milhões de EUR de juros relativos a esses empréstimos.
- (40) No que diz respeito ao perdão dos empréstimos do FDES e do PP [considerando 39, alínea v)], as autoridades francesas sustentam que, uma vez que já foi integralmente tido em conta na decisão de 2020, este montante não deve ser novamente incluído no cálculo do auxílio que financia os custos de reestruturação para efeitos da determinação do rácio entre o auxílio e a contribuição própria, uma vez que tal resultaria numa dupla contabilização do mesmo auxílio. Por outro lado, é necessário ter em conta o montante dos juros vencidos e capitalizados (sobre o empréstimo participativo) que, ao longo da duração total do empréstimo participativo, ascenderá a 4,7 milhões de EUR. Além disso, em contrapartida desse perdão, a Corsair concede ao Estado francês e aos credores públicos em causa uma cláusula prioritária de retorno à melhor situação, segundo a qual, se as condições previstas se verificarem, a Corsair reembolsará anualmente um montante correspondente a [...] % da diferença positiva entre o seu resultado operacional, incluindo as provisões para manutenção, e a depreciação da dívida reescalada ⁽¹⁸⁾, até ao limite máximo de [...] milhões de EUR. A ativação efetiva desta cláusula está sujeita ao cumprimento cumulativo de condições financeiras estritas, a saber, a existência de capitais próprios positivos e a manutenção de uma situação de tesouraria suficiente, assegurando que os pagamentos efetuados ao abrigo da cláusula de retorno à melhor situação não comprometem a solvência ou a liquidez da empresa.
- (41) A este respeito, importa recordar que, no âmbito da decisão de 2020 baseada no plano de reestruturação de 2020, o auxílio estatal pago à Corsair assumiu a forma de um auxílio à reestruturação no valor de 106,7 milhões de EUR, que incluía i) uma moratória sobre o passivo público incorrido pela Corsair no final de janeiro de 2021, estimado em 21,9 milhões de EUR, ii) 4,8 milhões de EUR sob a forma de um crédito fiscal ultramarino sobre a aquisição de uma ou mais aeronaves em 2021, iii) um empréstimo direto em condições favoráveis do Estado no montante de 18 milhões de EUR (a seguir «empréstimo do FDES») e iv) um empréstimo participativo de 62 milhões de EUR (a seguir «empréstimo do PP») ⁽¹⁹⁾.
- (42) As autoridades francesas salientam que, em 2020, no âmbito do investimento da OMRP, as coletividades locais dos departamentos ultramarinos pagaram 6 milhões de EUR, um montante que não foi tido em conta na decisão de 2020. É, pois, necessário acrescentar este montante ao montante do auxílio estatal pago em 2020, o que resultará num montante total de auxílios estatais de 112,7 milhões de EUR.
- (43) Além disso, em resposta à observação da Comissão no considerando 95 da decisão de início do procedimento, que põe em causa a elegibilidade como contribuição própria da moratória de [10–40] milhões de EUR obtida através do pagamento escalonado das contribuições para o regime de pensões, concedida à Corsair em setembro de 2023 pela CRPN, as autoridades francesas sustentam, em substância, que a CRPN é um organismo que gere de forma independente recursos de origem privada. Uma vez que os recursos da CRPN não são recursos estatais e que a decisão de escalonar o pagamento das contribuições — que, no contexto do processo em apreço, pode ser comparada a um comportamento razoável de um credor privado — não pode ser imputada ao Estado, esta medida não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.
- (44) O quadro 1 apresenta a repartição das contribuições próprias e dos auxílios estatais no âmbito do financiamento do plano de reestruturação de 2020. Em seguida, apresenta esta repartição para o financiamento concedido para o plano de reestruturação alterado. Por último, mostra o rácio entre todas as contribuições privadas e públicas no financiamento do plano de reestruturação revisto.

⁽¹⁷⁾ O financiamento referido no considerando 39, alíneas iii) e iv), é concedido através da Commission des chefs des services financiers (CCSF), que faz parte da Direção-Geral das Finanças Públicas do Ministério da Economia, <https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises>.

⁽¹⁸⁾ Ver anexo 5 da *Term sheet* assinada em 7 de novembro de 2025.

⁽¹⁹⁾ A este respeito, as autoridades francesas salientam que, no âmbito da Decisão de 2020, o montante total dos empréstimos concedidos pelo Estado (80 milhões de EUR) foi contabilizado como auxílio estatal, e não apenas a vantagem económica conferida à Corsair pelos empréstimos concedidos pelo Estado em comparação com empréstimos semelhantes concedidos por um agente privado.

Quadro 1

Auxílios e contribuições próprias

Contribuições próprias		Auxílio	
Tipo	Montante Em milhões de EUR	Tipo	Montante Em milhões de EUR
Concessões pelo grupo TUI (acionista cessante)	[80–120]	Moratória sobre o passivo público	21,9
Contribuição da OMRP	[10–50]	Crédito fiscal ultramarino	4,8
Contribuição das coletividades locais ultramarinas (via OMRP)	(6)	Empréstimos estatais do FDES e do PP	80
Venda de três Boeing 747 em 2 de julho de 2020	[10–25]	Contribuição das coletividades locais ultramarinas (via OMRP)	6
Negociação da locação de duas aeronaves	[3–10]		
Plano de proteção do emprego e acordo coletivo de rescisão mútua	[7–20]		
Total da contribuição própria para o plano de reestruturação de 2020	173,7 60,86 %	Total do auxílio para o plano de reestruturação de 2020	112,7 39,14 %
Injeção de capital da Blue Sky Holding (antigos acionistas da OMRP e reinvestidores)	[5–30]	Injeção de capital do Conseil Départemental de la Guadeloupe (através da SEMPAT)	3
Injeção de capital do Advens-Geocoton	[5–30]	Perdão dos empréstimos estatais do FDES e do PP	Juros capitalizados e vencidos no final de julho de 2 025 sobre o empréstimo participativo (PP): 4,7 Juros pagos sobre o empréstimo do FDES
Novo compromisso de injeção de capital adicional por parte dos acionistas (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton e SEMPAT)	[5–30]		
Moratória relativa às contribuições concedida pela Caisse de Retraite du Personnel Navigant	[10–40]	Reescalonamento da dívida pública insuscetível de remissão	19
Venda do F-HSKY	[25–40]	Perdão da dívida pública suscetível de remissão	23
Financiamento de quatro novos Airbus A330-NEO através de locação financeira (taxas de locação)	[20–80]	Crédito fiscal ultramarino	38,1
Total da contribuição própria para o plano de reestruturação revisto	145,4 62,3 %	Total do auxílio para o plano de reestruturação revisto	87,8 37,7 %
Total das contribuições próprias globais (para ambos os planos)	319,1 61,4 %	Total do auxílio global (para ambos os planos)	200,5 38,6 %

3.2.2 *Proporcionalidade entre o auxílio, as contribuições próprias e a repartição de encargos*

- (45) Nesta base, as autoridades francesas indicam que, no contexto da alteração do plano de reestruturação da Corsair de 2020, o montante total atualizado do auxílio estatal seria de 200,5 milhões de EUR (tendo em conta o auxílio inicial), ou seja, [80–180] milhões de EUR menos do que o montante total atualizado das contribuições privadas.
- (46) Por conseguinte, as autoridades francesas concluem que a condição estabelecida no ponto 64 das Orientações E&R — segundo a qual as contribuições próprias devem ascender a, pelo menos, 50 % dos custos da reestruturação — é confortavelmente cumprida.
- (47) Além disso, as autoridades francesas afirmam que uma parte dos esforços públicos no âmbito do plano de reestruturação revisto assumirá a forma de injeções de capital e que os atuais acionistas estão a contribuir de forma muito significativa para o esforço de reestruturação, reduzindo a sua participação a zero no contexto do próximo aumento de capital. A este respeito, as autoridades francesas explicam que, em conformidade com o ponto 66 das Orientações E&R, os acionistas existentes terão suportado na íntegra as perdas acumuladas da Corsair antes da intervenção do Estado. Para o efeito, foi efetuada, antes da disponibilização de fundos públicos, uma redução de capital para cobertura de perdas transitadas. Em resultado desta operação, a participação dos acionistas existentes foi totalmente eliminada através da anulação integral das ações em circulação. Esta operação precede o aumento de capital, pelo que a recapitalização não beneficia, de modo algum, os antigos acionistas. As autoridades francesas consideram, assim, que esta abordagem assegura uma repartição adequada dos encargos, uma vez que os acionistas existentes suportam integralmente as perdas passadas, na medida máxima permitida pelo direito nacional, sendo efetivamente excluídos no âmbito da reestruturação de capital.

3.2.3 *Adequação do auxílio*

- (48) Com base no que precede, as autoridades francesas consideram que as atuais dificuldades da Corsair resultam tanto de problemas imediatos de liquidez como de um enfraquecimento estrutural da sua solvência, resultante de perdas acumuladas que foram reduzindo os seus fundos próprios ano após ano. Salientam que o auxílio previsto, que consiste essencialmente num perdão de dívida e num crédito fiscal, não se limita a melhorar temporariamente o fluxo de caixa da empresa, mas contribui igualmente para reforçar a sua solvência a longo prazo. Este último aspeto é proporcional à capacidade da empresa de cobrir todos os seus passivos a partir dos seus recursos próprios. Um perdão de dívida reduz imediata e permanentemente os passivos correntes, enquanto um crédito fiscal aumenta o resultado líquido ou os ativos, melhorando a posição líquida em ambos os casos. As autoridades francesas consideram que esta redução do passivo, combinada com o restabelecimento dos níveis de capital próprio, é o mecanismo mais adequado para resolver as dificuldades identificadas. O auxílio, acompanhado de uma cláusula de retorno à melhor situação num montante máximo de [...] milhões de EUR, responderia assim tanto às necessidades de liquidez a médio prazo como a uma solvência insuficiente, devendo, por conseguinte, permitir à Corsair regressar a uma estrutura financeira sustentável e a uma situação de tesouraria positiva, cumprindo simultaneamente os seus compromissos.

3.3. **Restabelecimento da viabilidade a longo prazo**

3.3.1 *Descrição das hipóteses e das projeções financeiras*

- (49) De acordo com o cenário de base da última atualização do plano de reestruturação revisto apresentado pelas autoridades francesas, datado de 23 de maio de 2025 e atualizado pela última vez em 15 de dezembro de 2025, o volume de negócios da Corsair e, em especial, o proveniente do transporte de passageiros, deverá crescer cerca de 17 % durante a vigência do plano de reestruturação revisto (entre o final de setembro de 2023 e o final de setembro de 2026), atingindo cerca de [...] milhões de EUR no final de setembro de 2026.
- (50) As autoridades francesas consideram que os custos (variáveis e fixos) apenas deverão aumentar [...] % durante a vigência do plano, ou seja, proporcionalmente menos do que as receitas previstas da empresa até ao final de setembro de 2026. No entanto, no que diz respeito, concretamente, aos custos fixos, [...], as autoridades francesas afirmam que se prevê que estes custos de locação aumentem [...] % durante o período da reestruturação revista, em resultado da adição das novas aeronaves à frota. As autoridades francesas explicam que estas novas aeronaves são mais baratas em termos de custos operacionais (nomeadamente em termos de consumo de combustível), mas que a sua locação é mais dispendiosa.

- (51) As autoridades francesas alegam que, com base na situação acima descrita, e como mostra o quadro seguinte, o resultado operacional da empresa deverá aumentar significativamente durante a vigência do plano de reestruturação revisto, passando de [...] milhões de EUR no final de setembro de 2023 para [...] milhões de EUR no final de setembro de 2026, o que constitui uma inversão completa da situação durante a vigência do plano de reestruturação revisto, passando de uma perda operacional significativa para um resultado operacional esmagadoramente positivo.

Quadro 2

Principais indicadores financeiros da Corsair (cenário de base)

	Período de reestruturação							
Milhões de EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Volume de negócios	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
do qual, passageiros	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado operacional	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado líquido	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitais próprios (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dívida líquida (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital investido (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Posição de tesouraria	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rendibilidade do capital investido (RCI) % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[10,6–13,4] %	[11,4–15,2]	[...]
Rendibilidade dos capitais próprios (RCP) % (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: diversos diapositivos do plano de reestruturação revisto em 23 de maio de 2025, tal como previsto; o «Resumo dos documentos apresentados» de 20 de junho de 2025.

(*) Calculado com base no NOPAT (lucro operacional líquido após impostos) ⁽²⁰⁾.

(**) Deduzidos com base no resultado líquido e nos capitais próprios.

⁽²⁰⁾ O resultado operacional mede o desempenho operacional da empresa antes da consideração dos encargos financeiros e do imposto sobre o rendimento das sociedades, em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis. O lucro operacional líquido após impostos (NOPAT) é o resultado operacional após impostos, calculado numa base normativa, como se a empresa fosse financiada exclusivamente por capitais próprios, obtido mediante a aplicação de uma taxa de imposto normalizada ao resultado operacional. Esta abordagem permite neutralizar os efeitos da estrutura de financiamento e de rubricas fiscais excecionais. O NOPAT constitui, assim, o agregado relevante para o cálculo da rendibilidade do capital investido (RCI), que mede a rendibilidade do capital investido através do rácio entre o NOPAT e o capital investido, permitindo avaliar a capacidade da empresa para criar valor quando essa rendibilidade excede o custo médio ponderado do capital (CMPC), que é também uma taxa de rendibilidade calculada após impostos. No caso da Corsair, o NOPAT é calculado do seguinte modo: EBIT ajustado para refletir os encargos financeiros associados às locações (cálculo aproximado, uma vez que a empresa não apresenta demonstrações financeiras consolidadas de acordo com as IFRS) + custos de pessoal adicionais + imposto sobre o rendimento das sociedades.

- (52) No que diz respeito ao resultado líquido da Corsair no cenário de base, as autoridades francesas esperam que este aumente no mesmo montante, com um crescimento significativo durante a vigência do plano, passando de um prejuízo líquido de [...] milhões de EUR em [...] para um lucro esperado de [...] milhões de EUR no final de setembro de 2026. Note-se que este lucro líquido esperado no final de setembro de 2026 é significativamente mais elevado do que em 2025, graças às contribuições excepcionais associadas tanto à renúncia do Estado francês aos seus créditos, conjugada com um resultado excepcional de [...] milhões de EUR, como ao produto da venda da aeronave F-HSKY, da ordem de [...] milhões de EUR. Sem estas contribuições excepcionais, o resultado líquido esperado no final de setembro de 2026 seria de [...] milhões de EUR.
- (53) As autoridades francesas afirmam que estes resultados positivos, que revelam uma nítida melhoria, foram obtidos, nomeadamente, através i) de uma dinâmica comercial muito positiva, ii) da renovação da frota, permitindo um serviço melhorado, iii) da introdução de medidas destinadas a melhorar a RASK (concretamente, um aumento das receitas acessórias, uma melhor gestão dos rendimentos e a renegociação dos contratos com determinados prestadores de serviços) e iv) da incorporação do impacto das medidas de melhoria do desempenho, que já tinham sido identificadas mas cujo impacto positivo não tinha sido plenamente tido em conta enquanto se aguardava a sua aplicação.
- (54) A este respeito, as autoridades francesas especificam que as medidas de melhoria dizem respeito tanto à redução de custos como ao aumento das receitas e incluem, nomeadamente, os seguintes elementos principais:
- a) Incorporação do impacto efetivo das medidas de melhoria da RASK, que se revelou superior às hipóteses iniciais ([...] % em 2026, face a [...] % anteriormente), em consonância com o excelente desempenho observado no exercício de 2024/2025 na sequência da execução do plano de ação pela Corsair;
 - b) Um maior impacto da tarifa média, tendo em conta a estabilização ou mesmo um ligeiro aumento da tarifa média observado ao longo do exercício de 2025, apesar da redução significativa do preço do combustível ([...] % face à versão anterior do plano de reestruturação revisto). As autoridades francesas salientam que esta tendência de melhoria da tarifa média, combinada com a diminuição do preço do combustível, se mantém e sustenta os objetivos futuros do plano de reestruturação revisto em termos de rendimento por passageiro; explica-se, em especial, pelo aumento das vendas de maior valor pela Corsair no âmbito da renovação da sua frota, o que permitiu reforçar a tarifa média para além das expectativas iniciais durante [...]; e
 - c) Uma redução dos custos de distribuição, tendo em conta o forte desempenho recente através de canais em linha observado durante o exercício de 2025. A aplicação, ao longo de vários meses, de uma política comercial dinâmica destinada a acelerar o desenvolvimento das vendas diretas e, em especial, das vendas em linha, já conduziu a uma redução da utilização de redes de terceiros, que são estruturalmente mais dispendiosas.
- (55) Dito isto, essas hipóteses e desenvolvimentos não permitem [...], ou seja, o que se segue ao final do período de reestruturação. As autoridades francesas esperam que, em setembro de 2026, o capital próprio da Corsair continue a ser de [...] milhões de EUR, com uma RCI da ordem dos [10,6–13,4] %, o que está em consonância com o custo de capital da Corsair estimado pelas autoridades francesas em [8,6–10,5] %. Por último, as autoridades francesas afirmam que a RCI deverá atingir [11,4–15,2] % no final de setembro de 2027 (e ultrapassar [18–21] % no final do exercício de 2027-2028, que termina no final de setembro de 2028).
- (56) A este respeito, as autoridades francesas afirmam que, de acordo com as Orientações E&R, o plano de reestruturação deve restabelecer a viabilidade a longo prazo do beneficiário num prazo razoável e com base em hipóteses realistas quanto às futuras condições de exploração, que devem excluir outros auxílios estatais não abrangidos pelo plano de reestruturação.
- (57) Nesta base, as autoridades francesas consideram que o prazo razoável previsto nas Orientações E&R não corresponde necessariamente ao período de reestruturação, que deve, além disso, ser o mais curto possível, e que, na sua opinião, tal resulta claramente do modelo indicativo de plano de reestruturação que figura no anexo II das Orientações E&R.
- (58) Além disso, as autoridades francesas consideram que este critério de restabelecimento da viabilidade a longo prazo num prazo razoável se aplica sem restrições à alteração do plano de reestruturação, pelo que o início do prazo razoável neste caso específico deve, na sua opinião, ser o pedido de alteração.

- (59) A este respeito, as autoridades francesas salientam que a viabilidade a longo prazo se considera alcançada quando uma empresa é capaz de apresentar previsões de uma rentabilidade dos capitais próprios adequada, depois de ter coberto todos os seus custos, incluindo as amortizações e os encargos financeiros. Por outras palavras, a empresa reestruturada é considerada viável quando é capaz de defrontar a concorrência contando apenas com as suas próprias capacidades.
- (60) Nesta base, as autoridades francesas consideram, portanto, que, na prática, a Comissão deve examinar o critério do retorno à viabilidade com base num conjunto de elementos de prova, em conformidade com a sua prática decisória. Como parte deste conjunto de elementos de prova, as autoridades francesas sustentam que a Comissão deveria examinar os rácios de liquidez geral, mas também os rácios de rentabilidade [EBITDAR, RCI, rentabilidade dos capitais próprios (RCP) ou custo médio ponderado do capital (CMPC)]. Acrescentam que a Comissão deve analisar, concretamente, se a RCI se torna superior ao CMPC num prazo razoável, a fim de avaliar a capacidade da companhia aérea de gerar rentabilidade suficiente para cobrir o custo do seu financiamento de capital.
- (61) Tal como indicado no quadro 3, as autoridades francesas indicam igualmente que o cenário pessimista do plano de reestruturação da Corsair apresentaria uma deterioração dos resultados operacionais da empresa no final de setembro de 2026 da ordem dos [...] milhões de EUR e resultaria, por conseguinte, numa perda operacional no final do período de reestruturação revisto. Todos os outros indicadores refletiriam igualmente esta deterioração.

Quadro 3

Principais indicadores financeiros para a Corsair (cenário pessimista)

		Período de reestruturação						
Milhões de EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Volume de negócios	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
do qual, passageiros	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado operacional	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado líquido	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitais próprios (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dívida líquida (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital investido (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Posição de tesouraria	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rendibilidade do capital investido (RCI) % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	Período de reestruturação							
Milhões de EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Rendibilidade dos capitais próprios (RCP) % (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: diversos diapositivos do plano de reestruturação revisto em 23 de maio de 2025, tal como previsto; o «Resumo dos documentos apresentados» de 20 de junho de 2025.

(*) Calculado com base no NOPAT (lucro operacional líquido após impostos) ⁽²¹⁾.

(**) Deduzidos com base no resultado líquido e nos capitais próprios.

- (62) As autoridades francesas salientam que o cenário pessimista se baseia numa revisão das seguintes hipóteses do cenário de base:
- a) No que diz respeito aos voos para Guadalupe, embora o cenário de base se baseie num mercado que ultrapassa os níveis de 2019 a partir de 2025 (uma realidade a que a empresa já assistiu), o cenário pessimista baseia-se numa recuperação mais gradual do mercado de Guadalupe, com um regresso aos valores de 2019 um ano mais tarde, a partir de 2026, e com o número de passageiros transportados pela Corsair também reduzido em conformidade;
 - b) No que diz respeito ao combustível, embora o cenário de base pressuponha um preço do combustível de [600-900] USD/t a partir de maio de 2025, o cenário pessimista foi elaborado com base na hipótese de um aumento de preços de [...] USD/t ao longo de todo o período de reestruturação, resultando assim num aumento dos custos do combustível num montante correspondente à evolução dos preços menos a repercussão esperada no preço de venda. A este respeito, as autoridades francesas afirmam que se presume que um terço do aumento do preço dos combustíveis se repercute nos preços de venda;
 - c) No que diz respeito aos preços de venda de bilhetes, embora o cenário de base se baseie na hipótese de um aumento dos preços de venda em resultado i) da composição da cabina, com um aumento da percentagem de lugares na frente da cabina, e ii) da reformulação do plano de voo, permitindo o corte dos voos menos rentáveis, o cenário pessimista baseou-se numa limitação do aumento dos preços durante o período de reestruturação, resultando numa redução do volume de negócios face ao cenário de base;
 - d) No que diz respeito à evolução das operações da Corsair em África, embora o cenário de base tenha em conta a evolução da rota Paris-Abidjã, apesar do impacto negativo da entrada da Air Côte d'Ivoire no mercado, o cenário pessimista baseia-se num aumento mais lento do que o inicialmente previsto, com uma redução correspondente do número de passageiros transportados;
 - e) No que diz respeito à aplicação das medidas de redução de custos e das medidas para melhorar a RASK prevista no cenário de base, o cenário pessimista baseia-se num atraso na aplicação dessas medidas, com um impacto negativo no exercício de 2026.
- (63) Nesta base, as autoridades francesas indicam que o cenário pessimista atualizado revela i) um resultado operacional esmagadoramente positivo, que ascende a [...] milhões de EUR no final do período de reestruturação (e mesmo a [10-30] milhões de EUR em 30 de setembro de 2028, ii) um fluxo de caixa [...] durante todo o período de vigência do plano e a cerca de [...] milhões de EUR em 30 de setembro de 2026 (e [...] milhões de EUR em 30 de setembro de 2028).

⁽²¹⁾ O resultado operacional mede o desempenho operacional da empresa antes da consideração dos encargos financeiros e do imposto sobre o rendimento das sociedades, em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis. O lucro operacional líquido após impostos (NOPAT) é o resultado operacional após impostos, calculado numa base normativa, como se a empresa fosse financiada exclusivamente por capitais próprios, obtido mediante a aplicação de uma taxa de imposto normalizada ao resultado operacional. Esta abordagem permite neutralizar os efeitos da estrutura de financiamento e de rubricas fiscais excecionais. O NOPAT constitui, assim, o agregado relevante para o cálculo da rendibilidade do capital investido (RCI), que mede a rendibilidade do capital investido através do rácio entre o NOPAT e o capital investido, permitindo avaliar a capacidade da empresa para criar valor quando essa rendibilidade excede o custo médio ponderado do capital (CMPC), que é também uma taxa de rendibilidade calculada após impostos. No caso da Corsair, o NOPAT é calculado do seguinte modo: EBIT ajustado para refletir os encargos financeiros associados às locações (cálculo aproximado, uma vez que a empresa não apresenta demonstrações financeiras consolidadas de acordo com as IFRS) + custos de pessoal adicionais + imposto sobre o rendimento das sociedades.

- (64) As autoridades francesas explicam que estes resultados demonstram a capacidade da Corsair, mesmo no cenário pessimista, de cumprir todos os seus compromissos financeiros sem necessidade de auxílios adicionais.
- (65) Com base no que precede, as autoridades francesas explicam que todos os indicadores incluídos no plano de reestruturação revisto enviado à Comissão confirmam uma trajetória de retorno à viabilidade, mesmo no cenário pessimista, na medida em que:
- Foi alcançado um resultado líquido positivo no cenário de base de [...] milhões de EUR para o exercício de [...], de [...] milhões de EUR em [...] e de [...] milhões de EUR em [...], e, no cenário pessimista, de [...] milhões de EUR em 30 de setembro de 2026 e outro lucro de [...] milhões de EUR em [...], no ano seguinte ao termo do período de reestruturação; e
 - O fluxo de caixa da Corsair manter-se-á em [...] durante todo o período de vigência do plano de reestruturação revisto, com um saldo de caixa de encerramento no final do plano de [...] milhões de EUR no cenário de base e de [...] milhões de EUR no cenário pessimista.
- (66) Tal como acima indicado, prevê-se que a RCI seja de [10,6–13,4] % em 30 de setembro de 2026 e de [11,4–15,2] % um ano após o final do período de reestruturação, ou seja, superior ao CMPC calculado para a mesma data em [8,6–10,5] % ⁽²²⁾.
- (67) Além disso, as autoridades francesas referem que, tal como indicado no quadro 4 *infra*, a rentabilidade mediana do capital investido numa amostra de uma dúzia de companhias aéreas terceiras foi de 7,3 % em 2019 e de 6,9 % em 2024. A rentabilidade do capital investido da Corsair, tal como indicado no quadro 3 *supra*, foi equilibrada ao longo dos anos de [...], atingindo [...] % em [...], e prevê-se que [...] observado nos últimos anos, em comparação com a das outras companhias aéreas incluídas na amostra no decurso do plano de reestruturação revisto.

Quadro 4

Rendibilidade do capital investido

		Rendibilidade do capital				
Em milhões de EUR	Categoria	2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	Tradicional	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Tradicional	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Tradicional	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Tradicional	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Tradicional	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Tradicional	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Baixo custo	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
Easy Jet	Baixo custo	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	EUA	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

⁽²²⁾ Para efeitos da avaliação do plano de reestruturação da Corsair e da rentabilidade futura da empresa, as autoridades francesas estimaram o custo médio ponderado do capital (CMPC) da Corsair em [8,6–10,5] % no final do plano de reestruturação, ou seja, até 2026. Este CMPC é calculado com base na fórmula-padrão que pondera o custo da dívida (RD) em relação ao custo do capital próprio. O custo do capital próprio (RE) é calculado em [...] % com base na fórmula do CAPM (modelo de avaliação de ativos financeiros (RE = RFR + $\beta E \times ERP$ + prêmio de risco), incluindo um prêmio de risco e com uma taxa isenta de risco (RF) projetada em [...] % para 2027, um prêmio de risco de mercado (ERP) de [...] % para a França e um beta do capital próprio (βE) de 1,09). Foi acrescentado um prêmio de iliquidez de [...] % ao prêmio de risco para compensar o facto de a Corsair não estar cotada. O custo da dívida (RD) após impostos, estimado em [...] %, baseia-se numa taxa antes de impostos de [...] % e numa taxa de imposto efetiva de [...] %. Estas duas componentes são ponderadas por uma alavancagem financeira de [...] %, estimada com base na média do setor europeu dos transportes aéreos. A Comissão observa igualmente que o custo médio do capital para o setor do transporte aéreo na Europa, estimado por Aswath Damodaran, uma referência reconhecida em matéria de avaliação financeira, era de cerca de 8 % em 2025 e constitui, por conseguinte, um limite inferior em relação à avaliação francesa (ver: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

Rendibilidade do capital						
Em milhões de EUR	Categoria	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	EUA	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
EN United Airlines	EUA	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	EUA	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Mediana						
Tradicional		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Baixo custo		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
EUA		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Todas as companhias aéreas		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %
Fonte: Capital IQ (15 de dezembro de 2025)						

- (68) As autoridades francesas consideram assim que, à luz de todos estes elementos, a demonstração da viabilidade da Corsair, mesmo no cenário pessimista, está em plena conformidade com as Orientações E&R e com a prática decisória da Comissão.
- (69) Por conseguinte, as autoridades francesas consideram que todos estes fatores apontam para um retorno à viabilidade que permite à Corsair defrontar a concorrência a partir do final do período de reestruturação contando apenas com as suas próprias capacidades.

3.4. Medidas de limitação das distorções da concorrência

- (70) As autoridades francesas consideram que a análise, efetuada à luz dos critérios estabelecidos pelas Orientações E&R e pela jurisprudência, confirma a adequação dos compromissos da Corsair. No que diz respeito às medidas propostas pela França e à sua correta calibração, para cumprir os requisitos das Orientações E&R e dissipar as dúvidas iniciais suscitadas pela Comissão na sua decisão de início do procedimento, as autoridades francesas explicam que a Corsair assumiu compromissos iniciais, seguidos de medidas adicionais para reduzir a sua presença no mercado e criar oportunidades de concorrência.

3.4.1 Devolução de faixas horárias

- (71) No que diz respeito às medidas destinadas a reduzir a presença no mercado, as autoridades francesas referem o compromisso da Corsair de devolver ao mercado 1 500 faixas horárias no aeroporto de Paris-Orly (700 abandonadas a título definitivo e 800 cedidas temporariamente), o que representa mais de [...] % da sua carteira de faixas horárias. As autoridades francesas consideram que esta medida obriga a empresa a limitar a sua capacidade de forma estrutural e duradoura, uma vez que as regras de atribuição de faixas horárias adotadas pela COHOR, a associação responsável pela coordenação das tabelas aeroportuárias francesas, dificultam a recuperação de um voo equivalente a médio prazo.

3.4.2 Oferta de acordos comerciais

- (72) As autoridades francesas comprometem-se a assegurar que, até ao final do período de reestruturação alargado, a Corsair ofereça às companhias aéreas interessadas a possibilidade de celebrarem acordos comerciais. A Corsair está disposta a comprometer-se, na medida em que tais acordos sejam compatíveis com os seus objetivos comerciais e de rentabilidade, a negociar de boa-fé e a celebrar acordos comerciais normalizados no setor do transporte aéreo de passageiros e de mercadorias com companhias aéreas terceiras interessadas (acordos de reserva de lugares para a aquisição de um determinado número de lugares em certos voos operados pela Corsair, acordos de partilha de códigos que permitam a uma companhia aérea terceira aceder aos voos operados pela Corsair, acordos interlinhas que permitam a uma companhia aérea terceira comercializar itinerários com ligação em voos operados pela Corsair).

3.4.3 *Redução da utilização e limitação da capacidade da frota*

- (73) As autoridades francesas explicam ainda que, na sequência destes compromissos, a frota será limitada a nove aeronaves até ao termo do plano de reestruturação revisto (ou seja, até 30 de setembro de 2026) e o número de rotações regulares para os territórios ultramarinos será reduzido em 97 durante o exercício de [...], repartidos do seguinte modo: [...]. Tal terá um impacto estimado entre [...] e [...] milhões de EUR no volume de negócios da empresa.

3.4.4 *Redução da rede de rotas*

- (74) Entre os compromissos adicionais contam-se o encerramento de rotas ([...]) e a renúncia à abertura de novos destinos regulares ([...]). As autoridades francesas salientam que a Corsair detém uma quota de mercado muito reduzida no mercado europeu do transporte aéreo e que a sua dimensão é limitada no aeroporto de Orly, e ainda mais no mercado francês. Por conseguinte, as autoridades francesas consideram que o objetivo de reduzir a presença da empresa no mercado é plenamente alcançado através destes compromissos.
- (75) As autoridades francesas consideram que as medidas propostas pela Corsair para limitar as distorções da concorrência são adequadas e corretamente calibradas. Por conseguinte, tendo em conta os esforços já significativos que as medidas propostas representam, quaisquer medidas adicionais correriam o risco de comprometer a trajetória de retorno à viabilidade e, por conseguinte, seriam contrárias ao princípio estabelecido nas Orientações E&R.

3.5. **Papel da Corsair na União Europeia e cenário contrafactual do auxílio**

- (76) Na sua apreciação do plano de reestruturação revisto da Corsair, a Comissão examina se o auxílio proposto, apesar do seu impacto potencialmente prejudicial na concorrência, é necessário para alcançar um objetivo de prevenção de deficiência do mercado ou dificuldades sociais e se se limita ao mínimo estritamente necessário, em conformidade com as Orientações E&R.
- (77) Neste contexto, as autoridades francesas consideram que o papel da Corsair na União, em especial na sua qualidade de operador histórico vital que liga a França metropolitana às suas regiões ultraperiféricas, é um elemento fundamental do tecido económico e social destas regiões.
- (78) De acordo com as autoridades francesas, em conformidade com o ponto 44 das Orientações E&R, a Corsair desempenha um papel crucial na garantia da continuidade territorial e na correção de uma deficiência do mercado comprovada em rotas vitais. Garante o bom funcionamento do transporte aéreo para os territórios ultramarinos. As autoridades francesas consideram que este posicionamento estratégico não deve ser considerado apenas como uma atividade comercial, mas também como um contributo essencial para o tecido económico e social destas regiões, justificando uma intervenção pública em caso de ameaça à sua existência.
- (79) Além disso, as autoridades francesas consideram que a análise da compatibilidade do auxílio, que se baseia fundamentalmente no cenário contrafactual, ou seja, a avaliação das consequências prováveis para a concorrência e o mercado se o auxílio não fosse concedido e, consequentemente, se a Corsair fosse liquidada, demonstra que o colapso da empresa teria consequências graves que iriam além da mera reafetação das quotas de mercado. As autoridades francesas afirmam que o colapso da Corsair provocaria um aumento muito significativo e imediato dos preços para os consumidores, estimado em mais de 15 % nas rotas de/para as Antilhas e em mais de 40 % nas rotas de/para Maiote, na medida em que degradaria de forma crítica o panorama concorrencial, provocando uma passagem de um duopólio para um monopólio na rota Paris-Maiote e reduzindo o número de operadores de três para dois nas rotas das Antilhas. A ausência da Corsair aumentaria igualmente o risco de colusão tácita entre os restantes operadores.
- (80) Por último, as autoridades francesas consideram que o colapso da Corsair resultaria na perda de serviços diretos de outras cidades que não Paris para os territórios ultramarinos, afetando significativamente a acessibilidade e a atratividade económica destes territórios. O cenário contrafactual apresentado pelas autoridades francesas apura, assim, que a ausência de auxílio à reestruturação não resultaria num simples ajustamento do mercado, mas numa deterioração estrutural da concorrência e num impacto socioeconómico importante nas regiões ultraperiféricas. As autoridades francesas concluem, portanto, que o auxílio é necessário não só para salvar a empresa, mas, acima de tudo, para preservar a estrutura concorrencial do mercado e garantir o objetivo de continuidade territorial, que constitui uma justificação sólida ao abrigo das Orientações E&R.

4. **CONCLUSÕES PRELIMINARES DA DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO DE 5 DE FEVEREIRO DE 2024 E DA DECISÃO DE ALARGAMENTO DE 11 DE ABRIL DE 2025**

4.1. **Decisão de início do procedimento**

(81) Na decisão de início do procedimento, após ter considerado que, *prima facie*, as medidas notificadas pela França no seu pedido de alteração do plano de reestruturação deviam ser qualificadas como auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão manifestou as seguintes dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado interno.

4.1.1 *Contribuição para corrigir uma deficiência do mercado*

(82) A Comissão constatou a reorientação das atividades da Corsair para novos destinos em África, em detrimento dos serviços prestados a certas regiões ultraperiféricas da União Europeia. Na medida em que os novos destinos que a Corsair tencionava desenvolver no âmbito do plano de reestruturação revisto não contribuíam para preservar a continuidade territorial da França e tendo em conta a presença de dois ou mesmo três concorrentes existentes nessas rotas ainda em funcionamento após a pandemia de COVID-19, era duvidoso, segundo a Comissão, que a contribuição da Corsair para o desenvolvimento de uma atividade ou de uma zona económica através da manutenção da conectividade e da continuidade territorial na União Europeia continuasse a ser uma justificação válida para o (novo) auxílio que as autoridades francesas pretendiam conceder à empresa.

4.1.2 *Adequação e proporcionalidade do auxílio*

(83) A Comissão afirmou que, de acordo com o ponto 62 das Orientações E&R, era necessária uma contribuição significativa para os custos de reestruturação a partir dos recursos próprios do beneficiário do auxílio, dos seus acionistas ou credores ou do grupo empresarial de que faz parte, ou a partir de novos investidores. Essa contribuição própria deveria, em princípio, ser comparável ao auxílio concedido em termos de efeitos sobre a solvência ou a situação de liquidez do beneficiário; o auxílio tinha de ser remunerado de forma adequada, em conformidade com o ponto 54 das Orientações E&R. Além disso, nos termos do ponto 63, estas contribuições tinham de ser reais, com exclusão dos lucros esperados no futuro, como fluxos de caixa. Por último, em conformidade com o ponto 124, alínea b), se uma alteração do plano de reestruturação conduzir a um aumento dos custos de reestruturação, a contribuição própria deve aumentar de forma correspondente.

(84) Na sua decisão, a Comissão afirmou que as autoridades francesas tencionavam conceder novos auxílios no montante de 83,1 milhões de EUR sob a forma de um reescalonamento de dívidas públicas, renúncia a créditos e benefícios fiscais associados à renovação da frota. Além disso, a Comissão considerou de impacto marginal uma cláusula de retorno à melhor situação, limitada a [...] milhões de EUR, tendo em conta o montante total dos auxílios públicos concedidos à Corsair desde 2020, estimado em quase [...] milhões de EUR.

(85) Neste contexto, a Comissão observou que quaisquer benefícios da reestruturação seriam principalmente vantajosos para os acionistas privados, existentes e futuros, enquanto o Estado assumiria uma parte significativa do risco sem uma contrapartida adequada. A Comissão considerou igualmente que a ausência de um instrumento capaz de garantir uma remuneração adequada, como uma entrada do Estado no capital através da conversão da dívida, acentuava este desequilíbrio.

(86) A Comissão observou ainda que a contribuição própria proposta pela França se baseava em vários elementos hipotéticos. Em primeiro lugar, [...] não foi finalizada nem documentada. Do mesmo modo, o financiamento de quatro aeronaves A330-NEO permanecia incerto na ausência de elementos de prova concretos. A elegibilidade da moratória associada ao escalonamento das contribuições para a CRPN estava ainda por confirmar.

(87) Na ausência de elementos de prova concretos, a Comissão considerou, por conseguinte, que era provável que a contribuição própria permanecesse limitada e não pudesse ser considerada proporcional ao montante total do auxílio público. Por conseguinte, a Comissão considerou que as injeções de capital identificadas não constituíam uma contribuição própria suficiente, real e efetiva para os custos de reestruturação e que, portanto, não permitiam demonstrar que a Corsair tinha suportado uma parte justa do esforço financeiro necessário para a sua recuperação.

(88) Por último, a Comissão indicou que as autoridades francesas não tinham demonstrado que a localização da Corsair nas regiões ultramarinas justificava uma contribuição própria mais baixa.

- (89) A Comissão concluiu, assim, que a contribuição proposta continuava a ser insuficiente à luz dos critérios enunciados nos pontos 62, 63, 64 e 124 das Orientações E&R, na medida em que se afigurava demasiado pequena, parcialmente hipotética e sem garantias credíveis quanto à sua execução.
- (90) Por conseguinte, a Comissão questionou se o plano de reestruturação revisto poderia garantir uma repartição justa dos encargos entre o Estado e os acionistas privados. Com base no que precede, a Comissão levantou sérias dúvidas quanto à proporcionalidade e à remuneração do novo auxílio proposto.

4.1.2.1 Restabelecimento da viabilidade a longo prazo

- (91) Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão considerou que o plano de reestruturação revisto apresentado pelas autoridades francesas continha várias lacunas substanciais, o que tornava altamente incerto o restabelecimento da viabilidade da Corsair a longo prazo. Em conformidade com o ponto 124, alínea a), das Orientações E&R, em caso de alteração de um plano de reestruturação, o Estado-Membro em causa deve apresentar um plano revisto capaz de restabelecer a viabilidade a longo prazo do beneficiário num prazo razoável. As dúvidas da Comissão quanto à conformidade do plano revisto com o ponto 124, alínea a), das Orientações E&R basearam-se nas considerações que se seguem.
- (92) Em primeiro lugar, a Comissão considerou que as hipóteses macroeconómicas e operacionais subjacentes ao plano não estavam suficientemente justificadas nem documentadas. Na falta de explicações pormenorizadas, a Comissão considerou que não podia, nessa fase específica do procedimento, apreciar se estas eram realistas ou pertinentes.
- (93) Em segundo lugar, a Comissão afirmou que as projeções financeiras revelavam margens muito reduzidas em termos de rentabilidade e solvência, tornando a empresa particularmente vulnerável a qualquer degradação das hipóteses, em especial no caso de um novo aumento dos preços dos combustíveis. Por conseguinte, a Comissão considerou que essa volatilidade, por si só, poderia comprometer os resultados positivos previstos e, consequentemente, a recuperação prevista.
- (94) Em terceiro lugar, a Comissão considerou as verbas novas referidas na decisão de início do procedimento ([5–25] milhões de EUR dos investidores existentes (OMRP) e [5–25] milhões de EUR da República do Congo) modestas face às necessidades de tesouraria a curto e médio prazo da Corsair. Além disso, várias medidas apresentadas como novas afiguravam-se, de facto, iniciativas antigas, já incluídas no plano de 2020 e «recicladas» para efeitos de justificação. A Comissão considerou que esta abordagem enfraquecia a credibilidade do plano, uma vez que os seus efeitos positivos já tinham sido absorvidos ou não eram suficientes para evitar a necessidade de novos auxílios.
- (95) Além disso, algumas outras iniciativas continuavam na fase de planeamento ou de intenção, sem um calendário de execução concreto. Nestas circunstâncias, a Comissão considerou que era altamente especulativo considerá-las como contribuições efetivas para o retorno à viabilidade. Por conseguinte, a Comissão considerou que, nesta fase do procedimento, as novas injeções de capital privado não podiam ser consideradas provas fiáveis da viabilidade do plano de reestruturação revisto.
- (96) Em quarto lugar, a Comissão afirmou que as autoridades francesas não tinham apresentado um cenário pessimista, tal como exigido pelas Orientações E&R. Esta omissão impediu qualquer avaliação adequada da sensibilidade do plano de reestruturação revisto a choques adversos.
- (97) Em quinto lugar, a Comissão considerou que as demonstrações financeiras provisórias estavam incompletas, na medida em que não tinha sido enviado qualquer balanço previsional ou demonstração dos fluxos de caixa, para além de uma síntese da demonstração de resultados. As informações disponíveis indicavam igualmente que o capital próprio da Corsair continuaria a ser de [...]. Nestas circunstâncias, a Comissão considerou que a Corsair continuaria a ser qualificada como empresa em dificuldade no final do período, o que levantava dúvidas quanto à questão de saber se o plano de reestruturação apresentado nessa altura restabeleceria a sua viabilidade a longo prazo.
- (98) Por conseguinte, na sua decisão de início do procedimento, a Comissão levantou sérias dúvidas quanto ao facto de o plano de reestruturação revisto cumprir os critérios das Orientações E&R, na medida em que considerava que não era evidente nem provável que a Corsair fosse capaz de gerar um rendimento suficiente ou de manter as suas atividades no mercado sem auxílios adicionais.

- (99) A Comissão considerou, assim, a título preliminar, que o plano de reestruturação revisto não demonstrava a capacidade da Corsair de defrontar a concorrência contando apenas com as suas próprias capacidades após a reestruturação e que, por conseguinte, não se podia considerar que o auxílio proposto contribuisse para o desenvolvimento de uma atividade económica viável na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

4.1.2.2 Medidas de limitação das distorções da concorrência

- (100) Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao facto de o auxílio subjacente ao plano de reestruturação revisto ter sido suficientemente acompanhado de medidas adequadas destinadas a limitar as distorções da concorrência. Nos termos do ponto 124, alínea c), das Orientações E&R, se o montante do auxílio aumentar, essas medidas devem ser mais extensas do que as inicialmente impostas. Em primeiro lugar, a França propôs aumentar a frota para 10 aeronaves, a fim de satisfazer a nova procura, quando a dimensão da frota deveria, em princípio, ser reduzida com o aumento do montante do auxílio e o alargamento do período de reestruturação. Em segundo lugar, a medida relativa ao abandono das faixas horárias não se afigurava nem qualitativa, nem quantitativamente mais significativa do que a medida já prevista no plano de reestruturação de 2020.
- (101) A dúvida manifestada pela Comissão teve em conta, para além do aumento dos auxílios previsto no plano de reestruturação revisto, o facto de, segundo as informações de que a Comissão dispunha na altura, a Corsair poder ter beneficiado de auxílios adicionais até 32 milhões de EUR durante o período de reestruturação. Por conseguinte, as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência mantiveram-se substancialmente idênticas às já em vigor, apesar do aumento significativo do montante do auxílio no plano de reestruturação revisto.

4.2. A decisão de alargamento

- (102) Na sua decisão de alargamento, a Comissão levantou novas dúvidas para além das suscitadas na decisão de início do procedimento.

4.2.1 Violação da obrigação relativa à limitação da frota de aeronaves

- (103) Na sua decisão de alargamento, a Comissão salientou que, nos termos do artigo 108.º, n.º 2, do TFUE, a utilização abusiva de um auxílio estatal constitui um conceito autónomo, na medida em que diz respeito à utilização do auxílio em violação da decisão que o declara compatível, e não à sua concessão ilegal.
- (104) Na sua decisão de 2020, a Comissão tinha aprovado um auxílio à reestruturação a favor da Corsair na condição de que certas medidas limitassem as distorções da concorrência, nomeadamente a limitação da frota a nove aeronaves durante todo o período de vigência do plano (até setembro de 2023). Esta restrição fazia parte dos compromissos essenciais que asseguravam a compatibilidade do auxílio.
- (105) Na sua decisão de alargamento, a Comissão indicou que as observações dos concorrentes e as informações fornecidas pelas autoridades francesas mostravam que, em 2023 e em 2024, a Corsair tinha operado pelo menos 10 aeronaves através de afretamentos alargados. As autoridades francesas reconheceram igualmente que este limite tinha sido ultrapassado, como demonstram os planos de voo da Corsair para as temporadas de verão IATA de 2023 e 2024.
- (106) A Comissão salientou igualmente que as autoridades francesas não podiam desconhecer esta situação e que tinham tolerado que o limite fosse ultrapassado sem notificar uma alteração do plano de reestruturação ou solicitar a autorização expressa da Comissão.
- (107) As autoridades francesas alegaram que estes afretamentos foram ocorrências pontuais, motivadas por condicionalismos externos, e conferiram à Corsair apenas uma vantagem marginal.
- (108) A Comissão rejeitou estes argumentos na sua decisão de abril de 2025 de alargar o procedimento, recordando que a medida compensatória de limitação da frota se destinava a limitar o número de aeronaves, e não a sua capacidade, em conformidade com a prática constante noutras decisões (relativas aos auxílios à reestruturação a favor da TAP, da Condor e da SAS). O objetivo era congelar a frota após a integração das novas aeronaves Airbus encomendadas antes da crise, sem comprometer a viabilidade do plano de reestruturação aprovado.

- (109) Como explicou a Comissão, os afretamentos de 2023 e 2024 não podiam ser descritos como ocorrências pontuais, uma vez que duraram vários meses durante a época alta e correspondiam a rotas regulares (Paris-Bamaco em 2023 e Paris-Montreal em 2024). Além disso, a Corsair continuou a utilizar 10 aeronaves após setembro de 2023, [...].
- (110) A Comissão considerou, assim, que esta situação constituía uma utilização abusiva do auxílio, uma vez que o plano de reestruturação revisto notificado em 2023 não anulava os compromissos iniciais. Enquanto a Comissão não adotasse uma nova decisão, o limite de nove aeronaves continuava a ser aplicável.
- (111) Além disso, de acordo com as Orientações E&R, qualquer aumento do montante do auxílio implica um aumento das medidas compensatórias. A Corsair, pelo contrário, aumentou a dimensão da sua frota, agravando assim as distorções da concorrência.
- (112) As justificações das autoridades francesas (condicionalismos operacionais, urgência, atrasos nas entregas, situação de segurança no Mali) não convenceram a Comissão, na medida em que os afretamentos resultaram de decisões deliberadas, planeadas antecipadamente, e não de acontecimentos urgentes.
- (113) Por último, os concorrentes da Corsair alegaram que estes afretamentos lhe permitiram adotar uma política de preços agressiva, distorcendo a concorrência durante a época alta.
- (114) A Comissão considerou, portanto, que subsistiam sérias dúvidas quanto a saber se a Corsair e a França tinham cumprido o compromisso de limitação da frota, que era uma condição essencial para a compatibilidade do auxílio de 2020.
- (115) Por conseguinte, nos termos do artigo 20.º do Regulamento (UE) 2015/1589, a Comissão decidiu alargar o procedimento formal de investigação iniciado em fevereiro de 2024, a fim de determinar se essa violação constituiu uma utilização abusiva do auxílio à reestruturação, e indicou que analisaria a dimensão real da frota durante a reestruturação prolongada notificada em 2023 à luz das dúvidas já expressas na decisão de início do procedimento.

4.2.2 *Auxílio adicional concedido durante o período de reestruturação*

- (116) Na sua decisão de início do procedimento, sem manifestar dúvidas específicas a este respeito, a Comissão observou que a Corsair tinha recebido várias medidas de auxílio público adicionais durante o seu período de reestruturação, sem que as autoridades francesas demonstrassem a sua legalidade ou compatibilidade. Na sua decisão de alargamento, a Comissão declarou que, entre 2021 e 2022, a Corsair tinha beneficiado de 32,4 milhões de EUR em subvenções concedidas ao abrigo de regimes aprovados pela Comissão no âmbito do Quadro Temporário relativo à COVID-19 ⁽²³⁾ (a seguir «Quadro Temporário»). Tendo qualificado essas subvenções como auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão declarou que o Quadro Temporário relativo à COVID-19 excluía expressamente do benefício das suas medidas as empresas que já se encontrassem em dificuldade em 31 de dezembro de 2019. Nessa data, a Corsair já era uma empresa em dificuldade.
- (117) A Comissão observou que as autoridades francesas não tinham notificado a concessão deste auxílio, em violação do ponto 129 das Orientações E&R. Observou igualmente que a dependência recorrente e contínua da Corsair em relação ao financiamento público demonstrava que as suas dificuldades anteriores à pandemia não tinham sido resolvidas. O auxílio adicional concedido em 2021 e 2022 parecia, assim, violar o princípio do auxílio único estabelecido no ponto 70 das Orientações E&R, que proibia uma empresa que já beneficiasse de um auxílio à reestruturação de receber um novo auxílio antes de concluir a sua reestruturação. A Comissão concluiu que, na ausência de qualquer outra base jurídica apresentada pelas autoridades francesas, não era possível demonstrar que o auxílio adicional era compatível com o mercado interno, subsistindo sérias dúvidas quanto à sua conformidade com as Orientações E&R.
- (118) A Comissão considerou igualmente que, se os 32,4 milhões de EUR fossem considerados um auxílio adicional à reestruturação, tal agravaria as dúvidas já expressas na decisão de início do procedimento de fevereiro de 2024. Essas dúvidas diziam respeito à viabilidade a longo prazo da Corsair (apoiada artificialmente por auxílios ilegais), à proporcionalidade do novo apoio público, à falta de remuneração adequada do Estado e à inadequação das medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência.

⁽²³⁾ JO C 91 I de 20.3.2020, p. 1, com a redação que lhe foi dada em 18 de novembro de 2021 (JO C 473 de 24.11.2021, p. 1).

4.2.3 *Impacto do auxílio adicional na compatibilidade do auxílio que financia a alteração do plano de reestruturação*

- (119) Por último, tendo em conta a concessão de um auxílio ilegal de 32,4 milhões de EUR à Corsair durante o período de reestruturação, a Comissão levantou dúvidas quanto ao impacto desse auxílio na compatibilidade do auxílio adicional notificado em 2023 para efeitos do financiamento do plano de reestruturação revisto.

4.3. **Comentários da França**

4.3.1 *Decisão de início do procedimento*

- (120) Em 7 de março de 2024, as autoridades francesas transmitiram à Comissão observações relativas à decisão de início do procedimento.
- (121) Nessas observações, afirmaram que o plano de reestruturação revisto da Corsair, apresentado à Comissão Europeia na sequência da decisão inicial sobre o auxílio de 11 de dezembro de 2020 (106,7 milhões de EUR), estava perfeitamente em conformidade com o plano inicial.
- (122) A este respeito, as autoridades francesas confirmaram a plena aplicação das medidas operacionais e sociais previstas, nomeadamente a reorientação para as Antilhas e para o oceano Índico, o desenvolvimento das operações da Corsair em África, a modernização da frota através da integração das aeronaves Airbus A330-NEO e a renegociação das convenções coletivas. As autoridades francesas sustentaram, nessa altura, que a Corsair cumpria igualmente os seus compromissos iniciais de limitar a frota a nove aeronaves, a fim de restringir as distorções da concorrência.
- (123) As autoridades francesas explicaram que este plano de reestruturação revisto se tinha tornado necessário devido a circunstâncias excecionais e imprevisíveis, não imputáveis à empresa, que tinham conduzido a um desvio em relação à sua trajetória financeira e a uma diminuição de [200–400] milhões de EUR dos resultados operacionais durante o período de 2020 a 2023. Estas circunstâncias incluíram a continuação da crise sanitária, os movimentos de protesto nas Antilhas, o impacto da agressão militar da Rússia contra a Ucrânia, que resultou num aumento significativo dos preços dos combustíveis e no aumento do valor do dólar dos EUA, e a inflação generalizada dos custos em euros. Por conseguinte, as autoridades francesas sustentaram que a alteração, solicitada em setembro de 2023 com base na secção 7.2.2 das Orientações E&R, tinha por objetivo a prossecução dos esforços de reestruturação por um período limitado, nessa altura ainda fixado pelas autoridades francesas em 30 de setembro de 2025.
- (124) A França considerou que a Corsair contribuiu para impulsionar a atividade nas regiões ultraperiféricas da União que servia e que, como tal, deve concluir-se que a Corsair, por si só, desempenhou um papel importante na economia de uma determinada região ultraperiférica (ou de um setor ultramarino específico), tal como demonstrado durante as recentes catástrofes naturais que afetaram Maiote. Por conseguinte, a França considerou que esta contribuição era suscetível de justificar um auxílio adicional à reestruturação, como no caso da Air Austral (em 2022) na Reunião ou do grupo SATA (também em 2022) nos Açores.
- (125) Em apoio destes argumentos, a França apresentou um estudo ⁽²⁴⁾ que concluiu que i) o colapso da Corsair resultaria numa transição de um duopólio para um monopólio dos serviços entre Paris e Maiote, com possíveis aumentos de preços da ordem dos 41 % (e um aumento previsto dos preços de 15 % nas Antilhas e de 8 % na Reunião), e ii) os concorrentes que a substituíssem não poderiam entrar no mercado se a Corsair cessasse as suas atividades, devido aos elevados obstáculos à entrada. O afastamento e a insularidade das regiões ultramarinas francesas dissuadiram os novos operadores de abrir rotas para essas regiões, o que foi confirmado pela análise das entradas e saídas dos mercados em causa nos oito anos anteriores. A única entrada permanente era a da French Bee, que tinha aberto uma rota para a Reunião. No entanto, a French Bee era uma filial da Air Caraïbes, que, por sua vez, já estava bem estabelecida nos territórios ultramarinos franceses. Três outras empresas que tinham tentado estabelecer-se nessas rotas tinham rapidamente cessado as suas atividades. De acordo com o estudo, não existiam incentivos

⁽²⁴⁾ E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, *Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity*, estudo de 7 de março de 2024, encomendado pela Corsair.

económicos para que as empresas que não tinham posição nos territórios ultramarinos franceses se estabelecessem nesses territórios. Os operadores históricos não dispunham de uma base suficiente no aeroporto Charles de Gaulle e os operadores europeus de redes ponto a ponto não dispunham das frotas necessárias para operar voos de longo curso; além disso, a exploração desses voos não estava em conformidade com a sua estratégia comercial, que se baseava em voos de médio curso. Por último, o aeroporto de Orly, de onde partia a maioria dos voos para os territórios ultramarinos franceses, estava saturado, o que tornava improváveis novas entradas. O estudo salientou igualmente um elevado risco de colusão tácita entre os restantes operadores no mercado em causa em caso de saída da Corsair e o impacto social e económico negativo que essa saída poderia ter nas regiões servidas pela Corsair. Por último, a França explicou igualmente que eventuais aumentos hipotéticos de preços devido à saída completa da Corsair não poderiam ser resolvidos através da imposição de obrigações de serviço público que proibissem temporariamente as transportadoras existentes de aumentar as tarifas e/ou da concessão de subvenções diretas aos residentes, na medida em que tais intervenções constituiriam uma regulação intervencionista do mercado e seriam muito mais onerosas para o orçamento do Estado e, por conseguinte, para os cidadãos franceses do que os auxílios concedidos em complemento das contribuições próprias do beneficiário.

- (126) As autoridades francesas consideraram que o plano de reestruturação revisto apresentava perspetivas credíveis de restabelecimento da viabilidade da Corsair, mesmo num cenário pessimista. Além disso, afirmaram que o cenário de base, validado por um auditor independente, previa a injeção de [20–50] milhões de EUR em capitais próprios, o perdão de 103 milhões de EUR de passivos públicos e a concessão de 38,1 milhões de EUR em créditos fiscais ultramarinos, e que se esperava que o resultado operacional fosse de [...], atingindo [...] milhões de EUR em 2026/2027. Nessa mesma data, as autoridades francesas declararam que, do ponto de vista operacional, o plano assentava na renovação contínua da frota com aeronaves Airbus A330-NEO e na exploração de uma décima aeronave (F-HSKY) para otimizar os custos, reforçar os serviços no estrangeiro e permitir uma maior diversificação das rotas para África ([...]), para compensar a retirada das rotas norte-americanas ([...]). Por conseguinte, as autoridades francesas concluíram que, no que diz respeito ao retorno à viabilidade, o plano de reestruturação revisto estava em conformidade com as Orientações E&R, apresentando uma rentabilidade positiva do capital investido a partir de 2023–2024 e um rácio de rentabilidade (EBITDAR) alinhado com o das companhias aéreas europeias em 2019 (cerca de 15 %) a partir de 2025–2026, com uma previsão de fluxo de caixa positivo.
- (127) As autoridades francesas consideraram igualmente que as contribuições próprias eram suficientes, eficazes e proporcionadas. Sustentaram, em conformidade com a prática decisória de alteração de um plano, que deviam ser tidos em conta todos os esforços envidados desde 2020, incluindo a venda de Boeing 747, a renegociação dos contratos de locação, o plano de proteção do emprego e o acordo coletivo de cessação mútua. Confirmaram que [...] era concreto, mas estava sujeito a autorização da Comissão, que o financiamento de [...] e que a moratória sobre as contribuições era elegível porque provinha de um organismo privado. No total, a combinação de contribuições próprias (293,9 milhões de EUR) cobriu 60,14 % dos custos totais de reestruturação (excluindo o saldo coberto pela atividade empresarial), respeitando confortavelmente o limiar de 50 % exigido pelas Orientações E&R, mesmo para os custos adicionais (59,9 %).
- (128) No que diz respeito à intervenção estatal (83,1 milhões de EUR), as autoridades francesas consideraram adequado colmatar o défice de liquidez e reestruturar a dívida insustentável. Acrescentaram que o Estado era devidamente remunerado por uma cláusula de retorno à melhor situação (até [...] milhões de EUR), que prevalecia sobre a distribuição de dividendos, bem como pela proibição de pagar dividendos aos acionistas durante seis anos.
- (129) Por último, as autoridades francesas consideraram que as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência estavam corretamente calibradas e eram mais extensas do que as do plano de reestruturação inicial, na medida em que a Corsair se comprometeu, no âmbito das observações apresentadas pela França nessa data, a abandonar de forma permanente e irrevogável até 365 faixas horárias em Paris-Orly, a encerrar permanentemente [...] rotas norte-americanas e a abandonar a abertura de outras rotas, bem como a limitar a capacidade total da sua frota a [...] aeronaves (uma redução superior a [...] % em relação à sua capacidade anterior à reestruturação). Estas medidas foram consideradas suficientes e adequadas pelas autoridades francesas, tendo em conta a dimensão da Corsair e a sua atividade nas regiões assistidas, sendo a manutenção da décima aeronave considerada crucial para o desenvolvimento das operações da Corsair em África e o seu regresso à rentabilidade, sem prejudicar a atividade principal tradicional da empresa, a saber, as suas atividades nos territórios ultramarinos.

4.3.2 Violação da obrigação relativa à limitação da frota de aeronaves

- (130) Nas suas observações de 30 de maio de 2025 em resposta à decisão de alargamento, as autoridades francesas sustentaram, no essencial, que a Corsair tinha respeitado os compromissos assumidos no âmbito do plano de reestruturação inicial e que os afretamentos pontuais tinham resultado de circunstâncias que obrigavam a empresa a recorrer a essa ação, e não constituíam um incumprimento do plano de reestruturação ou uma utilização abusiva do auxílio. O principal argumento das autoridades francesas era que resultava claramente das cláusulas da decisão de 2020 que tinha sido apenas com o objetivo de limitar a capacidade da Corsair em termos de número de lugares que a Comissão, por razões de simplicidade e conhecendo o número de lugares disponíveis para a Corsair com nove aeronaves, optara por se exprimir em termos de número de aeronaves. Resulta do formulário de notificação prévia dos auxílios à reestruturação enviado em 2020 que a limitação da frota devia ser entendida em termos do número de lugares em relação à capacidade que a Corsair tinha previsto atingir, antes da reestruturação, no período de 2020 a 2024. As autoridades francesas consideraram que uma interpretação diferente pela Comissão da medida de limitação da frota, sem relação com a capacidade em termos de número de lugares, violaria os princípios gerais do direito da UE, como o princípio da segurança jurídica e da boa administração. Tal violação seria tanto mais manifesta quanto a ambiguidade persistente na formulação e na interpretação das obrigações da Corsair seria suscetível de produzir consequências jurídicas graves. A Corsair tinha reduzido significativamente a sua capacidade de lugares em relação à capacidade que tinha previsto alcançar, antes da reestruturação, no período de 2020 a 2024, cumprindo tanto o objetivo de redução da sua capacidade ou da sua presença no mercado, tal como referido no ponto 78 das Orientações E&R, como as suas obrigações ao abrigo da decisão de 2020. As autoridades francesas mostraram (quadro 5) a evolução da capacidade real da Corsair desde a adoção da decisão de 2020 (incluindo os afretamentos) em comparação com a capacidade que a Corsair tinha previsto atingir antes da reestruturação.

Quadro 5

Evolução da capacidade real da Corsair em relação à capacidade projetada (lugares)

Número de lugares	2020 ⁽¹⁾	2021 ⁽²⁾	2022 ⁽³⁾	Verão de 2023 ⁽⁴⁾	Dezembro de 2023	Verão de 2024 ⁽⁵⁾	Dezembro de 2024
Capacidade prevista no plano de negócios da Corsair antes da reestruturação	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capacidade real desde a decisão de aprovação do plano de reestruturação de 2020 (excluindo os afretamentos pontuais)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capacidade real desde a decisão de aprovação do plano de reestruturação de 2020 (incluindo os afretamentos pontuais)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Número de lugares em 30 de setembro de 2020.

⁽²⁾ Número de lugares em 30 de setembro de 2021.

⁽³⁾ Número de lugares em 30 de setembro de 2022.

⁽⁴⁾ Número de lugares no verão de 2023.

⁽⁵⁾ Número de lugares no verão de 2024.

- (131) Em alternativa, as autoridades francesas consideraram que os afretamentos não tinham tido qualquer impacto na compatibilidade do pedido de alteração do plano de reestruturação de 2020. A este respeito, a França observou que o número médio de aeronaves operadas por dia numa temporada IATA sempre fora inferior a nove, na medida em que os afretamentos verdadeiramente pontuais eram facilmente compensados por dias em que a Corsair operava menos de nove aeronaves. As autoridades francesas convidaram a Comissão a examinar *in concreto* a execução pela Corsair das obrigações decorrentes da decisão de 2020, tendo em conta, para além das condições ou dos compromissos, o seu contexto e os seus objetivos. Salientaram, a este respeito, que a necessidade dos afretamentos tinha surgido por razões prementes alheias ao controlo da Corsair, tais como, para a rota Paris-Bamaco, a recusa da tripulação de operar a rota devido à situação geopolítica e de segurança local. No que diz respeito à rota Paris-Montreal, os atrasos na entrega acelerada de novas aeronaves no âmbito da renovação da frota comprometeram os programas de voos das nove aeronaves da Corsair durante o período de pico de atividade. As autoridades francesas salientaram que, tendo em conta a venda da aeronave [...], a Corsair tinha fretado uma aeronave em setembro de 2023 para operar a rota Paris-Montreal durante dois meses no verão de 2024, um período após a entrega antecipada durante o qual a aeronave F-HSKY não estava disponível e a aeronave A330-NEO de substituição ainda não tinha sido entregue. Devido a [...] do Estado, a Corsair foi obrigada a manter a aeronave [...]. Qualquer outra decisão teria sido extremamente prejudicial para as atividades da empresa. As autoridades francesas insistiram para que as decisões tomadas em relação a este afretamento fossem consideradas à luz das informações industriais conhecidas da Corsair no final do verão de 2023. Embora as discussões com um potencial comprador para a [...], que deveria abandonar a frota no verão de 2024, estivessem bastante avançadas, a entrega do Airbus, que deveria substituí-la, foi anunciada como tendo sido adiada.

4.3.3 Auxílio adicional concedido durante o período de reestruturação

- (132) No que diz respeito ao auxílio adicional de 32,4 milhões de EUR concedido à Corsair entre 2021 e 2022, as autoridades francesas reconheceram, numa carta de 16 de dezembro de 2024, que a Corsair, sendo uma empresa já em dificuldade em 31 de dezembro de 2019, não tinha sido elegível para os regimes de auxílio aprovados ao abrigo do Quadro Temporário relativo à COVID-19 e, por conseguinte, não deveria ter beneficiado dos mesmos. No entanto, as autoridades francesas alegaram que a sua administração tinha agido de boa-fé no contexto de uma emergência de saúde pública.
- (133) Nas suas observações de 30 de maio de 2025 em resposta ao alargamento do procedimento formal de investigação, as autoridades francesas sustentaram que o auxílio suplementar não tinha sido concedido em violação do princípio do auxílio único.
- (134) Em primeiro lugar, a este respeito, contestaram que as dificuldades da Corsair fossem recorrentes, afirmando que resultavam de circunstâncias externas e imprevisíveis, entre as quais figurava, antes de mais, o prolongamento dos efeitos da crise da COVID-19, que não podiam ter sido previstos quando o plano de reestruturação da Corsair foi calibrado. Os resultados do exercício completo mais recente (concluído em 30 de setembro de 2024) validariam, no entanto, a trajetória de retorno à viabilidade. Em segundo lugar, as autoridades francesas sustentaram que o princípio do auxílio único se aplicava apenas aos casos em que tinham sido concedidos novos auxílios de emergência ou à reestruturação, ao passo que os auxílios em causa não faziam parte de uma operação de emergência ou de reestruturação a favor da Corsair, mas tinham sido concedidos para atenuar os efeitos da COVID-19. Em terceiro lugar, observaram que, se a Comissão considerasse o auxílio no âmbito da COVID-19 como um auxílio à reestruturação (o que, segundo as autoridades francesas, não era o caso), as Orientações E&R previam exceções ao princípio do auxílio único, nomeadamente «[d]evido a circunstâncias excecionais e imprevisíveis e não imputáveis ao beneficiário», como o prolongamento dos impactos da crise da COVID-19.
- (135) Por último, as autoridades francesas comprometeram-se a recuperar voluntariamente junto da Corsair um montante de 32,4 milhões de EUR de auxílio suplementar acrescido de juros antes da eventual aprovação do auxílio suplementar à reestruturação, a fim de eliminar qualquer vantagem económica que a Corsair pudesse ter retirado do auxílio ilegal e de neutralizar qualquer impacto que esse auxílio pudesse ter na proporcionalidade do auxílio suplementar à reestruturação.

4.4. Observações das partes interessadas

- (136) Tal como estabelecido no dispositivo da sua decisão de início do procedimento, a Comissão informou as partes interessadas através da publicação da decisão, juntamente com um resumo significativo, no *Jornal Oficial da União Europeia*.

- (137) Na sequência dessa publicação, várias partes interessadas apresentaram observações sobre a decisão de início do procedimento. As observações mais pertinentes para a apreciação da Comissão são resumidas nos números seguintes.

4.4.1 *Groupe Dubreuil Aéro*

- (138) O GDA, o ramo de transporte aéreo do Groupe Dubreuil, declarou que era um operador importante no transporte aéreo francês de longo curso, operando principalmente através das suas duas companhias, a Air Caraïbes e a filial de baixo custo French Bee. Estas companhias aéreas posicionavam-se como um concorrente direto e significativo da Corsair, verificando-se uma sobreposição substancial entre as suas redes e bases operacionais: as rotas servidas pelo GDA, em especial as ligações cruciais com as Antilhas (Martinica, Guadalupe e Guiana Francesa) e o oceano Índico (Reunião), eram rotas estratégicas partilhadas com a Corsair.
- (139) Esta concorrência era ainda mais intensa porque os dois grupos operavam principalmente a partir do mesmo aeroporto central essencial, Paris-Orly. Além disso, a presença da French Bee nas mesmas rotas tinha introduzido uma forte pressão concorrencial sobre os preços, uma vez que os modelos de transportadoras tradicionais dos dois grupos estavam em concorrência direta com a oferta de longo curso de baixo custo. Por conseguinte, o GDA era a principal fonte de concorrência nos mercados geográficos que são essenciais para a viabilidade futura da Corsair.
- (140) Enquanto concorrente direto afetado pelas distorções da concorrência, o GDA solicitou inicialmente à Comissão, em 24 de maio de 2024, que revogasse o auxílio inicial de 2020 e rejeitasse o plano de reestruturação revisto da Corsair. Este pedido baseou-se em três queixas principais: i) o incumprimento comprovado das condições do auxílio de 2020, ii) a concessão de auxílios ilegais adicionais e iii) a incompatibilidade do plano de reestruturação revisto com o mercado interno.
- (141) Em primeiro lugar, o GDA denunciou o incumprimento das condições obrigatórias da decisão de 2020. Neste contexto, chamou a atenção para o incumprimento das obrigações de transparência e de cooperação leal, nomeadamente devido à inexistência de relatórios semestrais e à não publicação das informações no sítio Internet do Tesouro francês. Mais seriamente, o GDA alegou que as principais medidas compensatórias não foram aplicadas: i) a frota tinha sido aumentada para, pelo menos, 10 aeronaves, em violação do compromisso de a limitar a nove, e ii) a Corsair tinha aberto novas rotas para África (Antananarivo, Cotonu e Bamaco) sem autorização prévia da Comissão, contrariando a estratégia de reorientação inicialmente prevista. Além disso, o GDA tinha sérias reservas quanto ao reembolso dos dois empréstimos estatais (80 milhões de EUR no total), uma vez que o facto de o Estado francês pretender agora perdoar esta dívida implicava que a Corsair nunca iniciado o reembolso, o que constituía uma violação flagrante das condições iniciais.
- (142) Em segundo lugar, o GDA alegou o pagamento de um auxílio estatal novo e ilegal após 2020. Para além dos auxílios não quantificados (estimados em, pelo menos, 32 milhões de EUR, nomeadamente sob a forma de reduções fiscais e contributivas), o GDA sustentou que o pagamento escalonado das contribuições para a CRPN concedido em setembro de 2023 constituía, por si só, um novo auxílio ilegal que não podia ser contabilizado como contribuição própria.
- (143) Em terceiro lugar, o GDA alegou que o plano de reestruturação revisto constituía um novo auxílio à reestruturação que devia ser declarado incompatível ao abrigo do princípio do auxílio único. O GDA justificou esta classificação pela amplitude das alterações (aumento significativo do auxílio total), pelo incumprimento do prazo de notificação formal e, sobretudo, pela mudança radical de estratégia (da racionalização à expansão para África). Segundo o GDA, mesmo sob a forma de uma alteração, o auxílio não preenchia as condições de compatibilidade, uma vez que o perdão da dívida de 80 milhões de EUR, acrescido ao auxílio adicional de 83,1 milhões de EUR, tornava o auxílio total (163,1 milhões de EUR) desproporcionado em relação à contribuição própria dos acionistas, que o GDA considerava insuficiente.
- (144) Por último, o GDA contestou a credibilidade do restabelecimento da viabilidade e alegou que o plano já não servia o interesse comum (continuidade territorial). A este respeito, o GDA explicou que a Corsair, que acumulava perdas históricas (quase 500 milhões de EUR entre 2000 e 2018), não oferecia perspetivas credíveis de viabilidade a longo prazo, especialmente porque o plano tinha sido prorrogado, e que, por conseguinte, este auxílio não cumpria as condições fundamentais das Orientações E&R.

- (145) Em conclusão, o GDA pediu à Comissão que declarasse que o auxílio tinha sido utilizado de forma abusiva e que as novas medidas eram incompatíveis. Solicitou a revogação imediata da decisão relativa ao auxílio de 2020 e a recuperação imediata de todos os auxílios (iniciais e ilegais) acrescidos de juros. Se, não obstante, a Comissão aprovasse o auxílio, o GDA insistiria em medidas compensatórias significativamente reforçadas (alienação drástica da frota e das faixas horárias nas rotas atuais), bem como na nomeação de um mandatário independente para um controlo rigoroso e no pagamento do auxílio em prestações condicionais.
- (146) Em 11 de outubro de 2024, o GDA reiterou e complementou as suas objeções, concluindo que a Corsair não tinha respeitado as condições do auxílio de 2020, tinha recebido um auxílio ilegal adicional e tinha proposto um plano de reestruturação revisto que era estruturalmente incompatível com o direito da UE, em especial com o princípio do auxílio único.
- (147) Concretamente, o GDA insistiu que as autoridades francesas e a Corsair não tinham cumprido as obrigações decorrentes da decisão de 2020, na medida em que, em primeiro lugar, a proibição de limitar a frota a nove aeronaves não tinha sido respeitada e a análise dos programas de verão e de inverno IATA de 2024 tinha levado o GDA a concluir que a Corsair tinha operado ou tinha tido de fretar pelo menos 10 ou mesmo 11 aeronaves, violando assim a «principal medida estrutural» imposta na decisão de 2020. Em segundo lugar, o GDA reiterou que a Corsair tinha beneficiado de um auxílio ilegal adicional, na medida em que os empréstimos estatais diretos obtidos em 2020 tinham beneficiado de uma prorrogação de um ano do pagamento, o que constituía um novo auxílio não notificado. Segundo o GDA, este auxílio acrescia aos montantes ilegais já referidos. O GDA denunciou igualmente o claro conflito de interesses associado ao escalonamento das contribuições da CRPN (outro alegado auxílio ilegal), sendo a atual diretora de Recursos Humanos da Corsair também administradora da CRPN.
- (148) Em seguida, o GDA contestou a estratégia de reorientação para as rotas ultramarinas que tinha sido utilizada para justificar o auxílio de 2020, alegando que a estratégia real da Corsair se centrava agora em África. A Corsair foi designada como uma «companhia aérea africana» com base em rotas novas ou previstas para Brazzaville, Senegal (Dacar) e Gabão (Libreville). Segundo o GDA, estas iniciativas, motivadas pelo emprego e pela concorrência local, contradizem o objetivo de continuidade territorial e põem em causa a justificação dada para os auxílios públicos. Além disso, o GDA alegou que a única atividade rentável da Corsair em 2023 foi o transporte de mercadorias, com destino principalmente a África.
- (149) Nessa mesma data, o GDA criticou igualmente a instabilidade dos acionistas com base na retirada da República do Congo e no historial de falências do novo acionista «investidor providencial», Abbas Jaber, que, segundo o GDA, não publicava as suas contas há vários anos.
- (150) O GDA também criticou severamente a falta de seriedade das hipóteses económicas do plano de reestruturação revisto da Corsair. A estimativa de uma descida gradual do preço do combustível para aviação a jato para 900 USD/tonelada a partir de setembro de 2023 revelou-se incorreta, tendo os preços permanecido em níveis mais elevados, o que evidenciou falta de realismo, agravada pela ausência de cobertura do risco associado ao preço do combustível. Além disso, o GDA considerou que a hipótese de um aumento dos preços médios dos voos entre a França metropolitana e os territórios ultramarinos tinha sido contrariada pela Direção-Geral da Aviação Civil, que comunicara uma descida dos preços em 2024.
- (151) Além disso, o GDA denunciou a falta de transparência financeira por parte da Corsair, que só tinha publicado as suas contas de 2022 e 2023 na sequência de uma ação judicial. O GDA afirmou, neste contexto, que os auditores tinham manifestado reservas quanto à sinceridade dos prazos de pagamento, sugerindo que a Corsair tinha querido ocultar a verdade sobre a sua situação. O GDA estimou que a situação financeira da Corsair era catastrófica, com um resultado operacional em 2023 de -37,1 milhões de EUR. Segundo o GDA, este nível de prejuízo, apesar do auxílio estatal recebido, constituía uma prova de que a empresa era estruturalmente deficitária e insustentável.
- (152) Nessa data, o GDA reiterou a sua conclusão de que a manutenção do apoio da França constituía um pagamento abusivo de auxílios ilegais que tinha provocado distorções manifestas da concorrência no mercado. O GDA reiterou, assim, os seus pedidos à Comissão para que revogasse a decisão de 2020, declarasse todos os auxílios pagos (incluindo os auxílios novos e não notificados) incompatíveis e ilegais e ordenasse a sua recuperação imediata. O GDA estimou que a liquidação da Corsair estaria em conformidade com as Orientações E&R, permitindo o crescimento de concorrentes mais eficientes.

- (153) Em 8 de novembro de 2024, o GDA apresentou novas observações para confirmar que a Corsair tinha infringido, de forma sistemática e duradoura, a condição imposta pela decisão de 2020 que a obrigava a limitar a sua frota a nove aeronaves, e que o incumprimento desta obrigação tinha sido prolongado, permitindo à Corsair aumentar os seus meios de produção e a dimensão efetiva da sua frota.
- (154) Segundo o GDA, o historial da frota da Corsair revelava que esta operara regularmente 10 aeronaves, incluindo entre novembro de 2021 e outubro de 2022.
- (155) O GDA explicou que, na temporada de verão IATA de 2024, o programa de voos tinha aumentado significativamente durante os períodos de pico, exigindo um mínimo de onze aeronaves. Mais uma vez, o GDA estimou que a Corsair tinha recorrido ao afretamento a longo prazo (122 voos com a Iberojet na rota Paris-Montreal, 26 voos com a Gallistair na rota Paris-Bamaco). O GDA alegou, assim, que a Corsair tinha contornado sistematicamente a restrição da frota, provavelmente de forma contínua durante quase quatro anos, recorrendo regularmente ao afretamento, o que demonstra a sua vontade de dissimular a sua evasão às restrições impostas pela Comissão.
- (156) Em 6 de janeiro, o GDA reagiu aos anúncios da Corsair de um resultado operacional e de um resultado líquido positivos no final de setembro de 2024, alegando que estes anúncios eram uma fachada que não devia induzir a Comissão em erro. O GDA salientou que este resultado tinha sido impulsionado, em especial, pelo forte crescimento do transporte de mercadorias em África e das receitas acessórias, contrariando o objetivo inicial do auxílio de 2020, que consistia em melhorar o acesso aos territórios ultramarinos e proteger os consumidores com «recursos limitados». A este respeito, o GDA observou que a direção da Corsair tinha confirmado as suas ambições relativas às operações em África e a expectativa de uma décima aeronave no plano estratégico, um aumento da frota que agravava as distorções da concorrência, e confirmou que se tratava, de facto, de um novo plano de reestruturação que devia ser rejeitado pela Comissão. Acima de tudo, o GDA chamou a atenção da Comissão para uma declaração da direção da Corsair que se referia a «acordos com o Estado» que permitiam que o plano avançasse «em qualquer circunstância», mesmo sem votação das alterações orçamentais. O GDA considerou que se tratava de uma indicação de um novo auxílio ilegal (diferimentos dos pagamentos ou moratórias sobre as dívidas ao Estado) e de uma nova violação do auxílio à reestruturação aprovado em 2020, tendo a Corsair utilizado este apoio estatal como uma vantagem competitiva. Por último, o GDA considerou que o anúncio do encerramento da rota de Montreal a favor da abertura de uma rota para Brazzaville (não autorizada pela Comissão) confirmava a mudança de estratégia da Corsair e a indiferença em relação aos seus compromissos, reforçando o argumento de que o plano era um novo plano de reestruturação sujeito ao princípio do auxílio único. O GDA concluiu reiterando o seu pedido de revogação do auxílio aprovado em 2020 e de recuperação imediata de todos os auxílios pagos.
- (157) Por último, em 23 de maio de 2025, o GDA congratulou-se com a decisão da Comissão de alargar a investigação através da sua decisão de alargamento de 11 de abril de 2025, salientando que esta decisão confirmava as suas dúvidas quanto à violação da obrigação de limitar a frota da Corsair a nove aeronaves e à concessão de um auxílio ilegal não notificado de 32,4 milhões de EUR. A este respeito, o GDA insistiu em que a Corsair tinha violado de forma contínua e aberta a restrição da frota ao utilizar 10 a 11 aeronaves para prosseguir uma estratégia agressiva baseada no volume, que tinha distorcido a concorrência ao provocar quedas de preços insustentáveis sem apoio público ilegal. O GDA salientou que as autoridades francesas tinham agora admitido que tinham concedido ilegalmente os 32,4 milhões de EUR ao abrigo de um regime que não era aplicável, violando assim o princípio do auxílio único. Segundo o GDA, estes incumprimentos repetidos e a utilização abusiva do auxílio inicial, conjugados com o facto de o plano alterado constituir um novo plano de reestruturação incompatível, justificavam uma ação imediata. Por conseguinte, o GDA solicitou novamente, nessa data, que a Comissão desse início a um procedimento por utilização abusiva de um auxílio, revogasse a decisão de 2020, declarasse todos os auxílios ilegais e incompatíveis com o mercado interno e ordenasse a sua recuperação imediata.

4.4.2 *Air Austral*

- (158) A Air Austral, uma empresa francesa sediada na Reunião e um dos principais operadores no oceano Índico, serve principalmente a França metropolitana (voos diários para Paris CDG e outras cidades através de parcerias «Train plus Air»), as ilhas da Reunião, Maiote, Maurícia, Comores, Madagáscar e Seicheles, bem como a África do Sul, a Tailândia e a Índia.

- (159) A Air Austral é concorrente direta da Corsair, uma vez que as duas companhias operam em rotas importantes e estratégicas de longo curso, em especial as rotas entre a França metropolitana e os territórios ultramarinos, nomeadamente a Reunião, Maiote e as Antilhas. Esta concorrência significa que se sobrepõem em rotas essenciais e competem em termos de preços e capacidade.
- (160) Em 24 de maio de 2024, a Air Austral apresentou à Comissão as suas observações sobre a decisão de início do procedimento. A Air Austral considerou a alteração ou a prorrogação do plano de reestruturação da Corsair inaceitável e inconcebível. Esta posição baseava-se na alegação de que a Corsair tinha ignorado de forma substancial e contínua as condições do auxílio inicial de 2020 e que, mesmo que fosse revisto, o novo plano de reestruturação não asseguraria a viabilidade a longo prazo da empresa, agravando significativamente as distorções da concorrência no mercado.
- (161) Nas suas observações, a Air Austral denunciou várias falhas graves da Corsair, qualificando-as como uma utilização abusiva do auxílio recebido. O incumprimento mais grave foi a violação da obrigação de limitar a sua frota a nove aeronaves. De acordo com a Air Austral, a análise dos programas de voos para as temporadas de verão de 2023 e 2024 tinha demonstrado a utilização de afretamento contínuo, elevando a frota real para 10 aeronaves em períodos de pico. Esta foi vista como uma manobra puramente comercial e expansionista, e o argumento da Corsair de que esta restrição poderia ser substituída por um limite de capacidade de lugares foi rejeitado pela Air Austral como sendo contrário à jurisprudência e à prática decisória constante da Comissão. Além disso, a Air Austral explicou que o Corsair tinha excedido o limite de 50 % da quota de capacidade imposto para qualquer novo serviço regular quando abriu a rota Reunião-Antananarivo (Madagáscar) em 2023. Por último, a Air Austral salientou a falta de apresentação de relatórios semestrais e de publicação de contas desde 2022, o que, em seu entender, tinha dificultado o controlo da Comissão e levantado sérias suspeitas de que o auxílio poderia ter excedido o «estritamente necessário».
- (162) Além disso, a Air Austral considerou que o plano de reestruturação revisto não era capaz de assegurar o regresso à viabilidade a longo prazo, na medida em que a Corsair prosseguia uma política de preços agressiva e insustentável, com preços significativamente inferiores aos dos seus concorrentes na rota Paris-Reunião. A Air Austral considerou que esta política de preços baixos, mantida num contexto de inflação geral, tinha criado uma clara disparidade entre as variações dos custos e as variações das tarifas.
- (163) Ao mesmo tempo, a Air Austral considerou que os efeitos negativos sobre a concorrência tinham sido gravemente agravados. A quota de capacidade da Corsair aumentou acentuadamente entre 2019 e 2024, com um aumento de 20,6 % na rota Paris-Reunião e uma quota dominante de 56 % da capacidade Reunião-Madagáscar. Esta capacidade excedentária e o *dumping* de preços tinham conduzido a uma redução acentuada da rentabilidade da Air Austral entre a França metropolitana e a Reunião e na rota Reunião-Maiote. A política de excesso de capacidade da Corsair estava a asfixiar a rota Paris-Maiote e a paralisar a capacidade de desenvolvimento dos seus concorrentes. A este respeito, a Air Austral refutou o argumento da França relativo à «concorrência extrema», salientando veementemente que a Corsair era o próprio operador que estava a gerar esta concorrência desleal através da sua estratégia desenfreada.
- (164) A Air Austral concluiu que as medidas antidistorção iniciais tinham falhado devido ao incumprimento da Corsair e que o plano de reestruturação revisto, apesar do aumento significativo do montante do auxílio, não propunha quaisquer outras medidas compensatórias sérias.
- (165) A Air Austral concluiu solicitando formalmente à Comissão que rejeitasse o plano de reestruturação revisto e que desse início a um processo por utilização abusiva do auxílio inicial, uma vez que os efeitos negativos seriam claramente superiores aos efeitos positivos.

4.4.3 *Diamondale Limited*

- (166) Em 23 de maio de 2024, a Diamondale Limited (a seguir «Diamondale»), antiga acionista maioritária da Corsair, que detinha 75,03 % do capital e 100 % dos direitos de voto até 2021, apresentou as suas observações à Comissão. Com base nesta experiência e nos conhecimentos da empresa, a Diamondale manifestou sérias preocupações quanto à viabilidade do plano de reestruturação revisto da Corsair e opôs-se firmemente ao aumento dos auxílios públicos.

- (167) Nas suas observações, a Diamondale considerou o plano de reestruturação revisto irrealista e solicitou à Comissão que exigisse o reembolso integral do auxílio de 139,6 milhões de EUR já concedido à Corsair, em vez de o aumentar, o que constituiria uma violação do artigo 108.º, n.º 2, do TFUE. Além disso, a Diamondale partilhava as dúvidas da Comissão quanto a um eventual auxílio estatal adicional recebido pela Corsair durante o período de reestruturação, considerando que este auxílio tinha criado uma distorção da concorrência.
- (168) A análise da Diamondale revelou uma deterioração estrutural das contas da Corsair desde 2018, com perdas de 48 milhões de EUR em 2021. A Diamondale considerava que a empresa sofria de um desequilíbrio financeiro crónico, com um capital de exploração insuficiente desde 2018, devido à erosão dos seus capitais próprios. A Diamondale considerava que a Corsair tinha financiado os seus investimentos a longo prazo com recursos a curto prazo, o que tinha resultado num fluxo de caixa líquido negativo desde 2018 e tinha colocado a empresa em risco de incumprimento. A Diamondale considerava que a dívida era excessiva e que a falta de rentabilidade suficiente tornava impossível a sua sobrevivência, mesmo com um auxílio adicional de 200 milhões de EUR.
- (169) Além disso, a Diamondale tinha sérias dúvidas quanto à contribuição própria efetiva da Corsair e se esta era suficiente, bem como quanto à capacidade da Corsair para restabelecer a sua viabilidade a longo prazo, e considerava que algumas das contribuições propostas eram iniciativas antigas e «recicladas».
- (170) A Diamondale contestou, assim, a intervenção do Estado a favor de uma empresa privada já fortemente endividada, considerando que a única forma de evitar uma nova falência era através de financiamento privado.

4.4.4 Parte interessada anónima

- (171) A parte interessada que desejou manter o anonimato criticou o auxílio adicional sob a forma de subvenções diretas e renúncia a créditos sem medidas compensatórias tangíveis, ou seja, compromissos assumidos pela Corsair para evitar os riscos de distorção da concorrência, o que suscitou preocupações quanto a um desequilíbrio significativo em detrimento da concorrência.

4.5. Observações das autoridades francesas sobre as observações das partes interessadas

- (172) Em 26 de julho de 2024, as autoridades francesas apresentaram observações à Comissão em resposta às observações de terceiros (GDA, Air Austral e Diamondale), com o objetivo de demonstrar a admissibilidade e a compatibilidade do plano de reestruturação revisto com o mercado interno.
- (173) Nessas observações, as autoridades francesas reafirmaram o pleno cumprimento das obrigações do plano de reestruturação de 2020, refutando as alegações dos terceiros. A acusação de falta de transparência foi rejeitada, tendo as autoridades francesas alegado que tinham tido lugar intercâmbios regulares com a Comissão e que as contas da empresa relativas a 2021/2022 e 2022/2023 tinham sido publicadas.
- (174) No que diz respeito à limitação da frota, os afretamentos pontuais de aeronaves, em especial com destino a Bamaco e Montreal, foram apresentados como uma necessidade associada a fatores externos (riscos geopolíticos, atrasos nas entregas) e não como uma política expansionista, uma vez que a capacidade de lugares oferecida, mesmo com as aeronaves fretadas, nunca tinha excedido os níveis anteriores à reestruturação. A este respeito, as autoridades francesas acrescentaram que as reorientações de serviços para África (Cotonu, Bamaco, Antananarivo) também tinham sido expressamente autorizadas pela Comissão. No que diz respeito às distorções da concorrência, a Corsair tinha cumprido o seu compromisso ao colocar à disposição de companhias aéreas terceiras mais de 365 faixas horárias em Paris-Orly, em média. Por último, o pedido de alteração foi considerado conforme com o princípio do auxílio único previsto nas Orientações E&R, uma vez que assegurava, segundo as autoridades francesas, a plena continuidade do esforço de reestruturação inicial, cujos objetivos (territórios ultramarinos como atividade principal, desenvolvimento em África) não foram postos em causa, e que a sua duração alargada a [...] (data do termo do período de reestruturação no momento da apresentação das presentes observações) se limitou ao estritamente necessário.

- (175) As autoridades francesas consideraram ainda que o pedido de alteração era compatível com o mercado interno, uma vez que preenchia os critérios do ponto 124 das Orientações E&R.
- (176) Com base em análises pormenorizadas do consultor externo da empresa, as autoridades francesas confirmaram os progressos positivos da Corsair, com um resultado operacional positivo de [...] milhões de EUR ao longo de 12 meses consecutivos (de junho de 2023 a maio de 2024) e resultados no final de maio de 2024 superiores ao orçamentado e muito superiores ao cenário pessimista. Este desempenho positivo, associado à otimização dos custos e do aprovisionamento, apoiava a perspetiva de um resultado operacional de [...] milhões de EUR até 2026-2027. As autoridades francesas indicaram igualmente que o relatório complementar elaborado pela empresa de consultoria Analysis Group confirmara que a política de preços da Corsair era compatível com a viabilidade da empresa, sem excesso de capacidade nem quedas de preços.
- (177) As autoridades francesas explicaram novamente que a Corsair desempenhou um papel fundamental na continuidade territorial, justificando uma intervenção pública para corrigir uma deficiência do mercado. Explicaram que a análise contrafactual demonstrou que o seu colapso conduziria a um aumento muito significativo dos preços nas rotas ultramarinas (concretamente +15,6 % para as Antilhas e +41,5 % para Maiote), a um risco de colusão tácita e a uma deterioração significativa do panorama concorrencial (com uma mudança para um monopólio na rota Paris-Maiote).
- (178) No que diz respeito à proporcionalidade dos esforços públicos e privados, as autoridades francesas declararam que rejeitavam as objeções dos terceiros relativamente às contribuições próprias. O escalonamento das contribuições concedido pela CRPN foi considerado uma contribuição privada, uma vez que a CRPN era, segundo as autoridades francesas, uma pessoa coletiva de direito privado cujos fundos não eram recursos estatais. As autoridades francesas consideraram igualmente que o perdão de dívidas públicas resultantes de empréstimos no âmbito do plano de reestruturação de 2020 não podia ser considerado um novo auxílio suplementar, uma vez que tal seria contrário à prática decisória da Comissão. Segundo as autoridades francesas, as contribuições próprias da Corsair mantiveram-se, portanto, acima do limiar de 50 % dos custos totais de reestruturação.
- (179) Por último, as autoridades francesas consideraram que as medidas antidistorção propostas eram suficientes e mais restritivas do que as do plano de reestruturação de 2020, na medida em que, segundo as autoridades francesas, a Corsair se tinha comprometido a renunciar irrevogavelmente a 365 faixas horárias em Paris-Orly, a encerrar permanentemente as rotas norte-americanas ([...]) para se concentrar em África e a limitar a sua capacidade. O auxílio à COVID-19 recebido pela Corsair (32 milhões de EUR) foi considerado legal, tendo sido concedido com base no direito comum e acessível aos concorrentes.
- (180) Por conseguinte, as autoridades francesas concluíram que, não tendo sido pago qualquer auxílio antes da decisão da Comissão, o pedido de alteração cumpria todos os critérios e devia ser deferido.
- (181) Em resposta aos argumentos apresentados pelas partes interessadas nas suas observações sobre a decisão de alargamento de 11 de abril de 2025, as autoridades francesas reiteraram, no essencial, as suas observações sobre o caráter limitado e justificado dos afretamentos pontuais da décima aeronave. As autoridades francesas salientaram igualmente que, contrariamente às alegações do GDA, os programas de voos da Corsair tinham sido construídos com base em nove aeronaves e que esta nunca tinha operado 11 aeronaves. As autoridades francesas observaram ainda que as alegações do GDA de que os afretamentos tinham tido um impacto no mercado não eram sustentadas por elementos de prova. As autoridades francesas consideraram que as reduções de preços para os destinos nos territórios ultramarinos não resultavam da estratégia orientada para o volume e da política de preços da Corsair aplicadas com base no apoio estatal, mas refletiam uma tendência geral visível não só em Guadalupe e Martinica, destinos explorados pela Corsair, mas também noutros destinos não explorados por esta companhia, como a Guiana Francesa e outros destinos de médio e longo curso não explorados pela Corsair. Por último, as autoridades francesas sustentaram que, tendo em conta as circunstâncias, considerar que o afretamento da décima aeronave punha em causa a compatibilidade do pedido de alteração do plano de reestruturação ou constituía uma utilização abusiva do auxílio à reestruturação de 2020 seria contrário ao princípio da proporcionalidade e à prática decisória da Comissão.

5. AVALIAÇÃO

5.1. Existência de um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE

- (182) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, «[s]alvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».
- (183) Nesta aceção, a qualificação de uma medida como «auxílio estatal» implica, por conseguinte, que sejam preenchidas as seguintes condições cumulativas: i) a medida é imputável ao Estado e financiada através de recursos estatais, ii) confere uma vantagem ao beneficiário, iii) essa vantagem é seletiva e iv) a medida deve falsear ou ameaçar falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

5.1.1 Medidas incluídas no plano de reestruturação de 2020

- (184) Na sua notificação da alteração do plano de reestruturação, as autoridades francesas declararam que uma parte da injeção de capital do consórcio investidor OMRP em 2020, no montante de 6 milhões de EUR, provinha efetivamente de recursos das coletividades locais dos departamentos ultramarinos (considerando 42). As autoridades francesas consideram que esta parte do financiamento deve ser considerada um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.
- (185) À semelhança de todos os outros financiamentos provenientes de recursos orçamentais ou fiscais do Estado que foram concedidos à Corsair em 2020 por força do protocolo de conciliação celebrado no âmbito do processo de prevenção da insolvência da Corsair, o financiamento em causa provem de recursos das administrações locais e deve, por conseguinte, ser considerado afeto a recursos do Estado francês e imputável a este, uma vez que o protocolo foi assinado pelo CIRI (Comité Interministériel de Restructuration Industrielle — Comité Interministerial para a Reestruturação Industrial) em nome do Estado francês. Esta medida de financiamento individual conferiu à Corsair uma vantagem seletiva, uma vez que, quando foi concedida, a empresa estava em dificuldade, agravada ainda mais pela pandemia de COVID-19, excluindo qualquer concessão de financiamento em condições de mercado. A medida reforçou a posição concorrencial da Corsair em comparação com outras companhias aéreas que operam no Espaço Económico Europeu e, por conseguinte, falseou ou ameaçou falsear a concorrência e as trocas comerciais entre os Estados-Membros (ver secção 3.1.1 da decisão de 2020).
- (186) A injeção de capital da OMRP, concedida no âmbito do plano de reestruturação de 2020, deve, por conseguinte, ser considerada um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

5.1.2 Medidas incluídas no plano de reestruturação revisto

- (187) Em primeiro lugar, o plano de reestruturação revisto prevê as seguintes medidas, que foram notificadas pela França como auxílios estatais: i) uma nova injeção de 3 milhões de EUR do Conseil Départemental de la Guadeloupe, ii) um crédito fiscal ultramarino (*crédit d'impôt outre-mer* — «CIOM») de 38,1 milhões de EUR ao abrigo do programa de investimento da Corsair para a aquisição de uma aeronave, iii) um reescalamento no montante de 19 milhões de EUR correspondente a uma dívida pública insuscetível de remissão durante um período de seis anos ([...]), iv) uma renúncia a um crédito no montante de 23 milhões de EUR correspondente à dívida pública suscetível de remissão que pode ser objeto de perdão e v) uma renúncia de 80 milhões de EUR em dívidas públicas correspondentes aos empréstimos estatais concedidos no âmbito do plano de reestruturação inicial (empréstimos do FDES e do PP), bem como 4,7 milhões de EUR em juros sobre estes empréstimos (considerando 39).
- (188) Por intermédio do CIRI, o Estado francês é cossignatário, juntamente com os representantes da empresa beneficiária, os acionistas cessantes e os novos investidores, da *Term sheet*, assinada em 7 de novembro de 2025 e apresentada à Comissão pelas autoridades francesas (considerando 31). A parte D da *Term sheet* prevê a concessão dos financiamentos enumerados nas subalíneas i) a v) do considerando 187 utilizando os recursos orçamentais ou fiscais do Estado central ou da região de Guadalupe. Daqui resulta que estas medidas são concedidas pelo Estado francês através dos seus recursos e que lhe são imputáveis.

- (189) A Corsair encontra-se numa situação muito difícil, razão pela qual foi aberto um processo de prevenção da insolvência (*mandat ad hoc*, seguido de conciliação) e nomeado um mandatário *ad hoc* e, depois, conciliadores ⁽²⁵⁾. Tal como referido nos considerandos 18 a 29 *supra*, a situação da Corsair, que já era muito difícil em 2020, quando o plano de reestruturação de 2020 foi elaborado e adotado, agravou-se ainda mais, excluindo assim qualquer possibilidade de obter financiamento em condições de mercado. Mesmo que esteja previsto na *Term sheet*, o financiamento privado sob a forma de injeções de capital novo continua a depender do apoio do Estado. Por conseguinte, o financiamento público, sob a forma da anulação de dívidas ou empréstimos públicos suscetíveis de remissão, créditos fiscais, injeções de capital ou reescalonamento da parte não suscetível de remissão da dívida pública, confere à Corsair uma vantagem definitiva que esta não poderia obter em condições normais de mercado.
- (190) A vantagem referida no considerando 189 é seletiva, uma vez que as medidas de financiamento público são medidas de auxílio individuais que beneficiam apenas a Corsair ⁽²⁶⁾.
- (191) As medidas enumeradas no considerando 187, subalíneas i) a v), reforçam a posição concorrencial da Corsair em relação a outras companhias aéreas que operam no Espaço Económico Europeu, em especial as que exploram as mesmas rotas de Paris para destinos no território francês ou para países terceiros. Por conseguinte, as medidas falseiam ou ameaçam falsear a concorrência entre as companhias aéreas e são suscetíveis de afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros.
- (192) Decorre dos considerandos anteriores que as medidas enumeradas no considerando 187, subalíneas i) a v), constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.
- (193) Em segundo lugar, o plano de reestruturação revisto prevê uma moratória, alcançada mediante o escalonamento das contribuições para o regime de pensões concedidas à Corsair em setembro de 2023 pela CRPN (Caisse de Retraite du Personnel Navigant — regime de reforma das tripulações) (considerando 43). Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão tinha inicialmente reservado a sua posição quanto à elegibilidade deste financiamento para ser considerado parte da contribuição própria, concluindo que poderia constituir um auxílio estatal (considerando 86).
- (194) As autoridades francesas consideram que esta moratória deve ser considerada uma contribuição própria, uma vez que constitui uma vantagem concedida por uma entidade privada e não envolve recursos estatais. O Groupe Dubreuil Aéro contesta o parecer das autoridades francesas, salientando que a adesão à CRPN é obrigatória, que a taxa e o método de cálculo das contribuições são fixados pelo Estado, que a CRPN presta um serviço de interesse geral e que está sob supervisão ministerial.
- (195) Os recursos estatais abarcam todos os recursos do setor público, incluindo os recursos de entidades intraestatais (descentralizadas, federadas, regionais ou outras) ⁽²⁷⁾. Os recursos das empresas públicas constituem igualmente recursos estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE ⁽²⁸⁾. Além disso, o facto de os montantes correspondentes à medida em causa permanecerem constantemente sob controlo público e, portanto, à disposição das autoridades nacionais competentes, é suficiente para que sejam qualificados de recursos estatais ⁽²⁹⁾. Ademais, quando uma medida é concedida por uma entidade privada, devem existir indícios suficientes suscetíveis de demonstrar que a medida de auxílio em causa foi adotada sob a influência ou o controlo efetivo das autoridades públicas e que, portanto, essa medida é imputável ao Estado ⁽³⁰⁾.
- (196) Nos termos do Código dos Transportes francês, as tripulações profissionais da aviação civil beneficiam de um regime complementar de pensões, de inscrição obrigatória. As contribuições são pagas, em parte, pelo empregador e, em parte, pelo trabalhador. A CRPN gere este regime, e é uma pessoa coletiva de direito privado sem fins lucrativos que presta um serviço de interesse geral sob a supervisão do ministro responsável pela Segurança Social. O seu conselho de administração é composto por 22 membros: 11 são representantes dos empregadores nomeados pela autoridade administrativa e os restantes 11 são representantes dos membros eleitos em

⁽²⁵⁾ Artigos L611-3 e seguintes do Código Comercial.

⁽²⁶⁾ Acórdão de 4 de junho de 2015, Comissão/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, n.º 60.

⁽²⁷⁾ Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO C 261 de 19.7.2016, p. 1), n.º 48 e jurisprudência citada.

⁽²⁸⁾ *Ibid.*, n.º 49 e jurisprudência citada.

⁽²⁹⁾ Acórdão de 16 de maio de 2002, França/Comissão, C-482/99, EU:C:2002:294, n.º 36.

⁽³⁰⁾ Acórdão de 2 de março de 2021, Comissão/Itália e o., C-425/19 P, EU:C:2021:154, n.º 67.

conformidade com as condições estabelecidas por decreto do Conselho de Estado. Os representantes dos empregadores são propostos por organizações profissionais (oito membros), por organismos da indústria aeronáutica (um membro) e pelos ministérios que empregam tripulações (dois membros). Além disso, as deliberações têm lugar com a participação de um comissário do Governo e do ministro responsável pela Aviação Civil, sendo que ambos podem ser ouvidos tantas vezes quantas solicitarem. A taxa e o método de cálculo das contribuições são fixados por regulamento. A CRPN assegura o equilíbrio financeiro do regime utilizando apenas os seus próprios recursos; quando estes são insuficientes, os pagamentos são reduzidos proporcionalmente ⁽³¹⁾.

- (197) Os recursos da CRPN provêm das contribuições dos seus membros e dos empregadores filiados. Não existem elementos de prova que demonstrem que estes recursos privados tenham sido objeto de reexame pelo Estado, a fim de servirem de financiamento concedido à Corsair. Concretamente, a composição do conselho de administração da CRPN, que inclui representantes dos membros da CRPN — e, por conseguinte, dos concorrentes da Corsair — e em que os representantes do Estado são minoritários (2:22), milita contra a conclusão de que o Estado poderia ter influenciado de forma decisiva a utilização dos recursos provenientes das contribuições e decidido utilizá-los principalmente para apoiar determinadas empresas. Além disso, a Comissão não dispõe de qualquer indicação de que as autoridades francesas possam exercer uma influência decisiva na utilização dos recursos da CRPN através do direito de ser ouvido de que beneficiam o comissário do Governo e o ministro responsável pela Aviação Civil durante as deliberações do conselho de administração da CRPN. Do mesmo modo, a supervisão ministerial a que a CRPN está sujeita é limitada e envolve principalmente o cálculo das pensões, e não as modalidades de cobrança das contribuições. A moratória concedida à Corsair pela CRPN não pode, por conseguinte, ser considerada como tendo sido concedida através de recursos estatais.
- (198) Além disso, os elementos de prova relativos ao controlo estatal, à nomeação dos membros do conselho de administração e à fixação da taxa e do método de cálculo das contribuições não são suficientes para demonstrar que o financiamento intercalar concedido pela CRPN foi adotado sob a influência dos poderes públicos, nomeadamente dada a igual representação no conselho de apresentação e o facto de os representantes dos empregadores, embora nomeados pela autoridade administrativa, estarem efetivamente encarregados de representar os empregadores ⁽³²⁾. Além disso, o Código dos Transportes confirma que a CRPN gere os seus recursos de forma autónoma, na medida em que é ela própria obrigada a assegurar o seu equilíbrio financeiro e não pode invocar o apoio do Estado em caso de insuficiência de recursos. Por conseguinte, é impossível concluir que a decisão de conceder à Corsair uma moratória sob a forma de um diferimento do pagamento das contribuições para 2023 foi tomada sob a influência efetiva dos poderes públicos. A medida não é, portanto, imputável ao Estado.
- (199) Tal não afeta a lógica económica da decisão da CRPN de diferir o pagamento das contribuições devidas pela Corsair por um período de 2020 a 2023, depois de ter obtido garantias de que outros credores também tinham feito concessões ⁽³³⁾, a fim de obter o reembolso do seu crédito, facilitando o regresso à viabilidade do seu devedor, em vez de o levar à falência.
- (200) Por conseguinte, uma vez que não pode ser imputado ao Estado e não foi financiado através de recursos estatais, o escalonamento dos pagamentos das contribuições concedido à Corsair em setembro de 2023 pela CRPN não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE e pode legitimamente ser considerado uma componente da contribuição própria para o custo adicional da reestruturação da Corsair.
- (201) À luz desta apreciação das condições cumulativas para a existência de auxílio estatal, a Comissão considera que as medidas que financiam a alteração do plano de reestruturação enumeradas no considerando 187 e a injeção de capital referida nos considerandos 184 a 186 constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

⁽³¹⁾ Artigos L6527-1 a L6527-4 e L6527-8 do Código dos Transportes.

⁽³²⁾ O facto de o Estado nomear todos os representantes de uma organização interprofissional não significa que estes sejam representantes do Estado, ver o acórdão do Tribunal de Justiça de 30 de janeiro de 1985, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC)/Clair, C-123/83, n.ºs 18 e 19.

⁽³³⁾ Ver a resolução do conselho de administração especial da CRNP de 7 de novembro de 2023, transmitida pelas autoridades francesas em 10 de fevereiro de 2025.

5.1.3 *Auxílio adicional concedido durante o período de reestruturação*

- (202) É incontestável que, entre 12 de abril de 2021 e 31 de maio de 2022, e independentemente do auxílio à reestruturação de 2020 autorizado pela Comissão, a Corsair recebeu 32,4 milhões de EUR, repartidos do seguinte modo: i) 1,8 milhões de EUR ao abrigo do Fundo de Solidariedade, ii) 10 milhões de EUR de apoio aos custos fixos e iii) 20,6 milhões de EUR a título de auxílios ao «encerramento», destinados a financiar o excedente de exploração bruto negativo das empresas afetadas pelo encerramento das fronteiras entre janeiro e setembro de 2021.
- (203) As medidas enumeradas no considerando 202 constituem medidas individuais tomadas ao abrigo dos regimes de auxílio adotados por França no âmbito do Quadro Temporário e aprovadas por decisões da Comissão como auxílios estatais ⁽³⁴⁾. Estas medidas individuais devem, por conseguinte, ser consideradas auxílios estatais pelas razões expostas nessas decisões da Comissão.
- (204) Em todo o caso, estas medidas foram concedidas através de decisões individuais tomadas pelas autoridades competentes (Ministério da Economia, Direção-Geral das Finanças Públicas) por meio de despachos e decretos. Foram financiadas pelo orçamento do Estado francês. Foram, por conseguinte, financiadas através de recursos estatais e são imputáveis ao Estado.
- (205) Estas medidas individuais favorecem a Corsair, na medida em que financiam a sua atividade ou lhe permitem cobrir determinados custos em que incorreu durante a pandemia de COVID-19, no montante de 32,4 milhões de EUR, e que, em circunstâncias normais, deveriam ter sido suportados pela Corsair. A situação financeira da empresa em 2021 e 2022, quando o financiamento público foi concedido, excluía a possibilidade de a Corsair obter facilmente financiamento para este montante em condições de mercado. Se este financiamento tivesse sido atribuído sob a forma de um empréstimo concedido por uma instituição financeira, o que é improvável, uma vez que a situação de tesouraria da Corsair na altura era muito provavelmente inferior a 32,4 milhões de EUR, o seu custo financeiro teria sido equivalente ao de um emitente em situação de quase falência. Além disso, o financiamento público foi concedido sob a forma de subvenções, o que nenhum operador de mercado teria aceitado. Por conseguinte, as medidas individuais em causa conferem à Corsair uma vantagem económica que não está disponível em condições de mercado.
- (206) Esta vantagem é seletiva na medida em que foi concedida à Corsair, considerada uma empresa particularmente afetada pelas consequências da propagação da epidemia de COVID-19, entre outros beneficiários do auxílio individual em causa.
- (207) O financiamento público concedido à Corsair pode falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, uma vez que reforça a situação financeira da Corsair e esta opera no setor do transporte aéreo, que está aberto à concorrência e a investimentos de outros Estados-Membros. A Corsair obteve uma vantagem concorrencial direta na medida em que não tinha de aplicar preços que cobrissem os custos dos serviços que prestava em concorrência com outras companhias aéreas que serviam os mesmos destinos. As medidas individuais enumeradas no considerando 202 devem, por conseguinte, ser consideradas auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

5.2. **Legalidade do auxílio**

- (208) Nos termos do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, a Comissão deve ser informada, a tempo de apresentar as suas observações, dos projetos relativos à instituição ou alteração de quaisquer auxílios. Se considerar que determinado projeto de auxílio não é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º do TFUE, deve sem demora dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2. O Estado-Membro interessado não pode pôr em execução as medidas projetadas antes de tal procedimento haver sido objeto de uma decisão final.

⁽³⁴⁾ Decisão C(2020) 2059, de 30 de março de 2020, no processo SA.56823 (2020/N) — França — Fonds de solidarité à destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie de COVID 19 et des mesures prises pour limiter cette propagation (JO C 144 de 30.4.2020, p. 1); Decisão C(2021) 1706 final, de 9 de março de 2021, no processo SA.61330 (2021/N) — França COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (JO C 242 de 7.7.2023, p. 1) e Decisão C(2021) 8710 final, de 26 de novembro de 2021, no processo SA.64114 (2021/N) — France COVID 19 — Compensation partielle des charges fixes des entreprises affectées par la crise COVID-19 en raison des mesures administratives d'interdiction d'accueil du public (JO C 500 de 10.12.2021, p. 1). Ver igualmente o considerando 27 da decisão de alargamento.

- (209) Além disso, em conformidade com o artigo 1.º, alínea c), do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015 ⁽³⁵⁾, as alterações a um auxílio existente constituem «novos auxílios» que devem ser notificados nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento. O artigo 108.º, n.º 3, do TFUE e o artigo 3.º do Regulamento (UE) 2015/1589 contêm uma cláusula suspensiva segundo a qual os auxílios a notificar não podem ser executados antes de a Comissão ter tomado, ou de se poder considerar que tomou, uma decisão que os autorize.
- (210) No que diz respeito, em primeiro lugar, à legalidade da parte da injeção de capital do consórcio OMRP, que é, em última análise, financiada pelas coletividades locais dos departamentos ultramarinos (considerando 186), as autoridades francesas afirmaram voluntariamente que era incorreto considerar esta injeção de capital como financiamento privado. No entanto, esta declaração foi feita após a execução efetiva da medida no âmbito do plano de reestruturação de 2020, o que significa que a medida deve ser considerada um auxílio ilegal.
- (211) No que respeita, em segundo lugar, à legalidade do auxílio subjacente ao plano de reestruturação revisto, exposto no considerando 187, há que precisar, desde logo, que os empréstimos do FDES e do PP, cuja concessão foi autorizada pela decisão de 2020, devem ser considerados auxílios existentes. No entanto, o perdão da dívida pública decorrente destes empréstimos, incluindo os juros, constitui uma alteração do auxílio existente, o que significa que é notificável. As autoridades francesas notificaram à Comissão todas as medidas que financiavam o seu pedido de alteração do plano de reestruturação da Corsair de 2020, ou seja, tanto as medidas referidas no considerando 187, subalíneas i) a iv), como o perdão das dívidas públicas decorrentes dos empréstimos do FDES e do PP [considerando 187, subalínea v)]. Uma vez que as medidas foram notificadas antes da sua execução, que ainda está suspensa na pendência da decisão da Comissão, a Comissão considera que constituem um auxílio estatal legal. Tal não prejudica a apreciação da proporcionalidade do auxílio, em especial o rácio entre a participação pública e privada no financiamento dos custos de reestruturação (considerandos 40, 282 e 293).
- (212) Por último, no que diz respeito ao auxílio suplementar de 32,4 milhões de EUR concedido durante o período de reestruturação (considerandos 202 a 207), importa salientar que o ponto 129 das Orientações E&R estabelece que todos os auxílios efetivamente concedidos durante o período de reestruturação, incluindo os auxílios concedidos ao abrigo de um regime autorizado, devem ser notificados individualmente à Comissão, desde que esta não tenha sido informada desses auxílios no momento da sua decisão relativa ao auxílio à reestruturação. É incontestável que, no caso em apreço, as autoridades francesas não notificaram os auxílios individuais em causa à Comissão, nem no momento da notificação do auxílio à reestruturação nem posteriormente. Além disso, a concessão do auxílio à Corsair não pode ser considerada aprovada com base nas decisões da Comissão relativas aos regimes de auxílio em causa, uma vez que as empresas em dificuldade — como a Corsair — foram expressamente excluídas do benefício destes regimes. Por conseguinte, tais auxílios são ilegais.

5.3. Compatibilidade do auxílio e base jurídica para apreciar a alteração do plano de reestruturação

- (213) Nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, podem ser considerados compatíveis com o mercado interno os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas atividades económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum.
- (214) Assim, para que o auxílio seja declarado compatível deve, por um lado, facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões e, por outro, não deve alterar as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum.
- (215) No âmbito da primeira condição, a Comissão deve examinar se o auxílio se destina a facilitar o desenvolvimento de certas atividades económicas. No âmbito da segunda condição, a Comissão deve comparar os efeitos positivos do auxílio previsto para o desenvolvimento das atividades cujo auxílio se destina a apoiar com os efeitos negativos que o auxílio pode ter no mercado interno, em termos de distorções da concorrência e de efeitos desfavoráveis nas trocas comerciais causados pelo auxílio ⁽³⁶⁾.

⁽³⁵⁾ Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

⁽³⁶⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 22 de setembro de 2020, Áustria/Comissão (unidade C da central nuclear de Hinkley Point), C-594/18 P, EU:C:2020:742, n.º 19.

- (216) Nas suas Orientações E&R, a Comissão estabeleceu os critérios que utiliza para apreciar se o auxílio à reestruturação de uma empresa é compatível com o mercado interno. Nos termos do ponto 7.2.2 das referidas orientações, se tiver sido autorizado um auxílio à reestruturação, o Estado-Membro em causa pode, durante o período de reestruturação, solicitar à Comissão que aceite alterações ao plano de reestruturação e ao montante do auxílio.
- (217) A este respeito, a primeira comunicação relativa ao pedido de alteração do plano de reestruturação da Corsair foi apresentada à Comissão pela França em 27 de setembro de 2023, ou seja, três dias antes do final do período de reestruturação da Corsair. A França apresentou à Comissão, em 15 de dezembro de 2023, informações complementares sobre as alterações adicionais a introduzir no plano de reestruturação de 2020.
- (218) No que diz respeito à natureza das alterações ao plano de reestruturação, a Comissão observa que os ajustamentos efetuados ao plano de reestruturação da Corsair não alteram o seu objeto, a sua lógica económica nem os objetivos estruturais aprovados na decisão de 2020. O plano de reestruturação revisto tem o mesmo objetivo, ou seja, restabelecer a viabilidade a longo prazo da empresa e preservar a continuidade territorial entre a França metropolitana e os seus departamentos e regiões ultramarinos. As alterações apresentadas resultam de uma adaptação operacional à evolução do mercado pós-pandemia e não constituem uma mudança estratégica.
- (219) A Comissão observa, em especial, que o âmbito das operações da Corsair permanece inalterado; a empresa não diversificou as suas atividades fora do transporte aéreo nem alterou o seu modelo de negócios, nem efetuou qualquer transformação estrutural suscetível de alterar a sua identidade económica. Os mercados em causa continuam, em grande medida, a ser comparáveis e a empresa continua a operar principalmente ligações entre os territórios ultramarinos e a França metropolitana, em conformidade com o mandato de interesse económico geral subjacente ao plano inicial.
- (220) Neste contexto, a Comissão observa que, com base na sua análise aprofundada do plano de reestruturação revisto e nos argumentos apresentados pela França, a empresa continua a cumprir o seu mandato de assegurar a continuidade territorial entre a França metropolitana e os territórios e regiões ultramarinos, garantindo simultaneamente a diversificação da oferta e preços competitivos, que são particularmente importantes para os clientes sujeitos aos condicionalismos reconhecidos pelo artigo 349.º do TFUE ⁽³⁷⁾. Fá-lo apesar de ter reorientado uma parte da sua capacidade para África, o que não põe em causa os seus laços regionais, mas antes constitui um ajustamento comercial destinado a otimizar a utilização da frota (ver considerando 231).
- (221) A análise financeira efetuada pela Comissão mostra que os parâmetros essenciais do plano de reestruturação revisto continuam a ser coerentes com os do plano aprovado em 2020. As trajetórias para reduzir os custos e a dívida e melhorar a produtividade e a eficiência operacional permanecem inalteradas. As alterações introduzidas nas previsões de receitas e na atribuição de capacidade refletem a evolução natural do mercado e as condições macroeconómicas observadas desde 2021. Esta revisão, dada a sua dimensão limitada, não altera a estrutura económica do plano, mas aumenta a sua credibilidade.
- (222) A Comissão salienta que os planos de reestruturação podem ser ajustados sempre que a evolução do mercado ou as condições de funcionamento o exijam, desde que esses ajustamentos sejam coerentes com os objetivos iniciais. As alterações propostas pela França fazem exatamente isso: destinam-se a garantir a execução do plano inicial num ambiente de mercado instável, mantendo simultaneamente a direção estratégica identificada em 2020. O mandato de continuidade territorial, que é uma componente essencial do plano aprovado, é plenamente mantido.

⁽³⁷⁾ No caso da França, trata-se, em especial, de Guadalupe, Martinica, Reunião, São Bartolomeu e São Martinho.

- (223) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que as alterações introduzidas no plano de reestruturação aprovado em 2020 não constituem um novo plano, mas sim uma adaptação do mesmo, tornada necessária pela evolução cíclica do mercado. O plano revisto respeita o espírito e a letra da decisão inicial e não afeta o âmbito do auxílio autorizado nem os objetivos de viabilidade prosseguidos, estando, além disso, em plena consonância com a lógica subjacente às Orientações E&R. Por conseguinte, este plano deve ser considerado uma alteração do plano existente.
- (224) Com base no que precede, a Comissão considera que o plano de reestruturação revisto está em conformidade com o plano de reestruturação aprovado pela Comissão em 2020 e constitui uma alteração do mesmo e não um novo plano.
- (225) Em princípio, em conformidade com o ponto 124 das Orientações E&R, a Comissão pode autorizar essas alterações se preencherem as seguintes condições:
- a) O plano revisto deve continuar a demonstrar um retorno à viabilidade num período de tempo razoável;
 - b) Se os custos de reestruturação aumentarem, a contribuição própria deve aumentar de forma correspondente;
 - c) Se o montante do auxílio aumentar, as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência devem ser mais extensas do que as inicialmente impostas;
 - d) Se as medidas propostas destinadas a limitar as distorções da concorrência forem mais limitadas do que as inicialmente impostas, o montante do auxílio deve ser reduzido de forma correspondente;
 - e) O novo calendário da realização das medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência poderá traduzir um atraso em relação ao inicialmente adotado, apenas por razões não imputáveis ao beneficiário ou ao Estado-Membro: se não for esse o caso, o montante do auxílio deverá ser reduzido de forma correspondente ⁽³⁸⁾.
- (226) Note-se igualmente que a secção 7.2.2 das Orientações E&R se aplica apenas às alterações dos planos de reestruturação e não aos planos relativos a novas operações de reestruturação.

5.3.1. *Contributo para o desenvolvimento de uma atividade ou região económica*

5.3.1.1. *Contribuição para colmatar uma falha do mercado ou impedir dificuldades sociais*

- (227) Nos termos do ponto 38, alínea b), das Orientações E&R, a intervenção estatal deve visar uma situação em que os auxílios são suscetíveis de se traduzirem numa melhoria significativa que o mercado, por si só, não poderá criar. O ponto 44 das Orientações especifica que os auxílios à reestruturação não podem ser concedidos meramente para permitir que o beneficiário prossiga as suas atividades, mas apenas se se justificarem para impedir dificuldades sociais ou para corrigir falhas do mercado. Tal pode ser o caso, por exemplo, quando um serviço essencial de transporte aéreo, difícil de replicar, corre o risco de ser perturbado e seria difícil para um concorrente simplesmente intervir ⁽³⁹⁾.
- (228) Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão observou que a Corsair tencionava alargar a sua rede de rotas ponto a ponto a África e ao oceano Índico ⁽⁴⁰⁾. Neste contexto, a decisão de início do procedimento levantou dúvidas quanto ao facto de a manutenção da continuidade territorial e da conectividade com as regiões ultramarinas poder ainda ser invocada como fundamento para um auxílio adicional à reestruturação, especialmente tendo em conta i) a presença de duas a três companhias aéreas regulares rivais nas mesmas rotas intra-UE exploradas pela Corsair e ii) o facto de o plano revisto da Corsair se centrar principalmente na abertura de novas rotas para destinos fora da UE (ver considerando 80 a 82 da decisão de início do procedimento).

⁽³⁸⁾ Ponto 124 das Orientações E&R.

⁽³⁹⁾ Ver a aplicação a uma companhia aérea de média dimensão que serve segmentos específicos da procura de transporte de passageiros no processo SA.57026 (2020/N) — Roménia COVID-19: Auxílio a favor da Blue Air, JO C 430 de 11.12.2020, tal como confirmado pelo acórdão do Tribunal Geral de 29 de março de 2023, Wizz Air Hungary/Comissão, T-142/21, EU:T:2023:164, n.ºs 66 a 74.

⁽⁴⁰⁾ [...].

- (229) A Comissão fundamentou as suas dúvidas quanto ao cumprimento da condição estabelecida no ponto 44 das Orientações E&R observando que, das três rotas que a Corsair continuaria a explorar (ou seja, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France e Reunião), pelo menos duas outras companhias aéreas rivais (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) prestavam serviços comparáveis aos da Corsair no âmbito das obrigações de serviço público relativas à frequência, à qualidade e à continuidade das atividades. Por conseguinte, a Comissão considerou que os serviços de transporte de passageiros prestados pela Corsair não pareciam ser específica ou intrinsecamente vitais, uma vez que as outras três companhias aéreas pareciam poder compensar a saída da Corsair do mercado aumentando a sua capacidade, frequência ou destinos.
- (230) Dito isto, em primeiro lugar, as conclusões do estudo apresentado pelas autoridades francesas (ver considerando 125) sobre as barreiras à entrada nos mercados servidos pela Corsair e as consequências do seu fracasso na concentração da oferta e no aumento dos preços em certos mercados frágeis (Maiote) são credíveis. Por conseguinte, é possível que o fracasso da Corsair resultasse em graves dificuldades sociais, ou seja, numa deterioração da situação das populações vulneráveis nas regiões referidas no artigo 349.º do TFUE.
- (231) Em segundo lugar, a Corsair continuará a servir os territórios ultramarinos franceses, diversificando a sua oferta e assegurando rotas a partir de aeroportos regionais, como Lyon e Marselha, para além de Paris-Orly. A abertura e a manutenção de ligações diretas a partir dos aeroportos regionais servem para expandir a carteira de clientes e reforçar a conectividade nacional, sem pôr em causa o papel central da Corsair no serviço às regiões ultramarinas mais afastadas. Também a este respeito, o fracasso da Corsair resultaria provavelmente em graves dificuldades sociais para as populações vulneráveis destas regiões.
- (232) É igualmente pertinente notar, neste contexto, que o financiamento previsto sob a forma de um crédito fiscal ultramarino (CIOM) exige que a Corsair afete aeronaves financiadas por esta medida a atividades realizadas nos territórios ultramarinos ⁽⁴¹⁾.
- (233) No que diz respeito à abertura das rotas africanas durante o período de reestruturação ([...]), esta foi sujeita a autorização prévia da Comissão, emitida na sequência de um pedido fundamentado apresentado pela Corsair (ver considerando 88, alínea d), da decisão de 2020). Tratou-se, portanto, de um meio utilizado pela empresa para atingir o seu objetivo de viabilidade a longo prazo, em conformidade com as obrigações que lhe incumbiam por força da decisão de 2020. A abertura destas linhas era, assim, um mecanismo específico para diversificar as receitas e otimizar a utilização da frota, sem conduzir a qualquer anulação das rotas ultramarinas existentes. Pelo contrário, as informações apresentadas mostram que a estratégia de diversificação geográfica prossegue um objetivo de estabilização financeira da empresa, que é uma condição necessária para garantir a continuidade do seu mandato de ligar as regiões ultraperiféricas de França. Isto significa que, apesar da reorientação de uma parte da sua capacidade, a Corsair mantém uma forte presença nos territórios ultramarinos franceses, continuando os destinos ultramarinos franceses a ocupar um lugar central nas suas atividades (cerca de [...] % das atividades da Corsair, em termos de lugares oferecidos, são direcionadas para os territórios ultramarinos franceses).
- (234) Por conseguinte, a Comissão considera que, apesar da adaptação da sua rede e da introdução direcionada de rotas africanas, a Corsair continua fortemente empenhada em servir as regiões ultramarinas francesas e continua a fornecer conectividade essencial a estes territórios, dando assim resposta às necessidades estruturais em termos de mobilidade e continuidade territorial identificadas no âmbito da avaliação da medida.
- (235) Daqui resulta que, por um lado, o projeto de alteração do plano de reestruturação da Corsair pode ser examinado à luz da secção 7.2.2 das Orientações E&R e, por outro, que as alterações previstas no plano não põem em causa a apreciação da Comissão sobre a contribuição do auxílio para fazer face à deficiência do mercado ou às dificuldades sociais na sua decisão de 2020 ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ O ponto 16 da *Term sheet* e o plano de reestruturação anexo estabelecem que as aeronaves financiadas pelo CIOM terão de ser operadas em rotas ultramarinas durante [...] % do seu tempo de voo e para outros destinos durante [...] %.

⁽⁴²⁾ Considerandos 60 a 65 da decisão de 2020.

5.3.1.2. Restabelecimento da viabilidade a longo prazo

- (236) Nos termos do ponto 124, alínea a), das Orientações E&R, se um plano de reestruturação for alterado, a Comissão exigirá que o Estado-Membro em causa apresente um plano de reestruturação que permita um retorno à viabilidade num período de tempo razoável em comparação com o plano de reestruturação inicialmente apresentado.
- (237) Além disso, o plano de reestruturação deve restabelecer a viabilidade a longo prazo do beneficiário com base em hipóteses realistas quanto às futuras condições de exploração; alcança-se viabilidade a longo prazo apenas quando uma empresa for capaz de apresentar previsões de uma rendibilidade dos capitais próprios adequada, depois de ter coberto todos os seus custos, incluindo as amortizações e os encargos financeiros.
- (238) Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão considerou que o plano de reestruturação apresentado pelas autoridades francesas apresentava algumas insuficiências que suscitavam dúvidas quanto ao regresso da Corsair à viabilidade a longo prazo.
- (239) Em primeiro lugar, as hipóteses económicas e operacionais adotadas pelas autoridades francesas não eram sustentadas por uma fundamentação pormenorizada que permitisse avaliar o seu carácter realista, o que criava incerteza quanto ao seu carácter prudente ou credível.
- (240) Em segundo lugar, as projecções financeiras de base revelaram margens muito limitadas em relação aos indicadores normalizados de rendibilidade e solvência, o que expôs a empresa a uma eventual fragilidade caso certas hipóteses fundamentais evoluíssem desfavoravelmente, por exemplo, os preços dos combustíveis.
- (241) Em terceiro lugar, a Comissão observou que as entradas de capital identificadas como «verbas novas», ou seja, [5–25] milhões de EUR dos investidores históricos e [5–25] milhões de EUR da República do Congo (Brazzaville) como novo investidor, se mantiveram modestas à luz das necessidades de tesouraria da Corsair. Além disso, várias outras medidas apresentadas como novas iniciativas revelaram-se, na realidade, medidas anteriores que já tinham sido tidas em conta no âmbito do plano de 2020, ou tinham sido planeadas nessa altura, pelo que não podiam ser consideradas contributos eficazes para o restabelecimento da viabilidade. Nestas condições, a Comissão concluiu que as contribuições identificadas não demonstravam a viabilidade do plano.
- (242) Em quarto lugar, as autoridades francesas não apresentaram um cenário pessimista, tal como exigido pelo ponto 50 das Orientações E&R, o que impediu qualquer avaliação adequada da sensibilidade do plano a desenvolvimentos desfavoráveis.
- (243) Por último, a Comissão observou que as previsões financeiras apresentadas estavam incompletas e se limitavam a uma demonstração de resultados sucinta. Revelaram igualmente uma evolução negativa do capital próprio durante e após o período de reestruturação, contrariamente aos requisitos do ponto 50 das Orientações E&R. Nestas condições, era provável que a Corsair continuasse a ser uma «empresa em dificuldade» no final do período de reestruturação.
- (244) Tendo em conta o que precede, a Comissão manifestou sérias dúvidas quanto à conformidade do plano de reestruturação revisto com os critérios estabelecidos nas Orientações E&R e, consequentemente, quanto à capacidade da Corsair para restabelecer a viabilidade a longo prazo e defrontar a concorrência contando apenas com as suas próprias capacidades, sem auxílios suplementares.

5.3.1.2.1. Avaliação das hipóteses que sustentam o regresso à viabilidade

- (245) Uma análise das hipóteses adotadas pelas autoridades francesas mostra que o regresso da Corsair à viabilidade a longo prazo, tal como definido no cenário de base, se baseia em previsões operacionais e financeiras realistas, coerentes e devidamente fundamentadas, em conformidade com os requisitos dos pontos 45 a 52 das Orientações E&R.
- (246) As hipóteses alcançam um equilíbrio entre as medidas destinadas a melhorar o rendimento por passageiro e as medidas estruturais destinadas a conter os custos. Os efeitos destas medidas já são visíveis no desempenho recente da Corsair.

- (247) A Comissão observa, concretamente, que as hipóteses relativas à melhoria da RASK revelam agora o impacto real das medidas aplicadas pela Corsair. O resultado é uma RASK mais elevada em comparação com as hipóteses inicialmente utilizadas no plano de reestruturação revisto com base numa abordagem conservadora, uma vez que, na altura, não era possível uma previsão fiável, o que não era o caso na versão do plano apresentada em 15 de dezembro de 2025. As autoridades francesas apontam, assim, para uma melhoria da RASK de [...] % a partir de [...], em comparação com os [...] % inicialmente previstos, em conformidade com os resultados pendentes registados durante o exercício de 2024/2025 na sequência da aplicação efetiva de medidas comerciais e operacionais. A Comissão considera que esta revisão em alta se baseia em informações factuais recentes e não resulta de hipóteses excessivamente otimistas.
- (248) Além disso, a Comissão observa que as hipóteses relativas ao rendimento por passageiro se baseiam numa tarifa média mais elevada do que o inicialmente previsto, o que reflete a estabilização, e até o ligeiro aumento, observado pela Corsair ao longo de vários meses e ao longo de todo o exercício de 2025, no montante de +[...] % em comparação com a versão anterior do plano de reestruturação apresentada em maio de 2025. Esta tendência favorável ocorreu num contexto de queda significativa dos preços dos combustíveis (–[...] % em comparação com as hipóteses do plano), o que reforçou a credibilidade das previsões futuras em termos de margem operacional. A Comissão considera que a combinação da melhoria da tarifa média com a diminuição dos custos dos combustíveis constitui um forte fator de rentabilidade.
- (249) A Comissão observa igualmente que a melhoria da tarifa média se deve, em grande medida, ao aumento das vendas de maior valor da Corsair no âmbito da renovação da sua frota, o que tornou a sua oferta comercial mais atrativa e estimulou o rendimento por passageiro para além do inicialmente previsto. Os resultados observados para o exercício de 2025, bem como as previsões para 2026, confirmam que estes efeitos não são pontuais nem cíclicos, mas sim o resultado de escolhas estruturais coerentes com a estratégia de mudança de marca da empresa. A este respeito, a Comissão considera que o nível de aumento do preço dos bilhetes previsto pela Corsair continua a ser compatível com o objetivo do auxílio à reestruturação, na medida em que reflete uma melhoria qualitativa dos serviços oferecidos e uma normalização gradual do rendimento por passageiro, e não uma estratégia de aumento artificial dos preços graças ao auxílio estatal. Além disso, a Comissão observa que, num cenário contrafactual sem auxílio, teriam sido igualmente necessários ajustamentos em alta do preço dos bilhetes para fazer face ao aumento dos custos (inflação) e à deterioração da estrutura financeira, ou até mais acentuados ou acompanhados de reduções da capacidade e da qualidade do serviço. Nestas condições, a tendência prevista da tarifa média no cenário com auxílio não confere à Corsair uma vantagem concorrencial indevida em comparação com este cenário contrafactual, estando antes em conformidade com uma trajetória economicamente justificada e proporcionada à luz dos objetivos das Orientações E&R.
- (250) Por último, a Comissão toma nota das hipóteses relativas à diminuição dos custos de distribuição, com base no desempenho recente do canal de vendas diretas e, em especial, do canal em linha, observada durante o exercício de 2025. Há já vários meses que a aplicação de uma política comercial dinâmica destinada a aumentar a percentagem de vendas diretas já se traduziu numa redução mensurável da utilização de redes de distribuição de terceiros, que são estruturalmente mais dispendiosas. A Comissão considera que esta evolução, já em curso e registada, reforça a credibilidade das economias de custos previstas no cenário de base.
- (251) Tendo em conta todos estes fatores, a Comissão considera que as hipóteses subjacentes ao cenário de base são prudentes, baseadas nos resultados efetivamente observados e coerentes com a medida operacional aplicada. Com base nestas medidas, pode razoavelmente concluir-se que o plano de reestruturação pode restabelecer a viabilidade a longo prazo da Corsair, em conformidade com os requisitos das Orientações E&R.
- (252) No que diz respeito à análise do cenário pessimista apresentada pelas autoridades francesas, esta demonstra que o cenário constitui um exercício de sensibilidade prudente e credível, em conformidade com os requisitos das Orientações E&R, na medida em que se destina a testar a solidez do plano de reestruturação revisto face a choques desfavoráveis plausíveis que afetem os principais motores do desempenho económico da Corsair.

- (253) A Comissão considera que o cenário pessimista se baseia numa análise pormenorizada dos valores críticos de três indicadores-chave, a saber, os preços dos combustíveis, a tarifa média e a taxa de ocupação. As análises identificam as variações que conduziriam a um resultado líquido nulo para cada um destes parâmetros considerados isoladamente. A análise de sensibilidade efetuada pelos consultores financeiros da empresa⁽⁴³⁾ revelou que, em igualdade de circunstâncias, seria necessário um aumento do preço do combustível de [...] % a [...] % em comparação com as hipóteses do cenário de base para neutralizar o resultado líquido, que corresponderia a um preço do combustível entre [1 000–1 500] USD e [1 000–1 500] USD por tonelada, significativamente superior tanto às hipóteses utilizadas no plano de reestruturação revisto como ao preço médio efetivamente observado durante o exercício de 2024/2025 ([500–800] USD/tonelada). A Comissão considera que estes limiares revelam uma margem de segurança significativa em termos de risco do combustível.
- (254) Do mesmo modo, em termos de rendimento por passageiro, a Comissão observa que o resultado líquido só seria nulo se a tarifa média diminuísse [...] % em comparação com o cenário de base, ou seja, uma diminuição entre [...] e [...] EUR por passageiro, de acordo com os exercícios em causa. Em termos de taxa de ocupação, seria necessária uma deterioração da ordem dos [...] pontos percentuais em comparação com o cenário de base, resultando em taxas entre [...] % e [...] %, para alcançar um resultado líquido nulo. A Comissão considera que estas variações, analisadas isoladamente, excedem as flutuações habituais observadas nos mercados servidos pela Corsair e confirmam o caráter prudente das hipóteses utilizadas.
- (255) Com base nestas análises de sensibilidade, as autoridades francesas elaboraram um cenário pessimista que combinava choques desfavoráveis simultâneos, a saber, i) um aumento dos preços dos combustíveis de [...] USD por tonelada relativamente ao previsto no plano de negócios (ou seja, +[...] % em comparação com o cenário de base e +[...] % em comparação com a média observada em 2024/2025, ii) uma diminuição de [...] % da tarifa média e iii) uma diminuição de [...] pontos percentuais da taxa de ocupação. A Comissão observa que estas hipóteses combinadas são mais severas do que as variações normalmente observadas durante um curto período e, por conseguinte, constituem um teste de esforço credível do modelo de negócio da Corsair.
- (256) A Comissão observa que, neste cenário pessimista, o impacto cumulativo nos resultados operacionais continua a ser significativo, mas também controlado, com um efeito negativo de [...] milhões de EUR no exercício de 2025/2026, aumentando cumulativamente para [...] milhões de EUR em 2026/2027 e para [...] milhões de EUR em 2027/2028. Podem observar-se amplitudes comparáveis em termos de fluxo de caixa. No entanto, apesar destes choques combinados, a Corsair consegue manter um resultado operacional positivo no curto prazo abrangido pelo plano, o que demonstra a capacidade da empresa para resistir a deteriorações razoavelmente desfavoráveis do seu ambiente económico sem comprometer imediatamente a sua viabilidade operacional.
- (257) Tendo em conta todas estas informações, a Comissão considera que o cenário pessimista não põe em causa a credibilidade do regresso da Corsair à viabilidade a longo prazo. Pelo contrário, demonstra que o plano de reestruturação é suficientemente robusto para resistir aos principais riscos identificados, em especial os relacionados com a volatilidade dos preços dos combustíveis e com uma deterioração moderada das condições comerciais, em conformidade com as Orientações E&R. Esta conclusão é reforçada pelo facto de o termo do período de reestruturação ser fixado em 30 de setembro de 2026, ou seja, daqui a apenas alguns meses, e que, embora não se possa excluir totalmente, é altamente improvável que tal cenário se concretize em todas as suas componentes e se deteriore para esse nível num período de tempo tão curto.
- (258) No que diz respeito à análise conjunta do cenário de base e do cenário pessimista, a Comissão considera que as hipóteses utilizadas pela Corsair para demonstrar o seu regresso à viabilidade são credíveis, prudentes e suficientemente fundamentadas. O cenário de base baseia-se em hipóteses operacionais e comerciais sustentadas por tendências já observadas e documentadas, em especial em termos de melhoria do rendimento por passageiro, aumento das vendas de maior valor e otimização dos canais de venda, sem depender de fenómenos excessivamente otimistas. Por outro lado, o cenário pessimista constitui um teste de esforço rigoroso, baseado em choques desfavoráveis plausíveis que afetam simultaneamente os principais motores do desempenho económico, e destaca

⁽⁴³⁾ Fonte: página 7 do plano de reestruturação atualizado, tal como apresentado à Comissão em 15 de dezembro de 2025.

uma margem de segurança significativa em comparação com os limiares críticos que resultariam num resultado líquido nulo. O facto de, mesmo no cenário pessimista, a Corsair continuar a conseguir um resultado operacional positivo a curto prazo é prova da solidez intrínseca do plano de reestruturação. Por conseguinte, a Comissão considera que todas as hipóteses subjacentes aos dois cenários cumprem os requisitos das Orientações E&R e apoiam uma conclusão positiva quanto à credibilidade do regresso da Corsair à viabilidade a longo prazo.

5.3.1.2.2. Avaliação do desempenho financeiro esperado

- (259) Com as suas observações mais recentes, as autoridades francesas transmitiram várias revisões dos dados financeiros e das previsões da Corsair, a última das quais datada de 15 de dezembro de 2025. Estas previsões atualizadas (ver considerando 49 a 65) apontam para uma melhoria coerente e estrutural do desempenho operacional e financeiro da empresa durante o período de reestruturação, prorrogado até 30 de setembro de 2026. O cenário de base considera que a Corsair regista um resultado líquido positivo de [...] milhões de EUR (ou [...] milhões de EUR se for excluído o resultado excecional de [...] milhões de EUR devido ao auxílio estatal) e uma rendibilidade do capital investido (RCI) de [10,6–13,4] % no final do período, o que confirma a tendência ascendente observada desde 2023 e indica que a empresa deve estar em condições de proporcionar uma rendibilidade do capital projetada adequada após ter coberto todos os seus custos, incluindo amortizações e encargos financeiros, em conformidade com o ponto 52 das Orientações E&R. As projeções a médio prazo mostram uma continuação desta tendência, com um resultado líquido de [...] milhões de EUR e uma RCI de [11,4–15,2] % prevista para o final do exercício, que terminará em setembro de 2027.
- (260) A Comissão observa que a taxa de RCI projetada para o final do plano de reestruturação revisto é superior ao CMPC estimado pelas autoridades francesas em [8,6–10,5] %. Este nível de CMPC é, por si só, substancialmente mais elevado do que as taxas médias utilizadas pela Comissão nas suas recentes decisões relativas ao setor da aviação, que se situam em cerca de [...] ⁽⁴⁴⁾. A Comissão considera que esta diferença se justifica pela situação específica da Corsair, nomeadamente um perfil de risco mais elevado e a ausência de resultados conclusivos do primeiro plano de reestruturação aprovado, o que não sucedeu com outras companhias aéreas objeto de decisões de reestruturação comparáveis. Concretamente, a Corsair não está cotada em bolsa, tem uma dimensão mais reduzida e opera num número limitado de mercados de longo curso; além disso, a sua viabilidade a longo prazo continua a depender fortemente da aplicação eficaz do plano de reestruturação revisto e da concretização de hipóteses exigentes em matéria de tráfego e rendibilidade. Neste contexto, a utilização de um CMPC mais elevado do que noutros casos no setor afigura-se adequada para refletir o nível de risco residual suportado pelos investidores após a reestruturação e evitar qualquer sobrestimação da rendibilidade económica esperada.
- (261) A este respeito, com base nas informações fornecidas pelas autoridades francesas e, em especial, na análise pormenorizada constante do estudo intitulado *Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair* (Método de cálculo do CMPC da Corsair), a Comissão considera que o método utilizado para calcular o CMPC se justifica ⁽⁴⁵⁾.
- (262) Mais especificamente, a Comissão considera igualmente pertinente utilizar um rácio de alavanca financeira visado de [...] %, uma vez que este não se baseia na situação financeira da Corsair durante o período de dificuldade, mas sim na média observada para as companhias aéreas europeias. Esta abordagem está em conformidade com o método recomendado para empresas não cotadas, como a Corsair ⁽⁴⁶⁾. Do mesmo modo, o beta dos capitais próprios utilizado, fixado em [...], é derivado de um beta dos ativos setorial estimado com base numa vasta amostra de companhias aéreas europeias, posteriormente desalavancado e novamente alavancado com base na alavancagem da amostra. Este método é amplamente reconhecido na teoria financeira e pelas entidades reguladoras citadas no estudo das autoridades francesas ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁴⁾ Média calculada pela Comissão para a Condor, a SAS, a TAP e a TAROM.

⁽⁴⁵⁾ O estudo estima o CMPC no final do plano de reestruturação com base em dados de mercado, e não na situação atual da Corsair, nos seus custos de financiamento intrínsecos ou nas previsões de alavancagem financeira no final do período, em 2026. Tal é coerente com uma análise da capacidade da empresa para cobrir os seus custos de capital a longo prazo em condições normais de mercado. A alternativa consistiria em estimar o custo de oportunidade do capital no momento em que o capital (ou a dívida) é investido e avaliado.

⁽⁴⁶⁾ A abordagem favorece parâmetros setoriais normalizados em detrimento de dados idiossincráticos relativos ao beneficiário que reflitam o auxílio estatal concedido no âmbito do auxílio à reestruturação, como, no caso da Corsair, a anulação de dívidas públicas.

⁽⁴⁷⁾ Esta abordagem permite evidenciar o risco sistémico específico do setor do transporte aéreo e não o perfil de risco transitório da Corsair.

- (263) Além disso, a Comissão observa que o custo do capital próprio inclui um prémio específico de iliquidez, o que se justifica pelo facto de a Corsair não estar cotada, ao passo que não é aplicado qualquer prémio por dificuldades financeiras, uma vez que o CMPC é calculado num momento em que se prevê que a empresa tenha regressado à viabilidade. Por último, o custo da dívida utilizado baseia-se em valores de referência de mercado objetivos que combinam dados setoriais e macroeconómicos franceses e refletem o custo de financiamento de uma empresa viável de média dimensão que opere no setor do transporte aéreo e não o custo suportado atualmente ou no futuro pela Corsair.
- (264) Por conseguinte, a Comissão considera que o CMPC de [8,6–10,5] % constitui uma taxa de referência prudente e credível para avaliar a viabilidade a longo prazo da Corsair e verificar se as projeções financeiras do plano de reestruturação revisto permitem cobrir o custo do capital a longo prazo, em conformidade com as Orientações E&R e com a prática constante da Comissão em casos comparáveis no setor da aviação.
- (265) Além disso, a situação de capital próprio da empresa [...], que marca assim a saída definitiva da Corsair do estatuto de empresa em dificuldade na aceção das Orientações E&R.
- (266) Com base no que precede, a Comissão considera que, mesmo que a reconstituição integral dos capitais próprios da Corsair tivesse lugar após o termo do período de reestruturação, o plano apresentado contém perspectivas sólidas de restabelecimento da viabilidade. As projeções mais recentes têm em conta as medidas adicionais de racionalização e competitividade adotadas pela empresa, em especial o controlo dos custos operacionais, a modernização da frota, a melhoria da taxa de ocupação e uma política de fixação de preços mais eficiente. Têm igualmente em conta as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência propostas pelas autoridades francesas. O nível de rentabilidade esperado (RCI de [10,6–13,4] % em 2026 e [11,4–15,2] % em 2027) atesta uma recuperação genuína e sustentável, e ainda mais notável por ter sido alcançada num contexto ainda marcado pelos efeitos da agressão militar da Rússia contra a Ucrânia.
- (267) A este respeito, e com base no quadro 4 comunicado pelas autoridades francesas, a Comissão formula as seguintes observações adicionais, que reforçam a análise do regresso da Corsair à viabilidade:
- a) A Comissão observa, em primeiro lugar, que as autoridades francesas fundamentaram a sua análise numa comparação entre a rentabilidade do capital investido (RCI) da Corsair e uma amostra ampla e representativa de uma dúzia de companhias aéreas europeias e norte-americanas terceiras. Esta amostra inclui as transportadoras tradicionais, as companhias de baixo custo e as companhias aéreas norte-americanas, o que permite refletir de forma próxima da realidade as diferenças estruturais na rentabilidade do capital em função dos modelos de negócio. A Comissão observa que esta repartição por categoria constitui um ponto de referência relevante para a Corsair, cujo posicionamento e perfil de risco são semelhantes aos das companhias aéreas tradicionais que exploram redes de longo curso com uma elevada intensidade de capital, embora a sua dimensão seja manifestamente mais modesta do que a destas companhias aéreas.
 - b) Em segundo lugar, a Comissão observa que a evolução da RCI observada no período de 2019–2024 reflete os principais choques exógenos que afetaram o setor da aviação: após um nível globalmente satisfatório em 2019, com uma RCI média de 7,3 % em todas as companhias aéreas, os indicadores registaram uma queda acentuada em 2021 e 2022, tendo a média passado a ser negativa ou muito reduzida, devido, em especial, à crise da COVID-19, às restrições à mobilidade e às perturbações nas cadeias de valor. A tendência ascendente observada em 2023 e confirmada em 2024, com uma RCI média de 6,9 %, evidencia um regresso gradual a condições de mercado mais normalizadas, embora esse regresso aos níveis anteriores à COVID-19 não tenha sido uniforme.
 - c) Neste contexto setorial, a Comissão observa que a RCI da Corsair ascendeu a [...] % em 2024/2025, após ter atingido um nível próximo do equilíbrio no exercício de 2023/2024. Tal reflete a melhoria significativa do seu desempenho económico na sequência da aplicação das primeiras medidas de reestruturação. Mais especificamente, as projeções do plano de reestruturação revisto mostram que a RCI da Corsair seguirá uma trajetória crescente até ao final do plano.
- (268) A Comissão considera que esta trajetória é coerente com as Orientações E&R, na medida em que demonstra a capacidade do beneficiário para gerar, a médio prazo, uma rentabilidade do capital positiva ao longo do tempo e compatível com o custo do capital, permitindo-lhe funcionar em condições normais de mercado sem depender continuamente de auxílios estatais. A este respeito, a tendência projetada da RCI constitui um indicador relevante e credível do regresso da Corsair à viabilidade a longo prazo.

- (269) Além disso, embora o capital próprio permaneça negativo no final do período de reestruturação, a Comissão considera que esta situação não é, por si só, suficiente para excluir a conclusão de um regresso à viabilidade a longo prazo. O conceito de «viabilidade», tal como interpretado pela Comissão em casos semelhantes de reestruturação de grande envergadura, não se baseia apenas na solvência do balanço, mas na capacidade estrutural e permanente da empresa para gerar fluxos de caixa positivos e, por conseguinte, para se financiar sem novos auxílios estatais. A este respeito, o plano de reestruturação revisto mostra uma trajetória de rentabilidade operacional positiva, que garante que a recuperação económica da Corsair é irreversível e que a Corsair acabará por ser capaz de financiar os seus investimentos e reembolsar as suas dívidas, embora necessite de um período (ligeiramente) alargado para compensar as perdas históricas (défice de capital próprio). A persistência temporária de capitais próprios negativos deve, por conseguinte, ser aceite como uma consequência inerente às perdas históricas, sem prejuízo da viabilidade económica futura.
- (270) Além disso, a Comissão observa que a tendência recente e prevista dos principais parâmetros macroeconómicos também apoia a trajetória de recuperação apresentada. Em primeiro lugar, a estabilização e a ligeira apreciação prevista do euro face ao dólar no período de 2025/2027⁽⁴⁸⁾ reduzem automaticamente o custo das aquisições denominadas em dólares, em especial do combustível para aviação e dos contratos de locação financeira de aeronaves denominados nessa moeda. Em segundo lugar, após os picos de volatilidade observados em 2022 e 2023, os mercados de futuros de querosene apontam para uma tendência de moderação dos preços⁽⁴⁹⁾ ao longo do período abrangido pelo plano de reestruturação, o que atenua consideravelmente o risco que pesa sobre as margens operacionais. Estes dois fatores combinados, a evolução favorável das taxas de câmbio e a flexibilização dos preços dos combustíveis constituem alavancas externas que apoiam a rentabilidade da Corsair e reforçam a credibilidade do seu regresso à viabilidade a longo prazo.
- (271) A Comissão observa igualmente que, quando o plano terminar, a Corsair beneficiaria de uma estrutura financeira mais saudável e de um fluxo de caixa suficiente para prosseguir o seu desenvolvimento sem ter de recorrer a mais auxílios públicos; é o que acontece tanto no cenário de base como no cenário pessimista.
- (272) Passando agora ao cenário pessimista, a Comissão observa que o resultado líquido esperado no final do período de reestruturação é positivo no montante de [...] EUR, quando se excluem os efeitos do auxílio estatal. O mesmo se aplica ao fluxo de caixa da empresa, que deverá passar de [...] milhões de EUR para [...].

⁽⁴⁸⁾ Tanto as previsões de mercado como as hipóteses macroeconómicas apontam para uma estabilização ou até para um ligeiro aumento do euro face ao dólar dos EUA no período de 2025–2027. Em primeiro lugar, as projeções técnicas do Eurosistema estimam que a taxa de câmbio EUR/USD poderá registar progressos modestos entre 2025 e 2027, aumentando de cerca de 1,08 em 2025 para 1,11 e depois para 1,13 em 2026–2027, o que representa um aumento do euro em comparação com níveis anteriores, num contexto de queda dos preços das matérias-primas e de melhoria das taxas de longo prazo na área do euro. Em segundo lugar, as previsões dos profissionais do mercado (Inquérito a Analistas Profissionais do BCE) apontam para uma apreciação do euro face ao dólar, prevendo-se que as taxas EUR/USD sejam mais elevadas para 2026 em comparação com 2025, após uma trajetória ascendente a médio prazo. Estas previsões são coerentes com as previsões de diversas instituições financeiras internacionais, sendo que há quem considere que o euro poderá exceder o limiar de 1,15 a 1,20 USD numa base de longo prazo ao longo de 2025/2026, devido a fatores estruturais como potenciais divergências nas políticas monetárias do Banco Central Europeu e da Reserva Federal dos EUA, bem como a relativa resiliência da economia da área do euro. De um modo geral, estas considerações baseadas em factos corroboram a hipótese de que o euro estabilizará antes de subir ligeiramente em relação ao dólar durante o período em questão.

⁽⁴⁹⁾ Os dados recolhidos sobre o mercado dos produtos petrolíferos e o mercado de futuros revelam uma tendência geral de moderação dos preços dos combustíveis destilados, incluindo o querosene, cujo preço tinha registado picos de volatilidade em 2022 e 2023. Os preços internacionais do petróleo bruto, que são o principal fator do custo do querosene, diminuíram significativamente desde os picos atingidos nos últimos anos e mantiveram-se em níveis historicamente mais baixos em 2025, tendo o Brent registado frequentemente preços inferiores a 70 USD por barril, o que reflete a oferta excedentária e uma procura mundial mais fraca do que o esperado. Previsões fiáveis indicam que esta tendência descendente poderá prolongar-se até 2026 e 2027, com estimativas que situam os preços do Brent em cerca de 58–60 USD por barril a médio prazo, o que corresponde a um nível significativamente inferior aos picos recentes e exerce uma pressão descendente sobre os preços do querosene.

Além disso, os mercados de futuros de produtos destilados mostram uma estabilização dos diferenciais de preço do combustível para aviação a jato (querosene) face aos outros combustíveis destilados, o que indica uma dissipação das expectativas de tensões do lado da oferta. Os diferenciais de preço do combustível para aviação a jato na Europa face aos contratos de futuros de gasóleo praticamente desapareceram, refletindo uma diminuição dos receios de escassez e uma normalização das estruturas de preços nos mercados de futuros (ver: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).

Neste contexto, a combinação de preços do petróleo bruto persistentemente mais moderados com uma queda dos diferenciais de preços dos produtos destilados reflete-se nas expectativas de que o preço do querosene para aviação permanecerá estável ou diminuirá ligeiramente ao longo do horizonte de planeamento de 2025–2027, o que diminui significativamente o risco que pesa sobre as margens operacionais das companhias aéreas que dependem deste combustível essencial, como a Corsair.

- (273) As hipóteses utilizadas pelas autoridades francesas, embora prudentes, afiguram-se plausíveis à luz das tendências observadas no setor da aviação e dos resultados recentes da Corsair, nomeadamente nas suas rotas de longo curso com destino aos departamentos ultramarinos e a África. Embora o cenário pessimista saliente uma sensibilidade residual às variações dos custos e da procura, a Comissão considera, no entanto, que a combinação de custos persistentemente mais baixos, um posicionamento comercial mais orientado, um ambiente económico externo mais favorável e a retoma sustentada do tráfego internacional torna credível o regresso da empresa à viabilidade até ao final do período de reestruturação, que já estará concluído no final de setembro de 2026.
- (274) Em conformidade com o ponto 52 das Orientações E&R, a Comissão reitera que o regresso à viabilidade implica tanto a capacidade a longo prazo da empresa para cobrir todos os seus custos, incluindo as amortizações e os encargos financeiros, apresentando previsões de uma rentabilidade dos capitais próprios adequada, como, a título de critério distinto, a capacidade da empresa reestruturada para defrontar a concorrência contando apenas com as suas próprias capacidades, sem continuar a recorrer ao apoio público. A este respeito, a Comissão especifica que este critério não se limita à posição de capital próprio em termos contabilísticos durante a fase de reestruturação, que pode permanecer provisoriamente negativa, devendo antes ser avaliada de forma prospetiva, no horizonte da conclusão do plano, através de uma série de indicadores económicos e financeiros pertinentes.
- (275) No caso em apreço, a Comissão considera que, no termo do plano de reestruturação, a Corsair deverá gerar um resultado operacional positivo e recorrente, fluxos de caixa disponíveis positivos e uma rentabilidade do capital investido persistentemente superior ao custo médio ponderado do capital. Estes fatores demonstram a capacidade da empresa para financiar a sua atividade e os seus investimentos futuros em condições normais de mercado, sem depender de novos auxílios estatais. Além disso, a Comissão observa que a estrutura financeira projetada permite à Corsair satisfazer as exigências normais do mercado em matéria de solvência e de cobertura do serviço da dívida, proporcionando-lhe um acesso normal às fontes de financiamento do mercado após o termo da reestruturação.
- (276) Nestas condições, e em consonância com a abordagem adotada pela Comissão em processos anteriores, nomeadamente no processo da TAP, tal como aprovado pelo Tribunal de Justiça (Ryanair/Comissão, T-458/22, EU:T:2025:1094, n.ºs 104 e seguintes), a Comissão considera que a Corsair poderá defrontar a concorrência contando apenas com as suas próprias capacidades até ao final do plano de reestruturação e, o mais tardar, em setembro de 2026. Por conseguinte, as medidas aplicadas no âmbito do plano de reestruturação revisto podem restabelecer a viabilidade a longo prazo da Corsair e assegurar a sua autonomia financeira sem novos auxílios estatais.

5.3.2. *Impacto sobre as trocas comerciais e a concorrência*

5.3.2.1. *Adequação do auxílio, proporcionalidade, contribuição própria e repartição de encargos*

- (277) De acordo com o ponto 62 das Orientações E&R, é necessária uma contribuição significativa para os custos de reestruturação a partir dos recursos próprios do beneficiário do auxílio, dos seus acionistas ou credores ou do grupo empresarial de que faz parte, ou a partir de novos investidores. Essa contribuição própria deve, em princípio, ser comparável ao auxílio concedido em termos de efeitos sobre a solvência ou a situação de liquidez do beneficiário; além disso, o auxílio deve ser remunerado de forma adequada (ponto 54 das Orientações E&R). Em conformidade com o ponto 63 das Orientações E&R, estas contribuições devem ser reais, isto é, efetivas, com exclusão dos lucros esperados no futuro, como fluxos de caixa. Além disso, nos termos do ponto 124, alínea b), das Orientações E&R, se, no âmbito de alterações do plano de reestruturação, os custos de reestruturação aumentarem, a contribuição própria deve aumentar de forma correspondente.

- (278) Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão indicou que as autoridades francesas estavam a ponderar novas medidas de apoio à Corsair, no montante de 83,1 milhões de EUR ⁽⁵⁰⁾, incluindo uma nova injeção de 3 milhões de EUR do Conseil Départemental de Guadeloupe, o reescalonamento da dívida pública no montante de 19 milhões de EUR, a renúncia a créditos no montante de 23 milhões de EUR, novas reduções fiscais relacionadas com a renovação da frota de cerca de 38,1 milhões de EUR, bem como o perdão de dívidas públicas correspondentes aos montantes dos empréstimos do FDES e do PP concedidos no âmbito da reestruturação inicial (80 milhões de EUR no total).
- (279) Além disso, a Comissão observou que a cláusula de retorno à melhor situação continuava a estar limitada a [...] milhões de EUR, ao passo que o montante acumulado dos auxílios públicos concedidos desde 2020 ascendia a quase 200 milhões de EUR. Nesta configuração, a Comissão considerou que, mesmo que a reestruturação fosse bem-sucedida, a maior parte dos lucros reverteria para os acionistas privados, enquanto o Estado suportaria a maior parte do encargo decorrente da anulação de dívidas e da concessão de benefícios fiscais equivalentes a subvenções não reembolsáveis. Observou, por conseguinte, que a remuneração do Estado não parecia adequada e que uma conversão parcial dos créditos públicos em capital poderia ter assegurado uma melhor simetria com os demais investidores.
- (280) Além disso, a Comissão considerou que o plano de reestruturação revisto ainda não demonstrava a existência de uma contribuição própria suficiente, real e efetiva, na aceção do ponto 64 e do ponto 124, alínea b), das Orientações E&R. Concretamente, certas fontes de financiamento mencionadas — como a operação de venda e retrolocação financeira prevista para cerca de 21,7 milhões de EUR ou o financiamento de quatro Airbus A330-NEO ainda por entregar — pareciam, nesta fase, não estar suficientemente documentadas ou revestir um carácter meramente hipotético.
- (281) Por conseguinte, a Comissão considerou que a contribuição própria se revelava limitada e incerta face ao volume global dos auxílios públicos e que as autoridades francesas não tinham demonstrado que a situação geográfica específica da Corsair justificava uma contribuição de montante tão reduzido. Manifestou, assim, sérias dúvidas quanto à proporcionalidade e à remuneração do auxílio previsto, tendo em conta os requisitos das Orientações E&R.
- (282) No entanto, com base numa análise aprofundada das observações mais recentes da França e dos esclarecimentos e alterações apresentados pelas autoridades francesas, em especial no que diz respeito às diferentes componentes da contribuição própria do beneficiário (ver considerando 36 a 43 e quadro 1 do considerando 44), o plano de reestruturação revisto indica um custo total de 233 milhões de EUR, financiado por 145,4 milhões de EUR em contribuições próprias (62,3 %) e 87,8 milhões de EUR em auxílios estatais (37,7 %), e de 519,4 milhões de EUR, financiado por 319,1 milhões de EUR em contribuições próprias (61,4 %) e 200,5 milhões de EUR em auxílios (38,6 %), quando se inclui o plano de reestruturação inicial (a partir de 2020) e se classificam como auxílio, e não como contribuição própria, os 6 milhões de EUR provenientes dos departamentos ultramarinos através da OMRP.
- (283) Neste contexto, a Comissão deve assegurar que as contribuições são reais, isentas de auxílios estatais e suficientes. A contribuição própria de 145,4 milhões de EUR está muito acima do limiar mínimo exigido de 50 %, assegurando assim que o beneficiário e os seus credores e/ou acionistas suportam a maior parte dos custos de reestruturação. A este respeito, a análise pormenorizada destes contributos mostra que cada uma destas medidas é conforme.
- (284) As injeções de capital dos investidores privados Blue Sky Holding e Advens-Geocoton, num montante total de [10–50] milhões de EUR, representam capital novo que será injetado diretamente com base num acordo entre acionistas, a assinar em conformidade com o compromisso assumido na *Term sheet*. O mesmo se pode dizer do compromisso adicional de injetar [5–30] milhões de EUR acordado pelos três acionistas (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton e SEMP) caso as reservas de tesouraria da Corsair desçam abaixo de [...] milhões de EUR. A este respeito, embora aleguem que o aumento de capital da Corsair de 3 milhões de EUR através de recursos da região de Guadalupe constitui um auxílio estatal [ver considerando 39, subalínea i)], as autoridades francesas não fornecem informações sobre como classificar ou quantificar a participação da SEMPAT neste financiamento

⁽⁵⁰⁾ Ver considerando 32 da decisão de início do procedimento, que não refere os juros dos empréstimos perdoados do FDES e do PP.

adicional. Além disso, a Comissão observa que, tendo em conta a participação da região de Guadalupe no capital futuro da Corsair, mesmo que a parte do financiamento adicional da SEMPAT fosse considerada um auxílio estatal e não uma componente da contribuição própria, tal teria apenas um impacto diminuto no rácio entre o financiamento público e privado no financiamento do plano de reestruturação revisto e, consequentemente, não alteraria a avaliação contabilística, nomeadamente no que diz respeito à proporcionalidade, na presente decisão. Por conseguinte, estas contribuições podem ser consideradas certas, reais e isentas de auxílios estatais para efeitos das Orientações E&R.

- (285) No que diz respeito ao financiamento de quatro novas aeronaves Airbus A330-NEO alugadas num montante de [20–80] milhões de EUR, embora associado a pagamentos de locações, continua a ser considerado um esforço de financiamento privado no âmbito do plano de negócios pelo prestador do contrato de locação. Os contratos de locação financeira relativos à renovação da frota da Corsair foram assinados e as entregas já foram efetuadas. Concretamente, a AerCap, uma das maiores empresas de locação de aeronaves do mundo, forneceu e entregou a primeira das quatro aeronaves Airbus A330-900-NEO alugadas à Corsair no âmbito da renovação da frota. A entrega teve lugar em [...], estando prevista a entrega das outras três aeronaves à Corsair durante o ano de 2024 ao abrigo do mesmo contrato de locação. Por conseguinte, esta contribuição pode ser considerada real e isenta de auxílios estatais.
- (286) Além disso, o montante de [25–45] milhões de EUR para a venda da H-SKY no verão de 2025 é admissível como receita de uma venda já realizada com uma contraparte privada [ver considerando 31, alínea f)] e que foi irrevogavelmente afetada ao plano de reestruturação revisto.
- (287) No que diz respeito à moratória sobre as contribuições concedidas pela CRPN no montante de [10–40] milhões de EUR, os considerandos 193 a 200 mostram que esta medida não constitui um auxílio estatal. Uma vez que se baseia num acordo comercial autónomo entre a Corsair e a CRPN, e não numa decisão imputável ao Estado, pode ser aceite como isenta de auxílios estatais. Esta moratória foi decidida por uma resolução do Conselho de Administração Especial da CRPN, de 7 de novembro de 2023, apresentada pelas autoridades francesas à Comissão e pode, por conseguinte, ser considerada uma componente real, eficaz e verificável da contribuição própria na aceção do ponto 64 das Orientações E&R, que exige que a contribuição própria seja de, pelo menos, 50 % dos custos de reestruturação no caso das grandes empresas.
- (288) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que uma parte significativa da contribuição própria reforça diretamente o capital próprio da Corsair, através de injeções de capital novo (ver considerando 283). As restantes medidas, embora não aumentem diretamente o capital próprio, contribuem significativamente para restabelecer a solvência da Corsair, reforçando a sua capacidade para fazer face às suas obrigações financeiras e apoiando a viabilidade a longo prazo do seu modelo de negócio.
- (289) A solvência de uma empresa corresponde à sua capacidade de honrar todos os seus compromissos financeiros a médio e longo prazo através dos seus recursos próprios e dos fluxos de caixa futuros. Deve ser avaliada não só de forma estática, comparando os ativos e passivos do balanço, mas também de forma dinâmica, com base na capacidade da empresa para gerar resultados e fluxos de caixa suficientes para liquidar as suas dívidas à medida que vencem. A solvência pode, assim, ser melhorada através do aumento direto dos capitais próprios ou da redução sustentável dos compromissos, da redução do serviço da dívida ou da diminuição estrutural dos custos de financiamento.
- (290) Por conseguinte, no que diz respeito às medidas de contribuição própria aplicadas no âmbito do plano de reestruturação revisto, a Comissão observa que cada uma delas contribui, de forma distinta, para melhorar a solvência da Corsair, ainda que os seus efeitos nem sempre se reflitam imediatamente nos capitais próprios do balanço. A moratória concedida pela CRPN implica o diferimento os vencimentos e a redução temporária dos encargos financeiros, reduzindo assim as saídas de caixa a curto e médio prazo e melhorando a capacidade da empresa para cumprir os seus restantes compromissos financeiros, o que contribui para estabilizar a sua estrutura financeira global. O financiamento de novas aeronaves, ao permitir a renovação da frota sem mobilizar excessivamente capitais próprios, reduz os custos operacionais unitários e melhora a eficiência operacional. Por sua vez, esta evolução aumenta a capacidade de geração de fluxos de caixa e reforça a solvência da empresa durante o período de execução do plano de reestruturação. Por último, a venda de uma aeronave gera liquidez e reduz os custos associados à exploração e detenção do ativo em causa, o que, por sua vez, diminui as necessidades de financiamento futuras e melhora tanto a solvência como o perfil de risco financeiro da empresa.

- (291) No que diz respeito ao auxílio estatal de 87,8 milhões de EUR [...] % do custo total associado às alterações do plano de reestruturação da Corsair), este limita-se ao mínimo necessário para assegurar a viabilidade da Corsair, um princípio fundamental das Orientações E&R, na medida em que este montante se destina a compensar o défice de financiamento causado pelas circunstâncias imprevistas que não podem ser imputadas à empresa. Para além de um auxílio no valor de 3 milhões de EUR sob a forma de uma injeção de capital do Conseil Départemental de la Guadeloupe, o auxílio é constituído principalmente pelo perdão da dívida pública suscetível de remissão (23 milhões de EUR), pela renúncia aos juros vencidos e capitalizados sobre o empréstimo do PP (no valor de 4,7 milhões de EUR), pelo crédito fiscal ultramarino (no valor de 38,1 milhões de EUR) e pelo reescalonamento da dívida pública insuscetível de remissão (19 milhões de EUR), sendo o montante do auxílio avaliado em termos da vantagem conferida.
- (292) No que diz respeito, em primeiro lugar, ao auxílio no valor de 3 milhões de EUR sob a forma de uma injeção de capital do Conseil Départemental de la Guadeloupe, a Comissão considera que esta medida constitui um instrumento orientado e necessário para a reestruturação, em conformidade com os pontos pertinentes das Orientações E&R, na medida em que o instrumento escolhido — a injeção de capital — é o instrumento mais direto para corrigir o passivo da Corsair e reforçar imediatamente a sua solvência, eliminando assim o risco iminente de insolvência. Além disso, a origem do auxílio, que provém diretamente de uma coletividade local de uma região ultramarina, evidencia tanto a dimensão da coesão regional como a dimensão essencial de interesse público associada ao destino. A participação direta do Conseil Départemental de la Guadeloupe no capital valida a credibilidade do plano de reestruturação revisto e injeta fundos estruturalmente decisivos para a viabilidade futura da empresa. Esta medida é igualmente considerada proporcionada, uma vez que contribui para limitar os efeitos de uma saída do mercado e, por conseguinte, de uma distorção do mercado, garantindo simultaneamente que os benefícios decorrentes do auxílio servem apenas para restabelecer a competitividade e a autonomia financeira da Corsair.
- (293) No que diz respeito aos empréstimos acordados e pagos em 2020 no âmbito da primeira decisão de reestruturação (em que o capital foi integralmente tido em conta), a renúncia ao crédito em apoio do plano alterado constitui efetivamente um novo auxílio, adicional aos restantes auxílios (considerando 211). No entanto, para efeitos do exame da proporcionalidade do auxílio adicional à reestruturação, a renúncia ao capital já não deve ser tomada em consideração, uma vez que tal conduziria à contabilização dupla dos mesmos recursos públicos no âmbito de um único plano de reestruturação. Por conseguinte, uma vez que o capital já foi integralmente tido em conta na apreciação do auxílio inicial à reestruturação da Corsair, apenas os juros devidos são tidos em conta para efeitos da reapreciação da proporcionalidade dos auxílios novos e anteriores (quadro 1), assegurando assim a transparência e a rastreabilidade integral da medida, em conformidade com o ponto 58 das Orientações E&R.
- (294) A Comissão considera que o auxílio adicional previsto, principalmente sob a forma de uma renúncia a créditos, tal como acima referido, constitui, de facto, um instrumento adequado e proporcionado na aceção dos pontos 60 e seguintes das Orientações E&R, na medida em que se destina a restabelecer a viabilidade a longo prazo da Corsair, limitando simultaneamente as distorções da concorrência. Este perdão da dívida, que equivale, de facto, a uma injeção de capital, melhorará decisivamente a solvência da empresa e aumentará a sua capacidade para cumprir as suas obrigações financeiras sem novos auxílios.
- (295) Além disso, a Comissão considera que o auxílio adicional de 38,1 milhões de EUR previsto, principalmente sob a forma de um crédito fiscal (CIOM), também constitui um instrumento adequado e proporcionado na aceção dos pontos 60 e seguintes das Orientações E&R, na medida em que se destina a restabelecer a viabilidade a longo prazo da Corsair, limitando simultaneamente as distorções da concorrência. Sendo o equivalente funcional de uma injeção de capital, este apoio financeiro melhora significativamente a estrutura de capital próprio e a solvência do beneficiário. A garantia de liquidez daí resultante é essencial para permitir à Corsair absorver os custos associados à reestruturação e financiar as despesas necessárias à execução do plano de reestruturação revisto. Este reforço do balanço e da capacidade de autofinanciamento faz parte do requisito mínimo para que a empresa possa cumprir as suas obrigações financeiras futuras, assegurando assim a sua viabilidade sem depender de novos auxílios.
- (296) Nesta base, a contribuição própria da Corsair ascende a 61,4 % dos custos totais de reestruturação, tendo em conta os dois períodos de reestruturação (2020–2026), e é superior a 62,3 % para o período suplementar (2023–2026).

- (297) Estes rácios excedem largamente o limiar mínimo de 50 % estabelecido no ponto 64 das Orientações E&R, garantindo assim que o auxílio público continua a ser estritamente proporcional à necessidade residual de financiamento e que a maior parte do risco económico é suportada pelos acionistas e investidores privados. Tal é válido tanto para o financiamento no plano inicial como para o financiamento do plano revisto, em conformidade com o ponto 124, alínea b), das Orientações E&R, no que diz respeito à alteração do plano considerada isoladamente.
- (298) Além disso, a combinação das medidas previstas, tal como acima referido, cumpre plenamente os requisitos dos pontos 61 e 65 das Orientações E&R, uma vez que garante que o auxílio se limita ao mínimo necessário e que os encargos de reestruturação são partilhados equitativamente entre as partes interessadas.
- (299) A elevada contribuição própria (62,3 %) é o melhor indicador de que o auxílio público se limita ao mínimo estritamente necessário para permitir o regresso da empresa à viabilidade a longo prazo, cumprindo assim plenamente o critério da proporcionalidade para o auxílio à reestruturação.
- (300) Além disso, mesmo que o ponto 124 das Orientações E&R não exija uma análise deste aspeto do plano de reestruturação revisto, a Comissão considera que estas medidas de reestruturação ocorrem após a absorção total das perdas acumuladas da Corsair, que anularam o valor das ações detidas pelos acionistas existentes que apoiaram a reestruturação anterior (considerando 47).
- (301) Por último, no que diz respeito à remuneração do Estado, a Comissão manifestou reservas na sua decisão de início do procedimento quanto ao facto de as autoridades francesas não terem previsto qualquer conversão da dívida em capital, considerando que a mera renúncia ao crédito era suscetível de significar que todas as futuras mais-valias da reestruturação beneficiariam os novos acionistas privados.
- (302) No entanto, segundo o ponto 67 das Orientações E&R, todos os auxílios estatais que reforcem a posição de capital próprio do beneficiário devem ser concedidos em termos que deem ao Estado uma parcela razoável de futuras mais-valias do beneficiário, atendendo ao montante de fundos próprios injetados pelo Estado em comparação com os fundos próprios remanescentes da empresa após contabilização das perdas. A este respeito, importa salientar que a noção de «parcela razoável de futuras mais-valias» para qualquer auxílio, incluindo componentes que aumentem o capital próprio, depende dos «fundos próprios remanescentes da empresa após contabilização das perdas», e que estas duas condições devem ser aplicadas em conjunto.
- (303) No caso da Corsair, após a execução das medidas de reestruturação, os atuais acionistas (OMRP) e os credores garantidos (Estado francês) viram a sua participação ser totalmente anulada e os seus créditos quase integralmente cancelados (considerando 47). Não existe, portanto, mais capital próprio que possa beneficiar de futuras mais-valias resultantes da injeção de fundos públicos ou do perdão de dívidas.
- (304) Nestas circunstâncias, a Comissão considera que, no que diz respeito aos requisitos do ponto 67 das Orientações E&R, a ausência de remuneração específica pelo perdão das dívidas da Corsair é plenamente justificada. Os acionistas e os credores garantidos foram (quase) completamente sacrificados, pelo que já não podem suportar os encargos da reestruturação da Corsair.
- (305) A Comissão observa, não obstante, que as autoridades francesas demonstraram de forma convincente que a remuneração económica implícita da renúncia aos créditos estaria diretamente relacionada com o êxito do plano de reestruturação e, por conseguinte, com as perspetivas de um regresso da Corsair a uma melhor situação. Do mesmo modo, o montante da remuneração expresso em percentagem da dívida perdoada é substancial, devendo ser pago prioritariamente antes da remuneração dos novos acionistas, incluindo o Conseil départemental. No entanto, estes últimos concordam em suportar os riscos das injeções de capital que o Estado não está a efetuar, renunciando aos créditos que provavelmente não serão reembolsados. Por conseguinte, o perfil de risco assimétrico e mais baixo do Estado justifica a remuneração através da cláusula de retorno à melhor situação, que dissipa as dúvidas suscitadas.
- (306) Nesta base, a Comissão examinou a remuneração do auxílio acordada pelo Estado francês, em especial a anulação de dívidas, à luz dos requisitos estabelecidos nos pontos 54 e 67 das Orientações E&R relativos à remuneração do auxílio e à repartição dos encargos.

- (307) Em primeiro lugar, no que diz respeito à remuneração do auxílio, a Comissão considera que a estrutura escolhida pelas autoridades francesas satisfaz a exigência de uma remuneração adequada que tenha em conta a situação financeira crítica e o perfil de risco assumido pelo Estado nas circunstâncias da Corsair. As autoridades francesas optaram por uma cláusula de retorno à melhor situação, em vez de uma remuneração fixa e imediata (que poderia ter comprometido a viabilidade da Corsair) ou de ações de valor e remuneração incertos. A cláusula condiciona a remuneração do Estado ao desempenho futuro e à reparação efetiva do balanço, sendo a cláusula acionada apenas quando for alcançada uma situação líquida positiva. O mecanismo de reembolso, baseado em [...] % de um montante associado ao resultado operacional, garante, por conseguinte, que o Estado é remunerado pela geração de fluxos financeiros operacionais da empresa, e não pela acumulação de novas dívidas. Esta remuneração potencial — limitada a [...] milhões de EUR — imita o comportamento de um credor que aceita converter o seu crédito (cujo valor atual é zero, uma vez que a Corsair não o pode reembolsar) num instrumento participativo condicional, garantindo assim que o auxílio é compensado apenas pelas mais-valias resultantes da reestruturação.
- (308) Em segundo lugar, a Comissão considera que o ponto 67 das Orientações E&R não exige qualquer repartição adicional dos encargos quando os atuais acionistas da Corsair (que participaram no financiamento do plano inicial) tenham visto as suas ações totalmente amortizadas para absorver as perdas, não subsistindo assim qualquer «capital remanescente» cujos detentores teriam de partilhar os encargos de reestruturação juntamente com o Estado (ver considerando 302 a 304), tanto no que respeita aos acionistas anteriores ao plano aprovado em dezembro de 2020 como aos acionistas que financiaram o plano inicialmente aprovado. Dito isto, mesmo que o ponto relevante das Orientações E&R exigisse uma repartição dos encargos para além da plena utilização dos instrumentos de capital existentes, o que não é o caso dos acionistas do plano aprovado em dezembro de 2020, a cláusula de retorno à melhor situação asseguraria igualmente o respeito do princípio da repartição equitativa dos encargos, na medida em que garante a simetria entre o risco assumido e os ganhos partilhados. Ao aceitar a renúncia ao crédito, o Estado assume inicialmente o risco e, ao limitar o montante máximo do reembolso a [...] milhões de EUR, renuncia à recuperação da totalidade do montante, o que poderia desencorajar os novos acionistas e credores privados de investir a longo prazo na empresa. Por conseguinte, este limite máximo permite que os investidores privados beneficiem plenamente dos resultados futuros que excedam esse limite, que é reservado ao Estado.
- (309) É com base nestas explicações e justificações apresentadas pelas autoridades francesas que a Comissão conclui que esta estrutura garante ao Estado uma participação adequada nas futuras mais-valias da Corsair. O auxílio estatal concedido sob a forma de renúncia a créditos, que tem por efeito melhorar a posição de capital próprio da empresa, é, por conseguinte, compensado pela cláusula de retorno à melhor situação. Este mecanismo garante que o Estado recebe uma parcela razoável das futuras mais-valias da reestruturação, proporcional ao esforço investido para salvar a empresa. Ao associar o reembolso ao Estado ao desempenho operacional e à consecução de uma situação líquida positiva, esta abordagem estabelece uma partilha equilibrada dos riscos e ganhos com os investidores privados, o que constitui um sinal positivo e credível no que diz respeito à sustentabilidade do modelo empresarial da Corsair.
- (310) Mais especificamente, a cláusula prevê que, se as condições estabelecidas estiverem preenchidas, a Corsair procederá anualmente ao reembolso de um montante correspondente a [...] % da diferença positiva entre o seu resultado operacional, incluindo as provisões para manutenção, e a amortização da dívida reconstituída⁽⁵¹⁾. A ativação efetiva desta cláusula está subordinada ao cumprimento cumulativo de condições financeiras estritas, a saber, a existência de capitais próprios positivos e a manutenção de uma situação de tesouraria suficiente, garantindo que os pagamentos efetuados ao abrigo da cláusula de retorno à melhor situação não comprometem a solvência nem a liquidez da empresa.
- (311) Além disso, o mecanismo inclui uma cláusula de «caixa excedentária», destinada a captar uma maior parcela da criação de valor caso o fluxo de caixa da Corsair exceda 75 % das necessidades operacionais regulamentares. Neste caso, e sob reserva da manutenção de capitais próprios positivos e de um fluxo de caixa persistentemente acima deste limiar, a contribuição anual da Corsair seria aumentada para 75 % do seu resultado operacional anual, sujeito ao limite máximo acumulado de [...] milhões de EUR. Este mecanismo garante que o retorno à melhor situação se ajusta de forma dinâmica à capacidade efetiva de pagamento da empresa, sem exercer pressão excessiva sobre a sua estrutura financeira.

⁽⁵¹⁾ Ver anexo 5 da *Term sheet* assinada em 7 de novembro de 2025.

- (312) A Comissão observa igualmente que a cláusula prevê um mecanismo de vencimento antecipado em caso de cessão da Corsair, nos termos do qual o saldo em dívida seria reembolsado nessa ocasião, dentro do limite máximo global estabelecido. Esta disposição permite assegurar que o Estado beneficia equitativamente de qualquer evento de liquidez positivo.
- (313) Com base nas projeções financeiras comunicadas pelas autoridades francesas, a Comissão considera que, no cenário de base, as condições que desencadeiam a cláusula de retorno à melhor situação só estariam preenchidas a partir do exercício de [...], altura em que os capitais próprios da Corsair voltariam a ser persistentemente positivos e a situação de tesouraria atingiria um nível suficiente. O acionamento da cláusula até ao limite máximo de [...] milhões de EUR ocorreria sem comprometer o reforço progressivo dos capitais próprios, que permaneceriam positivos durante todo o período considerado, nem a capacidade da Corsair para financiar as suas operações e investimentos futuros.
- (314) Nestas condições, a Comissão considera que o mecanismo de retorno à melhor situação previsto é proporcionado, estritamente condicionado ao regresso efetivo da Corsair à viabilidade e consentâneo com os objetivos das Orientações E&R, na medida em que permite limitar os custos líquidos da intervenção estatal, evitando simultaneamente qualquer obstáculo à recuperação a longo prazo da empresa.
- (315) Por conseguinte, as dúvidas iniciais da Comissão quanto à proporcionalidade do auxílio previsto foram agora dissipadas e o pacote global de intervenções estatais e privadas a favor da Corsair pode ser considerado compatível com o mercado interno ao abrigo das Orientações E&R.

5.3.2.2. Medidas de limitação das distorções da concorrência

- (316) Nos termos do ponto 76 e seguintes das Orientações E&R, quando se concedem auxílios à reestruturação, devem ser tomadas medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência, a fim de minimizar tanto quanto possível os efeitos negativos sobre as trocas comerciais e de modo que os efeitos positivos compensem os efeitos negativos.
- (317) Estas medidas devem abordar tanto as preocupações em matéria de risco moral como as eventuais distorções nos mercados em que o beneficiário opera. A extensão dessas medidas é determinada por uma análise caso a caso, que inclui critérios como a dimensão e a natureza do auxílio, as condições e circunstâncias em que foi concedido, a dimensão e a importância relativa do beneficiário no mercado e a extensão das medidas de contribuição própria e de repartição dos encargos.
- (318) Em particular, as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência devem assumir, em geral, a forma de medidas estruturais, ou seja, alienações inequívocas de atividades viáveis, e excluir alienações de atividades deficitárias que teriam de qualquer modo de ser abandonadas para preservar a viabilidade. Um princípio fundamental é que as medidas não devem comprometer as perspetivas de restabelecimento da viabilidade do beneficiário nem ser tomadas em detrimento dos consumidores e da concorrência.
- (319) Em conformidade com o ponto 124, alíneas c) e d), das Orientações E&R, se um plano de reestruturação tiver sido alterado, a Comissão exigirá ao Estado-Membro em causa, se o montante do auxílio aumentar, medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência mais extensas do que as inicialmente impostas e, se as medidas propostas destinadas a limitar as distorções da concorrência forem mais limitadas do que as inicialmente impostas, uma redução correspondente do montante do auxílio. Além disso, em conformidade com os pontos 127 a 129 das Orientações E&R, quando um auxílio à reestruturação é analisado ao abrigo das orientações, a concessão de qualquer outro auxílio durante o período de reestruturação, mesmo em conformidade com um regime já autorizado, é suscetível de influenciar a apreciação da Comissão quanto ao nível necessário das medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência. Por conseguinte, a Comissão avalia a extensão das medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência tendo em conta todos os outros auxílios, independentemente do seu tipo, concedidos ao beneficiário durante o período de reestruturação.
- (320) Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão tinha declarado que a França tencionava, no plano de reestruturação revisto da Corsair, ajustar as medidas inicialmente aceites. Na prática, a França previa que i) a Corsair se comprometeria a abandonar, no máximo, 365 faixas horárias de descolagem e de aterragem a favor da associação COHOR, e ii) o aumento da frota seria limitado a 10 aeronaves a partir de agosto de 2024. Além disso, não foi feita qualquer referência à renovação ou ao reforço de medidas anteriores.

- (321) Nesta base, e tendo em conta o auxílio estatal suplementar (incluindo 32,4 milhões de EUR) recebido e a receber durante o período de reestruturação, a Comissão manifestou sérias dúvidas quanto à adequação das medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência. Nos termos do ponto 124, alínea c), das Orientações E&R, se o montante do auxílio aumentar, as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência devem ser mais extensas do que as inicialmente impostas. No entanto, as medidas mantiveram-se substancialmente inalteradas, apesar do aumento significativo dos auxílios. O aumento da frota para 10 aeronaves contrariou o princípio da redução da dimensão da frota associado ao aumento da ajuda e, mesmo quando calculada em termos de lugares, a capacidade manteve-se ligeiramente superior à prevista no plano de 2020.
- (322) Além disso, o abandono de faixas horárias não se afigurava, nem qualitativa nem quantitativamente, mais significativo do que a medida inicial de disponibilização de uma quota anual a uma sociedade terceira, relativamente à qual, aliás, o processo de aprovação do caderno de encargos não tinha sido respeitado. Por conseguinte, o auxílio à reestruturação revisto suscitava sérias dúvidas quanto à sua compatibilidade com as Orientações E&R.
- (323) No que diz respeito ao aumento da dimensão da frota da Corsair, na sequência das trocas de correspondência com as autoridades francesas, o plano de atividades constante da *Term sheet* relativa à adaptação do plano de reestruturação da Corsair, assinado pela Corsair, pelos seus acionistas e pelo Estado francês, prevê agora, contrariamente às versões anteriores, [...] ⁽⁵²⁾. Do mesmo modo, o número de faixas horárias suscetíveis de serem temporariamente transferidas para os concorrentes que as solicitassem mais do que duplicou. Em conjugação com a evolução da dimensão da frota, esta duplicação permitiu dar resposta às dúvidas levantadas pela Comissão na sua decisão de início do procedimento.
- (324) Para além das medidas previstas no plano inicial, o pacote de medidas inclui agora: i) uma redução substancial dos voos nas rotas dos departamentos ultramarinos — as autoridades francesas concordaram em suprimir 97 das rotações da Corsair da França metropolitana para Fort de France, Pointe à Pitre e Reunião para o exercício de 2025/2026, a fim de atingir um volume anual equivalente às rotações efetuadas, em média, por uma aeronave da Corsair —, ii) o abandono permanente da Corsair de 700 faixas horárias no aeroporto de Paris-Orly e iii) a libertação temporária pela Corsair de 800 faixas horárias no aeroporto Paris-Orly até ao final do período de reestruturação.
- (325) No que diz respeito à apreciação das medidas, em primeiro lugar, as atividades da Corsair têm lugar nas regiões assistidas referidas no artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do TFUE (territórios ultramarinos), o que justifica uma aplicação mais flexível dos princípios estabelecidos nas Orientações E&R, tal como referido no ponto 98 das orientações. Tal justifica requisitos menos rigorosos em termos de reduções de capacidade ou de presença no mercado. A este respeito, a medida comportamental que reduz as rotações para os destinos ultramarinos reduz a utilização de aeronaves e serviços de transporte prestados para o equivalente a [...] durante o restante período de reestruturação. Visa reduzir as distorções da concorrência nos destinos no mercado interno servidos apenas por companhias aéreas rivais registadas na UE, o que não é o caso dos destinos africanos da Corsair.
- (326) Do mesmo modo, as faixas horárias abrangidas pela medida constituem uma parte significativa de [...] % das faixas horárias ao dispor da Corsair no aeroporto de Paris-Orly. Devido ao congestionamento e às limitações do tráfego aéreo nesse aeroporto, a procura de faixas horárias excede a oferta, o que cria um obstáculo à entrada de concorrentes que pretendam oferecer voos. Por conseguinte, esta medida dirige-se igualmente às rotas exploradas pela Corsair.
- (327) Por último, a abertura a acordos com outras empresas que o solicitem é suscetível de abrir parte do mercado e da rede da Corsair à concorrência e de promover uma extensão dos acordos, o que, ao aumentar os serviços oferecidos, só pode ser benéfico para a concorrência e para os consumidores. Um compromisso da Corsair no sentido de negociar acordos de partilha de código de boa-fé contribuiria para reforçar a interligação das redes e melhorar o acesso ao mercado por parte de outras companhias aéreas. Tal diz respeito, em especial, às companhias aéreas de pequena dimensão, que, dada a dimensão limitada da sua rede, não podem oferecer aos clientes um serviço e uma experiência semelhantes aos das grandes companhias aéreas que podem prestar esses serviços com a sua própria frota nas suas redes.

⁽⁵²⁾ Anexo II da *Term sheet*: Apresentação «Projeto Gwalior», 23 de maio de 2025, p. 11.

- (328) Todas as medidas devem igualmente ser apreciadas à luz da dimensão relativa e da importância da Corsair no mercado, bem como das características do mercado em causa. Os dados disponíveis mostram que o mercado da aviação na Europa está a crescer e, em 2025, retomou os níveis de atividade de 2019. Mostram igualmente que, graças aos ajustamentos efetuados, não existe sobrecapacidade. Mais concretamente para a França e o beneficiário, com 16 voos por dia, em média, em 2024, o último ano completo relativamente ao qual existem dados disponíveis, a Corsair representou um volume de [...] % do total de 4 086 voos por dia com partida/chegada a França, um valor que registou um crescimento de 2 % em comparação com o ano anterior ⁽⁵³⁾. Do mesmo modo, em termos de valor, os [...] milhões de EUR de receitas da Corsair representaram apenas ([...] %) dos 8,5 mil milhões de EUR obtidos pelas companhias aéreas registadas em França em 2023, último ano completo relativamente ao qual existem dados disponíveis ⁽⁵⁴⁾.
- (329) As distorções da concorrência causadas pelo auxílio são, por conseguinte, muito limitadas e as medidas destinadas a corrigir a situação devem ter em conta este facto. Além do mais, a Corsair não possui ativos próprios, como aeronaves que poderiam ser vendidas para promover a entrada de novos concorrentes no mercado, a expansão dos concorrentes existentes ou a atividade transfronteiras.
- (330) No que diz respeito às circunstâncias em que o auxílio foi concedido, importa salientar que a alteração do plano de reestruturação ocorreu na sequência de acontecimentos inevitáveis alheios ao controlo da Corsair, principalmente o prolongamento da crise da COVID-19 e a agressão militar da Rússia contra a Ucrânia, o que a levou a desviar-se do plano de negócios inicial, seja em termos de trajetória financeira (considerando 346) ou de destinos, com uma reorientação para África e, por conseguinte, fora do mercado interno. Além disso, a grande maioria dos auxílios solicitados no âmbito do plano de reestruturação revisto consiste num perdão da dívida associada aos auxílios concedidos em 2020 sob a forma de empréstimos e não de novas injeções de capital. Estas circunstâncias devem igualmente ser tidas em conta na análise da adequação das medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência.
- (331) Além disso, importa também tomar em consideração o montante da contribuição própria, que é relativamente elevado em comparação com o montante do auxílio. Mesmo após a adição dos 6 milhões de EUR de apoio das coletividades locais nas regiões ultramarinas através da OMRP (que esteve na base do plano de reestruturação inicial), tanto o auxílio anterior como o auxílio agora notificado financiam uma percentagem muito inferior a metade dos custos de reestruturação. Tal como as medidas de auxílio, as contribuições próprias efetuadas pela Corsair no âmbito da reestruturação respondem tanto às necessidades de solvência como de liquidez da Corsair, reduzindo assim a dimensão da intervenção estatal. Do mesmo modo, deve ser tida em conta a participação dos atuais acionistas, tal como os anteriores acionistas com a decisão de 2020, que viram a sua participação reduzida a zero no âmbito do futuro aumento de capital. No caso da Corsair, graus de contribuição própria e de repartição de encargos superiores, ao limitar o montante de auxílio e o risco moral, reduzem a dimensão necessária das medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência, tal como estabelecido no ponto 90 das Orientações E&R.
- (332) Por último, em termos do impacto dos compromissos propostos na viabilidade a longo prazo da empresa, um critério essencial é que as medidas que limitam as distorções não devem reduzir a atividade de tal forma que o seu regresso à viabilidade fique comprometido. A este respeito, tal como demonstrado na última versão do plano de reestruturação revisto, a Corsair está de novo no bom caminho para o seu regresso à viabilidade, mesmo num cenário pessimista que incorpora as medidas antidistorções propostas.
- (333) A Comissão considera que, tendo em conta as circunstâncias e os fatores tidos em conta na calibração das medidas, dada a extensão dos períodos adicionais temporariamente libertados, para além das medidas previstas no plano inicial, este pacote de medidas claramente melhorado cumpre plenamente os requisitos das Orientações E&R, em especial o seu ponto 124, alínea c), assegurando que quaisquer efeitos negativos sobre a concorrência causados pelo auxílio adicional são adequadamente combatidos. Além disso, Corsair abandonará definitivamente 700 faixas horárias no aeroporto de Paris-Orly e cessará 97 rotações da França metropolitana para Fort de France, Pointe à Pitre e Reunião durante o exercício de 2025/2026.

⁽⁵³⁾ Eurocontrol, *European Aviation Overview*, 23 de janeiro de 2025. Dados da Corsair extraídos do projeto Gwailor, 23 de maio de 2025, p. 11.

⁽⁵⁴⁾ IATA, *The Value of Air Transport to France*, Oxford Economics, 2023.

5.3.2.3. Ponderação dos efeitos positivos dos auxílios face aos efeitos negativos sobre o mercado interno

- (334) Uma medida de auxílio estatal é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE quando os seus efeitos positivos compensam os seus efeitos negativos. As Orientações E&R enunciam os critérios com base nos quais a Comissão aprecia a compatibilidade com o mercado interno dos auxílios à reestruturação de uma empresa em dificuldade, garantindo que o desenvolvimento da atividade económica em causa não altere as condições das trocas comerciais de maneira contrária ao interesse comum.
- (335) Nas Orientações E&R, a Comissão estabeleceu os critérios que examina para apreciar a compatibilidade do auxílio à reestruturação de uma empresa com o mercado interno, garantindo que o desenvolvimento da atividade económica em causa não altere as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum. A Comissão previu igualmente a possibilidade de alterar os auxílios à reestruturação já aprovados, estabelecendo condições de compatibilidade para tais alterações no ponto 124 das orientações.
- (336) No caso em apreço, a análise descrita nas secções 5.3.1 e 5.3.2 (e também na secção 5.3.3 no que diz respeito ao princípio do auxílio único) demonstra que as condições estabelecidas nas orientações estão preenchidas e que todas as preocupações manifestadas pela Comissão na sua decisão de início do procedimento foram dissipadas. O plano de reestruturação da Corsair prevê o regresso à viabilidade; o aumento dos custos de reestruturação e o montante do auxílio são compensados por um aumento da contribuição própria e pelo reforço das medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência.
- (337) Por último, embora o aumento do auxílio e a prorrogação do plano de reestruturação tenham efeitos não negligenciáveis no setor dos transportes aéreos, importa salientar que este auxílio alterado permite colmatar as falhas do mercado e evitar dificuldades sociais suscetíveis de afetar zonas limitadas pela sua insularidade e afastamento. A Comissão tem igualmente em conta o facto de as rotas servidas pela Corsair não ligarem dois Estados-Membros da UE diferentes, mas sim territórios franceses com países terceiros ou, de forma mais decisiva, com as regiões ultraperiféricas afetadas pelos condicionalismos específicos identificados no artigo 349.º do TFUE (Guadalupe, Martinica, Reunião, São Bartolomeu e São Martinho), onde contribuem para a continuidade territorial com a França metropolitana. Por conseguinte, o auxílio à reestruturação da Corsair não afeta indevidamente as trocas comerciais entre os Estados-Membros, dado o interesse limitado que os operadores de outros Estados-Membros têm em servir estas rotas, por várias razões que lhes são próprias (ver considerando 16).
- (338) Consequentemente, o impacto positivo do auxílio à reestruturação alterado no desenvolvimento da atividade económica em causa supera os potenciais efeitos negativos sobre a concorrência e as trocas comerciais, que, por conseguinte, não são alteradas de maneira contrária ao interesse comum.

5.3.2.4. Conclusão sobre a compatibilidade

- (339) À luz das conclusões da apreciação acima exposta, a Comissão considera que o novo auxílio à reestruturação cumpre os principais requisitos das Orientações E&R e, por conseguinte, que as condições das trocas comerciais no mercado interno não são afetadas de forma adversa numa medida contrária ao interesse comum, pelo que o auxílio à reestruturação é compatível com o mercado interno, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

5.3.3. *Compatibilidade do auxílio adicional concedido à Corsair durante o período de reestruturação*

- (340) Na sua decisão de início do procedimento (ver considerandos 116 a 118), a Comissão considerou que o auxílio adicional recebido pela Corsair durante o período de reestruturação não tinha sido notificado individualmente, contrariamente aos requisitos estabelecidos no ponto 129 das Orientações E&R. As autoridades francesas reconheceram que, sendo uma empresa em dificuldade em 31 de dezembro de 2019, a Corsair não deveria ter beneficiado do regime aplicado no âmbito do Quadro Temporário e admitiram que poderia ter sido cometido um erro no contexto excecional da crise da COVID-19 (ver considerandos 18 a 21). No entanto, manifestaram a esperança de que pudesse ser encontrada uma solução para regularizar a situação.

- (341) A Comissão reiterou que, em conformidade com o princípio do auxílio único estabelecido no ponto 70 das Orientações E&R, uma empresa que já tenha beneficiado de um auxílio à reestruturação não pode receber novos auxílios deste tipo durante a execução do plano. Neste caso, a Corsair continuou a solicitar e a receber vários auxílios públicos entre março de 2021 e abril de 2022, quando já se encontrava em processo de reestruturação.
- (342) Embora a pandemia de COVID-19 pudesse justificar alguma compensação pelas perdas relacionadas com as restrições de viagem, a Comissão observou que as intervenções do Estado francês (no montante de 32,4 milhões de EUR de auxílio adicional) cresceram aos 136,9 milhões de EUR já aprovados em 2020. Este caráter recorrente do auxílio suscitou sérias dúvidas quanto ao respeito do princípio do auxílio único e à adequação da primeira operação de reestruturação.
- (343) Por conseguinte, e na ausência de uma base jurídica alternativa para apreciar a compatibilidade do auxílio com o mercado interno, a Comissão considerou que subsistiam dúvidas quanto à sua compatibilidade ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, em especial no que diz respeito ao restabelecimento da viabilidade a longo prazo da Corsair, à proporcionalidade do auxílio e à adequação das medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência.
- (344) Neste contexto, a Comissão observou que, em 19 de dezembro de 2025, a Corsair tinha procedido ao reembolso voluntário do montante total de 32,4 milhões de EUR correspondente ao auxílio adicional concedido em 2021 e 2022, incluindo os juros associados. A recuperação efetiva do auxílio ilegal priva a Corsair da vantagem que lhe é conferida pelo auxílio e elimina qualquer risco de dupla intervenção do Estado ou de acumulação não autorizada de auxílios. Posteriormente, o incumprimento detetado foi totalmente regularizado e foram dissipadas as dúvidas, nomeadamente quanto à proporcionalidade do auxílio e à adequação das medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência.
- (345) Tendo em conta o princípio do auxílio único estabelecido no ponto 70 das Orientações E&R, a apreciação da receção de auxílios ilegais adicionais deve ter em conta as circunstâncias durante o período em que o auxílio foi concedido (ou seja, entre abril de 2021 e maio de 2022); estas circunstâncias foram marcadas pelos efeitos persistentes em todo o mundo da crise mais profunda que o transporte aéreo jamais enfrentou desde a sua criação. Estes efeitos agravaram-se ainda mais no caso da Corsair, uma vez que a companhia aérea servia quase exclusivamente territórios em que o transporte aéreo era gravemente limitado por razões de saúde pública e circunstâncias inevitáveis (considerandos 19 e 20).
- (346) Estas circunstâncias e efeitos combinados contribuíram para aumentar as perdas da Corsair para além do previsto no plano de reestruturação. Quando a Comissão aprovou o auxílio à reestruturação, em dezembro de 2020, as perdas acumuladas esperadas entre 2020 e 2022 elevavam-se a [...] milhões de EUR. As perdas efetivas nesse período ascenderam a [...] milhões de EUR ⁽⁵⁵⁾. Esta diferença estava longe de ser compensada pelos outros auxílios compatíveis nos termos do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), do TFUE, aprovados na altura ⁽⁵⁶⁾.
- (347) Por último, afigura-se que foram concedidos auxílios ilegais durante a execução do plano de reestruturação. Mesmo que fossem analisados como auxílios adicionais (apesar de terem sido recuperados) para cobrir os custos incorridos em 2021 ⁽⁵⁷⁾, estes auxílios continuam a ser muito inferiores à contribuição própria adicional necessária para cobrir os custos de reestruturação em relação ao montante total e muito inferior ao auxílio à reestruturação aprovado em dezembro de 2020, para além das medidas abrangidas pela presente decisão (quadro 1). Além disso, a diferença entre os custos de reestruturação estimados em dezembro de 2020 e os custos efetivamente suportados em 2021 pela Corsair exclui a possibilidade de os mesmos custos serem cobertos pelo auxílio à reestruturação e por qualquer auxílio ilegal.

⁽⁵⁵⁾ Decisão de dezembro de 2020, quadro 1, nota de rodapé na página 3 *supra* e plano de reestruturação revisto.

⁽⁵⁶⁾ Decisão de dezembro de 2020, nota de rodapé na página 4 *supra*.

⁽⁵⁷⁾ A Comissão observa, a este respeito, que o auxílio em causa recebido pela Corsair em 2022 foi concedido para compensar os custos incorridos até ao final de 2021 (ver decisão de alargamento, considerando 21, subalínea iii), e a decisão referida na nota de rodapé da página 12 da decisão de alargamento).

- (348) Nestas condições, o facto de receber um auxílio ilegal no montante de 32,4 milhões de EUR devido a circunstâncias excecionais e imprevisíveis não imputáveis à Corsair permite abrir uma exceção ao princípio do auxílio único estabelecido no ponto 72, alínea c), das Orientações E&R. Por conseguinte, e tendo em conta o reembolso integral deste auxílio e dos juros correspondentes, a concessão deste auxílio não constitui um obstáculo à concessão de um auxílio adicional destinado a financiar o plano de reestruturação revisto e não afeta a forma como este último é contabilizado (ver considerando 119).
- (349) Não é necessária uma exceção como a referida no considerando 348 para os 6 milhões de EUR em apoio das coletividades locais nas regiões ultramarinas através da OMRP, que esteve na base do plano de reestruturação inicial que foi objeto da decisão de 2020. Embora este apoio se tenha revelado um auxílio ilegal, já estava previsto no plano de reestruturação inicial e foi pago juntamente com os outros auxílios à reestruturação e com o mesmo objetivo, no âmbito da mesma operação, pelo que não constitui casos repetidos de auxílio que possam violar o princípio do auxílio único estabelecido nos pontos 70 e 71 das Orientações E&R. Trata-se de uma componente da operação de reestruturação, cujo financiamento global é especificado no quadro 1, que deve ser considerada um auxílio compatível com o mercado interno pelas mesmas razões que se aplicavam ao auxílio aprovado na decisão de 2020, tendo igualmente em conta o teor do considerando 331.
- (350) Por conseguinte, a Comissão considera que as dúvidas anteriormente expressas quanto à concessão dos auxílios adicionais foram dissipadas. Estes casos de auxílios ilegais entretanto recuperados já não põem, portanto, em causa a compatibilidade com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, do auxílio subjacente ao plano de reestruturação revisto.

5.4. Utilização abusiva do auxílio à reestruturação

- (351) Na sua decisão de alargamento, a Comissão reiterou que, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, podem ser considerados compatíveis com o mercado interno os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas atividades económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum.
- (352) A Comissão reiterou igualmente as disposições do artigo 108.º, n.º 2, do TFUE e do artigo 20.º do Regulamento (UE) 2015/1589, segundo as quais qualquer utilização abusiva de um auxílio pode obrigar o Estado-Membro em causa a alterá-lo ou a suprimi-lo.
- (353) Na sua decisão de 2020, a Comissão considerou que o auxílio à reestruturação da Corsair era compatível com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, sob reserva do pleno cumprimento do plano de reestruturação e das medidas de limitação das distorções da concorrência nele incluídas (considerando 101 da decisão de início do procedimento). Além disso, as autoridades francesas tinham-se comprometido a apresentar relatórios semestrais à Comissão, a fim de assegurar um acompanhamento regular da execução do plano, dos desembolsos dos auxílios e de quaisquer desvios em relação às trajetórias financeiras inicialmente aprovadas (considerando 102 da decisão de 2020).
- (354) Em conformidade com os pontos 122, 126 e 129 das Orientações E&R, qualquer incumprimento do plano ou qualquer auxílio adicional concedido fora do âmbito da decisão inicial deve ser notificado à Comissão e deve ser considerado uma utilização abusiva do auxílio inicial.

5.4.1. A exigência de limitar a frota a nove aeronaves

- (355) Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão considerou que a utilização do auxílio à reestruturação da Corsair em violação dos compromissos assumidos nos termos da decisão de 2020, em especial a limitação da frota a nove aeronaves, conforme previsto no considerando 88, alínea b), dessa decisão, poderia constituir uma utilização abusiva do auxílio na aceção do artigo 108.º, n.º 2, do TFUE (considerando 65 da decisão de alargamento). Se fosse esse o caso, a Comissão deveria decidir se a França deve ou não suprimir o auxílio aprovado, recuperando-o ou alterando-o num prazo a determinar.

- (356) Com base nas observações dos concorrentes e nas informações comunicadas pelas autoridades francesas, a Comissão concluiu que, durante as temporadas de verão IATA de 2023 e 2024, a Corsair tinha explorado uma frota composta por, pelo menos, 10 aeronaves, fretando repetidamente aeronaves por períodos prolongados (considerandos 48 a 62 da decisão de alargamento). As autoridades francesas reconheceram que os limites tinham sido excedidos, referindo que se tratava de casos pontuais justificados por circunstâncias excecionais alheias ao controlo da Corsair (ver considerando 49 da decisão de alargamento).
- (357) No entanto, no que diz respeito à dimensão da frota da Corsair em 2021 e 2022, as informações fornecidas pelas autoridades francesas revelam que qualquer ultrapassagem do limite previsto na decisão de 2020 pode ser explicada pela latência inerente ao processo de registo das aeronaves e não pelo afretamento de uma décima aeronave (ver considerando 62 da decisão de alargamento).
- (358) Neste contexto, a Comissão considerou que a ultrapassagem da frota máxima aprovada poderia constituir uma utilização abusiva do auxílio na aceção do artigo 20.º do Regulamento (UE) 2015/1589 (ver considerando 65 da decisão de alargamento). Por conseguinte, decidiu alargar o procedimento formal de exame para avaliar se esta violação do limite da frota punha em causa a compatibilidade do auxílio à reestruturação aprovado na decisão de 2020 e, se aplicável, verificar a dimensão efetiva da frota da Corsair durante o período de reestruturação alargado.

5.4.2. *Apreciação das alterações a introduzir no auxílio à reestruturação*

- (359) No entanto, as informações apresentadas pela França demonstram o caráter *de minimis* dos desvios identificados em relação à decisão de 2020; tal não é contrariado pelas observações de terceiros.
- (360) Concretamente, a Comissão observa que a utilização de aeronaves adicionais pela Corsair desde 2020 continuou a ser estritamente excecional, justificada por circunstâncias externas alheias ao controlo da empresa (tais como atrasos na entrega, imperativos de segurança ou operações de manutenção) e não resultou, na prática, na superação efetiva do limite máximo de nove aeronaves estabelecido na decisão de 2020. Estes casos pontuais, que representam menos de [...] % da atividade abrangida pelo plano de reestruturação, revelaram-se limitados no tempo e sem qualquer impacto significativo na concorrência, tal como confirmado pelo estudo apresentado pelas autoridades francesas (ver considerando xx). Além disso, a Comissão observa que o procedimento formal de investigação alargado não determinou que a Corsair tivesse excedido o limite máximo da frota em 2021 ou 2022. As partes interessadas não apresentaram quaisquer elementos de prova que contradigam as explicações dadas pelas autoridades francesas, tal como referido no considerando 357. Os únicos casos em que a Corsair excedeu os limites máximos dizem respeito aos acontecimentos de 2023 e 2024.
- (361) Por conseguinte, a Comissão considera que, mesmo que se constate uma irregularidade formal, esta é estritamente negligenciável. A Comissão considera, assim, que, em vez de impor qualquer recuperação do auxílio à reestruturação em causa, uma alteração do auxílio constitui uma medida suficiente para corrigir as irregularidades identificadas, em conformidade com o artigo 108.º, n.º 2, do TFUE.
- (362) No caso em apreço, a Comissão considera que, uma vez que a utilização abusiva diz respeito a uma medida destinada a limitar as distorções da concorrência, deve igualmente ser introduzida uma alteração adequada do auxílio no plano de medidas em matéria de concorrência. Por conseguinte, são necessárias condições ou medidas adicionais destinadas a reduzir as distorções da concorrência, para além das medidas previstas para o auxílio inicial e das medidas calibradas em função do novo auxílio. O abandono permanente de 700 faixas horárias no aeroporto de Paris-Orly e a redução do número de rotações entre a França metropolitana e Fort de France, Pointe à Pitre e Reunião cumprem este requisito. Trata-se, no primeiro caso, de medidas que reduzem os obstáculos à entrada ou facilitam a expansão dos concorrentes em Paris-Orly e, no segundo caso, de medidas dirigidas a rotas específicas nas quais o afretamento temporário de uma décima aeronave pode ter produzido efeitos diretos ou indiretos.
- (363) Relativamente a ambas as medidas, uma vez que nenhuma delas se aplicava ao auxílio à reestruturação inicial, a sua imposição como condições implica alterações ao auxílio já aprovado. Todavia, não é necessário distinguir formalmente entre as medidas a adotar ou os compromissos propostos pela França e as condições específicas que alteram o auxílio inicialmente aprovado. Assim, todas as condições a respeitar pela França e, se necessário, pela Corsair, devem constar das condições associadas à aprovação do auxílio.

5.5. Controlo do cumprimento da decisão

- (364) Além disso, tendo em conta a concessão de auxílio adicional à Corsair em 2021 e 2022 e o incumprimento das limitações à dimensão da frota de aeronaves em 2023 e 2024, importa assegurar o cumprimento rigoroso de todas as condições estabelecidas na presente decisão, bem como a possibilidade de verificar esse cumprimento. Para o efeito, a Comissão considera necessário impor uma obrigação que lhe permita verificar o cumprimento da sua decisão, a qual deverá ser respeitada pela França através de um administrador independente das autoridades francesas e da Corsair. Este administrador, que deverá ser aprovado pela Comissão, será responsável pelo acompanhamento rigoroso do cumprimento das condições estabelecidas na decisão, incluindo a execução correta do plano de reestruturação revisto e a verificação dos resultados alcançados face aos previstos nas respetivas trajetórias financeiras. As autoridades francesas, em cooperação com a Corsair, transmitirão todas as informações e tomarão todas as medidas necessárias para que o administrador possa desempenhar devidamente as suas funções. O administrador apresentará relatórios periódicos à Comissão,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. O auxílio à reestruturação no montante de 167,8 milhões de EUR, dos quais 80 milhões de EUR a título de anulação de dívidas públicas correspondentes ao montante dos empréstimos estatais concedidos no âmbito do plano de reestruturação de 2020 e 87,8 milhões de EUR a título de auxílio adicional, que a República Francesa tenciona conceder a favor da entidade económica que inclui a Corsair SAS e todas as filiais sob o seu controlo, bem como os 6 milhões de EUR já concedidos à Corsair SAS em 2020 no âmbito do investimento realizado pela empresa Outre-Mer R-Plane na Corsair, são compatíveis com o mercado interno, sob reserva das condições previstas no artigo 2.º.

Artigo 2.º

1. A República Francesa deve assegurar que a Corsair SAS, ou as suas filiais, se for caso disso, aplicam plena e imediatamente as medidas incluídas no plano de reestruturação revisto, tal como descrito na presente decisão.
2. A República Francesa deve assegurar que a Corsair SAS, ou as suas filiais, se for caso disso, aplicam plena e imediatamente as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência descritas na presente decisão, a saber:
 - a) Limitar a frota da Corsair SAS a nove aeronaves até ao final do período de reestruturação revisto;
 - b) Reduzir em 97 rotações o número de rotações efetuadas pela Corsair SAS entre o aeroporto de Paris-Orly e os aeroportos dos três destinos — Pointe-à-Pitre, Fort-de-France e Reunião — até ao final do período de reestruturação revisto;
 - c) Abandonar irrevogavelmente 700 faixas horárias no aeroporto de Paris-Orly o mais rapidamente possível e, o mais tardar, antes do final do período de reestruturação revisto;
 - d) Disponibilizar a um ou mais terceiros, o mais rapidamente possível, 800 faixas horárias no aeroporto de Paris-Orly até ao final do período de reestruturação revisto;
 - e) Oferecer e negociar de boa-fé acordos comerciais com companhias aéreas que o desejem, até ao final do período de reestruturação revisto;
 - f) Abster-se de adquirir ações em qualquer empresa, exceto se tal for essencial para assegurar a viabilidade a longo prazo da Corsair SAS, ou das suas filiais, se for caso disso, e, nesse caso, sob reserva da aprovação da aquisição pela Comissão, durante todo o período de reestruturação revisto; e
 - g) Abster-se de apresentar o apoio estatal como uma vantagem competitiva aquando da comercialização dos seus produtos e serviços, durante todo o período de reestruturação revisto.

Artigo 3.º

1. A República Francesa deve apresentar relatórios periódicos sobre a execução do plano de reestruturação e o cumprimento das condições da presente decisão, de três em três meses a contar da data de adoção da presente decisão e até ao final do período de reestruturação revisto.
2. Os relatórios devem ser apresentados através de um administrador independente do beneficiário; a escolha do administrador será validada pela Comissão no prazo de 30 dias a contar da adoção da presente decisão.
3. Os relatórios devem especificar as datas de pagamento ou de concessão efetiva do auxílio e a contribuição própria do beneficiário, a evolução da rede, a posição de mercado, a frota de aeronaves e a sua utilização pela Corsair SAS. Os relatórios devem investigar qualquer desvio em relação às trajetórias financeiras ou operacionais do plano de reestruturação revisto em termos de receitas, controlo dos custos e redução, bem como os resultados alcançados através da reestruturação, e, se for caso disso, devem apresentar as medidas corretivas aplicadas ou a aplicar para alcançar os resultados estabelecidos no plano. O cumprimento das condições estabelecidas no artigo 2.º da presente decisão será avaliado exaustivamente pelo administrador em cada relatório, a fim de resolver sem demora qualquer desvio detetado ou previsível.

Artigo 4.º

O presente procedimento formal de investigação previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, na medida em que diz respeito a um auxílio estatal no montante de 32,4 milhões de EUR concedido pela República Francesa entre 2021 e 2022 à Corsair SAS em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e tendo sido apurado que a Corsair SAS reembolsou o auxílio com juros, é desprovido de objeto.

Artigo 5.º

A República Francesa deve informar a Comissão, no prazo de um mês a contar da notificação da presente decisão, das medidas que adotou e que tenciona adotar para lhe dar cumprimento.

Artigo 6.º

A destinatária da presente decisão é a República Francesa.

Feito em Bruxelas, em 23 de dezembro de 2025.

Pela Comissão
Teresa RIBERA
Vice-Presidente Executiva