



C/2026/3952

24.7.2026

DECYZJA KOMISJI

z dnia 23 grudnia 2025 r.

w sprawie pomocy państwa SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N), którą Francja planuje wdrożyć na rzecz Corsair

(notyfikowana jako dokument nr C(2026) 9292)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(C/2026/3952)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W dniu 11 grudnia 2020 r. Komisja postanowiła nie wnosić zastrzeżeń w odniesieniu do planowanej pomocy na restrukturyzację na rzecz Corsair SAS („Corsair”) w wysokości 106,7 mln EUR („pomoc na restrukturyzację z 2020 r.”), obejmującej (i) odroczenia zapłaty podatku (21,9 mln EUR), (ii) ulgę podatkową (4,8 mln EUR), (iii) pożyczkę uprzywilejowaną (18 mln EUR) oraz (iv) pożyczkę partycypacyjną (62 mln EUR), zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) zgodnie z interpretacją zawartą w Wytycznych dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji („wytyczne R&R” ⁽²⁾) („decyzja z 2020 r.” ⁽³⁾) ⁽⁴⁾.
- (2) W dniu 27 września 2023 r. na podstawie sekcji 7.2.2 wytycznych R&R Francja przedłożyła Komisji wniosek o zmianę planu restrukturyzacji zatwierdzonego decyzją z 2020 r. Zgodnie z decyzją z 2020 r. ten plan restrukturyzacji (zwany dalej „planem restrukturyzacji z 2020 r.”) powinien być zostać wdrożony w okresie do [...]. Władze francuskie przedstawiły dodatkowe informacje na temat zmiany planu restrukturyzacji Corsair z 2020 r. w dniach 29 listopada i 15 grudnia 2023 r. Do wniosku o zmianę planu restrukturyzacji dołączono zaktualizowany plan restrukturyzacji, który następnie kilkakrotnie aktualizowano („zmieniony plan restrukturyzacji”, zob. motywy 30 i 31).

⁽¹⁾ Dz.U. C, C/2024/2822, 24.4.2024 oraz Dz.U. C, C/2025/2490, 2.5.2025.

⁽²⁾ Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1.

⁽³⁾ Decyzja Komisji z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie SA.58463 (2020/N) – Francja – Pomoc na restrukturyzację na rzecz Corsair SA (Dz.U. C 41 z 5.2.2021, s. 8).

⁽⁴⁾ Tego samego dnia Komisja zatwierdziła, zgodnie z art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, pomoc w wysokości 30,2 mln EUR na rzecz Corsair w formie ulgi podatkowej dla terytoriów zamorskich (ulga podatkowa dla przedsiębiorstw z siedzibą we francuskich departamentach zamorskich, regionach i wspólnotach). Pomoc ta stanowiła rekompensatę dla Corsair za szkody poniesione w okresie od dnia 17 marca do dnia 30 czerwca 2020 r. w wyniku środków powstrzymujących rozprzestrzenianie się wirusa COVID-19 i ograniczeń związanych z podróżą wprowadzonych przez Francję i inne państwa docelowe w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19. Zob. decyzja Komisji z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie SA.58125 (2020/N) – Francja – Corsair – Odszkodowanie za szkody wyrządzone przez pandemię COVID-19 (Dz.U. C 242 z 24.6.2022, s. 1).

- (3) W dniu 5 lutego 2024 r. Komisja podjęła decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w odniesieniu do zmiany pomocy i planu restrukturyzacji Corsair ⁽⁵⁾ („decyzja o wszczęciu postępowania”). Corsair i trzy inne zainteresowane strony, a mianowicie dwaj konkurenci Corsair – Air Austral i Groupe Dubreuil Aero (GDA) – oraz Diamondale Limited, były akcjonariusz Corsair, przedstawiły Komisji swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania w dniu 24 maja 2024 r.
- (4) W dniu 19 czerwca 2024 r. Komisja przekazała te uwagi władzom francuskim, które odpowiedziały na nie 26 lipca 2024 r. Następnie w dniu 22 listopada 2024 r. GDA przedstawiła dodatkowe uwagi, które przekazano władzom francuskim 17 grudnia 2024 r. W dniu 19 stycznia 2025 r. władze francuskie przedstawiły uwagi, których treść wyjaśniono podczas dwóch spotkań z Komisją 20 i 23 stycznia 2025 r. Władze francuskie przedstawiły dodatkowe uwagi i odpowiedzi na pytania Komisji odpowiednio w dniach 23 stycznia, 10 lutego i 3 marca 2025 r.
- (5) W dniu 19 czerwca 2024 r. Komisja skierowała do władz francuskich pytania dotyczące dodatkowej pomocy przyznanej Corsair w okresie restrukturyzacji. Władze francuskie udzieliły odpowiedzi w pismach z dnia 26 lipca i 16 grudnia 2024 r.
- (6) Komisja odbyła również kilka spotkań z władzami francuskimi, w szczególności w dniach 7 listopada oraz 6 i 17 grudnia 2024 r., a także 10 i 29 stycznia, 14 lutego oraz 3 i 19 marca 2025 r.
- (7) W dniu 11 kwietnia 2025 r. Komisja podjęła decyzję ⁽⁶⁾ w sprawie przedłużenia formalnego postępowania wyjaśniającego dotyczącego zmiany pomocy i planu restrukturyzacji ze względu na fakt, że władze francuskie i zainteresowane strony przedstawiły nowe fakty, które nie zostały uwzględnione w decyzji o wszczęciu postępowania i które uzasadniały przedłużenie formalnego postępowania wyjaśniającego („decyzja o przedłużeniu postępowania”).
- (8) W dniu 20 maja 2025 r. władze francuskie przesyłały Komisji zbadane sprawozdanie finansowe Corsair za rok obrotowy zakończony 30 września 2024 r.
- (9) W dniu 23 maja 2025 r. Corsair i GDA przedstawiły uwagi dotyczące decyzji o przedłużeniu postępowania z 11 kwietnia 2025 r. Inne przedsiębiorstwo, które chciało zachować anonimowość, przedstawiło swoje uwagi 2 czerwca 2025 r. W dniu 6 czerwca 2025 r. Komisja przekazała te uwagi władzom francuskim, które odpowiedziały 17 czerwca 2025 r.
- (10) W dniu 30 maja 2025 r. władze francuskie przesyłały Komisji zaktualizowaną wersję zmienionego planu restrukturyzacji przedsiębiorstwa wraz z załącznikami.
- (11) W dniu 27 czerwca 2025 r. Komisja skierowała do władz francuskich dodatkowe pytania dotyczące dodatkowej pomocy przyznanej przedsiębiorstwu Corsair w okresie restrukturyzacji oraz wielkości jego floty i jej rozwoju w latach 2023 i 2024. Władze francuskie odpowiedziały pismem z dnia 11 lipca 2025 r.
- (12) W dniu 4 listopada 2025 r. Komisja skierowała do władz francuskich wezwanie do przedstawienia dokumentów oraz dodatkowe pytania dotyczące finansowania planu restrukturyzacji. Władze francuskie udzieliły odpowiedzi pismami z 10, 17 i 20 listopada 2025 r. W dniu 10 grudnia 2025 r. Komisja skierowała do władz francuskich dodatkowy wniosek dotyczący zmienionego planu restrukturyzacji. Władze francuskie udzieliły odpowiedzi w postaci aktualizacji planu w dniu 15 grudnia 2025 r.
- (13) Komisja odbyła również kilka spotkań z władzami francuskimi w tych różnych sprawach, w szczególności 28 kwietnia, 15 maja, 17 czerwca, 27 czerwca i 17 września, a także 10 i 12 grudnia 2025 r.

⁽⁵⁾ Decyzja Komisji C(2024) 8537 final z dnia 5 lutego 2024 r. w sprawie SA.109662 – Francja – Zmiana pomocy i planu restrukturyzacji Corsair (Dz.U. C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj>).

⁽⁶⁾ Dz.U. C, C/2025/2490, 2.5.2025.

2. BENEFICJENT

2.1. Działalność Corsair

- (14) Corsair jest spółką akcyjną uproszczoną (*société par actions simplifiée*, SAS) o kapitale zakładowym w wysokości 5 000 000,00 EUR z siedzibą statutową pod adresem Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Gwadelupa, Francja. Jest ona zarejestrowana w Rejestrze Handlowym i Spółek Pointe-à-Pitre pod numerem 328 621 586.
- (15) Od końca 2020 r. akcje Corsair są w całości w posiadaniu spółki holdingowej Outre-Mer R-Plane (OMRP) ⁽⁷⁾.
- (16) Na koniec września 2023 r. Corsair posiadał flotę dziewięciu statków powietrznych obsługujących głównie francuskie regiony najbardziej oddalone w regionie Karaibów (Martynika, Gwadelupa) i na Oceanie Indyjskim (Reunion, Majotta), a także między innymi Kanadę. Inne przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące te same trasy obejmują Air France, Air Austral i Groupe Dubreuil Aéro, w skład której wchodzi przedsiębiorstwa lotnicze Air Caraïbes i FrenchBee.
- (17) Zgodnie z decyzją z 2020 r. Corsair miał wdrożyć plan restrukturyzacji z 2020 r. w okresie do [...] w celu przywrócenia swojej długoterminowej rentowności.

2.2. Trudności, z jakimi boryka się Corsair

- (18) We wniosku o zmianę planu restrukturyzacji z 2020 r. władze francuskie wyjaśniły, że biznesplan stanowiący podstawę planu restrukturyzacji z 2020 r. opierał się na założeniach, które nie znalazły potwierdzenia, oraz że wydarzenia, których skali nie można było przewidzieć, miały szczególnie niekorzystny wpływ na Corsair.
- (19) Po pierwsze, władze francuskie wyjaśniły, że spośród trudności napotkanych przez Corsair od czasu zatwierdzenia planu restrukturyzacji z 2020 r. ograniczenia w zakresie zdrowia publicznego utrzymane do początku roku obrotowego 2022/2023 miały bardzo poważny wpływ na wyniki handlowe i finansowe Corsair.
- (20) Ograniczenie – a nawet tymczasowy zakaz – lotów między Francją metropolitalną a niektórymi departamentami i terytoriami zamorskimi (takimi jak Antyle i Reunion), utrzymywane do marca 2022 r. w związku z nowym wzrostem liczby przypadków COVID-19 i trudnościami we wprowadzaniu szczepionki na tych terytoriach ze względu na niski wskaźnik akceptacji wśród miejscowej ludności, sprawiło, że prowadzenie działalności przez Corsair było szczególnie trudne, a nawet niemożliwe w następujących okresach:
- a) po listopadzie 2020 r., kiedy to Francja metropolitalna, a w szczególności Antyle i Reunion, doświadczyły powtarzających się obostrzeń w okresach listopad-grudzień 2020 r. i kwiecień-maj 2021 r., a następnie w okresie lipiec-sierpień 2021 r. w przypadku Antyli i Reunion;
 - b) luty-maj 2021 r., gdy podróże do Francji metropolitalnej, na Antyle i Reunion były ściśle ograniczone do podróży z nadzórnych względów; wymóg ten utrzymano w odniesieniu do osób niezaszczepionych do maja 2022 r.;
 - c) pod koniec 2021 r., kiedy to fala zakażeń wariantem omikron jeszcze bardziej zaostrzyła ograniczenia dotyczące tych miejsc docelowych, a Mauritius również zaklasyfikowano jako region „szkarłatny” na kilka dni, co spowodowało gwałtowny wzrost liczby odwołań i gwałtowny spadek rezerwacji; oraz
 - d) loty do Kanady mogły zostać wznowione dopiero w czerwcu 2022 r., a bardzo surowe ograniczenia związane z podróżą obowiązywały do wiosny 2022 r.

⁽⁷⁾ OMRP jest spółką holdingową utworzoną 24 sierpnia 2020 r. w ramach działań naprawczych i restrukturyzacyjnych Corsair w kontekście kryzysu związanego z COVID-19. Jedynym celem OMRP jest posiadanie udziałów w Corsair i zarządzanie nimi, skupiając akcjonariuszy zaangażowanych w ratowanie przedsiębiorstwa, w tym inwestorów prywatnych i podmioty publiczne. OMRP nie prowadzi własnej działalności operacyjnej i jest instrumentem kapitałowym, za pośrednictwem którego akcjonariusze wykonują swoje prawa i ponoszą ryzyko gospodarcze związane z restrukturyzacją Corsair. Niektórzy prywatni akcjonariusze OMRP, którzy chcieliby ponownie zainwestować w Corsair, zgrupowali się w ramach spółki holdingowej Blue Sky, która nabyła udziały w kapitale Corsair w ramach zmiany planu restrukturyzacji (zob. dokument „Oferta wiążąca”, załącznik 2, przesłany Komisji 15 grudnia 2023 r.).

- (21) Władze francuskie dodały ponadto, że na działalność Corsair miały również wpływ ruchy protestacyjne na Antylach w okresie od listopada 2021 r. do stycznia 2022 r. w następstwie wprowadzenia obowiązkowych szczepień dla pracowników służby zdrowia i obowiązku posiadania „paszportu zdrowotnego” w kilku miejscach publicznych.
- (22) W rezultacie według władz francuskich wyniki Corsair, który spodziewał się powrotu do normalnych warunków rynkowych pod koniec 2021 r., odbiegały od wyników zakładanych w pierwotnym biznesplanie.
- (23) Następnie, według władz francuskich, kryzys związany z agresją wojskową Rosji przeciwko Ukrainie i wynikająca z tego globalna sytuacja inflacyjna doprowadziły do bardzo gwałtownego wzrostu kosztów po wznowieniu normalnej działalności przez przedsiębiorstwo w związku z (i) bardzo gwałtownym wzrostem ceny ropy lotniczej, która w szczytowym momencie przekroczyła poziom 1 200 USD za tonę w porównaniu z [500–900] USD za tonę pierwotnie wskazanymi w biznesplanie, oraz (ii) osłabieniem euro w stosunku do dolara amerykańskiego, przy czym pierwotny biznesplan sporządzono na podstawie kursu wymiany EUR/USD wynoszącego [0,9–1,3] w porównaniu z 0,97 osiągniętym w najniższym punkcie w październiku 2022 r.
- (24) W związku z tym władze francuskie stwierdziły, że w zmienionym planie restrukturyzacji przedłożonym pierwotnie w grudniu 2023 r. koszt ropy lotniczej stanowił koszt w wysokości [100–180] mln EUR [...] oraz że wzrost ceny ropy lotniczej i słabość euro w stosunku do dolara amerykańskiego spowodowały dodatkowy koszt tylko w tym zakresie rzędu około [80–120] mln EUR rocznie w tym okresie.
- (25) Ponadto władze francuskie argumentowały, że chociaż przedsiębiorstwo było w stanie częściowo podnieść ceny, aby zrównoważyć tę sytuację (w połączeniu z ogólnym wpływem inflacji na wszystkie koszty ponoszone przez przedsiębiorstwo), rekompensata była, po pierwsze, jedynie częściowa, a po drugie, nie można jej było stosować do większości biletów, ponieważ sprzedano je kilka miesięcy przed lotami. W związku z tym gwałtowny wzrost kosztów, taki jak ten, którego doświadczone w wyniku kryzysu związanego z agresją wojskową Rosji przeciwko Ukrainie, nie mógł zostać natychmiast przeniesiony na cenę biletu i konieczny był pewien czas na dostosowanie.
- (26) W tym kontekście i na podstawie powyższego władze francuskie wyjaśniły we wrześniu i grudniu 2023 r., że przedsiębiorstwo Corsair doświadczyło poważnych trudności w zakresie przepływów pieniężnych i odnotowało spadek marży operacyjnej netto o [170–220] mln EUR w latach 2020–2023 w porównaniu z planem restrukturyzacji z 2020 r., pomimo podjętych przez przedsiębiorstwo wysiłków na rzecz obniżenia kosztów stałych o [10–25] mln EUR w tym okresie oraz dodatkowych środków wsparcia wprowadzonych przez państwo francuskie na rzecz całego sektora, które miały pozytywny wpływ na przedsiębiorstwo Corsair w wysokości [20–40] mln EUR w tym okresie.
- (27) Władze francuskie wyjaśniły również, że w związku z pogorszeniem wyników finansowych spowodowanym nowymi trudnościami, z jakimi borykało się przedsiębiorstwo Corsair po wydaniu w grudniu 2020 r. decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację, zgodnie z motywami 18–25 powyżej, wynik operacyjny przedsiębiorstwa [...], na koniec roku obrotowego [...] (który zakończył się we wrześniu [...]) [...] kapitał własny, który na ten dzień wynosił [...], oraz że w świetle zaktualizowanego biznesplanu sporządzonego przez Corsair, przedsiębiorstwo nie było już w stanie zrealizować planu restrukturyzacji z 2020 r.
- (28) Na koniec władze francuskie stwierdziły, że w latach 2022–2023 cena paliwa i kurs wymiany euro do dolara pozostawały bardzo zmienne. Zwróciły one również uwagę na wzrost wszystkich kosztów denominowanych w euro spowodowany inflacją, w szczególności kosztów utrzymania statków powietrznych i ich silników ([...]) oraz usług cateringowych ([...]) w latach 2022–2023.
- (29) W dniu 15 grudnia 2023 r. państwo francuskie odpowiednio zmieniło swój wniosek o zmianę planu restrukturyzacji z 2020 r. na podstawie sekcji 7.2.2 wytycznych R&R.

3. ZMIENIONY PLAN RESTRUKTURYZACJI

3.1. Założenia zawarte w zmienionym planie restrukturyzacji

- (30) Od 15 grudnia 2023 r. władze francuskie kilkakrotnie aktualizowały zmieniony plan restrukturyzacji, uwzględniając zmiany w działalności Corsair oraz wydarzenia geopolityczne i makroekonomiczne, które miały miejsce w ciągu ostatnich dwóch lat.
- (31) Najnowszą wersję zmienionego planu restrukturyzacji przyjęto 23 maja 2025 r. Tę wersję planu załączono do protokołu pojednawczego zatytułowanego „Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair”, podpisanego 7 listopada 2025 r. przez Corsair, władze francuskie, nowych inwestorów i inwestorów odchodzących pod egidą powierników powołanych ad hoc orzeczeniem sądowym w ramach postępowania w celu zapobiegnięcia niewypłacalności przed Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre i Comité Interministeriel de Restructuring Industrielle (CIRI) (zwanego dalej „istotnymi warunkami”). Plan opiera się na następujących głównych założeniach, ostatnio zaktualizowanych przez władze francuskie 15 grudnia 2025 r.:
- a) zniesienie wszystkich ograniczeń związanych z kryzysem zdrowotnym wywołanym przez COVID-19 oraz utrzymanie się rynku powyżej poziomu z 2019 r. począwszy od 2025 r.;
 - b) rzeczywiste wyniki Corsair (przedstawione przez władze francuskie w wersji niezweryfikowanej) za rok podatkowy 2024–2025 zakończony 30 września 2025 r., wykazujące powrót do rentowności z wynikiem netto w wysokości [...] mln EUR;
 - c) koszty paliwa zdyskontowane do [600–900] USD za tonę od kwietnia 2025 r. w porównaniu ze średnią wynoszącą około [500–800] USD za tonę od września 2024 r.;
 - d) kurs wymiany USD/EUR wynoszący [0,9–1,3], tj. nieco wyższy niż kurs obserwowany od kwietnia 2025 r.;
 - e) zakończenie całkowitej modernizacji floty Corsair w styczniu 2025 r., obejmującej [...] statków powietrznych Airbus A330-NEO, w wyniku czego wszystkie miejsca docelowe Corsair będą teraz obsługiwane przez statki powietrzne Airbus A330-NEO oferujące trzy klasy podróżowania i dysponujące 343 miejscami (20 miejsc w klasie biznes, 21 miejsc w klasie Premium i 302 miejsca w klasie ekonomicznej);
 - f) sprzedaż [...] statków powietrznych w dniu [...] r. na rzecz [...] za szacunkową kwotę [25–45] mln EUR oraz zobowiązanie akcjonariuszy do wniesienia wkładu w wysokości [25–45] mln EUR zgodnie z sekcją B istotnych warunków, zgodnie z którą (i) Blue Sky Holding⁽⁸⁾, Groupe Advens-Geocoton⁽⁹⁾ i SEMPAT⁽¹⁰⁾ wniosą wkład w łącznej wysokości [10–40] mln EUR (odpowiednio [5–30] mln EUR, [0–5] mln EUR i 3 mln EUR) w formie kapitału lub, w razie potrzeby przed przyjęciem decyzji przez Komisję, udostępnią go jako finansowanie przejściowe w celu pokrycia potrzeb Corsair w zakresie płynności do czasu zakończenia restrukturyzacji (a następnie ich skapitalizowania), oraz (ii) Groupe Advens-Geocoton zobowiązała się również do zapewnienia Corsair drugiej transzy finansowania przejściowego w wysokości [5–30] mln EUR najpóźniej w ciągu pięciu dni roboczych od daty decyzji Komisji Europejskiej. To finansowanie przejściowe w łącznej wysokości [20–60] ⁽¹¹⁾ mln EUR zostanie włączone do kapitału Corsair w ramach podwyższenia kapitału, które ma zostać dokonane po wydaniu przez Komisję Europejską decyzji zatwierdzającej (w tym również w przypadku, gdy decyzja ta będzie warunkowa);

⁽⁸⁾ Blue Sky Holding, SAS, z siedzibą w Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, jest prywatnym konsorcjum obejmującym niektórych byłych akcjonariuszy Corsair.

⁽⁹⁾ Groupe Advens-Geocoton to prywatna grupa przemysłowo-usługowa pochodzenia francuskiego, prowadząca działalność w szczególności w sektorach włókienniczym, rolno-przemysłowym, logistycznym i usług cyfrowych, od dawna obecna w Afryce i na terytoriach zamorskich. Powstała w wyniku połączenia spółek Advens i Geocoton i posiada uznane doświadczenie w zarządzaniu działalnością w złożonych i kapitałochłonnych środowiskach.

⁽¹⁰⁾ SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniales région Guadeloupe) jest spółką z kapitałem mieszanym, której misją jest inwestowanie w projekty gospodarcze o strategicznym znaczeniu dla terytorium Gwadelupy i wspieranie takich projektów, <https://www.sempatrimoniales.com/a-propos>. W kontekście restrukturyzacji Corsair SEMPAT pełni rolę mniejszościowego inwestora publicznego, zapewniając finansowanie przyznane przez region Gwadelupy.

⁽¹¹⁾ Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton i SEMPAT zobowiązały się również do zainwestowania w kapitał dodatkowej kwoty [5–20] mln EUR, jeżeli przepływy pieniężne Corsair na koniec miesiąca spadną poniżej progu [20–60] mln EUR. Zobowiązanie to ma na celu zapewnienie dodatkowego zabezpieczenia w przypadku pogorszenia parametrów zmienionego planu restrukturyzacji Corsair oraz zwiększenie wkładu własnego inwestorów prywatnych.

- g) ograniczenie floty do dziewięciu statków powietrznych w całym okresie obowiązywania zmienionego planu restrukturyzacji (dziesiąty statek powietrzny zostanie włączony dopiero od [...]);
 - h) likwidacja najmniej rentownych połączeń (zmniejszenie liczby godzin lotu o [...] % w porównaniu z rokiem obrotowym [...]), aby umożliwić lepszy współczynnik obciążenia i wzrost średniej taryfy;
 - i) zwiększenie w 2025 r. liczby połączeń z/do Mauritiusu o [...] w następstwie decyzji o skoncentrowaniu się na Afryce (biorąc pod uwagę, że obsługa tej trasy wyłącznie sezonowo nie jest opłacalna w perspektywie długoterminowej);
 - j) dodatkowe środki mające na celu poprawę wskaźnika „RASK” ⁽¹²⁾, prowadzące z czasem do wzrostu RASK o [...] %;
 - k) zwiększenie przychodów dodatkowych w porównaniu z resztą branży;
 - l) lepsze zarządzanie przychodami poprzez wprowadzenie dodatkowych środków, takich jak w szczególności otwieranie i zamykanie klas taryf dzięki standaryzacji floty;
 - m) poprawa prognoz uwzględniająca, w scenariuszu bazowym, pozytywny wpływ w wysokości [...] % na przychody z przewozów pasażerskich w [...] r. i [...] % w [...] r. Ten wzrost cen sprzedaży wynika z połączonego efektu zwiększenia udziału miejsc z przodu kabiny oraz przeprojektowania rozkładu lotów w celu ograniczenia najmniej rentownych lotów (zob. powyżej);
 - n) dodatkowe środki oszczędnościowe, takie jak renegocjacja umów strukturalnych (leasing, konserwacja i serwisowanie itp.), obniżenie kosztów marketingu, podnajem silników i sprzedaż usług zarządzania technicznego; oraz
 - o) racjonalizacja kosztów personelu, głównie związana ze zmianami w składzie załóg lotniczych.
- (32) Oprócz tych założeń władze francuskie dodają, że na przychody Corsair prawdopodobnie nadal wpływa jego wizerunek jako taniego przewoźnika, charakteryzujący się wysokim odsetkiem biletów dotowanych, reputacją linii czarterowej, przestarzałym wyposażeniem pokładowym (takim jak ekrany) oraz niestandardową flotą statków powietrznych. W związku z tym bardziej nowoczesna flota, taka jak ta, którą posiada obecnie Corsair, prawdopodobnie pozwoli na sprzedaż biletów po wyższych cenach i zwiększy współczynniki obciążenia w miarę poprawy postrzegania linii przez klientów. Ponadto władze francuskie wskazują, że odejście od wizerunku „linii czarterowej” znajduje już odzwierciedlenie w pozytywnych opiniach klientów na temat lotów obsługiwanych nowymi statkami powietrznymi oraz w przyznaniu Corsair tytułu „najlepszego rekreacyjnego przewoźnika lotniczego” we Francji w 2024 r. w zestawieniu World Airline Awards. Francja stwierdza, że nawet jeśli nie uwzględniono tego w zmienionym planie restrukturyzacji przedłożonym Komisji, wpływ strategii upsellingu na taryfy i współczynniki obciążenia powinien ujawniać się stopniowo, w miarę jak pasażerowie będą zdawać sobie sprawę z poprawy jakości usług i zmieniać swoje preferencje.

3.2. Finansowanie zmienionego planu restrukturyzacji

- (33) W uwagach przedłożonych 27 września 2023 r. władze francuskie zaproponowały, aby zmieniony plan restrukturyzacji obejmował okres od [...] do [...]. Z dokumentacji przedstawionej przez władze francuskie 15 grudnia 2023 r. wynika natomiast, że maksymalny przewidywany dodatkowy okres obowiązywania zmienionego planu restrukturyzacji wynosiłby [...] (a nie [...]), tj. najpóźniej do [...].
- (34) Następnie, w miarę opracowywania kolejnych wersji zmienionego planu restrukturyzacji, władze francuskie poinformowały Komisję, że ostateczną datą zakończenia okresu restrukturyzacji jest dzień 30 września 2026 r.
- (35) Na tej podstawie plan restrukturyzacji zmieniony 23 maja 2025 r., zaktualizowany 15 grudnia 2025 r. i przedłożony Komisji przez władze francuskie jako ostateczna wersja, którą należy uwzględnić w ocenie, opiera się zasadniczo na następujących założeniach finansowych:

⁽¹²⁾ „RASK” oznacza wszystkie przychody wygenerowane przez przedsiębiorstwo lotnicze w stosunku do całkowitej liczby dostępnych fotelokilometrów (ASK) w danym okresie.

- a) po pierwsze, trwała poprawa wyników finansowych (co powinno umożliwić osiągnięcie wyniku operacyjnego w wysokości [...] mln EUR w [...]) oraz przepływów finansowych wygenerowanych w okresie obowiązywania zmienionego planu restrukturyzacji dzięki (i) zoptymalizowanej ofercie handlowej w następstwie zwiększenia liczby rotacji przy użyciu floty, która została już całkowicie odnowiona i ujednolicona, (ii) środkom restrukturyzacyjnym i środkom redukcji kosztów oraz (iii) wpływowi dodatkowych środków mających na celu poprawę rentowności;
- b) flota składająca się z dziewięciu w pełni zmodernizowanych statków powietrznych, zamknięcie przynoszących straty tras i zastąpienie ich nowymi trasami do Afryki;
- c) następnie zewnętrzne wkłady finansowe w postaci, po pierwsze, udostępnienia nowych środków przez inwestorów zewnętrznych w wysokości 145,4 mln EUR ⁽¹³⁾, a po drugie, wsparcia finansowego ze strony państwa francuskiego w łącznej wysokości 87,8 mln EUR.

3.2.1. Opis finansowania

- (36) Jak wyszczególniono w tabeli 1 poniżej, władze francuskie wyjaśniają, że finansowanie prywatne będzie pochodzić głównie z: (i) wkładu kapitałowego Blue Sky Holding w wysokości [...] mln EUR, (ii) wkładu kapitałowego nowego inwestora zewnętrznego (francuskiej spółki Advens-Geocoton) jako nowego akcjonariusza w wysokości [...] mln EUR, (iii) dodatkowego wkładu kapitałowego w wysokości [...] mln EUR podzielonego między Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton i SEMPAT, który ma zostać wniesiony na rzecz Corsair, jeżeli jego przepływy pieniężne spadną poniżej progu [...] mln EUR, (iv) moratorium na składki emerytalne przyznanego przez Caisse de Retraite du Personnel Navigant (CRPN) na kwotę [...] mln EUR, (v) sprzedaży przez Corsair statku powietrznego Airbus A330 o znaku rejestracyjnym F-HSKY za szacunkową kwotę [...] mln EUR oraz (vi) sfinansowania przez Corsair (za pośrednictwem umów leasingu) w lipcu 2022 r. czterech nowych statków powietrznych A330-NEO za kwotę [...] mln EUR ⁽¹⁴⁾.
- (37) Na tej podstawie władze francuskie stwierdzają, że kwota wkładu własnego, którą należy zastosować w odniesieniu do wniosku o zmianę planu restrukturyzacji z 2020 r., wynosi zatem 145,4 mln EUR. Władze francuskie wskazują również, że w kontekście decyzji z 2020 r. opartej na planie restrukturyzacji z 2020 r. prywatne wkłady kapitałowe na rzecz Corsair wyniosły [130–180] mln EUR.
- (38) Władze francuskie stwierdzają zatem, że w kontekście zmiany planu restrukturyzacji Corsair z 2020 r. całkowity wkład własny wyniósłby w związku z tym 319,1 mln EUR (tj. przy uwzględnieniu pierwotnego wkładu własnego).
- (39) Jeżeli chodzi o wsparcie finansowe ze strony państwa francuskiego, władze francuskie wyjaśniają, że zdecydowana większość pomocy, o którą wnioskowano w poprawce do planu restrukturyzacji, polega na umorzeniu pomocy przyznanej w 2020 r. w formie pożyczek, a nie na nowych zastrzykach kapitałowych, oraz że wsparcie finansowe ze strony państwa będzie zatem udzielane głównie przez:
 - (i) nowy wkład w wysokości 3 mln EUR wniesiony przez Conseil Départemental de la Guadeloupe;
 - (ii) ulgę podatkową dla terytoriów zamorskich (CIOM) w wysokości 38,1 mln EUR w ramach programu inwestycyjnego Corsair na zakup statku powietrznego ⁽¹⁵⁾;
 - (iii) odroczenie spłaty kwoty 19 mln EUR odpowiadającej należnościom publicznoprawnym niepodlegającym umorzeniu na okres sześciu lat ([...]) ⁽¹⁶⁾;

⁽¹³⁾ Po całkowitym wyeliminowaniu historycznego udziałowca OMRP poprzez umorzenie wszystkich jego udziałów.

⁽¹⁴⁾ Odpowiada to kwocie miesięcznego leasingu statku powietrznego do dnia 30 września 2025 r., tj. na okres obowiązywania zmienionego planu restrukturyzacji.

⁽¹⁵⁾ Ulga podatkowa dla terytoriów zamorskich, uregulowana w art. 244 quater W francuskiego Code général des impôts (ogólnego kodeksu podatkowego), przewiduje kwotę wolną od podatku z tytułu inwestycji w departamentach zamorskich. Środek ten nie jest zazwyczaj dostępny dla przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji. Państwo francuskie zobowiązuje się jednak dołożyć wszelkich starań, aby przyznać ją przedsiębiorstwu Corsair na zasadzie odstępowstwa, niezależnie od jego statusu przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji.

⁽¹⁶⁾ Władze francuskie wskazują, że saldo należności publicznoprawnych niepodlegających umorzeniu, tj. 5,5 mln, zostanie spłacone w tym samym czasie, w którym zostanie wypłacona ulga podatkowa z 2026 r. (odpowiadająca uldze podatkowej dla terytoriów zamorskich, którą państwo francuskie ma wypłacić Corsair na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE).

- (iv) umorzenie kwoty 23 mln EUR odpowiadającej należnościom publicznoprawnym podlegającym umorzeniu ⁽¹⁷⁾; oraz
- (v) umorzenie należności publicznoprawnych w wysokości 80 mln EUR odpowiadających pożyczkom państwowym udzielonym w ramach planu restrukturyzacji z 2020 r. (pożyczki od Fonds de Développement Économique et Social oraz pożyczki Prêt participatif – „pożyczki z FDES i pożyczki PP”, zob. motyw 1, pkt 1 i ppkt (iv)), a także odsetki od tych pożyczek w wysokości 4,7 mln EUR.
- (40) Jeżeli chodzi o umorzenie pożyczek z FDES i pożyczek PP (motyw 39 ppkt (v)), władze francuskie utrzymują, że ponieważ kwota ta została już w pełni uwzględniona w decyzji z 2020 r., nie należy jej ponownie uwzględniać przy obliczaniu pomocy przeznaczonej na sfinansowanie kosztów restrukturyzacji w celu ustalenia stosunku pomocy do wkładu własnego, ponieważ skutkowałoby to dwukrotnym liczeniem tej samej pomocy. Z drugiej strony konieczne jest uwzględnienie kwoty naliczonych i skapitalizowanych odsetek (od pożyczki partycypacyjnej), która w całym okresie trwania pożyczki partycypacyjnej wyniesie 4,7 mln EUR. Ponadto w zamian za takie umorzenie Corsair przyznaje państwu francuskiemu i zainteresowanym wierzycielom publicznym klauzulę pierwszeństwa zwrotu w lepszej sytuacji finansowej, zgodnie z którą, jeżeli zostaną spełnione określone warunki, Corsair ma spłacać corocznie kwotę odpowiadającą [...] % dodatniej różnicy między wynikiem operacyjnym, z uwzględnieniem rezerw na utrzymanie, a amortyzacją wierzytelności objętej restrukturyzacją ⁽¹⁸⁾, do pułapu [...] mln EUR. Skuteczne uruchomienie tej klauzuli jest uzależnione od łącznego spełnienia rygorystycznych warunków finansowych, a mianowicie istnienia dodatniego kapitału własnego i utrzymania wystarczającej pozycji w zakresie przepływów pieniężnych, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby płatności dokonywane na podstawie klauzuli zwrotu w lepszej sytuacji finansowej nie zagrażały wypłacalności ani płynności przedsiębiorstwa.
- (41) Należy w tym miejscu przypomnieć, że w kontekście decyzji z 2020 r. opartej na planie restrukturyzacji z 2020 r. pomoc państwa wypłacona na rzecz Corsair miała formę pomocy na restrukturyzację w wysokości 106,7 mln EUR, obejmującej (i) moratorium na zobowiązania publicznoprawne zaciągnięte przez Corsair na koniec stycznia 2021 r., szacowane na 21,9 mln EUR, (ii) 4,8 mln EUR w formie ulgi podatkowej dla terytoriów zamorskich na zakup jednego lub większej liczby statków powietrznych w 2021 r., (iii) bezpośrednią pożyczkę uprzywilejowaną państwa w wysokości 18 mln EUR (zwaną dalej „pożyczką z FDES”) oraz (iv) pożyczkę partycypacyjną w wysokości 62 mln EUR (zwaną dalej „pożyczką PP”) ⁽¹⁹⁾.
- (42) Władze francuskie wskazują, że w 2020 r. w ramach inwestycji OMRP władze lokalne departamentów zamorskich wypłaciły 6 mln EUR, czego nie uwzględniono w decyzji z 2020 r. Kwotę tę należy zatem dodać do kwoty pomocy państwa wypłaconej w 2020 r., co daje całkowitą kwotę pomocy państwa w wysokości 112,7 mln EUR.
- (43) Ponadto w odpowiedzi na uwagę Komisji zawartą w motywie 95 decyzji o wszczęciu postępowania, w której zakwestionowano kwalifikowalność jako wkładu własnego moratorium na kwotę [10–40] mln EUR uzyskanego w wyniku rozłożenia w czasie płatności składek emerytalnych przyznanych przedsiębiorstwu Corsair we wrześniu 2023 r. przez CRPN, władze francuskie utrzymują zasadniczo, że CRPN jest podmiotem, który samodzielnie zarządza środkami pochodzenia prywatnego. Ponieważ środki CRPN nie są środkami państwowymi, a decyzji o rozłożeniu w czasie płatności składek – którą w kontekście niniejszej sprawy można porównać z rozsądnym zachowaniem wierzyciela prywatnego – nie można przypisać państwu, środek ten nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (44) W tabeli 1 przedstawiono podział wkładów własnych i pomocy państwa w ramach finansowania planu restrukturyzacji z 2020 r. Następnie przedstawiono ten podział w odniesieniu do finansowania wniesionego na rzecz zmienionego planu restrukturyzacji. Na koniec przedstawiono stosunek wszystkich wkładów prywatnych do publicznych w ramach finansowania zmienionego planu restrukturyzacji.

⁽¹⁷⁾ Finansowanie wymienione w motywie 39 ppkt (iii) i (iv) zapewniane jest za pośrednictwem Commission des chefs des services financiers (CCSF), która jest częścią Dyrekcji Generalnej ds. Finansów Publicznych Ministerstwa Gospodarki, <https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises>.

⁽¹⁸⁾ Zob. załącznik 5 do istotnych warunków podpisanych 7 listopada 2025 r.

⁽¹⁹⁾ W tym względzie władze francuskie podkreślają, że w kontekście decyzji z 2020 r. całkowitą kwotę pożyczek udzielonych przez państwo (80 mln EUR) uznano za pomoc państwa, a nie jedynie korzyść ekonomiczną przyznaną Corsair dzięki pożyczkom udzielonym przez państwo w porównaniu z podobnymi pożyczkami udzielonymi przez podmiot prywatny.

Tabela 1

Pomoc i wkłady własne

Wkłady własne		Pomoc	
Rodzaj	Kwota w mln EUR	Rodzaj	Kwota w mln EUR
Koncesje TUI (akcjonariusz odchodzący)	[80–120]	Moratorium na spłatę zobowiązań publicznoprawnych	21,9
Wkład OMRP	[10–50]	Ulga podatkowa dla terytoriów zamorskich	4,8
Wkład władz lokalnych departamentów zamorskich (za pośrednictwem OMRP)	(6)	Pożyczki państwowe z FDES i pożyczki PP	80
Sprzedaż trzech statków powietrznych Boeing 747 w dniu 2 lipca 2020 r.	[10–25]	Wkład władz lokalnych departamentów zamorskich (za pośrednictwem OMRP)	6
Negocjacje w sprawie leasingu dwóch statków powietrznych	[3–10]		
Plan ochrony miejsc pracy i układ zbiorowy w sprawie rozwiązania stosunku pracy	[7–20]		
Łączne wkłady własne w plan restrukturyzacji z 2020 r.	60,86 % 173,7	Łączna pomoc na plan restrukturyzacji z 2020 r.	112,7 39,14 %
Zastrzyk kapitałowy od Blue Sky Holding (byli udziałowcy OMRP i reinwestorzy)	[5–30]	Zastrzyk kapitałowy od Conseil Départemental de la Guadeloupe (za pośrednictwem SEMPAT)	3
Zastrzyk kapitałowy od Advens-Geocoton	[5–30]	Umorzenie pożyczek państwowych z FDES i pożyczek PP	Odsetki skapitalizowane i naliczone na koniec lipca 2025 r. od pożyczki partycypacyjnej (PP): 4,7 Odsetki zapłacone od pożyczki z FDES
Nowe zobowiązanie do dodatkowego zastrzyku kapitałowego od akcjonariuszy (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton i SEMPAT)	[5–30]		
Moratorium na opłacanie składek przyznane przez Caisse de Retraite du Personnel Navigant	[10–40]	Zmiana harmonogramu spłaty należności publicznoprawnych niepodlegających umorzeniu	19
Sprzedaż F-HSKY	[25–40]	Umorzenie podlegających umorzeniu należności publicznoprawnych	23
Finansowanie czterech nowych samolotów Airbus A330-NEO poprzez leasing (opłaty leasingowe)	[20–80]	Ulga podatkowa dla terytoriów zamorskich	38,1
Łączne wkłady własne w zmieniony plan restrukturyzacji	145,4 62,3 %	Łączna pomoc na zmieniony plan restrukturyzacji	87,8 37,7 %
Łączne wkłady własne ogółem (dla obu planów)	319,1 61,4 %	Łączna pomoc ogółem (dla obu planów)	200,5 38,6 %

3.2.2. *Proporcjonalność między pomocą, wkładem własnym a podziałem obciążeń*

- (45) Na tej podstawie władze francuskie wskazują, że w kontekście zmiany planu restrukturyzacji Corsair z 2020 r. zdyskontowana łączna kwota pomocy państwa wyniosłaby 200,5 mln EUR (z uwzględnieniem pomocy początkowej), tj. [80–180] mln EUR mniej niż zdyskontowana łączna kwota wkładów prywatnych.
- (46) Władze francuskie stwierdzają zatem, że warunek określony w pkt 64 wytycznych R&R – zgodnie z którym wkład własny musi wynosić co najmniej 50 % kosztów restrukturyzacji – jest bez wątpienia spełniony.
- (47) Ponadto władze francuskie stwierdzają, że część działań publicznych w ramach zmienionego planu restrukturyzacji przybierze formę zastrzyku kapitałowego oraz że obecni akcjonariusze wnoszą bardzo znaczący wkład w działania restrukturyzacyjne, zmniejszając swój udział do zera w kontekście zbliżającego się podwyższenia kapitału. W tym względzie władze francuskie wyjaśniają, że zgodnie z pkt 66 wytycznych R&R dotychczasowi akcjonariusze w pełni pokrywają skumulowane straty Corsair przed interwencją państwa. W tym celu przed przekazaniem środków publicznych przeprowadzono obniżenie kapitału w celu pokrycia strat przeniesionych z poprzednich lat. W wyniku tej operacji udział dotychczasowych akcjonariuszy został całkowicie zniwelowany przez pełną amortyzację pozostałych akcji. Miało to miejsce przed podwyższeniem kapitału, w związku z czym dokapitalizowanie w żaden sposób nie przynosi korzyści byłym akcjonariuszom. Władze francuskie uważają zatem, że podejście to zapewnia odpowiedni podział obciążenia, ponieważ obecni akcjonariusze ponoszą cały ciężar strat poniesionych w przeszłości w pełnym zakresie dozwolonym przez prawo krajowe i są faktycznie eliminowani w ramach restrukturyzacji kapitału.

3.2.3. *Adekwatność pomocy*

- (48) W związku z powyższym władze francuskie uważają, że obecne trudności Corsair wynikają zarówno z doraźnych problemów z płynnością finansową, jak i ze strukturalnego osłabienia jej wypłacalności, wynikającego ze skumulowanych strat, które z roku na rok uszczuplały jej kapitał własny. Władze francuskie podkreślają, że planowana pomoc, polegająca zasadniczo na umorzeniu długu i przyznaniu ulgi podatkowej, nie służy jedynie tymczasowej poprawie przepływu środków pieniężnych przedsiębiorstwa, lecz również przyczynia się do zwiększenia jego wypłacalności w perspektywie długoterminowej. Ten ostatni aspekt jest wspólny do zdolności przedsiębiorstwa do pokrycia wszystkich swoich zobowiązań z zasobów własnych. Umorzenie długu natychmiastowo i trwale zmniejsza zobowiązania bieżące, natomiast ulga podatkowa zwiększa wynik netto lub aktywa, poprawiając pozycję netto w obu przypadkach. Władze francuskie uważają, że to zmniejszenie zobowiązań w połączeniu z przywróceniem poziomu kapitału własnego jest najodpowiedniejszym mechanizmem pozwalającym zaradzić stwierdzonym trudnościom. Pomoc, której towarzyszy klauzula zwrotu w lepszej sytuacji finansowej na kwotę do [...] mln EUR, zaspokoiłaby zatem zarówno średnioterminowe potrzeby w zakresie płynności, jak i rozwiązała problem niewystarczającej wypłacalności, i w związku z tym powinna umożliwić przedsiębiorstwu Corsair powrót do zrównoważonej struktury finansowej i dodatniego stanu środków finansowych przy jednoczesnym wywiązywaniu się ze swoich zobowiązań.

3.3. **Przywrócenie długoterminowej rentowności**

3.3.1. *Opis założeń i prognoz finansowych*

- (49) Zgodnie ze scenariuszem bazowym przedstawionym w najnowszej aktualizacji zmienionego planu restrukturyzacji przedłożonej przez władze francuskie 23 maja 2025 r. i ostatnio zaktualizowanej 15 grudnia 2025 r. przewiduje się, że obroty Corsair, a w szczególności przychody z przewozów pasażerskich, wzrosną o około 17 % w okresie obowiązywania zmienionego planu restrukturyzacji (od końca września 2023 r. do końca września 2026 r.), osiągając około [...] mln EUR do końca września 2026 r.
- (50) Władze francuskie uważają, że koszty (zmienne i stałe) mają wzrosnąć jedynie o [...] % w okresie obowiązywania planu, czyli proporcjonalnie mniej niż przewidywane przychody przedsiębiorstwa do końca września 2026 r. Jeżeli chodzi jednak w szczególności o koszty stałe [...], władze francuskie stwierdzają, że oczekiwany wzrost kosztów leasingu wyniesie [...] % w okresie zmienionej restrukturyzacji w wyniku dodania do floty nowych statków powietrznych. Władze francuskie wyjaśniają, że te nowe statki powietrzne są tańsze pod względem kosztów operacyjnych (w szczególności pod względem zużycia paliwa), ale ich leasing jest droższy.

- (51) Władze francuskie twierdzą, że na podstawie powyższej sytuacji i jak pokazuje poniższa tabela, oczekuje się, że wynik operacyjny przedsiębiorstwa znacznie wzrośnie w okresie obowiązywania zmienionego planu restrukturyzacji z [...] mln EUR na koniec września 2023 r. do [...] mln EUR na koniec września 2026 r., co stanowi całkowite odwrócenie sytuacji w okresie obowiązywania zmienionego planu restrukturyzacji ze znacznej straty z działalności operacyjnej do zdecydowanie dodatniego wyniku operacyjnego.

Tabela 2

Główne wskaźniki finansowe Corsair (scenariusz bazowy)

	Okres restrukturyzacji							
mln EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Obrót	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym pasażerowie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik operacyjny	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitał własny (MSSF 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dług netto (MSSF 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zainwestowany kapitał (MSSF 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stan środków finansowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału (ROCE) % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[10,6–13,4] %	[11,4–15,2]	[...]
Stopa zwrotu z kapitału własnego (RoE) % (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: szereg slajdów ze zmienionego planu restrukturyzacji na dzień 23 maja 2025 r., zgodnie z przekazanymi danymi; „Podsumowanie przedłożonych dokumentów” z dnia 20 czerwca 2025 r.

(*) Obliczone na podstawie wskaźnika NOPAT (zysk operacyjny netto po opodatkowaniu) ⁽²⁰⁾.

(**) Odliczane na podstawie wyniku netto i kapitału własnego.

⁽²⁰⁾ Wynik operacyjny mierzy wyniki operacyjne przedsiębiorstwa przed uwzględnieniem obciążeń finansowych i podatku dochodowego od osób prawnych, zgodnie z mającymi zastosowanie zasadami rachunkowości. Zysk operacyjny netto po opodatkowaniu (NOPAT) jest wynikiem operacyjnym po opodatkowaniu, obliczonym na podstawie normatywnej, tak jakby przedsiębiorstwo było finansowane wyłącznie z kapitału własnego, i uzyskiwany jest poprzez zastosowanie standardowej stawki podatkowej do wyniku operacyjnego. Podejście to pozwala zneutralizować wpływ struktury finansowania oraz nadzwyczajnych pozycji podatkowych. NOPAT jest zatem odpowiednią wielkością sumaryczną do obliczenia zwrotu z zainwestowanego kapitału (ROCE), która mierzy zwrot z zainwestowanego kapitału poprzez wykazanie stosunku NOPAT do zainwestowanego kapitału i umożliwia ocenę zdolności przedsiębiorstwa do tworzenia wartości, gdy zwrot ten przekracza średni ważony koszt kapitału (WACC), który jest również stopą zwrotu obliczoną po opodatkowaniu. W przypadku Corsair NOPAT oblicza się w następujący sposób: EBIT skorygowany o odsetki finansowe z tytułu leasingu (obliczenie przybliżone, ponieważ przedsiębiorstwo nie składa skonsolidowanych sprawozdań finansowych zgodnie z MSSF) + dodatkowe koszty osobowe + podatek dochodowy od osób prawnych.

- (52) Jeżeli chodzi o wynik netto Corsair w scenariuszu bazowym, władze francuskie oczekują, że wzrośnie on o tę samą kwotę, przy czym w okresie obowiązywania planu nastąpi znaczny wzrost – od straty netto w wysokości [...] mln EUR w [...] do przewidywanego zysku w wysokości [...] mln EUR na koniec września 2026 r. Należy zauważyć, że ten zysk netto oczekiwany na koniec września 2026 r. jest znacznie wyższy niż w 2025 r. dzięki nadzwyczajnym wpływom związanym zarówno z umorzeniem wierzytelności przez państwo francuskie w połączeniu z wyjątkowym wynikiem w wysokości [...] mln EUR, jak i przychodom w wysokości około [...] mln EUR ze sprzedaży statku powietrznego F-HSKY. Bez tych nadzwyczajnych wpływów oczekiwany wynik netto na koniec września 2026 r. wyniósłby [...] mln EUR.
- (53) Władze francuskie stwierdzają, że te pozytywne wyniki, świadczące o wyraźnej poprawie, wynikają w szczególności z: (i) bardzo dobrej dynamiki handlowej, (ii) odnowienia floty, co umożliwiło poprawę jakości usług, (iii) wprowadzenia środków mających na celu poprawę wskaźnika RASK (w szczególności wzrost przychodów dodatkowych, lepsze zarządzanie rentownością oraz renegocjacja umów z niektórymi dostawcami usług) oraz (iv) uwzględnienia wpływu środków poprawy wyników, które zostały już zidentyfikowane, ale których pozytywny wpływ nie został w pełni uwzględniony przed ich wdrożeniem.
- (54) W tym względzie władze francuskie wyjaśniają, że środki usprawniające dotyczą zarówno oszczędności kosztów, jak i wzrostu przychodów, i obejmują między innymi następujące główne elementy:
- a) uwzględnienie rzeczywistego wpływu środków poprawy wskaźnika RASK, który okazał się wyższy niż początkowo zakładano ([...] % od 2026 r. w porównaniu z [...] % wcześniej), zgodnie z doskonałymi wynikami zaobserwowanymi w roku obrotowym 2024/2025 po wdrożeniu planu działania przez Corsair;
 - b) większy wpływ średniej ceny kuponu (ACP), biorąc pod uwagę stabilizację lub nawet niewielki wzrost ACP obserwowany w ciągu roku obrotowego 2025, mimo że cena paliwa znacznie spadła ([...] % w porównaniu z poprzednią wersją zmienionego planu restrukturyzacji). Władze francuskie podkreślają, że ta tendencja poprawy ACP w połączeniu ze spadkiem cen paliwa utrzymuje się i popiera przyszłe cele zmienionego planu restrukturyzacji w zakresie stopy zwrotu w przeliczeniu na pasażera; wynika to w szczególności z upsellingu prowadzonego przez Corsair w związku z odnowieniem floty, co umożliwiło poprawę ACP w stopniu przewyższającym początkowe oczekiwania w [...] r.; oraz
 - c) spadek kosztów dystrybucji w świetle ostatnich dobrych wyników za pośrednictwem kanałów internetowych odnotowanych w roku obrotowym 2025. Wdrożenie w ciągu kilku miesięcy dynamicznej polityki handlowej mającej na celu przyspieszenie rozwoju sprzedaży bezpośredniej, a w szczególności sprzedaży przez internet, doprowadziło już do ograniczenia korzystania z sieci stron trzecich, które są strukturalnie droższe.
- (55) Niemniej jednak te założenia i rozwój sytuacji nie pozwalają na [...], tj. po zakończeniu okresu restrukturyzacji. Władze francuskie przewidują, że we wrześniu 2026 r. kapitał własny Corsair nadal będzie [...] w wysokości [...] mln EUR, przy stopie zwrotu z zainwestowanego kapitału rządu [10,6–13,4] %, co jest zgodne z kosztem kapitału Corsair oszacowanym przez władze francuskie na [8,6–10,5] %. Ponadto władze francuskie stwierdzają, że oczekuje się, iż stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału osiągnie [11,4–15,2] % na koniec września 2027 r. (i przekroczy [18–21] % na koniec roku obrotowego 2027–2028, który kończy się z końcem września 2028 r.).
- (56) W tym kontekście władze francuskie stwierdzają, że zgodnie z wytycznymi R&R plan restrukturyzacji musi przywrócić długoterminową rentowność beneficjenta w rozsądnych ramach czasowych i na podstawie realistycznych założeń co do przyszłych warunków działalności, które powinny wykluczać wszelką dalszą pomoc państwa nieobjętą planem restrukturyzacji.
- (57) Na tej podstawie władze francuskie uważają, że rozsądne ramy czasowe przewidziane w wytycznych R&R niekoniecznie odpowiadają okresowi restrukturyzacji, który ponadto musi być jak najkrótszy, oraz że ich zdaniem wynika to jasno z orientacyjnego wzoru planu restrukturyzacji załączonego jako załącznik II do wytycznych R&R.
- (58) Ponadto władze francuskie uważają, że to kryterium przywrócenia długoterminowej rentowności w rozsądnych ramach czasowych ma zastosowanie bez ograniczeń do zmiany planu restrukturyzacji, w związku z czym punktem wyjścia dla określenia rozsądnych ram czasowych w tym konkretnym przypadku musi być ich zdaniem wnioski o zmianę.

- (59) W tym kontekście władze francuskie zwracają uwagę, że uznaje się, iż przedsiębiorstwo osiąga długoterminową rentowność, jeśli jest w stanie zapewnić odpowiedni szacowany zwrot z kapitału po pokryciu wszystkich swoich kosztów wraz z amortyzacją i opłatami finansowymi. Innymi słowy, zrestrukturyzowane przedsiębiorstwo uznaje się za rentowne, jeżeli jest w stanie samodzielnie konkurować na rynku.
- (60) Na tej podstawie władze francuskie uważają, że w praktyce Komisja powinna zbadać kryterium przywrócenia rentowności w oparciu o zbiór dowodów, zgodnie ze swoją praktyką decyzyjną. Władze francuskie utrzymują, że w ramach tego zbioru dowodów Komisja powinna przeanalizować wskaźniki przepływów pieniężnych, ale także wskaźniki rentowności (EBITDAR, ROCE, zwrot z kapitału własnego (ROE) lub średni ważony koszt kapitału (WACC)). Dodają one, że Komisja powinna w szczególności przeanalizować, czy stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału staje się wyższa niż WACC w rozsądnym terminie, aby ocenić zdolność przedsiębiorstwa lotniczego do wygenerowania rentowności wystarczającej do pokrycia kosztów finansowania kapitałowego.
- (61) Jak przedstawiono w tabeli 3, władze francuskie wskazują również, że scenariusz pesymistyczny zawarty w planie restrukturyzacji Corsair przewidywałby pogorszenie wyniku operacyjnego przedsiębiorstwa na koniec września 2026 r. rzędu [...] mln EUR, a zatem skutkowałby stratą z działalności operacyjnej na koniec zmienionego okresu restrukturyzacji. Wszystkie pozostałe wskaźniki również odzwierciedlałyby to pogorszenie.

Tabela 3

Główne wskaźniki finansowe dla Corsair (scenariusz pesymistyczny)

		Okres restrukturyzacji						
mln EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Obrót	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym pasażerowie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik operacyjny	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitał własny (MSSF 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dług netto (MSSF 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zainwestowany kapitał (MSSF 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stan środków finansowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału (ROCE) % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	Okres restrukturyzacji							
mln EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Stopa zwrotu z kapitału własnego (RoE) %^(**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: szereg slajdów ze zmienionego planu restrukturyzacji na dzień 23 maja 2025 r., zgodnie z przekazanymi danymi; „Podsumowanie przedłożonych dokumentów” z dnia 20 czerwca 2025 r.

(*) Obliczone na podstawie wskaźnika NOPAT (zysk operacyjny netto po opodatkowaniu)⁽²¹⁾.

(**) Odliczane na podstawie wyniku netto i kapitału własnego.

- (62) Władze francuskie zwracają uwagę, że scenariusz pesymistyczny opiera się na zmianie następujących założeń w scenariuszu bazowym:
- w odniesieniu do lotów do Gwadelupy, podczas gdy scenariusz bazowy opiera się na przekroczeniu przez rynek poziomów z 2019 r. począwszy od 2025 r. (co przedsiębiorstwo już zauważyło), scenariusz pesymistyczny opiera się na bardziej stopniowym ożywieniu rynku na Gwadelupie, przy czym powrót do wyników z 2019 r. nastąpi rok później, czyli począwszy od 2026 r., a liczba pasażerów przewożonych przez Corsair również ulegnie odpowiedniemu zmniejszeniu;
 - jeżeli chodzi o paliwo, chociaż w scenariuszu bazowym zakłada się cenę paliwa na poziomie [600–900] USD/t od maja 2025 r., scenariusz pesymistyczny oparto na założeniu wzrostu ceny o [...] USD/t w całym okresie restrukturyzacji, co skutkuje wzrostem kosztów paliwa o kwotę odpowiadającą zmianom cen pomniejszoną o oczekiwane przeniesienie tych kosztów na cenę sprzedaży. W tym względzie władze francuskie stwierdzają, że zakłada się, iż jedna trzecia wzrostu ceny paliwa jest przenoszona na ceny sprzedaży;
 - w odniesieniu do cen sprzedaży biletów, podczas gdy scenariusz bazowy opiera się na założeniu wzrostu cen sprzedaży wynikającego z (i) zmiany struktury kabiny („cabin mix”) polegającej na zwiększeniu udziału miejsc w przedniej części kabiny oraz (ii) przeglądu planów lotu, umożliwiającego wyeliminowanie najmniej rentownych lotów, scenariusz pesymistyczny opierał się na ograniczeniu wzrostu cen w okresie restrukturyzacji, co doprowadziło do zmniejszenia obrotów w porównaniu ze scenariuszem bazowym;
 - w odniesieniu do rozwoju działalności Corsair w Afryce, scenariusz bazowy uwzględnia rozwój trasy Paryż–Abidżan pomimo negatywnego wpływu wejścia Air Côte d'Ivoire na rynek, natomiast scenariusz pesymistyczny opiera się na wolniejszym niż początkowo przewidywano wzroście, co wiąże się z odpowiednim spadkiem liczby przewożonych pasażerów;
 - jeżeli chodzi o wdrożenie środków oszczędnościowych i środków mających na celu poprawę wskaźnika RASK przewidzianych w scenariuszu bazowym, scenariusz pesymistyczny zakłada opóźnienie we wdrażaniu tych środków, co będzie miało negatywny wpływ na rok obrotowy 2026.
- (63) Na tej podstawie władze francuskie wskazują, że zdyskontowany scenariusz pesymistyczny przewiduje (i) zdecydowanie dodatni wynik operacyjny wynoszący [...] mln EUR na koniec okresu restrukturyzacji (a nawet do [10–30] mln EUR na dzień 30 września 2028 r.), (ii) przepływy pieniężne [...] w całym okresie realizacji planu i na poziomie około [...] mln EUR na dzień 30 września 2026 r. (oraz [...] mln EUR na dzień 30 września 2028 r.).

⁽²¹⁾ Wynik operacyjny mierzy wyniki operacyjne przedsiębiorstwa przed uwzględnieniem obciążeń finansowych i podatku dochodowego od osób prawnych, zgodnie z mającymi zastosowanie zasadami rachunkowości. Zysk operacyjny netto po opodatkowaniu (NOPAT) jest wynikiem operacyjnym po opodatkowaniu, obliczonym na podstawie normatywnej, tak jakby przedsiębiorstwo było finansowane wyłącznie z kapitału własnego, i uzyskiwany jest poprzez zastosowanie standardowej stawki podatkowej do wyniku operacyjnego. Podejście to pozwala zneutralizować wpływ struktury finansowania oraz nadzwyczajnych pozycji podatkowych. NOPAT jest zatem odpowiednią wielkością sumaryczną do obliczenia zwrotu z zainwestowanego kapitału (ROCE), która mierzy zwrot z zainwestowanego kapitału poprzez wykazanie stosunku NOPAT do zainwestowanego kapitału i umożliwia ocenę zdolności przedsiębiorstwa do tworzenia wartości, gdy zwrot ten przekracza średni ważony koszt kapitału (WACC), który jest również stopą zwrotu obliczoną po opodatkowaniu. W przypadku Corsair NOPAT oblicza się w następujący sposób: EBIT skorygowany o odsetki finansowe z tytułu leasingu (obliczenie przybliżone, ponieważ przedsiębiorstwo nie składa skonsolidowanych sprawozdań finansowych zgodnie z MSSF) + dodatkowe koszty osobowe + podatek dochodowy od osób prawnych.

- (64) Władze francuskie wyjaśniają, że wyniki te świadczą o zdolności Corsair, nawet w scenariuszu pesymistycznym, do wywiązania się ze wszystkich zobowiązań finansowych bez konieczności udzielania dodatkowej pomocy.
- (65) W związku z powyższym władze francuskie wyjaśniają, że wszystkie wskaźniki zawarte w zmienionym planie restrukturyzacji przesłanym Komisji potwierdzają ścieżkę przywrócenia rentowności, nawet w scenariuszu pesymistycznym, o ile:
- w scenariuszu bazowym osiągnięty zostanie dodatni wynik netto w wysokości [...] mln EUR w roku obrotowym [...], w wysokości [...] mln EUR w [...] i [...] mln EUR w [...] oraz, w scenariuszu pesymistycznym, w wysokości [...] mln EUR na dzień 30 września 2026 r. i kolejny zysk w wysokości [...] mln EUR w roku następującym po zakończeniu okresu restrukturyzacji; oraz
 - przepływy pieniężne Corsair pozostaną na poziomie [...] przez cały okres obowiązywania zmienionego planu restrukturyzacji, przy czym saldo środków pieniężnych na koniec planu wyniesie [...] mln EUR w scenariuszu bazowym i [...] mln EUR w scenariuszu pesymistycznym.
- (66) Jak wskazano powyżej, oczekuje się, że stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału wyniesie [10,6–13,4] % na dzień 30 września 2026 r. i [11,4–15,2] % rok po zakończeniu okresu restrukturyzacji, tj. powyżej wskaźnika WACC obliczonego dla tej samej daty na poziomie [8,6–10,5] % ⁽²²⁾.
- (67) Ponadto władze francuskie wskazują, że – jak pokazano w tabeli 4 poniżej – mediana stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału w próbie kilkunastu przedsiębiorstw lotniczych będących stronami trzecimi wynosiła 7,3 % w 2019 r. i 6,9 % w 2024 r. Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału Corsair, jak pokazano w tabeli 3 powyżej, była zrównoważona w latach [...], osiągając [...] % w [...], i oczekuje się, że osiągnie raczej poziom [...] obserwowany w ostatnich latach, niż poziom pozostałych przedsiębiorstw lotniczych objętych próbą w trakcie realizacji zmienionego planu restrukturyzacji.

Tabela 4

Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału

		Wskaźnik zwrotu z kapitału				
W mln EUR	Kategoria	2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	Tradycyjne	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Tradycyjne	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Tradycyjne	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Tradycyjne	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Tradycyjne	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Tradycyjne	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Tanie	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
Easy Jet	Tanie	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	USA	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

⁽²²⁾ Na potrzeby oceny planu restrukturyzacji Corsair i przyszłej rentowności przedsiębiorstwa władze francuskie oszacowały średni ważony koszt kapitału (WACC) Corsair na [8,6–10,5] % na koniec okresu objętego planem restrukturyzacji, tj. do 2026 r. Tę wartość WACC obliczono na podstawie standardowego wzoru, w którym ważony jest koszt długu (RD) w stosunku do kosztu kapitału własnego. Koszt kapitału własnego (RE) obliczono na poziomie [...] % na podstawie wzoru CAPM (model wyceny aktywów kapitałowych ($RE = RFR + \beta E \times ERP + \text{premia z tytułu ryzyka}$), uwzględniając premię z tytułu ryzyka oraz stopę wolną od ryzyka (RF) prognozowaną na [...] % na 2027 r., premię z tytułu ryzyka cen akcji (ERP) w wysokości [...] % dla Francji oraz współczynnik beta kapitału własnego (βE) w wysokości 1,09). Premię za brak płynności w wysokości [...] % dodano w ramach premii za ryzyko, aby zrekomensować fakt, że Corsair nie jest notowany na giełdzie. Koszt zadłużenia (RD) po odliczeniu od podatku, szacowany na [...] %, opiera się na stopie przed opodatkowaniem wynoszącej [...] % i efektywnej stawce opodatkowania wynoszącej [...] %. Te dwa składniki są ważne dla wagi finansowej w wysokości [...], oszacowaną na podstawie średniej dla europejskiego sektora transportu lotniczego. Komisja zauważa również, że średni koszt kapitału dla sektora transportu lotniczego w Europie, oszacowany przez prof. Damodarana, który jest uznanym źródłem wykorzystywanym przy ocenie finansowej, wyniósł około 8 % w 2025 r., a zatem stanowi dolną granicę w porównaniu z oceną francuską (zob.: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

Wskaźnik zwrotu z kapitału						
W mln EUR	Kategoria	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	USA	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
EN United Airlines	USA	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	USA	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Mediana						
Tradycyjne		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Tanie		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
USA		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Wszystkie linie lotnicze		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %
Źródło: Capital IQ (15 grudnia 2025 r.)						

- (68) Władze francuskie uważają zatem, że w świetle wszystkich tych elementów wykazanie rentowności Corsair, nawet w scenariuszu pesymistycznym, jest w pełni zgodne z wytycznymi R&R oraz praktyką decyzyjną Komisji.
- (69) Dlatego władze francuskie uważają, że wszystkie te czynniki wskazują na przywrócenie rentowności umożliwiające przedsiębiorstwu Corsair konkurowanie na rynku na podstawie własnych osiągnięć po zakończeniu okresu restrukturyzacji.

3.4. Środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji

- (70) Władze francuskie uważają, że analiza przeprowadzona w świetle kryteriów ustanowionych w wytycznych R&R i w orzecznictwie potwierdza adekwatność zobowiązań podjętych przez Corsair. Jeżeli chodzi o środki zaproponowane przez Francję i ich prawidłowe przygotowanie, w celu spełnienia wymogów wytycznych R&R oraz rozważania początkowych wątpliwości wyrażonych przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania, władze francuskie wyjaśniają, że Corsair podjął wstępne zobowiązania, a następnie wprowadził dodatkowe środki mające na celu ograniczenie swojej obecności na rynku i otwarcie możliwości dla konkurencji.

3.4.1. Zwrot przydziałów czasu na start lub lądowanie

- (71) Jeżeli chodzi o środki mające na celu ograniczenie obecności na rynku, władze francuskie odnoszą się do zobowiązania Corsair do zwrócenia na rynek 1 500 przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Paryż-Orly (700 zręczonych na stałe i 800 wypożyczonych), co stanowi ponad [...] % jego portfela przydziałów czasu na start lub lądowanie. Władze francuskie uważają, że środek ten zobowiązuje przedsiębiorstwo do strukturalnego i trwałego ograniczenia zdolności przewozowych, ponieważ zasady przydzielania czasu na start lub lądowanie przyjęte przez COHOR, stowarzyszenie koordynujące rozkłady lotów we francuskich portach lotniczych, utrudniają odzyskanie identycznego lotu w perspektywie średnioterminowej.

3.4.2. Oferowanie umów handlowych

- (72) Władze francuskie zobowiązują się zapewnić, aby do końca przedłużonego okresu restrukturyzacji Corsair oferował zainteresowanym przedsiębiorstwom lotniczym możliwość zawierania umów handlowych. Corsair jest gotów zobowiązać się, w zakresie, w jakim umowy te odpowiadają jego celom handlowym i celom w zakresie rentowności, do prowadzenia negocjacji w dobrej wierze i zawierania standardowych umów handlowych dotyczących rynku lotniczego transportu pasażerskiego i towarowego z zainteresowanymi przedsiębiorstwami lotniczymi będącymi stronami trzecimi (umowy dotyczące bloków miejsc w celu nabycia określonej liczby miejsc na niektóre loty obsługiwane przez Corsair; umowy o wspólnej obsłudze połączeń umożliwiające przewoźnikowi lotniczemu będącemu stroną trzecią dostęp do lotów obsługiwanych przez Corsair; umowa międzyliniowa umożliwiająca przedsiębiorstwu lotniczemu będącemu stroną trzecią sprzedaż połączeń przesiadkowych na lotach obsługiwanych przez Corsair).

3.4.3. Zmniejszenie wykorzystania i ograniczenie zdolności przewozowej floty

- (73) Władze francuskie wyjaśniają następnie, że w związku z tymi zobowiązaniami flota zostanie ograniczona do dziewięciu statków powietrznych do końca okresu obowiązywania zmienionego planu restrukturyzacji (tj. do dnia 30 września 2026 r.), a liczba regularnych rotacji do terytoriów zamorskich zostanie zmniejszona o 97 w roku obrotowym [...], w następującym podziale: [...]. Szacuje się, że będzie to miało wpływ na obroty przedsiębiorstwa w wysokości od [...] do [...] mln EUR.

3.4.4. Ograniczenie sieci połączeń

- (74) Dodatkowe zobowiązania obejmują zamknięcie tras ([...]) oraz rezygnację z połączeń regularnych do nowych miejsc docelowych ([...]). Władze francuskie podkreślają, że Corsair ma bardzo niewielki udział w europejskim rynku transportu lotniczego, a wielkość jego operacji w porcie lotniczym Orly jest ograniczona, nie mówiąc już o rynku francuskim. Władze francuskie uważają zatem, że zobowiązania te w pełni spełniają cel polegający na ograniczeniu obecności przedsiębiorstwa na rynku.
- (75) Władze francuskie uważają, że środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji zaproponowane przez Corsair są odpowiednie i prawidłowo przygotowane. W związku z tym, biorąc pod uwagę już znaczne wysiłki, jakie stanowią proponowane środki, wszelkie dodatkowe środki groziłyby osłabieniem ścieżki prowadzącej do przywrócenia rentowności, a tym samym byłyby sprzeczne z zasadą określoną w wytycznych R&R.

3.5. Rola Corsair w Unii Europejskiej i kontrfaktyczny scenariusz pomocy

- (76) W swojej ocenie zmienionego planu restrukturyzacji Corsair Komisja bada, czy proponowana pomoc, pomimo jej potencjalnie szkodliwego wpływu na konkurencję, jest konieczna do osiągnięcia celu, jakim jest zapobieżenie niedoskonałości rynku lub trudnościom społecznym, i czy jest ograniczona do ścisłego minimum, zgodnie z wytycznymi R&R.
- (77) W tym kontekście władze francuskie uważają, że rola Corsair w Unii, w szczególności jako kluczowego tradycyjnego przewoźnika łączącego Francję metropolitalną z jej regionami najbardziej oddalonymi, jest kluczowym elementem tkanki gospodarczej i społecznej tych regionów.
- (78) Według władz francuskich, zgodnie z pkt 44 wytycznych R&R, Corsair odgrywa kluczową rolę w zapewnianiu ciągłości terytorialnej i usuwaniu potwierdzonej niedoskonałości rynku na kluczowych trasach. Przedsiębiorstwo gwarantuje sprawne funkcjonowanie transportu lotniczego do terytoriów zamorskich. Władze francuskie uważają, że tej strategicznej pozycji nie należy postrzegać jedynie jako działalności komercyjnej, lecz jako istotny wkład w tkankę gospodarczą i społeczną tych regionów, co uzasadnia interwencję publiczną w przypadku zagrożenia jej istnienia.
- (79) Ponadto władze francuskie uważają, że analiza zgodności z rynkiem wewnętrznym pomocy, która zasadniczo opiera się na scenariuszu kontrfaktycznym, tj. ocenie prawdopodobnych skutków dla konkurencji i rynku w przypadku nieudzielenia pomocy, a w konsekwencji likwidacji Corsair, wykazuje, że upadłość przedsiębiorstwa miałaby poważne konsekwencje wykraczające poza zwykłą realokację udziałów w rynku. Władze francuskie twierdzą, że upadłość Corsair spowodowałaby bardzo znaczący i natychmiastowy wzrost cen dla konsumentów, szacowany na ponad 15 % na trasach do/z Antyli i ponad 40 % na trasach do/z Majotty, ponieważ poważnie pogorszyłaby sytuację konkurencyjną, powodując przejście z duopolu na monopol na trasie Paryż–Majotta i zmniejszając liczbę graczy z trzech do dwóch na trasach na Antyle. Nieobecność Corsair zwiększyłaby również ryzyko milczącej zмовy między pozostałymi operatorami.
- (80) Ponadto władze francuskie uważają, że upadek Corsair spowodowałby utratę bezpośrednich połączeń z miast innych niż Paryż do terytoriów zamorskich, co znacząco wpłynęłoby na dostępność i atrakcyjność gospodarczą tych terytoriów. Przedstawiony przez władze francuskie scenariusz alternatywny wskazuje zatem, że brak pomocy na restrukturyzację nie skutkowałby jedynie dostosowaniem rynku, lecz strukturalnym pogorszeniem konkurencji i poważnymi skutkami społeczno-ekonomicznymi dla regionów najbardziej oddalonych. Władze francuskie stwierdzają zatem, że pomoc jest konieczna nie tylko w celu ratowania przedsiębiorstwa, ale przede wszystkim w celu zachowania konkurencyjnej struktury rynku i zapewnienia realizacji celu ciągłości terytorialnej, co stanowi należyte uzasadnienie zgodnie z wytycznymi R&R.

4. **WSTĘPNE USTALENIA ZAWARTE W DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA Z DNIA 5 LUTEGO 2024 R. I DECYZJI O PRZEDŁUŻENIU POSTĘPOWANIA Z DNIA 11 KWIETNIA 2025 R.**

4.1. **Decyzja o wszczęciu postępowania**

- (81) W decyzji o wszczęciu postępowania, stwierdziwszy na pierwszy rzut oka, że środki zgłoszone przez Francję we wniosku o zmianę planu restrukturyzacji należy zaklasyfikować jako pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, Komisja wyraziła następujące wątpliwości co do ich zgodności z rynkiem wewnętrznym.

4.1.1. *Wkład w korygowanie niedoskonałości rynku*

- (82) Komisja zwróciła uwagę na przesunięcie działalności Corsair w kierunku nowych miejsc docelowych w Afryce, ze szkodą dla połączeń z niektórymi regionami najbardziej oddalonymi Unii Europejskiej. Ponieważ połączenia do nowych miejsc docelowych, które Corsair planował rozwijać w ramach zmienionego planu restrukturyzacji, nie przyczyniały się do utrzymania ciągłości terytorialnej Francji, a także biorąc pod uwagę obecność dwóch, a nawet trzech istniejących konkurentów na tych trasach, którzy nadal prowadzili działalność po pandemii koronawirusa, zdaniem Komisji wątpliwe było, czy wkład Corsair w rozwój działalności gospodarczej lub obszaru gospodarczego poprzez utrzymanie łączności i ciągłości terytorialnej w Unii Europejskiej nadal stanowił ważne uzasadnienie (nowej) pomocy, którą władze francuskie chciały przyznać Corsair.

4.1.2. *Adekwatność i proporcjonalność pomocy*

- (83) Komisja stwierdziła, że na podstawie pkt 62 wytycznych R&R znaczna część wkładu w koszty restrukturyzacji musi pochodzić z zasobów własnych beneficjenta pomocy, jego udziałowców, wierzycieli, grupy przedsiębiorstw, do której należy, lub nowych inwestorów. Taki wkład własny powinien co do zasady być porównywalny z przyznawaną pomocą pod względem wpływu na wypłacalność lub płynność beneficjenta; pomoc musiała być odpowiednio wynagrodzona zgodnie z pkt 54 wytycznych R&R. Ponadto zgodnie z pkt 63 wkład ten musiał być rzeczywisty, co wykluczało przyszłe oczekiwane zyski, takie jak przepływy środków pieniężnych. Co więcej, zgodnie z pkt 124 lit. b), jeżeli zmiana planu restrukturyzacji doprowadziła do wzrostu kosztów restrukturyzacji, wkład własny powinien zostać odpowiednio zwiększony.
- (84) W swojej decyzji Komisja stwierdziła, że władze francuskie planują przyznanie nowej pomocy w wysokości 83,1 mln EUR w formie restrukturyzacji należności publicznoprawnych, umorzenia wierzytelności oraz obniżek podatków związanych z odnowieniem floty. Ponadto Komisja uznała, że klauzula zwrotu w lepszej sytuacji finansowej, ograniczona do kwoty [...] mln EUR, jest marginalna w świetle całkowitej wielkości pomocy publicznej przyznanej Corsair od 2020 r., szacowanej na prawie [...] mln EUR.
- (85) W tym kontekście Komisja zauważyła, że wszelkie korzyści wynikające z restrukturyzacji przyniosłyby głównie korzyści akcjonariuszom prywatnym, zarówno dotychczasowym, jak i nowym, podczas gdy państwo poniosłoby znaczną część ryzyka bez odpowiedniego wynagrodzenia. Komisja uznała również, że brak instrumentu zapewniającego odpowiednie wynagrodzenie, takiego jak wejście państwa do kapitału w drodze konwersji długu, uwydatnił tę nierównowagę.
- (86) Komisja zauważyła ponadto, że wkład własny zaproponowany przez Francję opierał się na kilku hipotetycznych elementach. Po pierwsze, [...] nie został sfinalizowany ani udokumentowany. Podobnie finansowanie czterech statków powietrznych A330-NEO pozostało niepewne ze względu na brak konkretnych dowodów. Nie potwierdzono jeszcze kwalifikowalności moratorium związanego z rozłożeniem w czasie składek na rzecz CRPN.
- (87) Wobec braku konkretnych dowodów Komisja uznała zatem, że wkład własny prawdopodobnie pozostanie ograniczony i nieproporcjonalny do całkowitej kwoty pomocy publicznej. Dlatego Komisja uznała, że zidentyfikowane zastrzyki kapitałowe nie stanowiły wystarczającego, rzeczywistego i skutecznego wkładu własnego w koszty restrukturyzacji i że w związku z tym nie pozwalały one na stwierdzenie, że Corsair poniósł słuszną część wysiłku finansowego niezbędnego do jego naprawy.
- (88) Wreszcie Komisja stwierdziła, że władze francuskie nie wykazały, iż lokalizacja Corsair w regionach zamorskich uzasadnia niższy wkład własny.

- (89) W związku z tym Komisja stwierdziła, że proponowany wkład pozostaje niewystarczający w świetle wymogów określonych w pkt 62, 63, 64 i 124 wytycznych R&R, ponieważ wydaje się zbyt mały, częściowo hipotetyczny i pozbawiony wiarygodnych gwarancji co do jego wdrożenia.
- (90) Komisja wyraziła zatem wątpliwości, czy zmieniony plan restrukturyzacji może zapewnić sprawiedliwy podział obciążenia między państwo a udziałowców prywatnych. Na tej podstawie Komisja wyraziła poważne wątpliwości co do proporcjonalności i wynagrodzenia z tytułu proponowanej nowej pomocy.

4.1.2.1. Przywrócenie długoterminowej rentowności

- (91) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała, że zmieniony plan restrukturyzacji przedłożony przez władze francuskie zawiera szereg istotnych niedociągnięć, co sprawia, że przywrócenie długoterminowej rentowności Corsair jest wysoce niepewne. Zgodnie z pkt 124 lit. a) wytycznych R&R w przypadku zmiany planu restrukturyzacji dane państwo członkowskie było zobowiązane do przedłożenia zmienionego planu umożliwiającego przywrócenie długoterminowej rentowności beneficjenta w rozsądnym terminie. Wątpliwości Komisji co do zgodności zmienionego planu z pkt 124 lit. a) wytycznych R&R opierały się na następujących rozważaniach.
- (92) Po pierwsze, Komisja uznała, że założenia makroekonomiczne i operacyjne leżące u podstaw planu nie były wystarczająco uzasadnione ani udokumentowane. Wobec braku szczegółowych wyjaśnień Komisja uznała, że na tym konkretnym etapie postępowania nie może ocenić, na ile są one realistyczne lub istotne.
- (93) Po drugie, Komisja stwierdziła, że prognozy finansowe wykazywały bardzo wąskie marginesy pod względem rentowności i wypłacalności, co sprawiało, że przedsiębiorstwo było szczególnie narażone na jakiegokolwiek pogorszenie założeń, w szczególności w przypadku dalszego wzrostu cen paliw. Komisja uznała zatem, że sama taka zmienność może zagrozić przedstawionym pozytywnym prognozowanym wynikom, a w konsekwencji przewidywanej naprawie.
- (94) Po trzecie, Komisja uznała wkład nowych środków pieniężnych, o którym mowa w decyzji o wszczęciu postępowania ([5–25] mln EUR od dotychczasowych inwestorów (OMRP) i [5–25] mln EUR od Republiki Konga), za skromny w porównaniu z krótko- i średnioterminowymi potrzebami Corsair w zakresie przepływów pieniężnych. Ponadto niektóre środki przedstawione jako nowe okazały się w rzeczywistości starymi inicjatywami, już uwzględnionymi w planie na 2020 r. i „poddanymi recyklingowi” w celu dostarczenia uzasadnienia. Komisja uznała, że takie podejście osłabiło wiarygodność planu, ponieważ jego pozytywne skutki albo zostały już zaabsorbowane, albo nie były wystarczające, aby uniknąć potrzeby udzielenia dalszej pomocy.
- (95) Ponadto niektóre inne inicjatywy pozostały na etapie planowania lub zamiarów, bez konkretnego harmonogramu realizacji. W tych okolicznościach Komisja uznała, że uznanie ich za skuteczny wkład w przywrócenie rentowności miałoby charakter wysoce spekulacyjny. Komisja uznała zatem, że na tym etapie postępowania nowych zastrzyków kapitału prywatnego nie można uznać za wiarygodny dowód na to, że zmieniony plan restrukturyzacji jest wykonalny.
- (96) Po czwarte, Komisja stwierdziła, że władze francuskie nie przedstawiły scenariusza pesymistycznego wymaganego przez wytyczne R&R. Pominięcie to uniemożliwiło właściwą ocenę wrażliwości zmienionego planu restrukturyzacji na niekorzystne wstrząsy.
- (97) Po piąte, Komisja stwierdziła, że wstępne sprawozdania finansowe były niekompletne, ponieważ nie przesłano prognozowanego bilansu ani rachunku przepływów pieniężnych, a jedynie skrócony rachunek zysków i strat. Z dostępnych informacji wynikało również, że kapitał własny Corsair pozostanie na poziomie [...]. W tych okolicznościach Komisja uznała, że na koniec okresu Corsair nadal będzie klasyfikowany jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji, co wzbudziło wątpliwości co do tego, czy przedłożony wówczas plan restrukturyzacji przywróci mu długoterminową rentowność.
- (98) W związku z tym w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła poważne wątpliwości co do zgodności zmienionego planu restrukturyzacji z kryteriami wytycznych R&R, uznając, że nie jest ani oczywiste, ani prawdopodobne, aby Corsair był w stanie wygenerować wystarczający zwrot z inwestycji lub utrzymać swoją działalność na rynku bez dodatkowej pomocy.

- (99) W związku z tym Komisja wstępnie przyjęła, że zmieniony plan restrukturyzacji nie wykazał zdolności Corsair do samodzielnego konkurowania po restrukturyzacji oraz że w związku z tym nie można uznać, że proponowana pomoc przyczyni się do rozwoju rentownej działalności gospodarczej w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

4.1.2.2. Środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji

- (100) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy pomocy stanowiącej podstawę zmienionego planu restrukturyzacji towarzyszyły w wystarczającym stopniu odpowiednie środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji. Zgodnie z pkt 124 lit. c) wytycznych R&R, biorąc pod uwagę znaczny wzrost kwoty pomocy, środki te musiały mieć szerszy zakres niż środki nałożone pierwotnie. Po pierwsze, Francja zaproponowała zwiększenie floty do 10 statków powietrznych w celu zaspokojenia nowego popytu, podczas gdy wielkość floty powinna zasadniczo zostać zmniejszona wraz ze zwiększeniem kwoty pomocy i przedłużeniem okresu restrukturyzacji. Po drugie, środek dotyczący zrzeczenia się przydziałów czasu na start lub lądowanie nie wydaje się ani jakościowo, ani ilościowo bardziej znaczący niż środek przewidziany już w planie restrukturyzacji z 2020 r.
- (101) Wątpliwości wyrażone przez Komisję uwzględniały, oprócz zwiększenia pomocy przewidzianego w zmienionym planie restrukturyzacji, fakt, że zgodnie z informacjami, którymi Komisja dysponowała w tamtym czasie, Corsair mógł skorzystać z dodatkowej pomocy w wysokości do 32 mln EUR w okresie restrukturyzacji. W związku z tym środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji pozostały zasadniczo takie same jak środki już obowiązujące, pomimo znacznego wzrostu kwoty pomocy w zmienionym planie restrukturyzacji.

4.2. Decyzja o przedłużeniu postępowania

- (102) W decyzji o przedłużeniu postępowania Komisja wyraziła nowe wątpliwości wykraczające poza wątpliwości wyrażone w decyzji o wszczęciu postępowania.

4.2.1. Naruszenie obowiązku ograniczenia floty statków powietrznych

- (103) W decyzji o przedłużeniu postępowania Komisja wskazała, że zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE wykorzystanie pomocy państwa niezgodnie z przeznaczeniem stanowi samodzielne pojęcie w zakresie, w jakim dotyczy wykorzystania pomocy z naruszeniem decyzji zatwierdzającej, a nie jej bezprawnego przyznania.
- (104) W decyzji z 2020 r. Komisja zatwierdziła pomoc na restrukturyzację na rzecz Corsair, pod warunkiem że niektóre środki ograniczą zakłócenia konkurencji, w szczególności ograniczenie floty do dziewięciu statków powietrznych przez cały okres obowiązywania planu (do września 2023 r.). Ograniczenie to stanowiło część podstawowych zobowiązań zapewniających zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym.
- (105) W decyzji o przedłużeniu postępowania Komisja wskazała, że z uwag konkurentów i informacji przekazanych przez władze francuskie wynika, iż w latach 2023 i 2024 Corsair eksploatował co najmniej 10 statków powietrznych w ramach przedłużonych umów czarterowych. Władze francuskie przyznały również, że limit ten został przekroczony, o czym świadczą plany lotu Corsair na letnie sezony lotnicze 2023 i 2024.
- (106) Komisja zwróciła także uwagę, że władze francuskie nie mogły nie wiedzieć o tej sytuacji i że tolerowały przekroczenie limitu, nie zgłaszając zmiany planu restrukturyzacji ani nie zwracając się do Komisji o wyrażne zezwolenie.
- (107) Władze francuskie twierdziły, że czartery te miały charakter jednorazowy, były motywowane ograniczeniami zewnętrznymi i zapewniały Corsair jedynie marginalną korzyść.
- (108) Komisja odrzuciła te argumenty w decyzji w sprawie przedłużenia postępowania z kwietnia 2025 r., przypominając, że środek kompensacyjny polegający na ograniczeniu floty miał na celu ograniczenie liczby statków powietrznych, a nie ich zdolności przewozowej, zgodnie z trwałą praktyką w innych decyzjach (w sprawie pomocy na restrukturyzację dla TAP, Condor i SAS). Celem było zamrożenie floty po włączeniu nowych statków powietrznych Airbus zamówionych przed kryzysem, bez narażania na szwank wykonalności zatwierdzonego planu restrukturyzacji.

- (109) Jak wyjaśniła Komisja, czartery z lat 2023 i 2024 nie mogły być uznane za zdarzenia jednorazowe, ponieważ trwały one kilka miesięcy w szczycie sezonu i dotyczyły regularnych połączeń (Paryż–Bamako w 2023 r. i Paryż–Montreal w 2024 r.). Ponadto po wrześniu 2023 r. przedsiębiorstwo Corsair nadal wykorzystywało 10 statków powietrznych, [...].
- (110) Komisja uznała zatem, że sytuacja ta stanowi wykorzystanie pomocy niezgodnie z przeznaczeniem, ponieważ w zmienionym planie restrukturyzacji zgłoszonym w 2023 r. nie unieważniono pierwotnych zobowiązań. Do czasu wydania przez Komisję nowej decyzji limit dziewięciu statków powietrznych pozostawał w mocy.
- (111) Ponadto zgodnie z wytycznymi R&R każde zwiększenie kwoty pomocy wiązało się ze zwiększeniem środków wyrównawczych. Corsair natomiast zwiększył wielkość floty, potęgując w ten sposób zakłócenia konkurencji.
- (112) Uzasadnienia przedstawione przez władze francuskie (ograniczenia operacyjne, pilny charakter sprawy, opóźnienia w dostawach, sytuacja w zakresie bezpieczeństwa w Mali) nie przekonały Komisji, ponieważ czartery wynikały z celowych decyzji, zaplanowanych z wyprzedzeniem, a nie nagłych wydarzeń.
- (113) Ponadto konkurenci Corsair argumentowali, że czartery te umożliwiły przedsiębiorstwu przyjęcie agresywnej polityki cenowej, zakłócającej konkurencję w sezonie.
- (114) Komisja uznała zatem, że istnieją poważne wątpliwości co do tego, czy Corsair i Francja wywiązały się ze zobowiązania do ograniczenia floty, co stanowiło warunek niezbędny dla zgodności pomocy z 2020 r. z rynkiem wewnętrznym.
- (115) W związku z tym, na podstawie art. 20 rozporządzenia (UE) 2015/1589, Komisja podjęła decyzję o przedłużeniu formalnego postępowania wyjaśniającego wszczętego w lutym 2024 r. w celu ustalenia, czy naruszenie to stanowiło wykorzystanie pomocy na restrukturyzację niezgodnie z przeznaczeniem, i wskazała, że przeanalizuje rzeczywistą wielkość floty podczas przedłużonej restrukturyzacji zgłoszonej w 2023 r. w świetle wątpliwości wyrażonych już w decyzji o wszczęciu postępowania.

4.2.2. *Dodatkowa pomoc przyznana w okresie restrukturyzacji*

- (116) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, nie wyrażając przy tym żadnych konkretnych wątpliwości w tym względzie, że Corsair otrzymał w okresie restrukturyzacji kilka dodatkowych środków pomocy publicznej, przy czym władze francuskie nie wykazały ich zgodności z prawem ani zgodności z rynkiem wewnętrznym. W decyzji o przedłużeniu postępowania Komisja stwierdziła, że w latach 2021–2022 Corsair skorzystał z dotacji w wysokości 32,4 mln EUR przyznanych w ramach programów zatwierdzonych przez Komisję na podstawie tymczasowych ram środków pomocy państwa w kontekście COVID-19 ⁽²³⁾ („tymczasowe ramy prawne”). Uznawszy te dotacje za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, Komisja wskazała, że tymczasowe ramy środków pomocy państwa w kontekście COVID-19 wyraźnie wykluczały z możliwości korzystania z tych środków przedsiębiorstwa, które znajdowały się już w trudnej sytuacji w dniu 31 grudnia 2019 r. W tym dniu Corsair był już przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji
- (117) Komisja zauważyła, że władze francuskie nie zgłosiły przyznania tej pomocy, co stanowi naruszenie pkt 129 wytycznych R&R. Zauważyła również, że powtarzające się i utrzymujące się uzależnienie Corsair od finansowania publicznego świadczy o tym, że jego trudności sprzed pandemii nie zostały rozwiązane. Dodatkowa pomoc przyznana w latach 2021 i 2022 wydawała się zatem sprzeczna z zasadą „pierwszy i ostatni raz” określoną w pkt 70 wytycznych R&R, która zabrania przedsiębiorstwu już otrzymującemu pomoc na restrukturyzację otrzymywania nowej pomocy przed zakończeniem restrukturyzacji. Komisja stwierdziła, że wobec braku jakiegokolwiek innej podstawy prawnej przedstawionej przez władze francuskie nie można było ustalić, czy dodatkowa pomoc była zgodna z rynkiem wewnętrznym, oraz że nadal istnieją poważne wątpliwości co do jej zgodności z wytycznymi R&R.
- (118) Komisja stwierdziła również, że uznanie kwoty 32,4 mln EUR za dodatkową pomoc na restrukturyzację pogłębiłoby wątpliwości wyrażone już w decyzji o wszczęciu postępowania z lutego 2024 r. Wątpliwości te dotyczyły długoterminowej rentowności Corsair (sztucznie wspieranej przez pomoc niezgodną z prawem), proporcjonalności nowego wsparcia publicznego, braku odpowiedniego wynagrodzenia dla państwa oraz nieadekwatności środków ograniczających zakłócenia konkurencji.

⁽²³⁾ Dz.U. C 91 I z 20.3.2020., s. 1, ze zm. z dnia 18 listopada 2021 r. (Dz.U. C 473 z 24.11.2021., s. 1).

4.2.3. *Wpływ dodatkowej pomocy na zgodność z rynkiem wewnętrznym pomocy przeznaczonej na sfinansowanie zmiany planu restrukturyzacji*

- (119) Wreszcie, biorąc pod uwagę przyznanie Corsair w okresie restrukturyzacji pomocy niezgodnej z prawem w wysokości 32,4 mln EUR, Komisja wyraziła wątpliwości co do wpływu tej pomocy na zgodność z rynkiem wewnętrznym dodatkowej pomocy zgłoszonej w 2023 r. w celu sfinansowania zmienionego planu restrukturyzacji.

4.3. **Uwagi Francji**

4.3.1. *Decyzja o wszczęciu postępowania*

- (120) W dniu 7 marca 2024 r. władze francuskie przekazały Komisji uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.
- (121) W uwagach tych stwierdziły, że zmieniony plan restrukturyzacji Corsair, przedłożony Komisji Europejskiej w następstwie pierwotnej decyzji w sprawie pomocy z dnia 11 grudnia 2020 r. (106,7 mln EUR), był całkowicie zgodny z pierwotnym planem.
- (122) W tym względzie władze francuskie potwierdziły pełne wdrożenie planowanych środków operacyjnych i społecznych, w szczególności skoncentrowanie się na Antylach i Oceanie Indyjskim, rozwój działalności Corsair w Afryce, modernizację floty poprzez włączenie statków powietrznych Airbus A330-NEO oraz renegotjowanie układów zbiorowych. Władze francuskie utrzymywały wówczas, że Corsair wywiązuje się również ze swoich pierwotnych zobowiązań dotyczących ograniczenia floty do dziewięciu statków powietrznych w celu ograniczenia zakłóceń konkurencji.
- (123) Władze francuskie wyjaśniły, że konieczność opracowania tego zmienionego planu restrukturyzacji wynikała z wyjątkowych, nieprzewidywalnych okoliczności, za które spółka nie ponosi odpowiedzialności, a które spowodowały odchylenie od jej dotychczasowej trajektorii finansowej i spadek wyniku operacyjnego o [200–400] mln EUR w latach 2020–2023. Okoliczności te obejmowały przedłużający się kryzys zdrowotny, ruchy protestacyjne na Antylach, wpływ agresji wojskowej Rosji przeciwko Ukrainie, która doprowadziła do znacznego wzrostu cen paliw i wzrostu wartości dolara amerykańskiego, a także powszechną inflację kosztów w euro. Władze francuskie utrzymywały zatem, że zmiana, o którą wnioskowano we wrześniu 2023 r. na podstawie sekcji 7.2.2 wytycznych R&R, miała na celu kontynuację działań restrukturyzacyjnych przez ograniczony okres, który w tamtym czasie był nadal ustalony przez władze francuskie na dzień 30 września 2025 r.
- (124) Francja uznała, że Corsair przyczynił się do ożywienia działalności gospodarczej w regionach najbardziej oddalonych Unii, które obsługuje, i w związku z tym należy stwierdzić, że sam Corsair odegrał ważną rolę w gospodarce konkretnego regionu najbardziej oddalonego (lub konkretnego sektora zamorskiego), co dodatkowo pokazały niedawne klęski żywiołowe, które dotknęły Majottę. Francja uznała zatem, że wkład ten uzasadnia przyznanie dodatkowej pomocy na restrukturyzację, jak w przypadku Air Austral (w 2022 r.) na Reunione lub grupy SATA (również w 2022 r.) na Azorach.
- (125) Na poparcie tych argumentów Francja przedstawiła badanie⁽²⁴⁾, w którym stwierdzono, że (i) upadek Corsair spowodowałby przejście od sytuacji duopolu do monopolu w zakresie połączeń między Paryżem a Majottą, co mogłoby spowodować wzrost cen o 41 % (oraz spodziewany wzrost cen o 15 % na Antylach i 8 % na Reunione), oraz (ii) konkurenci, którzy zastąpiliby Corsair, gdyby zaprzestał działalności, nie byłoby w stanie wejść na rynek ze względu na wysokie bariery wejścia. Oddalenie i wyspiarski charakter francuskich regionów zamorskich zniechęcały nowych operatorów do otwierania połączeń do tych regionów, co potwierdziła analiza wejść na przedmiotowe rynki i wyjść z nich w ciągu ostatnich ośmiu lat. Jedynym stałym wejściem na rynek było wejście przedsiębiorstwa French Bee, które uruchomiło trasę na Reunion. French Bee było jednak spółką zależną Air Caraïbes, która miała już ugruntowaną pozycję na francuskich terytoriach zamorskich. Trzy inne przedsiębiorstwa, które próbowały rozpocząć działalność na tych trasach, szybko jej zaprzestały. Z badania wynika, że przedsiębiorstwa, które nie posiadały siedziby we francuskich terytoriach zamorskich, nie miały zachęt

⁽²⁴⁾ E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity [Analiza skutków gospodarczych zaprzestania działalności przez Corsair], badanie z dnia 7 marca 2024 r., zlecone przez Corsair.

gospodarczych do zakładania tam działalności. Tradycyjni operatorzy nie dysponowali wystarczającą bazą w porcie lotniczym Charles de Gaulle, a europejscy operatorzy sieci typu „point-to-point” nie dysponowali flotami niezbędnymi do obsługi lotów długodystansowych; ponadto obsługa takich lotów nie była zgodna z ich strategią handlową, która opierała się na lotach średniodystansowych. Co więcej, port lotniczy Orly, z którego odlatywała większość lotów do francuskich terytoriów zamorskich, był przepełniony, co sprawiło, że pojawienie się nowych podmiotów na rynku było mało prawdopodobne. W badaniu podkreślono również wysokie ryzyko milczącej zмовы między pozostałymi operatorami na danym rynku w przypadku wycofania się Corsair oraz negatywne skutki społeczne i gospodarcze, jakie takie wycofanie się mogłoby mieć dla regionów obsługiwanych przez Corsair. Ponadto Francja wyjaśniła również, że problemu wszelkich hipotetycznych podwyżek cen spowodowanych całkowitym wycofaniem się Corsair nie można rozwiązać przez nałożenie obowiązków świadczenia usług publicznych, które tymczasowo zakazywałyby istniejącym przewoźnikom podnoszenia taryf, lub poprzez przyznanie bezpośrednich dotacji mieszkańcom, ponieważ takie interwencje stanowiłyby interwencyjną regulację rynku i byłyby znacznie bardziej kosztowne dla budżetu państwa, a tym samym dla obywateli francuskich, niż pomoc przyznana jako uzupełnienie wkładu własnego beneficjenta.

- (126) Władze francuskie uznały, że zmieniony plan restrukturyzacji przedstawia wiarygodne perspektywy przywrócenia rentowności Corsair, nawet w scenariuszu pesymistycznym. Ponadto stwierdziły one, że scenariusz bazowy, zatwierdzony przez niezależnego audytora, przewidywał zastrzyk kapitału własnego w wysokości [20–50] mln EUR, umorzenie zobowiązań publicznoprawnych w wysokości 103 mln EUR oraz przyznanie ulg podatkowych dla terytoriów zamorskich w wysokości 38,1 mln EUR, a także że wynik operacyjny miał wynieść [...], osiągając [...] mln EUR w latach 2026–2027. W tym samym dniu władze francuskie stwierdziły, że pod względem operacyjnym plan opierał się na ciągłym odnawianiu floty statkami powietrznymi Airbus A330-NEO oraz eksploatacji dziesiątego statku powietrznego (F-HSKY) w celu optymalizacji kosztów, wzmocnienia połączeń zagranicznych i umożliwienia większej dywersyfikacji tras do Afryki ([...]), aby zrekompensować wycofanie się z tras północnoamerykańskich ([...]). Władze francuskie stwierdziły zatem, że jeżeli chodzi o przywrócenie rentowności, zmieniony plan restrukturyzacji był zgodny z wytycznymi R&R, wykazując dodatnią stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału od 2023–2024 r. oraz wskaźnik rentowności (EBITDAR) na poziomie zbliżonym do wskaźnika rentowności europejskich przedsiębiorstw lotniczych w 2019 r. (około 15 %) od 2025–2026 r., przy prognozowanych dodatnich przepływach pieniężnych.
- (127) Władze francuskie uznały również wkłady własne za wystarczające, skuteczne i proporcjonalne. Utrzymywały one, zgodnie z praktyką decyzyjną w zakresie zmiany planu, że należy uwzględnić wszystkie wysiłki poczynione od 2020 r., w tym sprzedaż samolotów Boeing 747, renegocjację umów leasingu, plan ochrony miejsc pracy i układ zbiorowy w sprawie rozwiązania stosunku pracy. Potwierdziły one, że [...] było konkretne, ale podlegało zatwierdzeniu przez Komisję, że finansowanie [...] oraz że moratorium na składki kwalifikowało się do pomocy, ponieważ pochodziło od podmiotu prywatnego. Łącznie połączenie wkładów własnych (293,9 mln EUR) pokryło 60,14 % całkowitych kosztów restrukturyzacji (z wyłączeniem salda pokrytego z działalności operacyjnej), co z nawiązką spełnia wymóg 50 % progu wymaganego w wytycznych R&R, nawet w odniesieniu do kosztów dodatkowych (59,9 %).
- (128) Jeżeli chodzi o interwencję państwa (83,1 mln EUR), władze francuskie uznały ją za stosowny środek służący wypełnieniu luki płynnościowej i restrukturyzacji zadłużenia, którego obsługa stała się niemożliwa. Dodały one, że państwo otrzymało odpowiednie wynagrodzenie w postaci klauzuli zwrotu w lepszej sytuacji finansowej (do [...] mln EUR), która miała pierwszeństwo przed wypłatą dywidend, a także przez zakaz wypłacania dywidend akcjonariuszom przez okres sześciu lat.
- (129) Ponadto władze francuskie uznały, że środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji były prawidłowo przygotowane i były bardziej rozbudowane niż środki przewidziane w pierwotnym planie restrukturyzacji, ponieważ Corsair zobowiązał się, w ramach uwag przedstawionych przez Francję w tym dniu, do trwałego i nieodwołalnego zrzeczenia się maksymalnie 365 przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Paryż-Orly, do definitywnego zamknięcia [...] tras północnoamerykańskich i rezygnacji z uruchamiania innych tras oraz do ograniczenia całkowitej zdolności przewozowej swojej floty do [...] statków powietrznych (co stanowi zmniejszenie o ponad [...] % w porównaniu ze zdolnością przewozową sprzed restrukturyzacji). Władze francuskie uznały te środki za wystarczające i odpowiednie, biorąc pod uwagę wielkość przedsiębiorstwa Corsair i jego działalność na obszarach objętych pomocą, ponieważ utrzymanie dziesiątego statku powietrznego uznano za kluczowe dla rozwoju działalności Corsair w Afryce i przywrócenia jego rentowności bez szkody dla tradycyjnej podstawowej działalności przedsiębiorstwa, a mianowicie działalności na terytoriach zamorskich.

4.3.2. Naruszenie obowiązku ograniczenia floty statków powietrznych

- (130) W uwagach z dnia 30 maja 2025 r. przedstawionych w odpowiedzi na decyzję o przedłużeniu postępowania władze francuskie utrzymywały zasadniczo, że Corsair wywiązał się ze zobowiązań podjętych w ramach pierwotnego planu restrukturyzacji oraz że jednorazowe czartery były wynikiem okoliczności, które wymagały od przedsiębiorstwa podjęcia takich działań, i nie stanowiły nieprzestrzegania planu restrukturyzacji ani wykorzystania pomocy niezgodnie z przeznaczeniem. Głównym argumentem władz francuskich było to, że z treści decyzji z 2020 r. jasno wynikało, iż Komisja, wyłączając mając na celu ograniczenie zdolności przewozowej Corsair pod względem liczby miejsc, kierując się względami uproszczenia i mając na uwadze liczbę miejsc dostępnych dla Corsair przy dziewięciu statkach powietrznych, zdecydowała się wyrazić swoją opinię w kategoriach liczby statków powietrznych. Z formularza wstępnego zgłoszenia pomocy na restrukturyzację przesłanego w 2020 r. wynikało, że ograniczenie floty należy rozumieć jako liczbę miejsc w stosunku do zdolności przewozowej, jaką Corsair planował osiągnąć przed restrukturyzacją w latach 2020–2024. Władze francuskie uznały, że odmienna interpretacja przez Komisję środka mającego na celu ograniczenie floty, niezwiązana ze zdolnością przewozową pod względem liczby miejsc, naruszałaby ogólne zasady prawa Unii, takie jak zasada pewności prawa i zasada dobrej administracji. Takie naruszenie byłoby tym bardziej oczywiste, że utrzymująca się niejasność w sformułowaniu i interpretacji zobowiązań Corsair mogłaby wywołać poważne skutki prawne. Corsair znacznie zmniejszył swoją zdolność przewozową w stosunku do zdolności, jaką planował osiągnąć przed restrukturyzacją w latach 2020–2024, spełniając zarówno cel polegający na zmniejszeniu swojej zdolności przewozowej lub obecności na rynku, o którym mowa w pkt 78 wytycznych R&R, jak i swoje zobowiązania wynikające z decyzji z 2020 r. Władze francuskie przedstawiły (tabela 5) zmiany rzeczywistej zdolności przewozowej Corsair od czasu przyjęcia decyzji z 2020 r. (w tym czartery) w porównaniu z zdolnością przewozową, jaką Corsair planował osiągnąć przed restrukturyzacją.

Tabela 5

Zmiany rzeczywistej zdolności przewozowej Corsair w stosunku do przewidywanej zdolności przewozowej (liczba miejsc)

Liczba miejsc	2020 r. ⁽¹⁾	2021 r. ⁽²⁾	2022 r. ⁽³⁾	Lato 2023 r. ⁽⁴⁾	Grudzień 2023 r.	Lato 2024 r. ⁽⁵⁾	Grudzień 2024 r.
Przewidywana zdolność przewozowa w biznesplanie Corsair przed restrukturyzacją	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rzeczywista zdolność przewozowa od czasu decyzji zatwierdzającej plan restrukturyzacji z 2020 r. (z wyłączeniem czarterów jednorazowych)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rzeczywista zdolność przewozowa od czasu decyzji zatwierdzającej plan restrukturyzacji z 2020 r. (w tym czartery jednorazowe)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Liczba miejsc na dzień 30 września 2020 r.

⁽²⁾ Liczba miejsc na dzień 30 września 2021 r.

⁽³⁾ Liczba miejsc na dzień 30 września 2022 r.

⁽⁴⁾ Liczba miejsc latem 2023 r.

⁽⁵⁾ Liczba miejsc latem 2024 r.

- (131) Z drugiej strony władze francuskie uznały, że czartery nie miały wpływu na zgodność wniosku o zmianę planu restrukturyzacji z 2020 r. z rynkiem wewnętrznym. W tym względzie Francja zauważyła, że średnia liczba statków powietrznych eksploatowanych dziennie w sezonie lotniczym była zawsze mniejsza niż dziewięć, ponieważ te faktycznie jednorazowe loty czarterowe były łatwo równoważone przez dni, w których Corsair eksploatował mniej niż dziewięć statków powietrznych. Władze francuskie wezwały Komisję do zbadania *in concreto* realizacji przez Corsair zobowiązań wynikających z decyzji z 2020 r., biorąc pod uwagę, oprócz warunków lub zobowiązań, ich kontekst i cele. Wskazały one w tym względzie, że czartery były konieczne z pilnych przyczyn niezależnych od Corsair, takich jak odmowa obsługi połączenia Paryż–Bamako przez załogę lotniczą ze względu na lokalną sytuację geopolityczną i sytuację w zakresie bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o trasę Paryż–Montreal, opóźnienia w przyspieszonej dostawie nowych statków powietrznych w ramach odnowienia floty zagroziły realizacji rozkładów lotów Corsair opartych na dziewięciu statkach powietrznych w szczytowym okresie działalności. Władze francuskie wskazały, że w związku ze sprzedażą [...] statków powietrznych Corsair wyczerpał we wrześniu 2023 r. statek powietrzny do obsługi trasy Paryż–Montreal przez dwa miesiące latem 2024 r., czyli w okresie następującym po wcześniejszym zwrocie, w którym statek powietrzny F-HSKY nie był dostępny, a zastępczy statek powietrzny A330-NEO nie został jeszcze dostarczony. Ze względu na [...], do którego doszło ze strony państwa, Corsair został zmuszony do zatrzymania statku powietrznego [...]. Każda inna decyzja byłaby niezwykle szkodliwa dla działalności przedsiębiorstwa. Władze francuskie podkreśliły, że decyzje podjęte w związku z tym czarterem należy rozpatrywać w świetle informacji branżowych znanych Corsair pod koniec lata 2023 r. Chociaż rozmowy z potencjalnym nabywcą [...], który miał opuścić flotę latem 2024 r., były na zaawansowanym etapie, ogłoszono, że dostawa Airbusa, który miał go zastąpić, została opóźniona.

4.3.3. Dodatkowa pomoc przyznana w okresie restrukturyzacji

- (132) Jeżeli chodzi o dodatkową pomoc w wysokości 32,4 mln EUR przyznaną Corsair w latach 2021–2022, w piśmie z dnia 16 grudnia 2024 r. władze francuskie przyznały, że Corsair, jako przedsiębiorstwo już znajdujące się w trudnej sytuacji w dniu 31 grudnia 2019 r., nie kwalifikował się do programów pomocy zatwierdzonych na podstawie tymczasowych ram środków pomocy państwa w kontekście COVID-19 i w związku z tym nie powinien być z nich korzystać. Władze francuskie twierdziły jednak, że ich administracja działała w dobrej wierze w kontekście stanu zagrożenia zdrowia publicznego.
- (133) W uwagach z 30 maja 2025 r. w odpowiedzi na rozszerzenie zakresu formalnego postępowania wyjaśniającego władze francuskie utrzymywały, że dodatkowa pomoc nie została przyznana z naruszeniem zasady „pierwszy i ostatni raz”.
- (134) Po pierwsze, zaprzeczyły one w tym względzie, jakoby trudności Corsair miały charakter powtarzający się, twierdząc, że wynikały one z zewnętrznych i nieprzewidywalnych okoliczności, wśród których znajdowało się przede wszystkim przedłużenie skutków kryzysu związanego z COVID-19, czego nie można było przewidzieć w momencie przygotowywania planu restrukturyzacji Corsair. Wyniki za ostatni pełny rok obrotowy (zakończony 30 września 2024 r.) miałyby jednak potwierdzać ścieżkę powrotu do rentowności. Po drugie, władze francuskie utrzymywały, że zasada „pierwszy i ostatni raz” miała zastosowanie wyłącznie do przypadków, w których przyznano nową pomoc na ratowanie lub restrukturyzację, podczas gdy przedmiotowa pomoc nie była częścią operacji ratowania lub restrukturyzacji Corsair, lecz została przyznana w celu złagodzenia skutków COVID-19. Po trzecie, zauważyły one, że gdyby Komisja miała uznać pomoc w związku z COVID-19 za pomoc na restrukturyzację (co zdaniem władz francuskich nie miało miejsca), wytyczne R&R przewidywały wyjątki od zasady „pierwszy i ostatni raz”, w szczególności „w wyjątkowych i nieprzewidywalnych okolicznościach, za które beneficjent nie ponosi odpowiedzialności”, takich jak przedłużające się skutki kryzysu związanego z COVID-19.
- (135) Ponadto władze francuskie zobowiązały się do dobrowolnego odzyskania od Corsair dodatkowej pomocy w wysokości 32,4 mln EUR wraz z odsetkami przed ewentualnym zatwierdzeniem dodatkowej pomocy na restrukturyzację, aby zniwelować wszelkie korzyści ekonomiczne, jakie Corsair mógł odnieść dzięki pomocy niezgodnej z prawem, oraz aby zneutralizować ewentualny wpływ takiej pomocy na proporcjonalność dodatkowej pomocy na restrukturyzację.

4.4. Uwagi zainteresowanych stron

- (136) Jak określono w części normatywnej decyzji o wszczęciu postępowania, Komisja poinformowała zainteresowane strony, publikując decyzję wraz ze streszczeniem w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

- (137) W następstwie tej publikacji kilka zainteresowanych stron przedstawiło uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania. Uwagi, które są najistotniejsze dla oceny Komisji, podsumowano w kolejnych punktach.

4.4.1. *Groupe Dubreuil Aéro*

- (138) GDA, dział transportu lotniczego Groupe Dubreuil, oświadczyła, że jest ważnym podmiotem na francuskim rynku transportu lotniczego na trasach długodystansowych, działającym głównie za pośrednictwem jej dwóch spółek, Air Caraïbes i spółki zależnej French Bee oferującej tanie loty. Przedsiębiorstwa te pozycjonowały się jako bezpośredni i znaczący konkurent Corsair, przy czym ich sieci i bazy operacyjne w znacznym stopniu się pokrywały: trasy obsługiwane przez GDA, w szczególności kluczowe połączenia z Antylami (Martynika, Gwadelupa i Gujana Francuska) oraz z Oceanem Indyjskim (Reunion), były trasami strategicznymi wspólnymi dla GDA i Corsair.
- (139) Konkurencja ta była tym bardziej intensywna, że obie grupy działały głównie z tego samego kluczowego węzła lotniczego Paryż-Orly. Ponadto obecność French Bee na tych samych trasach spowodowała silną cenową presję konkurencyjną, ponieważ tradycyjne modele przewozowe obu grup konkurowały bezpośrednio z ofertą tanich linii na trasach długodystansowych. GDA stanowiła zatem główne źródło konkurencji na rynkach geograficznych, które mają zasadnicze znaczenie dla przyszłej rentowności Corsair.
- (140) Jako bezpośredni konkurent dotknięty zakłóceniami konkurencji, GDA zwróciła się początkowo do Komisji w dniu 24 maja 2024 r. z wnioskiem o cofnięcie pierwotnej pomocy z 2020 r. i odrzucenie zmienionego planu restrukturyzacji Corsair. Wniosek ten opierał się na trzech głównych zarzutach: (i) udowodnionym nieprzestrzeganiu warunków pomocy z 2020 r., (ii) przyznaniu dodatkowej pomocy niezgodnej z prawem oraz (iii) niezgodności zmienionego planu restrukturyzacji z rynkiem wewnętrznym.
- (141) Po pierwsze, GDA skrytykowała nieprzestrzeganie obowiązkowych warunków określonych w decyzji z 2020 r. W tym zakresie GDA wskazała na naruszenie obowiązków przejrzystości i lojalnej współpracy, w szczególności ze względu na brak sprawozdań półrocznych i brak publikacji informacji na stronie internetowej francuskiego Ministerstwa Skarbu. Co ważniejsze, przedsiębiorstwo GDA twierdziło, że nie wdrożono kluczowych środków wyrównawczych: (i) flota została zwiększona do co najmniej 10 statków powietrznych, co stanowi naruszenie zobowiązania do ograniczenia jej do dziewięciu statków powietrznych, oraz (ii) Corsair otworzył nowe trasy do Afryki (Antananarywa, Kotonu i Bamako) bez uprzedniej zgody Komisji, co było sprzeczne z pierwotnie nakazaną strategią zmiany kierunków działalności. Ponadto GDA miała poważne zastrzeżenia co do spłaty dwóch pożyczek państwowych (łącznie 80 mln EUR), ponieważ fakt, że państwo francuskie zamierzało obecnie umorzyć ten dług, oznaczał, że Corsair nigdy nie rozpoczął spłaty, co stanowiło rażące naruszenie pierwotnych warunków.
- (142) Po drugie, GDA zarzuciła wypłatę niezgodnej z prawem i nowej pomocy państwa po 2020 r. Oprócz pomocy, której wartości nie określono (szacowanej na co najmniej 32 mln EUR, w szczególności w formie ulg podatkowych i ulg w zakresie składek na ubezpieczenie społeczne) GDA utrzymywała, że rozłożenie w czasie płatności składek na CRPN przyznane we wrześniu 2023 r. samo w sobie stanowiło nową pomoc niezgodną z prawem, której nie można było zaliczyć do wkładu własnego.
- (143) Po trzecie, GDA stwierdziło, że zmieniony plan restrukturyzacji stanowił nową pomoc na restrukturyzację, którą należało uznać za niezgodną z rynkiem wewnętrznym zgodnie z zasadą „pierwszy i ostatni raz”. GDA uzasadniło tę klasyfikację skalą zmian (znaczący wzrost całkowitej pomocy), niedotrzymaniem terminu formalnego zgłoszenia, a przede wszystkim radykalną zmianą strategii (z racjonalizacji na ekspansję w Afryce). Według GDA nawet w drodze zmiany pomoc nie spełniała warunków zgodności, ponieważ umorzenie długu w wysokości 80 mln EUR, dodane do dodatkowej pomocy w wysokości 83,1 mln EUR, sprawiło, że całkowita kwota pomocy (163,1 mln EUR) była nieproporcjonalna do wkładu własnego akcjonariuszy, który GDA uznała za niewystarczający.
- (144) Ponadto GDA zakwestionowała wiarygodność przywrócenia rentowności i stwierdziła, że plan nie służy już wspólnemu interesowi (ciągłości terytorialnej). W tej kwestii przedsiębiorstwo GDA wyjaśniło, że Corsair, który kumulował straty historyczne (prawie 500 mln EUR w latach 2000–2018), nie oferował wiarygodnych perspektyw długoterminowej rentowności, zwłaszcza od czasu przedłużenia planu, a zatem pomoc ta nie spełniała podstawowych warunków określonych w wytycznych R&R.

- (145) Podsumowując, GDA zwróciła się do Komisji o stwierdzenie, że pomoc została wykorzystana niezgodnie z przeznaczeniem oraz że nowe środki są niezgodne z rynkiem wewnętrznym. Wezwała do natychmiastowego uchylecia decyzji w sprawie pomocy z 2020 r. oraz do nakazania natychmiastowego zwrotu całej pomocy (pierwotnej i niezgodnej z prawem) wraz z odsetkami. Gdyby Komisja mimo to zatwierdziła pomoc, GDA nalegała na znaczne wzmocnienie środków wyrównawczych (radykalne zmniejszenie floty i przydziałów czasu na start lub lądowanie na obecnych trasach), a także na ustanowienie niezależnego powiernika w celu ścisłego monitorowania oraz wypłacanie pomocy w transzach warunkowych.
- (146) W dniu 11 października 2024 r. GDA powtórzyła i uzupełniła swoje zastrzeżenia, stwierdzając, że Corsair nie spełnił warunków pomocy z 2020 r., otrzymał dodatkową pomoc niezgodną z prawem i zaproponował zmieniony plan restrukturyzacji, który jest strukturalnie niezgodny z prawem Unii, w szczególności z zasadą „pierwszy i ostatni raz”.
- (147) W szczególności GDA utrzymywała, że władze francuskie i Corsair nie wywiązały się ze zobowiązań wynikających z decyzji z 2020 r., ponieważ, po pierwsze nie przestrzegano zakazu zabraniającego eksploatacji floty o liczbie większej niż dziewięć statków powietrznych, a analiza zimowych i letnich rozkładów lotniczych 2024 doprowadziła GDA do wniosku, że Corsair eksploatował lub musiał czarterować co najmniej dziesięć, a nawet jedenaście statków powietrznych, naruszając tym samym „główny środek strukturalny” nałożony w decyzji z 2020 r. Po drugie, GDA powtórzyła, że Corsair skorzystał z dodatkowej pomocy niezgodnej z prawem, ponieważ bezpośrednie pożyczki państwowe uzyskane w 2020 r. objęte były rocznym odroczeniem spłaty, co stanowi nową pomoc niezgłoszoną. Według GDA pomoc ta miała charakter dodatkowy w stosunku do wspomnianych już kwot pomocy niezgodnej z prawem. GDA potępiła również wyraźny konflikt interesów związany z rozłożeniem w czasie składek na CRPN (inna domniemana pomoc niezgodna z prawem), gdyż obecny dyrektor ds. zasobów ludzkich Corsair jest również administratorem CRPN.
- (148) Następnie GDA zakwestionowała strategię ponownego skoncentrowania się na połączeniach z terytoriami zamorskimi, którą wykorzystano do uzasadnienia pomocy z 2020 r., twierdząc, że faktyczna strategia Corsair koncentruje się obecnie na Afryce. Corsair określano mianem „afrykańskiego przewoźnika lotniczego” na podstawie nowych lub planowanych połączeń do Brazzaville, Senegalu (Dakar) i Gabonu (Libreville). Zdaniem GDA inicjatywy te, motywowane zatrudnieniem i konkurencją lokalną, były sprzeczne z celem ciągłości terytorialnej i podważały uzasadnienie pomocy publicznej. Ponadto przedsiębiorstwo GDA stwierdziło, że jedyną rentowną działalnością Corsair w 2023 r. był transport towarowy, który był skierowany głównie do Afryki.
- (149) W tym samym dniu GDA skrytykowała również niestabilność struktury akcjonariatu w związku z wycofaniem się Republiki Konga oraz historią upadłości nowego akcjonariusza typu „anioła biznesu”, Abbasa Jabera, który według GDA od wielu lat nie publikował swoich sprawozdań finansowych.
- (150) GDA ostro skrytykowała również brak powagi założeń ekonomicznych w zmienionym planie restrukturyzacji Corsair. Szacunki dotyczące stopniowego spadku cen paliwa do silników odrzutowych do 900 USD/t od września 2023 r. okazały się błędne, a ceny utrzymały się na wyższym poziomie; świadczyło to o braku realizmu, spotęgowanym brakiem zabezpieczenia na ceny paliwa. Ponadto GDA uznała, że założenie dotyczące wzrostu średnich cen lotów między Francją metropolitalną a terytoriami zamorskimi zostało podważone przez Dyрекcję Generalną ds. Lotnictwa Cywilnego, która przedstawiła sprawozdanie o spadku cen w 2024 r.
- (151) GDA skrytykowała ponadto brak przejrzystości finansowej ze strony Corsair, który opublikował swoje sprawozdania finansowe za lata 2022 i 2023 dopiero po wniesieniu sprawy do sądu. GDA stwierdziła w tym kontekście, że audytorzy wyrazili zastrzeżenia co do prawdziwości podanych terminów płatności, sugerując, że Corsair chciał ukryć prawdę o swojej sytuacji. GDA oszacowała, że sytuacja finansowa Corsair była katastrofalna, a wynik operacyjny w 2023 r. wyniósł - 37,1 mln EUR. Według GDA ten poziom strat, pomimo otrzymanej pomocy państwa, świadczył o tym, że przedsiębiorstwo było strukturalnie deficytowe i niezdolne do utrzymania się na rynku.
- (152) W tym samym dniu GDA ponownie potwierdziła swój wniosek, że dalsze wsparcie ze strony Francji stanowiło nadużycie polegające na wypłacie pomocy niezgodnej z prawem, co doprowadziło do wyraźnych zakłóceń konkurencji na rynku. Na tej podstawie GDA ponowiła zatem swoje wnioski do Komisji o uchylenie decyzji z 2020 r., uznanie całej wypłaconej pomocy (w tym nowej i niezgłoszonej pomocy) za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i z prawem oraz nakazanie jej natychmiastowego zwrotu. GDA oszacowała, że likwidacja Corsair byłaby zgodna z wytycznymi R&R, umożliwiając rozwój bardziej efektywnym konkurentom.

- (153) W dniu 8 listopada 2024 r. GDA przedstawiła dalsze uwagi w celu potwierdzenia, że Corsair naruszył w sposób systematyczny i trwały warunek nałożony decyzją z 2020 r., zobowiązujący go do ograniczenia swojej floty do dziewięciu statków powietrznych, oraz że obchodzenie tego obowiązku miało charakter długotrwały, umożliwiając tym samym Corsair zwiększenie środków produkcji i rzeczywistej wielkości jego floty.
- (154) Według GDA historia floty Corsair wykazała, że przedsiębiorstwo to regularnie eksploatowało 10 statków powietrznych, w tym w okresie od listopada 2021 r. do października 2022 r.
- (155) GDA wyjaśniła, że w letnim sezonie lotniczym 2024 rozkład lotów znacznie się powiększył w okresach szczytowego ruchu, co wymagało wykorzystania co najmniej jedenastu statków powietrznych. Również w tym przypadku GDA oszacowała, że Corsair korzystał z długoterminowego czarterowania (122 loty z Iberojet na trasie Paryż–Montreal, 26 lotów z Gallistair na trasie Paryż–Bamako). Na tej podstawie GDA twierdziła, że Corsair systematycznie obchodził ograniczenie dotyczące floty, prawdopodobnie nieprzerwanie przez prawie cztery lata, regularnie korzystając z czarterów, co świadczy o chęci ukrycia faktu obchodzenia ograniczeń nałożonych przez Komisję.
- (156) 6 stycznia GDA odniosła się do ogłoszonego przez Corsair dodatniego wyniku operacyjnego i wyniku netto pod koniec września 2024 r., twierdząc, że komunikat ten stanowił jedynie pozory, które nie powinny wprowadzać Komisji w błąd. GDA zwróciła uwagę, że wynik ten był spowodowany w szczególności silnym wzrostem przewozów towarowych w Afryce i dochodów dodatkowych, co było sprzeczne z pierwotnym celem pomocy z 2020 r., jakim była poprawa dostępu do terytoriów zamorskich i ochrona konsumentów dysponujących „ograniczonymi zasobami”. W tym względzie GDA zauważyła, że kierownictwo Corsair potwierdziło w planie strategicznym swoje ambicje dotyczące działalności w Afryce i oczekiwanie na wprowadzenie dziesiątego statku powietrznego, czyli powiększenia floty potęgującego zakłócenia konkurencji, i potwierdziła, że jest to w rzeczywistości nowy plan restrukturyzacji, który powinien zostać odrzucony przez Komisję. Przede wszystkim GDA zwróciła uwagę Komisji na oświadczenie kierownictwa Corsair dotyczące „umów z państwem” umożliwiających realizację planu „w każdych okolicznościach”, nawet bez głosowania nad poprawkami budżetowymi. GDA uznała to za oznakę nowej pomocy niezgodnej z prawem (odroczenia płatności lub moratoria na zobowiązania publicznonaprawne) oraz kolejnego naruszenia warunków pomocy na restrukturyzację zatwierdzonej w 2020 r., przy czym Corsair wykorzystał to wsparcie państwa jako przewagę konkurencyjną. GDA uznała ponadto, że zapowiedź zamknięcia połączenia do Montrealu na rzecz otwarcia połączenia do Brazzaville (niezatwierdzonego przez Komisję) potwierdziła zmianę strategii Corsair i obojętność wobec podjętych zobowiązań, wzmacniając argument, zgodnie z którym plan ten był nowym planem restrukturyzacji podlegającym zasadzie „pierwszy i ostatni raz”. Na zakończenie GDA powtórzyła swój wniosek o cofnięcie pomocy zatwierdzonej w 2020 r. i nakazanie natychmiastowego zwrotu całej wypłaconej pomocy.
- (157) Co więcej, w dniu 23 maja 2025 r. GDA z zadowoleniem przyjęła decyzję Komisji o rozszerzeniu dochodzenia w drodze decyzji o przedłużeniu postępowania z dnia 11 kwietnia 2025 r., wskazując, że decyzja ta potwierdziła jej wątpliwości dotyczące naruszenia obowiązku ograniczenia floty Corsair do dziewięciu statków powietrznych oraz przyznania niezgodnej z prawem pomocy niezgłoszonej w wysokości 32,4 mln EUR. W tym względzie GDA utrzymywała, że Corsair stale i otwarcie naruszał obowiązek ograniczenia floty, wykorzystując od 10 do 11 statków powietrznych do realizacji agresywnej strategii opartej na wielkości przewozów, co zakłóciło konkurencję, powodując spadki cen, które byłyby nie do utrzymania bez niezgodnego z prawem wsparcia publicznego. GDA wskazała, że władze francuskie przyznały obecnie, iż bezprawnie przyznały kwotę 32,4 mln EUR w ramach programu, który nie miał zastosowania, naruszając tym samym zasadę „pierwszy i ostatni raz”. Zdaniem GDA te powtarzające się uchybienia i wykorzystanie pierwotnej pomocy niezgodnie z przeznaczeniem, w połączeniu z faktem, że zmieniony plan stanowił nowy, niezgodny z rynkiem wewnętrznym plan restrukturyzacji, uzasadniały podjęcie natychmiastowych działań. W związku z tym GDA ponownie zwróciła się w tym samym dniu do Komisji o wszczęcie postępowania w sprawie pomocy świadczonej niezgodnie z przeznaczeniem, o uchylenie decyzji z 2020 r., o uznanie wszelkiej pomocy za niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym oraz o nakazanie jej natychmiastowego zwrotu.

4.4.2. *Air Austral*

- (158) Air Austral, francuskie przedsiębiorstwo z siedzibą na Reunione i jeden z głównych graczy na Oceanie Indyjskim, obsługuje głównie Francję metropolitalną (codzienne loty do Paryża CDG i innych miast w ramach partnerstw „Train plus Air”), wyspy Reunion, Majottę, Mauritius, Komory, Madagaskar i Seszele, a także Republikę Południowej Afryki, Tajlandię i Indie.

- (159) Air Austral jest bezpośrednim konkurentem Corsair, ponieważ oba przedsiębiorstwa obsługują główne i strategiczne trasy długodystansowe, w szczególności trasy między Francją metropolitalną a terytoriami zamorskimi, w szczególności Reunionem, Majottą i Antylami. Konkurencja ta oznacza, że nakładają się one na siebie na kluczowych trasach i konkurują ze sobą pod względem cen i zdolności przewozowej.
- (160) W dniu 24 maja 2024 r. Air Austral przedstawił Komisji swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania. Air Austral uznał zmianę lub przedłużenie planu restrukturyzacji Corsair za niedopuszczalne i nie do pomyślenia. Stanowisko to opierało się na twierdzeniu, że Corsair w sposób znaczący i ciągły nie przestrzegał warunków początkowej pomocy od 2020 r. oraz że nawet gdyby nowy plan restrukturyzacji został zmieniony, nie zapewniłby długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa, a jednocześnie znacznie pogłębiłby zakłócenia konkurencji na rynku.
- (161) W swoich uwagach Air Austral wskazał szereg poważnych uchybień ze strony Corsair, kwalifikując je jako wykorzystanie otrzymanej pomocy niezgodnie z przeznaczeniem. Najpoważniejszym uchybieniem było naruszenie obowiązku ograniczenia floty do dziewięciu statków powietrznych. Według Air Austral analiza rozkładów lotów na sezony letnie 2023 i 2024 wykazała stosowanie ciągłego czarterowania, co w okresach szczytowego ruchu zwiększało rzeczywistą liczbę statków powietrznych we flocie do dziesięciu. Zostało to odebrane jako manewr czysto komercyjny i ekspansyjny, a argument Corsair, że ograniczenie to można zastąpić ograniczeniem liczby miejsc, został odrzucony przez Air Austral jako sprzeczny z orzecznictwem i stałą praktyką decyzyjną Komisji. Ponadto Air Austral wyjaśnił, że Corsair przekroczył limit 50 % udziału w zdolnościach przewozowych nałożony na wszelkie nowe połączenia regularne w momencie otwarcia trasy Reunion–Antananarywa (Madagaskar) w 2023 r. Wreszcie Air Austral podkreślił brak składania sprawozdań półrocznych i publikowania sprawozdań finansowych od 2022 r., co jego zdaniem utrudniło Komisji monitorowanie i wzbudziło poważne podejrzenia, że pomoc mogła wykraczać poza to, co „ściśle konieczne”.
- (162) Ponadto Air Austral uznał, że zmieniony plan restrukturyzacji nie jest w stanie zapewnić przywrócenia długoterminowej rentowności, ponieważ Corsair prowadzi agresywną i nie zrównoważoną politykę cenową, a ceny są znacznie niższe niż ceny jego konkurentów na trasie Paryż–Reunion. Air Austral uznał, że ta polityka niskich cen, utrzymana w kontekście ogólnej inflacji, spowodowała wyraźną dysproporcję między zmianami kosztów a zmianami taryf.
- (163) Jednocześnie Air Austral uznał, że negatywny wpływ na konkurencję znacznie się pogłębił. W latach 2019–2024 udział Corsair w zdolnościach przewozowych gwałtownie wzrósł, osiągając wzrost o 20,6 % na trasie Paryż–Reunion oraz dominujący udział wynoszący 56 % w zdolnościach przewozowych na trasie Reunion–Madagaskar. Ta nadwyżka zdolności przewozowych i dumping cenowy doprowadziły do gwałtownego spadku rentowności Air Austral między Francją metropolitalną a Reunionem oraz na trasie Reunion–Majotta. Polityka Corsair dotycząca nadwyżki zdolności przewozowych ograniczała przepustowość trasy Paryż–Majotta i uniemożliwiała konkurentom rozwój. W tym względzie Air Austral odrzucił argument Francji dotyczący „skrajnej konkurencji”, zdecydowanie wskazując, że Corsair był właśnie podmiotem, który generował tę nieuczciwą konkurencję dzięki swojej niekontrolowanej strategii.
- (164) Air Austral stwierdził, że pierwotne środki przeciwdziałające zakłóceniom konkurencji nie przyniosły oczekiwanych rezultatów z powodu nieprzestrzegania ich przez Corsair oraz że w zmienionym planie restrukturyzacji, pomimo znacznego wzrostu kwoty pomocy, nie zaproponowano żadnych dodatkowych poważnych środków wyrównawczych.
- (165) Air Austral zakończył formalnym wnioskiem do Komisji o odrzucenie zmienionego planu restrukturyzacji i wszczęcie postępowania w sprawie wykorzystania pierwotnej pomocy niezgodnie z przeznaczeniem, ponieważ negatywne skutki wyraźnie przeważałyby nad pozytywnymi.

4.4.3. *Diamondale Limited*

- (166) W dniu 23 maja 2024 r. Diamondale Limited („Diamondale”), były akcjonariusz większościowy Corsair, posiadający do 2021 r. 75,03 % kapitału i 100 % praw głosu, przedstawił Komisji swoje uwagi. Opierając się na tym doświadczeniu i znajomości przedsiębiorstwa, Diamondale wyraził poważne obawy co do wykonalności zmienionego planu restrukturyzacji Corsair i zdecydowanie sprzeciwił się zwiększeniu pomocy publicznej.

- (167) W swoich uwagach Diamondale uznał zmieniony plan restrukturyzacji za nierealistyczny i zwrócił się do Komisji o zażądanie pełnej spłaty pomocy przyznanej już Corsair w wysokości 139,6 mln EUR zamiast jej zwiększania, co stanowiłoby naruszenie art. 108 ust. 2 TFUE. Ponadto Diamondale podzielił wątpliwości Komisji dotyczące ewentualnej dodatkowej pomocy państwa otrzymanej przez Corsair w okresie restrukturyzacji, uznając, że pomoc ta spowodowała zakłócenie konkurencji.
- (168) Analiza przeprowadzona przez Diamondale wykazała strukturalne pogorszenie sytuacji finansowej Corsair od 2018 r., przy stratach w wysokości 48 mln EUR w 2021 r. Diamondale uznał, że przedsiębiorstwo cierpi na chroniczną nierównowagę finansową charakteryzującą się niewystarczającym kapitałem obrotowym od 2018 r. w wyniku erozji kapitału własnego. Diamondale uznał, że Corsair finansował swoje inwestycje długoterminowe ze środków krótkoterminowych, co od 2018 r. skutkowało ujemnym przepływem środków pieniężnych netto i naraziło przedsiębiorstwo na ryzyko niewypłacalności. Przedsiębiorstwo Diamondale uznało, że zadłużenie było nadmierne, a brak wystarczającej rentowności uniemożliwiał przetrwanie, nawet przy dodatkowej pomocy w wysokości 200 mln EUR.
- (169) Ponadto Diamondale miał poważne wątpliwości co do rzeczywistego wkładu własnego Corsair i tego, czy był on wystarczający, a także zdolności Corsair do przywrócenia długoterminowej rentowności, i uznał, że niektóre z przedstawionych propozycji wkładu stanowiły stare, „odgrzewane” inicjatywy.
- (170) Diamondale zakwestionował zatem interwencję państwa na rzecz prywatnego przedsiębiorstwa, które było już głęboko zadłużone, uznając, że jedynym sposobem uniknięcia nowej upadłości jest pozyskanie finansowania prywatnego.

4.4.4. *Anonimowa zainteresowana strona*

- (171) Zainteresowana strona, która chciała pozostać anonimowa, skrytykowała przyznanie dodatkowej pomocy w formie dotacji bezpośrednich i umorzenia wierzytelności bez podjęcia konkretnych środków wyrównawczych, tj. zobowiązań ze strony Corsair do zapobiegania ryzyku zakłócenia konkurencji, co wzbudziło obawy dotyczące znacznej nierównowagi na niekorzyść konkurencji.

4.5. **Uwagi władz francuskich dotyczące uwag zainteresowanych stron**

- (172) W dniu 26 lipca 2024 r. władze francuskie przedstawiły Komisji uwagi w odpowiedzi na uwagi stron trzecich (GDA, Air Austral i Diamondale) w celu wykazania dopuszczalności i zgodności zmienionego planu restrukturyzacji z rynkiem wewnętrznym.
- (173) W uwagach tych władze francuskie potwierdziły pełne przestrzeganie zobowiązań wynikających z planu restrukturyzacji z 2020 r., odpierając zarzuty stron trzecich. Zarzut braku przejrzystości został odrzucony, ponieważ władze francuskie stwierdziły, że miała miejsce regularna wymiana informacji z Komisją oraz że sprawozdania finansowe przedsiębiorstwa za lata 2021/2022 i 2022/2023 zostały opublikowane.
- (174) Jeśli chodzi o ograniczenie floty, jednorazowe czartery statków powietrznych, w szczególności do Bamako i Montrealu, zostały przedstawione jako konieczność związana z czynnikami zewnętrznymi (ryzyko geopolityczne, opóźnienia w dostawach), a nie jako element polityki ekspansji, ponieważ liczba oferowanych miejsc, nawet z uwzględnieniem czarterowanych statków powietrznych, nigdy nie przekroczyła poziomów sprzed restrukturyzacji. W tym względzie władze francuskie dodały, że Komisja wyraźnie zezwoliła również na przeniesienie usług do Afryki (Kotonu, Bamako, Antananarywa). Jeżeli chodzi o zakłócenia konkurencji, Corsair wywiązał się ze swojego zobowiązania, udostępniając przedsiębiorstwom lotniczym będącym stronami trzecimi średnio ponad 365 przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Paryż-Orly. Ponadto wniosek o zmianę uznano za zgodny z zasadą „pierwszy i ostatni raz” określoną w wytycznych R&R, ponieważ według władz francuskich zapewnił on całkowitą ciągłość początkowych działań restrukturyzacyjnych, których cele (terytoria zamorskie jako działalność podstawowa, rozwój w Afryce) nie zostały zakwestionowane, a jego przedłużony czas trwania do [...] (data zakończenia okresu restrukturyzacji w momencie przedstawienia tych uwag) był ściśle ograniczony do tego, co było konieczne.

- (175) Władze francuskie uznały ponadto, że wniosek o zmianę był zgodny z zasadami rynku wewnętrznego, ponieważ spełniał kryteria określone w pkt 124 wytycznych R&R.
- (176) Na podstawie szczegółowych analiz przeprowadzonych przez zewnętrznego konsultanta przedsiębiorstwa władze francuskie potwierdziły postępy poczynione przez Corsair, który osiągnął dodatni wynik operacyjny w wysokości [...] mln EUR w ciągu 12 kolejnych miesięcy (od czerwca 2023 r. do maja 2024 r.), a wyniki na koniec maja 2024 r. były wyższe niż budżet i znacznie przewyższały scenariusz pesymistyczny. Te pozytywne wyniki, związane z optymalizacją kosztów i podaży, potwierdziły perspektywę osiągnięcia wyniku operacyjnego w wysokości [...] mln EUR w latach 2026–2027. Władze francuskie stwierdziły również, że w sprawozdaniu uzupełniającym sporządzonym przez firmę konsultingową Analysis Group potwierdzono, że polityka cenowa Corsair była zgodna z rentownością przedsiębiorstwa, bez nadwyżki zdolności przewozowych lub spadków cen.
- (177) Władze francuskie ponownie wyjaśniły, że Corsair odgrywa kluczową rolę w zapewnieniu ciągłości terytorialnej, co uzasadnia interwencję publiczną mającą na celu skorygowanie niedoskonałości rynku. Władze wyjaśniły, że analiza kontrfaktyczna wykazała, iż upadłość przedsiębiorstwa doprowadziłaby do bardzo znacznego wzrostu cen na trasach zamorskich (w szczególności +15,6 % na Antyle i +41,5 % na Majotę), ryzyka milczącej zмовы i znacznego pogorszenia sytuacji konkurencyjnej (wraz z przejściem na monopol na trasie Paryż–Majotta).
- (178) Jeśli chodzi o proporcjonalność wysiłków publicznych i prywatnych, władze francuskie stwierdziły, że odrzucają zastrzeżenia stron trzecich dotyczące wkładów własnych. Przyznane przez CRPN rozłożenie w czasie składek zostało uznane za wkład prywatny, ponieważ zdaniem władz francuskich CRPN była osobą prawną prawa prywatnego, której fundusze nie były zasobami państwowymi. Władze francuskie uznały również, że umorzenia należności publicznoprawnych wynikających z pożyczek w ramach planu restrukturyzacji z 2020 r. nie można uznać za nową dodatkową pomoc, ponieważ byłoby to sprzeczne z praktyką decyzyjną Komisji. Według władz francuskich wkłady własne Corsair utrzymywały się zatem powyżej progu 50 % całkowitych kosztów restrukturyzacji.
- (179) Ponadto władze francuskie uznały, że proponowane środki przeciwdziałające zakłóceniom konkurencji były wystarczające i bardziej restrykcyjne niż środki przewidziane w planie restrukturyzacji z 2020 r., ponieważ – jak twierdzą władze francuskie – Corsair zobowiązał się do nieodwołalnego zrzeczenia się 365 przydziałów czasu na start lub lądowanie na lotnisku Paryż–Orly, trwałego zamknięcia tras do Ameryki Północnej ([...]) w celu skoncentrowania się na Afryce oraz ograniczenia swoich zdolności przewozowych. Pomoc w związku z COVID-19 otrzymana przez Corsair (32 mln EUR) została uznana za zgodną z prawem, ponieważ została przyznana na podstawie przepisów prawa powszechnego i była dostępna dla konkurentów.
- (180) Władze francuskie doszły zatem do wniosku, że ponieważ żadna pomoc nie została wypłacona przed wydaniem decyzji przez Komisję, wniosek o zmianę spełniał wszystkie kryteria i powinien zostać uwzględniony.
- (181) W odpowiedzi na argumenty przedstawione przez zainteresowane strony w ich uwagach dotyczących decyzji o przedłużeniu postępowania z 11 kwietnia 2025 r. władze francuskie zasadniczo powtórzyły swoje uwagi dotyczące ograniczonego i uzasadnionego charakteru jednorazowych czarterów dziesiętego statku powietrznego. Władze francuskie wskazały również, że wbrew twierdzeniom GDA rozkłady lotów Corsair zostały opracowane na podstawie dziewięciu statków powietrznych i że Corsair nigdy nie eksploatował 11 statków powietrznych. Władze francuskie zauważyły ponadto, że twierdzenia GDA, zgodnie z którymi czartery miały wpływ na rynek, nie zostały poparte dowodami. Władze francuskie uznały, że obniżki cen na trasach do miejsc docelowych na terytoriach zamorskich nie wynikały ze strategii Corsair opartej na wielkości przewozów i polityki cenowej realizowanej w oparciu o wsparcie państwa, lecz odzwierciedlały ogólną tendencję widoczną nie tylko na Gwadelupie i Martynice, czyli w miejscach docelowych obsługiwanych przez Corsair, ale również na innych trasach nieobsługiwanych przez Corsair, takich jak Gujana Francuska oraz inne trasy średnio- i dalekodystansowe nieobsługiwane przez Corsair. Ponadto władze francuskie utrzymywały, że w świetle okoliczności uznanie, iż czarter dziesiętego statku powietrznego podważa zgodność wniosku o zmianę planu restrukturyzacji z rynkiem wewnętrznym lub stanowi wykorzystanie pomocy na restrukturyzację z 2020 r. niezgodnie z przeznaczeniem, byłoby sprzeczne z zasadą proporcjonalności i praktyką decyzyjną Komisji.

5. OCENA

5.1. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (182) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „[z] zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (183) Aby dany środek uznać za pomoc w rozumieniu powyższego postanowienia, muszą zatem być spełnione łącznie następujące warunki: (i) środek można przypisać państwu i musi on być finansowany z zasobów państwowych; (ii) musi przynosić korzyść beneficjentowi; (iii) korzyść ta musi być selektywna; oraz (iv) środek musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

5.1.1. Środki uwzględnione w planie restrukturyzacji z 2020 r.

- (184) W zgłoszeniu dotyczącym zmiany planu restrukturyzacji władze francuskie oświadczyły, że część zastrzyku kapitałowego zapewnionego w 2020 r. przez konsorcjum inwestorów OMRP w wysokości 6 mln EUR faktycznie pochodziła ze środków władz lokalnych w departamentach zamorskich (motyw 42). Władze francuskie uważają, że tę część finansowania należy uznać za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (185) Podobnie jak w przypadku wszystkich pozostałych środków finansowych pochodzących z państwowych środków budżetowych lub podatkowych, które przyznano Corsair w 2020 r. na podstawie protokołu pojednawczego zawartego w ramach postępowania w celu zapobiegnięcia niewypłacalności dotyczącego tego przedsiębiorstwa, przedmiotowe finansowanie pochodzi ze środków władz lokalnych i w związku z tym należy uznać, że angażuje ono środki państwa francuskiego i można je mu przypisać, ponieważ protokół ten został podpisany przez CIRI (Comité Interministériel de Restructuration Industrielle – Międzyresortowy Komitet ds. Restrukturyzacji Przemysłowej) w imieniu państwa francuskiego. Ten indywidualny środek finansowania przyniósł Corsair selektywną korzyść, ponieważ w momencie jego przyznania przedsiębiorstwo znajdowało się w trudnej sytuacji, dodatkowo spotęgowanej przez pandemię COVID-19, co wykluczało przyznanie finansowania na warunkach rynkowych. Środek ten wzmocnił pozycję konkurencyjną Corsair w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi prowadzącymi działalność w Europejskim Obszarze Gospodarczym, a tym samym zakłócił konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi lub groził ich zakłóceniem (zob. sekcja 3.1.1 decyzji z 2020 r.).
- (186) Zastrzyk kapitałowy dokonany przez ORMP w ramach planu restrukturyzacji z 2020 r. należy zatem uznać za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

5.1.2. Środki zawarte w zmienionym planie restrukturyzacji

- (187) Po pierwsze, zmieniony plan restrukturyzacji przewiduje następujące środki, które zostały zgłoszone przez Francję jako pomoc państwa: (i) nowy zastrzyk kapitałowy w wysokości 3 mln EUR od Conseil Départemental de la Guadeloupe, (ii) ulga podatkowa dla terytoriów zamorskich (*crédit d'impôt outre-mer* – „CIOM”) w wysokości 38,1 mln EUR w ramach programu inwestycyjnego Corsair na zakup samolotu, (iii) odroczenie spłaty kwoty 19 mln EUR odpowiadającej należnościom publicznoprawnym niepodlegającym umorzeniu na okres sześciu lat ([...]), (iv) umorzenie kwoty 23 mln EUR odpowiadającej należnościom publicznoprawnym, które mogą zostać umorzone, a także (v) umorzenie należności publicznoprawnych w wysokości 80 mln EUR odpowiadających pożyczkom państwowym udzielonym w ramach pierwotnego planu restrukturyzacji (pożyczki z FFDES i pożyczki PP), a także 4,7 mln EUR odsetek od tych pożyczek (motyw 39).
- (188) Za pośrednictwem CIRI państwo francuskie jest współsygnatariuszem, wraz z przedstawicielami spółki będącej beneficjentem, akcjonariuszami odchodzącymi i nowymi inwestorami, istotnych warunków, które zostały podpisane w dniu 7 listopada 2025 r. i przedłożone Komisji przez władze francuskie (motyw 31). Część D istotnych warunków przewiduje przyznanie finansowania wymienionego w motywie 187 ppkt (i)–(v) z zasobów budżetowych lub podatkowych państwa centralnego lub regionu Gwadelupy. Wynika z tego, że środki te są przyznawane przez państwo francuskie z jego zasobów i że można je mu przypisać.

- (189) Corsair znajduje się w bardzo trudnej sytuacji, w związku z czym wszczęto wobec niego postępowanie w celu zapobiegnięcia niewypłacalności („*mandat ad hoc*”, a następnie postępowanie pojednawcze) i powołano powiernika *ad hoc*, a następnie rozjemców⁽²⁵⁾. Jak wskazano w motywach 18–29 powyżej, sytuacja Corsair, która była już bardzo trudna w 2020 r., kiedy sporządzono i przyjęto plan restrukturyzacji z 2020 r., uległa dalszemu pogorszeniu, wykluczając tym samym jakąkolwiek możliwość uzyskania finansowania na warunkach rynkowych. Nawet jeśli w istotnych warunkach przewidziano finansowanie prywatne w formie zastrzyków nowego kapitału, jest ono uzależnione od wsparcia ze strony państwa. W związku z tym finansowanie publiczne w formie umorzenia należności publicznoprawnych podlegających umorzeniu lub pożyczek publicznych, ulg podatkowych, zastrzyków kapitałowych lub zmiany harmonogramu spłaty niepodlegającej umorzeniu części należności publicznoprawnych przynosi Corsair niewątpliwą korzyść, której nie byłby w stanie uzyskać w normalnych warunkach rynkowych.
- (190) Korzyść, o której mowa w motywie 189, jest selektywna, ponieważ środki finansowania publicznego są środkami pomocy indywidualnej, z których korzysta wyłącznie Corsair⁽²⁶⁾.
- (191) Środki wymienione w motywie 187 ppkt (i)–(v) wzmacniają pozycję konkurencyjną Corsair w stosunku do innych przedsiębiorstw lotniczych działających w Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności tych, które obsługują te same połączenia z Paryża do miejsc docelowych na terytorium Francji lub do państw trzecich. W związku z tym środki zakłócają konkurencję między przedsiębiorstwami lotniczymi lub grożą jej zakłóceniem i mogą wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (192) Z poprzednich motywów wynika, że środki wymienione w motywie 187 ppkt (i)–(v) stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (193) Po drugie, zmieniony plan restrukturyzacji przewiduje moratorium wynikające z rozłożenia w czasie składek emerytalnych przyznanego Corsair we wrześniu 2023 r. przez CRPN (Caisse de Retraite des Personnels Navigants – Fundusz Emerytalny Personelu Pokładowego) (motyw 43). W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja początkowo wstrzymała się z zajęciem stanowiska co do kwalifikowalności tego finansowania jako części wkładu własnego, uznając, że może ono stanowić pomoc państwa (motyw 86).
- (194) Władze francuskie uważają, że moratorium to należy uznać za wkład własny, ponieważ stanowi ono korzyść przyznaną przez podmiot prywatny i nie wiąże się z wykorzystaniem zasobów państwowych. Groupe Dubreuil Aéro kwestionuje opinię władz francuskich, zauważając, że członkostwo w CRPN jest obowiązkowe, stawka i metoda obliczania składek są ustalane przez państwo, CRPN świadczy usługi w interesie ogólnym i podlega nadzorowi ministerialnemu.
- (195) Zasoby państwowe obejmują wszelkie zasoby sektora publicznego, w tym zasoby podmiotów wewnątrzpaństwowych (zdecentralizowanych, federalnych, regionalnych i itp.)⁽²⁷⁾. Zasoby przedsiębiorstw publicznych również stanowią zasoby państwowe w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE⁽²⁸⁾. Ponadto okoliczność, że kwoty odpowiadające przedmiotowemu środkowi pozostają stale pod kontrolą publiczną, a zatem w dyspozycji właściwych organów krajowych, wystarcza, aby można je było uznać za zasoby państwowe⁽²⁹⁾. Co więcej, w przypadku gdy środek jest zapewniany przez podmiot prywatny, muszą istnieć wystarczające dowody pozwalające ustalić, że rozpatrywany środek pomocy został przyjęty pod faktycznym wpływem lub kontrolą władz publicznych i że w związku z tym środek ten można przypisać państwu⁽³⁰⁾.
- (196) Zgodnie z francuskim kodeksem transportowym członkowie załóg zawodowych w lotnictwie cywilnym objęci są dodatkowym programem emerytalnym, w którym członkostwo jest obowiązkowe. Składki są opłacane częściowo przez pracodawcę, a częściowo przez pracownika. Systemem tym zarządza CRPN – osoba prawna prawa prywatnego o charakterze niezarobkowym, świadcząca usługi w interesie ogólnym pod nadzorem ministra właściwego do spraw zabezpieczenia społecznego. W skład zarządu CRPN wchodzi 22 członków: 11 z nich to przedstawiciele pracodawców mianowani przez organ administracyjny, a pozostałych 11 to przedstawiciele

⁽²⁵⁾ Art. L611-3 i następne kodeksu handlowego.

⁽²⁶⁾ Wyrok z dnia 4 czerwca 2015 r., Komisja/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, pkt 60.

⁽²⁷⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. C 261 z 19.7.2016, s. 1), pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo.

⁽²⁸⁾ Ibidem, pkt 49 i przytoczone tam orzecznictwo.

⁽²⁹⁾ Sprawa C-482/99 Francja/Komisja, ECLI:EU:C:2002:294, pkt 36.

⁽³⁰⁾ sprawa C-425/19 P Włochy/Komisja, ECLI:EU:C:2021:154, pkt 67.

członków wybrani zgodnie z warunkami określonymi w dekrete Rady Stanu. Przedstawiciele pracodawców proponują organizację zawodowe (8 członków), organy przemysłu lotniczego (1 członek) oraz ministerstwa zatrudniające personel lotniczy (2 członków). Ponadto obrady odbywają się z udziałem komisarza rządowego i ministra odpowiedzialnego za lotnictwo cywilne; obaj mogą być wysłuchani tyle razy, ile zażądają. Stawka i sposób obliczania składek są określone w rozporządzeniach. CRPN zapewnia równowagę finansową systemu, wykorzystując wyłącznie zasoby własne; w przypadku gdy zasoby są niewystarczające, wypłaty są proporcjonalnie zmniejszane ⁽³¹⁾.

- (197) Zasoby CRPN pochodzą ze składek członków i stowarzyszonych pracodawców. Nie ma dowodów na to, że te prywatne zasoby zostały poddane przeglądowi państwowemu w celu wykorzystania ich jako finansowania przyznanego Corsair. W szczególności skład zarządu CRPN, w którym zasiadają przedstawiciele członków CRPN – a zatem konkurentów Corsair – i w którym przedstawiciele państwa stanowią mniejszość (2:22), przemawia przeciwko stwierdzeniu, że państwo mogło mieć decydujący wpływ na wykorzystanie środków pochodzących ze składek i zdecydowało się przeznaczyć je głównie na wsparcie określonych przedsiębiorstw. Ponadto Komisja nie dysponuje żadnymi przesłankami wskazującymi na to, że władze francuskie mogły wywierać decydujący wpływ na wykorzystanie zasobów CRPN poprzez prawo do bycia wysłuchanym przysługujące komisarzowi rządowemu i ministrowi odpowiedzialnemu za lotnictwo cywilne podczas obrad zarządu CRPN. Podobnie nadzór ministerialny, któremu podlega CRPN, jest ograniczony i polega głównie na obliczaniu emerytur, a nie na ustaleniach dotyczących pobierania składek. Moratorium przyznane Corsair przez CRPN nie może zatem zostać uznane za przyznane przy użyciu zasobów państwowych.
- (198) Ponadto dowody dotyczące nadzoru państwowego, powoływania członków zarządu oraz ustalania stawki i sposobu obliczania składek nie wystarczają do wykazania, że finansowanie przejściowe przyznane przez CRPN zostało przyjęte pod wpływem władz publicznych, zwłaszcza biorąc pod uwagę równą reprezentację w zarządzie oraz fakt, że przedstawiciele pracodawców, mimo że są powoływani przez organ administracyjny, są w rzeczywistości odpowiedzialni za reprezentowanie pracodawców ⁽³²⁾. Co więcej, kodeks transportowy potwierdza, że CRPN zarządza swoimi zasobami w sposób autonomiczny, ponieważ sam jest zobowiązany do zapewnienia swojej równowagi finansowej i nie może polegać na wsparciu państwa w przypadku niewystarczających zasobów. W związku z tym nie można stwierdzić, że decyzja o przyznaniu Corsair moratorium w formie odroczenia płatności składek za 2023 r. została podjęta pod faktycznym wpływem organów publicznych. W związku z tym środka nie można przypisać państwu.
- (199) Nie ma to wpływu na ekonomiczne uzasadnienie decyzji CRPN o odroczeniu płatności składek należnych od Corsair za okres od 2020 r. do 2023 r., po uzyskaniu pewności, że inni wierzyciele również dokonali ustępstw ⁽³³⁾, w celu uzyskania spłaty swojej wierzytelności poprzez ułatwienie przywrócenia rentowności dłużnika, a nie doprowadzenie go do upadłości.
- (200) W związku z tym, ponieważ nie można tego przypisać państwu i nie zostało to sfinansowane przez zasoby państwowe, rozłożenie w czasie płatności składek przyznane Corsair we wrześniu 2023 r. przez CRPN nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE i można je zgodnie z prawem uznać za element wkładu własnego w dodatkowe koszty restrukturyzacji Corsair.
- (201) W świetle tej oceny łącznych warunków istnienia pomocy państwa Komisja stwierdza, że środki finansujące zmianę planu restrukturyzacji wymienione w motywie 187 oraz zastrzyk kapitałowy, o którym mowa w motywach 184–186, stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽³¹⁾ Art. L6527-1 do L6527-4 i L6527-8 kodeksu transportowego.

⁽³²⁾ Fakt, że państwo mianuje wszystkich przedstawicieli organizacji międzybranżowej, nie oznacza, że są oni przedstawicielami państwa, zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 stycznia 1985 r., Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC)/Guy Clair, C-123/83, pkt 18 i 19.

⁽³³⁾ Zob. uchwała zarządu nadzwyczajnego CRPN z 7 listopada 2023 r., przekazana przez władze francuskie 10 lutego 2025 r.

5.1.3. *Dodatkowa pomoc przyznana w okresie restrukturyzacji*

- (202) Bezsporne jest, że w okresie od 12 kwietnia 2021 r. do 31 maja 2022 r. i niezależnie od pomocy na restrukturyzację z 2020 r. zatwierdzonej przez Komisję Corsair otrzymał 32,4 mln EUR, podzieloną w następujący sposób: (i) 1,8 mln EUR w ramach Funduszu Solidarności, (ii) 10 mln EUR jako wsparcie na pokrycie kosztów stałych oraz (iii) 20,6 mln EUR w ramach pomocy „z tytułu zamknięcia”, przeznaczonej na sfinansowanie ujemnej nadwyżki operacyjnej brutto przedsiębiorstw dotkniętych zamknięciem granic w okresie od stycznia do września 2021 r.
- (203) Środki wymienione w motywie 202 stanowią środki indywidualne wprowadzone w ramach programów pomocy przyjętych przez Francję jako część tymczasowych ram pomocy państwa i zatwierdzonych decyzjami Komisji jako pomoc państwa⁽³⁴⁾. Te indywidualne środki należy zatem uznać za pomoc państwa z powodów przedstawionych w tych decyzjach Komisji.
- (204) W każdym razie środki te zostały przyznane w drodze indywidualnych decyzji podejmowanych przez właściwe organy (Ministerstwo Gospodarki, Dyrekcja Generalna ds. Finansów Publicznych) w drodze zarządzeń i dekretoów. Zostały one sfinansowane z budżetu państwa francuskiego. W związku z tym są one finansowane z zasobów państwowych i można je przypisać państwu.
- (205) Te indywidualne środki faworyzują Corsair, ponieważ finansują jego działalność lub umożliwiają mu pokrycie niektórych kosztów poniesionych w czasie pandemii COVID-19 w wysokości 32,4 mln EUR, które w normalnych okolicznościach powinny były zostać poniesione przez Corsair. Sytuacja finansowa spółki w latach 2021 i 2022, kiedy przyznano finansowanie publiczne, wykluczała możliwość łatwego znalezienia przez Corsair finansowania na tę kwotę na warunkach rynkowych. Gdyby finansowanie to zostało udzielone w formie pożyczki udzielonej przez instytucję finansową, co jest mało prawdopodobne, ponieważ stan środków finansowych Corsair w tamtym czasie był najprawdopodobniej niższy niż 32,4 mln EUR, wiązałoby się to z kosztami finansowymi równoważnymi kosztom ponoszonym przez emitenta znajdującego się w sytuacji bliskiej upadłości. Co więcej, finansowanie publiczne zostało przyznane w formie dotacji, na co nie zgodziłby się żaden podmiot rynkowy. Rozpatrywane środki indywidualne przynoszą zatem Corsair korzyść ekonomiczną, która nie jest dostępna w warunkach rynkowych.
- (206) Korzyść ta ma charakter selektywny, ponieważ została przyznana Corsair, uznanemu za przedsiębiorstwo szczególnie dotknięte skutkami rozprzestrzeniania się epidemii COVID-19, wśród innych beneficjentów przedmiotowej pomocy indywidualnej.
- (207) Finansowanie publiczne przyznane Corsair grozi zakłóceniem konkurencji i wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ poprawia sytuację finansową Corsair, a Corsair prowadzi działalność w sektorze transportu lotniczego, który jest otwarty na konkurencję i inwestycje z innych państw członkowskich. Corsair uzyskał bezpośrednią przewagę konkurencyjną, ponieważ nie musiał stosować cen, które pokrywały koszty świadczonych przez niego usług, konkurując z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi obsługującymi te same miejsca docelowe. Indywidualne środki wymienione w motywie 202 należy zatem uznać za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

5.2. **Zgodność pomocy z prawem**

- (208) Na podstawie art. 108 ust. 3 TFUE Komisja musi zostać poinformowana, w czasie odpowiednim do przedstawienia swych uwag, o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy. Jeśli uznaje ona, że plan nie jest zgodny z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107, wszczyna bezzwłocznie procedurę przewidzianą w art. 108 ust. 2. Zainteresowane państwo członkowskie nie może wprowadzać w życie planowanych środków, dopóki postępowanie nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej.

⁽³⁴⁾ Decyzja C(2020) 2059 z dnia 30 marca 2020 r. w sprawie SA.56823 (2020/N) – Francja – Fonds de solidarité à destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie COVID-19 et des mesures prises pour limiter cette propagation (Dz.U. C 144 z 30.4.2020, s. 1); Decyzja C(2021) 1706 final z dnia 9 marca 2021 r. w sprawie SA.61330 (2021/N) – Francja COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (Dz.U. C 242 z 7.7.2023, s. 1) oraz decyzja C(2021) 8710 final z dnia 26 listopada 2021 r. w sprawie SA.64114 (2021/N) – Francja 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 (Dz.U. C 500 z 10.12.2021, s. 1). Zob. również motyw 27 decyzji o przedłużeniu postępowania.

- (209) Ponadto zgodnie z art. 1 lit. c) rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ⁽³⁵⁾ zmiany istniejącej pomocy stanowią „nową pomoc”, która podlega obowiązkowi zgłoszenia na podstawie art. 2 ust. 1 tego rozporządzenia. Art. 108 ust. 3 TFUE i art. 3 rozporządzenia 2015/1589 zawierają klauzulę zawieszającą, zgodnie z którą pomoc podlegająca zgłoszeniu nie może zostać wprowadzona w życie przed podjęciem przez Komisję decyzji zezwalającej na taką pomoc lub przed uznaniem takiej decyzji za podjętą.
- (210) Co się tyczy, po pierwsze, zgodności z prawem udziału konsorcjum OMRP w zastrzyku kapitałowym, który jest ostatecznie finansowany przez władze lokalne departamentów zamorskich (motyw 186), władze francuskie dobrowolnie stwierdziły, że uznanie tego zastrzyku kapitałowego za finansowanie prywatne było błędne. Stwierdzenie to zostało jednak przedstawione po faktycznym wdrożeniu środka w ramach planu restrukturyzacji z 2020 r., co oznacza, że środek ten należy uznać za pomoc niezgodną z prawem.
- (211) Po drugie, jeśli chodzi o zgodność z prawem pomocy leżącej u podstaw zmienionego planu restrukturyzacji, o której mowa w motywie 187, należy na wstępie uściślić, że pożyczki z FDES i pożyczki PP, na których udzielenie zezwolono w decyzji z 2020 r., należy uznać za istniejącą pomoc. Umorzenie wierzytelności publicznoprawnej wynikającej z tych pożyczek, w tym odsetek, stanowi jednak zmianę istniejącej pomocy, co oznacza, że podlega ona obowiązkowi zgłoszenia. Władze francuskie zgłosiły Komisji wszystkie środki finansujące ich wniosek o zmianę planu restrukturyzacji Corsair z 2020 r., tj. zarówno środki określone w motywie 187 ppkt (i)–(iv), jak i umorzenie wierzytelności publicznoprawnych wynikających z pożyczek z FDES i pożyczek PP (motyw 187 ppkt (v)). Ponieważ środki zostały zgłoszone przed ich wdrożeniem, które jest nadal zawieszone do czasu podjęcia decyzji przez Komisję, Komisja uważa, że stanowią one zgodną z prawem pomoc państwa. Pozostaje to bez uszczerbku dla oceny proporcjonalności pomocy, w szczególności stosunku między udziałem publicznym a prywatnym w finansowaniu kosztów restrukturyzacji (motywy 40, 282 i 293).
- (212) Jeśli chodzi ponadto o dodatkową pomoc w wysokości 32,4 mln EUR przyznaną w okresie restrukturyzacji (motywy 202–207), należy zauważyć, że pkt 129 wytycznych R&R stanowi, iż wszelka pomoc faktycznie przyznana w okresie restrukturyzacji, w tym pomoc przyznana zgodnie z zatwierdzonym programem, musi zostać indywidualnie zgłoszona Komisji, o ile nie została ona o niej poinformowana w momencie podejmowania decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację. Bezsporne jest, że w niniejszej sprawie władze francuskie nie zgłosiły Komisji przedmiotowej pomocy indywidualnej ani w momencie zgłoszenia pomocy na restrukturyzację, ani później. Ponadto nie można uznać, że przyznanie pomocy na rzecz Corsair zostało zatwierdzone na podstawie decyzji Komisji w sprawie przedmiotowych programów pomocy, ponieważ przedsiębiorstwa znajdujące się w trudnej sytuacji – takie jak Corsair – zostały wyraźnie wykluczone z korzystania z tych programów. Pomoc ta jest zatem niezgodna z prawem.

5.3. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym i podstawa prawna oceny zmiany planu restrukturyzacji

- (213) Art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE stanowi, że pomoc przeznaczoną na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (214) W związku z tym aby pomoc mogła zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, z jednej strony musi mieć na celu ułatwienie rozwoju niektórych działań lub niektórych regionów gospodarczych, a z drugiej strony nie może zmieniać warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (215) W ramach pierwszego warunku Komisja bada, czy pomoc ma na celu ułatwienie rozwoju niektórych rodzajów działalności gospodarczej. W ramach drugiego warunku Komisja zestawia pozytywne skutki proponowanej pomocy dla rozwoju działalności, którą ma ona wspierać, z negatywnymi skutkami, jakie pomoc może mieć dla rynku wewnętrznego, w postaci zakłócenia konkurencji i niekorzystnego wpływu na wymianę handlową, spowodowanego przez pomoc ⁽³⁶⁾.

⁽³⁵⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9).

⁽³⁶⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 września 2020 r., Austria/Komisja (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, pkt 19.

- (216) W wytycznych R&R Komisja określiła kryteria, które stosuje przy ocenie, czy pomoc na restrukturyzację przedsiębiorstwa jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Zgodnie z pkt 7.2.2 wytycznych w sytuacji gdy pomoc na restrukturyzację jest zatwierdzona, zainteresowane państwo członkowskie może w okresie restrukturyzacji wystąpić do Komisji o zgodę na zmiany planu restrukturyzacji oraz wysokości pomocy.
- (217) W związku z tym 27 września 2023 r., tj. trzy dni przed końcem okresu restrukturyzacji Corsair, Francja przedłożyła Komisji pierwszy komunikat dotyczący wniosku o zmianę planu restrukturyzacji Corsair. W dniu 15 grudnia 2023 r. Francja przedłożyła Komisji informacje uzupełniające dotyczące dodatkowych zmian, które należy wprowadzić w planie restrukturyzacji z 2020 r.
- (218) Jeżeli chodzi o charakter zmian w planie restrukturyzacji, Komisja zauważa, że dostosowania wprowadzone do planu restrukturyzacji Corsair nie zmieniają jego przedmiotu, uzasadnienia ekonomicznego ani celów strukturalnych zatwierdzonych w decyzji z 2020 r. Zmieniony plan restrukturyzacji ma ten sam cel, tj. przywrócenie długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa i zachowanie ciągłości terytorialnej między Francją metropolitalną a jej departamentami i regionami zamorskimi. Przedstawione zmiany wynikają z dostosowania operacyjnego do zmian na rynku po pandemii i nie stanowią zmiany strategicznej.
- (219) Komisja zwraca w szczególności uwagę, że zakres działalności Corsair pozostaje niezmieniony; przedsiębiorstwo nie zdywersyfikowało swojej działalności poza transportem lotniczym, nie zmieniło swojego modelu biznesowego ani nie przeprowadziło żadnej transformacji strukturalnej, która zmieniłaby jego tożsamość gospodarczą. Odnosne rynki pozostają w dużym stopniu porównywalne, a przedsiębiorstwo nadal obsługuje głównie połączenia między terytoriami zamorskimi a Francją metropolitalną, zgodnie z mandatem leżącym w ogólnym interesie gospodarczym, który stanowił podstawę pierwotnego planu.
- (220) W tym kontekście Komisja zauważa, że na podstawie szczegółowego przeglądu zmienionego planu restrukturyzacji i argumentów przedstawionych przez Francję przedsiębiorstwo nadal wypełnia swój mandat polegający na zapewnieniu ciągłości terytorialnej między Francją metropolitalną a terytoriami i regionami zamorskimi, przy jednoczesnym zagwarantowaniu dywersyfikacji oferty i konkurencyjnych cen, które są szczególnie ważne dla klientów podlegających ograniczeniom uznanym w art. 349 TFUE⁽³⁷⁾. Przedsiębiorstwo czyni to pomimo przesunięcia części swoich zdolności przewozowych do Afryki, co nie podważa jego powiązań regionalnych, lecz stanowi raczej dostosowanie handlowe mające na celu optymalizację wykorzystania floty (zob. motyw 231).
- (221) Z analizy finansowej przeprowadzonej przez Komisję wynika, że zasadnicze parametry zmienionego planu restrukturyzacji pozostają spójne z parametrami planu zatwierdzonego w 2020 r. Trajektorie redukcji kosztów i zadłużenia oraz poprawy wydajności i efektywności operacyjnej pozostają niezmienione. Zmiany wprowadzone do prognozy przychodów i alokacji zdolności przewozowej odzwierciedlają naturalną ewolucję rynku i warunki makroekonomiczne obserwowane od 2021 r. Zmiana ta, biorąc pod uwagę jej ograniczony zakres, nie zmienia struktury ekonomicznej planu, lecz zwiększa jego wiarygodność.
- (222) Komisja zwraca uwagę, że plany restrukturyzacji mogą być dostosowywane, jeżeli wymagają tego zmiany na rynku lub warunki operacyjne, pod warunkiem że dostosowania te są zgodne z pierwotnymi celami. Zmiany zaproponowane przez Francję właśnie to zapewniają: mają one na celu zagwarantowanie realizacji pierwotnego planu w niestabilnym otoczeniu rynkowym, przy jednoczesnym utrzymaniu strategicznego kierunku określonego w 2020 r. Mandat w zakresie ciągłości terytorialnej, który jest zasadniczym elementem zatwierdzonego planu, został w pełni utrzymany.

⁽³⁷⁾ W przypadku Francji dotyczy to w szczególności Gwadelupy, Martyniki, Reunionu, Saint-Barthélemy i Saint-Martin.

- (223) W związku z powyższym Komisja uważa, że zmiany wprowadzone do planu restrukturyzacji zatwierdzonego w 2020 r. nie stanowią nowego planu, lecz raczej jego dostosowanie, konieczne ze względu na cykliczne zmiany na rynku. Zmieniony plan jest zgodny z duchem i literą pierwotnej decyzji i nie wpływa na zakres zatwierdzonej pomocy ani na realizowane cele w zakresie rentowności; jest on również w pełni zgodny z uzasadnieniem wytycznych R&R. Plan ten należy zatem uznać za zmianę istniejącego planu.
- (224) Na tej podstawie Komisja stwierdza, że zmieniony plan restrukturyzacji jest zgodny z planem restrukturyzacji zatwierdzonym przez Komisję w 2020 r. i stanowi jego zmianę, a nie nowy plan.
- (225) Co do zasady, zgodnie z pkt 124 wytycznych R&R, Komisja może zezwolić na takie zmiany, jeżeli spełniają one następujące warunki:
- a) zmieniony plan nadal musi przewidywać powrót do rentowności w rozsądnych ramach czasowych;
 - b) w przypadku wzrostu kosztów restrukturyzacji odpowiednio zwiększony musi być też wkład własny;
 - c) w przypadku zwiększenia kwoty pomocy środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji muszą zostać rozszerzone w porównaniu ze środkami pierwotnie przyjętymi;
 - d) jeżeli proponowane środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji są mniejsze niż środki pierwotnie wprowadzone, kwota pomocy musi zostać odpowiednio zmniejszona;
 - e) nowy harmonogram wdrożenia środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji może zostać opóźniony w stosunku do harmonogramu pierwotnie przyjętego tylko z powodów pozostających poza kontrolą beneficjenta lub państwa członkowskiego; w innym przypadku kwota pomocy musi zostać odpowiednio zmniejszona ⁽³⁸⁾.
- (226) Należy również zauważyć, że sekcja 7.2.2 wytycznych R&R ma zastosowanie wyłącznie do zmian planów restrukturyzacji, a nie do planów dotyczących nowych działań restrukturyzacyjnych.

5.3.1. *Udział w rozwoju działania gospodarczego lub regionu gospodarczego*

5.3.1.1. *Wkład w korygowanie niedoskonałości rynku lub zapobieganie trudnościom społecznym*

- (227) Zgodnie z pkt 38 lit. b) wytycznych R&R interwencja państwa musi być ukierunkowana na sytuację, w której pomoc może przynieść istotną poprawę, jaka nie może nastąpić w wyniku działania rynku. W pkt 44 wytycznych określono, że pomoc na restrukturyzację nie może zostać przyznana wyłącznie w celu umożliwienia beneficjentowi kontynuowania działalności, lecz może być dozwolona tylko wtedy, gdy jest to uzasadnione względami zapobiegania trudnościom społecznym lub zaradzenia niedoskonałościom rynku. Może to mieć miejsce na przykład w sytuacji, gdy istnieje ryzyko zakłócenia świadczenia podstawowej usługi transportu lotniczego, której trudno jest znaleźć zamiennik, a konkurentowi trudno byłoby po prostu wejść na ten rynek ⁽³⁹⁾.
- (228) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że Corsair zamierzał rozszerzyć swoją sieć połączeń bezpośrednich na Afrykę i region Oceanu Indyjskiego ⁽⁴⁰⁾. W tym kontekście w decyzji o wszczęciu postępowania wyrażono wątpliwości co do tego, czy utrzymanie ciągłości terytorialnej i łączności z regionami zamorskimi nadal można uznać za podstawę dodatkowej pomocy na restrukturyzację, zwłaszcza biorąc pod uwagę (i) obecność dwóch do trzech konkurencyjnych regularnych linii lotniczych na tych samych trasach wewnątrzunijnych obsługiwanych przez Corsair oraz (ii) fakt, że zmieniony plan Corsair koncentrował się głównie na otwarciu nowych tras do miejsc docelowych poza UE (zob. motywy 80–82 decyzji o wszczęciu postępowania).

⁽³⁸⁾ Pkt 124 wytycznych R&R.

⁽³⁹⁾ Zob. zastosowanie do średniej wielkości przedsiębiorstwa lotniczego obsługującego określone segmenty popytu na transport pasażerski w sprawie SA.57026 (2020/N) – Rumunia COVID-19: Pomoc na rzecz Blue Air, Dz.U. C 430 z 11.12.2020, potwierdzonej wyrokiem Sądu z dnia 29 marca 2023 r., Wizz Air Hungary Zrt./Komisja Europejska, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, pkt 66–74.

⁽⁴⁰⁾ [...].

- (229) Komisja uzasadniła swoje wątpliwości co do tego, czy warunek określony w pkt 44 wytycznych R&R został spełniony, zauważając, że na trzech trasach, które Corsair miałby nadal obsługiwać (tj. Pointe-à-Pitre, Fort-de-France i Reunion), co najmniej dwa inne konkurencyjne przedsiębiorstwa lotnicze (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) świadczyły usługi porównywalne z usługami Corsair w ramach obowiązków świadczenia usługi publicznej związanych z częstotliwością, jakością i ciągłością działania. Komisja stwierdziła zatem, że usługi transportu pasażerskiego świadczone przez Corsair nie wydają się mieć charakteru szczególnie istotnego ani ze swej natury niezbędnego, ponieważ wydaje się, że trzy pozostałe przedsiębiorstwa lotnicze były w stanie zrekompensować opuszczenie rynku przez Corsair poprzez zwiększenie swoich zdolności przewozowych, częstotliwości lotów lub liczby obsługiwanych miejsc docelowych.
- (230) W związku z tym, po pierwsze, ustalenia analizy przedłożonej przez władze francuskie (zob. motyw 125) dotyczące barier wejścia na rynki obsługiwane przez Corsair oraz konsekwencji jego niepowodzenia dla koncentracji podaży i wzrostu cen na niektórych niestabilnych rynkach (Majotta) są wiarygodne. Możliwe jest zatem, że upadek Corsair spowodowałby poważne trudności społeczne, tj. pogorszenie sytuacji słabszych grup społecznych w regionach, o których mowa w art. 349 TFUE.
- (231) Po drugie, Corsair będzie nadal obsługiwał francuskie terytoria zamorskie, dywersyfikując swoją ofertę i zapewniając połączenia z regionalnych portów lotniczych, takich jak Lyon i Marsylia, poza lotniskiem Paryż-Orly. Otwarcie i utrzymanie bezpośrednich połączeń z regionalnych portów lotniczych służy zwiększeniu puli klientów i wzmocnieniu połączeń krajowych, nie podważając przy tym kluczowej roli Corsair w obsłudze najbardziej oddalonych regionów zamorskich. Również pod tym względem upadłość Corsair prawdopodobnie spowodowałaby poważne trudności społeczne dla słabszych grup społecznych w tych regionach.
- (232) W tym kontekście należy również zauważyć, że finansowanie planowane w formie ulgi podatkowej dla terytoriów zamorskich (CIOM) wymaga od Corsair wykorzystania statków powietrznych finansowanych w ramach tego środka do działalności prowadzonej na terytoriach zamorskich ⁽⁴¹⁾.
- (233) Jeżeli chodzi o otwarcie tras do Afryki w okresie restrukturyzacji ([...]), nastąpiło to pod warunkiem uzyskania uprzedniego zezwolenia Komisji, wydanego w następstwie uzasadnionego wniosku złożonego przez Corsair (zob. motyw 88 lit. d) decyzji z 2020 r.). Były one zatem środkiem wykorzystywanym przez przedsiębiorstwo do osiągnięcia celu długoterminowej rentowności, zgodnie z jego zobowiązaniami wynikającymi z decyzji z 2020 r. Otwarcie tych linii było zatem konkretnym mechanizmem służącym dywersyfikacji przychodów i optymalizacji wykorzystania floty, nie prowadząc jednak do wycofania się z istniejących tras zamorskich. Wręcz przeciwnie, z przedstawionych informacji wynika, że strategia dywersyfikacji geograficznej ma na celu stabilizację finansową przedsiębiorstwa, co jest warunkiem koniecznym do zagwarantowania ciągłości jego mandatu polegającego na zapewnieniu połączeń z najbardziej oddalonymi regionami Francji. Oznacza to, że pomimo przesunięcia części swoich zdolności przewozowych Corsair utrzymuje silną obecność na francuskich terytoriach zamorskich, przy czym francuskie zamorskie miejsca docelowe pozostają centralnym elementem jego działalności (około [...] % działalności Corsair pod względem oferowanych miejsc jest skierowane do francuskich terytoriów zamorskich).
- (234) W związku z tym Komisja stwierdza, że pomimo dostosowania swojej sieci i ukierunkowanego uruchomienia tras do Afryki Corsair pozostaje silnie zaangażowany w obsługę francuskich regionów zamorskich i nadal zapewnia niezbędną łączność z tymi terytoriami, zaspokajając tym samym potrzeby strukturalne w zakresie mobilności i ciągłości terytorialnej określone w ramach oceny środka.
- (235) Wynika z tego, po pierwsze, że projekt zmiany planu restrukturyzacji Corsair można zbadać w świetle sekcji 7.2.2 wytycznych R&R, a po drugie, że zmiany przewidziane w planie nie podważają dokonanej przez Komisję w decyzji z 2020 r. oceny wkładu pomocy w zaradzenie niedoskonałościom rynku lub trudnościom społecznym ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ Punkt 16 istotnych warunków i załączony do nich plan restrukturyzacji przewidują, że statki powietrzne finansowane przez CIOM będą musiały być eksploatowane na trasach zamorskich przez [...] % czasu lotu i do innych miejsc docelowych przez [...] %.

⁽⁴²⁾ Motywy 60–65 decyzji z 2020 r.

5.3.1.2. Przywrócenie długoterminowej rentowności

- (236) Zgodnie z pkt 124 lit. a) wytycznych R&R w przypadku zmiany planu restrukturyzacji Komisja będzie wymagać od danego państwa członkowskiego przedstawienia planu restrukturyzacji, który umożliwi przywrócenie rentowności w rozsądnych ramach czasowych w porównaniu z pierwotnie przedłożonym planem restrukturyzacji.
- (237) Ponadto plan restrukturyzacji musi przywrócić długoterminową rentowność beneficjenta na podstawie realistycznych założeń dotyczących przyszłych warunków prowadzenia działalności; przedsiębiorstwo osiąga długoterminową rentowność tylko wtedy, gdy jest w stanie zapewnić odpowiedni szacowany zwrot z kapitału po pokryciu wszystkich swoich kosztów, w tym amortyzacji i kosztów finansowych.
- (238) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że plan restrukturyzacji przedstawiony przez władze francuskie zawiera pewne niedociągnięcia, które budzą wątpliwości co do przywrócenia długoterminowej rentowności Corsair.
- (239) Po pierwsze, założenia ekonomiczne i operacyjne przyjęte przez władze francuskie nie zostały poparte szczegółowym uzasadnieniem, które umożliwiłoby ocenę, na ile są one realistyczne, co budziło wątpliwości co do ich ostrożności lub wiarygodności.
- (240) Po drugie, podstawowe prognozy finansowe pokazywały bardzo ograniczone marginesy w odniesieniu do standardowych wskaźników rentowności i wypłacalności, co narażało przedsiębiorstwo na potencjalną słabość w przypadku niekorzystnego rozwoju niektórych kluczowych założeń, na przykład cen paliwa.
- (241) Po trzecie, Komisja zauważyła, że wkłady kapitałowe określone jako „nowe środki pieniężne”, tj. [5–25] mln EUR od dawnych inwestorów i [5–25] mln EUR od Republiki Konga (Brazzaville) jako nowego inwestora, pozostały skromne w świetle zapotrzebowania Corsair na środki pieniężne. Ponadto kilka innych środków przedstawionych jako nowe inicjatywy okazało się w rzeczywistości wcześniejszymi środkami, które zostały już uwzględnione w ramach planu na 2020 r. lub były wówczas planowane, w związku z czym nie można ich uznać za skuteczny wkład w przywrócenie rentowności. W tych okolicznościach Komisja stwierdziła, że wskazane wkłady nie wykazały wykonalności planu.
- (242) Po czwarte, władze francuskie nie przedstawiły scenariusza pesymistycznego wymaganego zgodnie z pkt 50 wytycznych R&R, co uniemożliwiło przeprowadzenie odpowiedniej oceny wrażliwości planu na niekorzystny rozwój sytuacji.
- (243) Na koniec Komisja zauważyła, że przedłożone prognozy finansowe były niekompletne i ograniczały się do zwięzłego rachunku zysków i strat. Wykazywały one również negatywne zmiany kapitału własnego w okresie restrukturyzacji i po jego zakończeniu, co jest sprzeczne z wymogami pkt 50 wytycznych R&R. W tych warunkach Corsair prawdopodobnie nadal pozostawałby „przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji” pod koniec okresu restrukturyzacji.
- (244) Na tej podstawie Komisja wyraziła poważne wątpliwości co do zgodności zmienionego planu restrukturyzacji z kryteriami określonymi w wytycznych R&R, a w konsekwencji co do zdolności Corsair do przywrócenia długoterminowej rentowności i konkurowania na rynku na podstawie własnych osiągnięć bez dodatkowej pomocy.

5.3.1.2.1. Ocena założeń leżących u podstaw przywrócenia rentowności

- (245) Z przeglądu założeń przyjętych przez władze francuskie wynika, że przywrócenie długoterminowej rentowności Corsair, jak określono w scenariuszu bazowym, opiera się na realistycznych, spójnych i należycie uzasadnionych prognozach operacyjnych i finansowych, zgodnie z wymogami określonymi w pkt 45–52 wytycznych R&R.
- (246) Założenia te zapewniają równowagę między środkami mającymi na celu poprawę stopy zwrotu w przeliczeniu na pasażera a środkami strukturalnymi służącymi ograniczeniu kosztów. Efekty tych środków są już widoczne w ostatnich wynikach Corsair.

- (247) W szczególności Komisja zauważa, że założenia dotyczące poprawy wskaźnika RASK pokazują obecnie rzeczywisty wpływ środków wdrożonych przez Corsair. W rezultacie wskaźnik RASK jest wyższy niż w założeniach początkowo przyjętych w zmienionym planie restrukturyzacji na podstawie konserwatywnego podejścia, ponieważ w tamtym czasie nie było możliwe sporządzenie wiarygodnej prognozy; sytuacja ta uległa zmianie w wersji planu przedłożonej w dniu 15 grudnia 2025 r. Władze francuskie wskazują zatem na poprawę wskaźnika RASK o [...] % od dnia [...] r. w porównaniu z pierwotnie przewidywanym poziomem [...] %, zgodnie ze znakomitymi wynikami odnotowanymi w roku obrotowym 2024/2025 po faktycznym wdrożeniu środków handlowych i operacyjnych. Komisja stwierdza, że ta korekta w górę opiera się na najnowszych informacjach faktycznych i nie wynika z nadmiernie optymistycznych założeń.
- (248) Ponadto Komisja zauważa, że założenia dotyczące stopy zwrotu w przeliczeniu na pasażera opierają się na średniej cenie kuponu, która jest wyższa niż pierwotnie przewidywano, co odzwierciedla stabilizację, a nawet niewielki wzrost odnotowany przez Corsair w ciągu kilku miesięcy i w całym roku obrotowym 2025, wynoszący +[...] % w porównaniu z poprzednią wersją planu restrukturyzacji przedłożoną w maju 2025 r. Ta korzystna tendencja wystąpiła w kontekście znacznego spadku cen paliw (-[...] % w porównaniu z założeniami planu), co wzmocniło wiarygodność przyszłych prognoz pod względem marży operacyjnej. Komisja uważa, że połączenie poprawy średniej ceny kuponu i spadku kosztów paliwa stanowi solidny czynnik napędzający rentowność.
- (249) Komisja zauważa również, że poprawa średniej ceny kuponu wynika w dużej mierze z prowadzonego przez Corsair upsellingu w związku z odnowieniem floty, które sprawiło, że jego oferta handlowa stała się bardziej atrakcyjna, i zwiększyło stopę zwrotu w przeliczeniu na pasażera ponad to, czego początkowo oczekiwano. Wyniki odnotowane w odniesieniu do roku obrotowego 2025, a także prognozy na 2026 r. potwierdzają, że skutki te nie są ani jednorazowe, ani cykliczne, lecz są raczej wynikiem wyborów strukturalnych, które są zgodne ze strategią zmiany wizerunku przedsiębiorstwa. W tym względzie Komisja uważa, że poziom podwyżki cen biletów przewidziany przez Corsair pozostaje zgodny z celem pomocy na restrukturyzację, ponieważ odzwierciedla jakościową poprawę oferowanych usług i stopniową normalizację stopy zwrotu w przeliczeniu na pasażera, a nie strategię sztucznego podnoszenia cen dzięki pomocy państwa. Ponadto Komisja zauważa, że w scenariuszu kontrfaktycznym nie przewidującym udzielania pomocy korekty cen biletów w górę byłyby również konieczne w celu rozwiązania problemu wzrostu kosztów (inflacji) i pogorszenia struktury finansowej, a nawet byłyby bardziej widoczne lub wiązałyby się ze spadkiem zdolności przewozowych i jakości usług. W tych warunkach prognozowana tendencja średniej ceny kuponu w scenariuszu przewidującym pomoc nie daje Corsair nienależnej przewagi konkurencyjnej w porównaniu z tym scenariuszem kontrfaktycznym, lecz jest zgodna z ekonomicznie uzasadnioną i proporcjonalną trajektorią w świetle celów wytycznych R&R.
- (250) Komisja przyjmuje ponadto do wiadomości założenia dotyczące spadku kosztów dystrybucji, oparte na ostatnich wynikach kanału sprzedaży bezpośredniej, a w szczególności kanału internetowego, zaobserwowanych w roku obrotowym 2025. Od kilku miesięcy wdrażanie dynamicznej polityki handlowej mającej na celu zwiększenie udziału sprzedaży bezpośredniej przełożyło się już na wymierne ograniczenie kosztów z sieci dystrybucji stron trzecich, które są strukturalnie droższe. Komisja uważa, że zmiany te, już trwające i zarejestrowane, wzmocniają wiarygodność prognozowanych oszczędności kosztów w scenariuszu bazowym.
- (251) Biorąc pod uwagę wszystkie te czynniki, Komisja uważa, że założenia leżące u podstaw scenariusza bazowego są ostrożne, oparte na faktycznie zaobserwowanych wynikach i spójne z wdrożonym środkiem operacyjnym. Na podstawie tych środków można zasadnie stwierdzić, że plan restrukturyzacji może przywrócić długoterminową rentowność Corsair, zgodnie z wymogami wytycznych R&R.
- (252) Jeżeli chodzi o analizę scenariusza pesymistycznego przedstawioną przez władze francuskie, pokazuje ona, że scenariusz ten stanowi przykład ostrożnej i wiarygodnej analizy wrażliwości, zgodnie z wymogami wytycznych R&R, ponieważ ma na celu sprawdzenie odporności zmienionego planu restrukturyzacji w obliczu prawdopodobnych niekorzystnych wstrząsów wpływających na główne czynniki determinujące wyniki ekonomiczne Corsair.

- (253) Komisja stwierdza, że scenariusz pesymistyczny opiera się na szczegółowej analizie wartości krytycznych trzech kluczowych wskaźników, tj. cen paliwa, średniej ceny kuponu i stopnia wykorzystania. W analizach określa się zmiany, które prowadziłyby do wyniku netto równego zero w przypadku każdego z tych parametrów z osobna. Analiza wrażliwości przeprowadzona przez doradców finansowych przedsiębiorstwa⁽⁴³⁾ wykazała, że przy założeniu niezmienności wszystkich czynników do zneutralizowania wyniku netto konieczny byłby wzrost ceny paliwa o [...] % do [...] % w porównaniu z założeniami scenariusza bazowego, co odpowiadałoby cenie paliwa wynoszącej od [1 000–1 500] do [1 000–1 500] USD za tonę, znacznie wyższej zarówno od założeń przyjętych w zmienionym planie restrukturyzacji, jak i średniej ceny faktycznie odnotowanej w roku obrotowym 2024/2025 ([500–800] USD za tonę). Komisja stwierdza, że prognozy te wskazują na znaczny margines bezpieczeństwa w odniesieniu do ryzyka związanego z paliwem.
- (254) Podobnie, jeśli chodzi o stopę zwrotu w przeliczeniu na pasażera, Komisja zauważa, że wynik netto wyniósłby zero tylko wtedy, gdyby średnia cena kuponu spadła o [...] % w porównaniu ze scenariuszem bazowym, tj. o kwotę od [...] do [...] EUR na pasażera, w zależności od rozpatrywanego roku obrotowego. Jeżeli chodzi o stopień wykorzystania, aby osiągnąć wynik netto równy zero, konieczne byłoby pogorszenie wynoszące [...] punktów procentowych w porównaniu ze scenariuszem bazowym, co dałoby wskaźniki na poziomie od [...] % do [...] %. Komisja uważa, że zmiany te, analizowane oddzielnie, przekraczają zwykłe wahania zaobserwowane na rynkach obsługiwanych przez Corsair i potwierdzają ostrożny charakter przyjętych założeń.
- (255) Na podstawie tych analiz wrażliwości władze francuskie opracowały scenariusz pesymistyczny, w którym uwzględniono jednoczesne wystąpienie niekorzystnych wstrząsów, tj. (i) wzrost cen paliwa o [...] USD za tonę w porównaniu z biznesplanem (tj. +[...] % w porównaniu ze scenariuszem bazowym i +[...] % w porównaniu ze średnią obserwowaną w latach 2024/2025, (ii) spadek średniej ceny kuponu o [...] % oraz (iii) spadek stopnia wykorzystania o [...] punktów procentowych. Komisja zauważa, że te połączone założenia są bardziej surowe niż wahania zwykle obserwowane w krótkim okresie, a zatem stanowią wiarygodny test warunków skrajnych modelu biznesowego Corsair.
- (256) Komisja zauważa, że w tym pesymistycznym scenariuszu skumulowany wpływ na wynik operacyjny jest nadal znaczny, ale pozostaje pod kontrolą i powoduje negatywny wpływ w wysokości [...] mln EUR w roku obrotowym 2025/2026, który łącznie wzrośnie do [...] mln EUR w latach 2026/2027 i do [...] mln EUR w latach 2027/2028. Podobną skalę można zaobserwować w odniesieniu do przepływów pieniężnych. Pomimo tych połączonych wstrząsów Corsair udaje się jednak utrzymać dodatni wynik operacyjny w krótkim okresie objętym planem, co świadczy o zdolności przedsiębiorstwa do przetrwania dość niesprzyjających zmian na gorsze w otoczeniu gospodarczym bez natychmiastowego narażania swojej rentowności operacyjnej.
- (257) Biorąc pod uwagę wszystkie te informacje, Komisja uważa, że scenariusz pesymistyczny nie podważa wiarygodności powrotu Corsair do długoterminowej rentowności. Wręcz przeciwnie, wynika z niego, że plan restrukturyzacji jest wystarczająco solidny, aby wytrzymać główne zidentyfikowane rodzaje ryzyka, w szczególności związane ze zmiennością cen paliwa i umiarkowanym pogorszeniem warunków rynkowych, zgodnie z wytycznymi R&R. Wniosek ten jest tym bardziej zasadny, że koniec okresu restrukturyzacji ustalono na dzień 30 września 2026 r., tj. za zaledwie kilka miesięcy, oraz że – choć nie można tego całkowicie wykluczyć – jest bardzo mało prawdopodobne, aby taki scenariusz urzeczywistnił się we wszystkich jego elementach i aby sytuacja pogorszyła się do takiego poziomu w tak krótkim czasie.
- (258) W odniesieniu do wspólnej analizy scenariusza bazowego i scenariusza pesymistycznego Komisja uważa, że założenia przyjęte przez Corsair w celu wykazania przywrócenia rentowności są wiarygodne, ostrożne i wystarczająco uzasadnione. Scenariusz bazowy opiera się na założeniach operacyjnych i handlowych opartych na już zaobserwowanych i udokumentowanych tendencjach, w szczególności pod względem poprawy stopy zwrotu w przeliczeniu na pasażera, upsellingu i optymalizacji kanałów sprzedaży, bez opierania się na nadmiernie optymistycznych założeniach dotyczących zakłóceń. Z drugiej strony scenariusz pesymistyczny stanowi rygorystyczny test warunków skrajnych oparty na prawdopodobnych niekorzystnych wstrząsach, które jednocześnie oddziałują na główne czynniki wpływające na wyniki ekonomiczne, i podkreśla znaczny margines

⁽⁴³⁾ Źródło: Str. 7 zaktualizowanego planu restrukturyzacji przedłożonego Komisji 15 grudnia 2025 r.

bezpieczeństwa w porównaniu z progami krytycznymi, których przekroczenie skutkowałoby wynikiem netto równym zero. Fakt, że nawet w scenariuszu pesymistycznym Corsair nadal osiąga dodatni wynik operacyjny w perspektywie krótkoterminowej, świadczy o wewnętrznej solidności planu restrukturyzacji. W związku z tym Komisja stwierdza, że wszystkie założenia leżące u podstaw obu scenariuszy spełniają wymogi wytycznych R&R oraz przemawiają za pozytywną oceną wiarygodności długoterminowego przywrócenia rentowności Corsair.

5.3.1.2.2. Ocena oczekiwanych wyników finansowych

- (259) Wraz z najnowszymi uwagami władze francuskie przekazały szereg korekt danych i prognoz finansowych Corsair, z których najnowsza pochodzi z 15 grudnia 2025 r. Te zaktualizowane prognozy (zob. motywy 49–65 powyżej) wskazują na spójną i strukturalną poprawę wyników operacyjnych i finansowych przedsiębiorstwa w okresie restrukturyzacji przedłużonym do dnia 30 września 2026 r. W scenariuszu bazowym przewiduje się, że Corsair osiągnie dodatni wynik netto w wysokości [...] mln EUR (lub [...] mln EUR, jeśli wykluczyć wynik nadzwyczajny w wysokości [...] mln EUR wynikający z pomocy państwa) oraz stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału (ROCE) w wysokości [10,6–13,4] % na koniec okresu, co potwierdza tendencję wzrostową obserwowaną od 2023 r. i wskazuje, że przedsiębiorstwo powinno być w stanie zapewnić stosowny prognozowany zwrot z kapitału po pokryciu wszystkich swoich kosztów, w tym amortyzacji i opłat finansowych, zgodnie z pkt 52 wytycznych R&R. Prognozy średnioterminowe wskazują na kontynuację tej tendencji – na koniec roku obrotowego, który zakończy się we wrześniu 2027 r., przewiduje się wynik netto w wysokości [...] mln EUR i wskaźnik ROCE w wysokości [11,4–15,2] %.
- (260) Komisja zauważa, że stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału przewidywana na koniec obowiązywania zmienionego planu restrukturyzacji jest wyższa niż średni ważony koszt kapitału WACC oszacowany przez władze francuskie na [8,6–10,5] %. Poziom WACC jest sam w sobie znacznie wyższy niż średnie stawki stosowane przez Komisję w jej ostatnich decyzjach dotyczących sektora lotnictwa, które wynoszą około [...] ⁽⁴⁴⁾. Komisja uważa, że różnica ta jest uzasadniona szczególną sytuacją Corsair, tj. wyższym profilem ryzyka i brakiem rozstrzygających wyników zatwierdzonego pierwszego planu restrukturyzacji, co nie miało miejsca w przypadku innych przedsiębiorstw lotniczych, które były przedmiotem porównywalnych decyzji o restrukturyzacji. W szczególności Corsair nie jest notowany na giełdzie, jest mniejszy i działa na ograniczonej liczbie rynków przewozów długodystansowych; jego długoterminowa rentowność pozostaje w dużym stopniu uzależniona od skutecznej realizacji zmienionego planu restrukturyzacji oraz od spełnienia rygorystycznych założeń dotyczących ruchu i rentowności. W tym kontekście zastosowanie wyższego WACC niż w innych przypadkach w sektorze wydaje się właściwe, aby odzwierciedlić poziom ryzyka rezydualnego ponoszonego przez inwestorów po restrukturyzacji i zapobiec jakemukolwiek przeszacowaniu oczekiwanej rentowności ekonomicznej.
- (261) W związku z tym, na podstawie informacji przekazanych przez władze francuskie, a w szczególności szczegółowej analizy zawartej w badaniu zatytułowanym „*Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair*” (Metoda obliczania WACC dla Corsair), Komisja stwierdza, że metoda zastosowana do obliczenia wskaźnika WACC jest uzasadniona ⁽⁴⁵⁾.
- (262) Dokładniej rzecz ujmując, Komisja uważa również za właściwe zastosowanie docelowego wskaźnika dźwigni finansowej wynoszącego [...] %, ponieważ nie opiera się on na sytuacji finansowej samego przedsiębiorstwa Corsair w okresie trudności, lecz raczej na średniej obserwowanej w przypadku europejskich linii lotniczych. Podejście to jest zgodne z metodą zalecaną dla przedsiębiorstw nienotowanych na rynku regulowanym, takich jak Corsair ⁽⁴⁶⁾. Podobnie zastosowany współczynnik beta kapitału własnego, ustalony na poziomie [...], pochodzi z sektorowego współczynnika beta aktywów oszacowanego na podstawie szerokiej próby europejskich linii lotniczych, a następnie poddanego procesowi zmniejszenia i ponownego zwiększenia dźwigni finansowej w oparciu o poziom dźwigni finansowej w tej próbie. Metoda ta jest powszechnie uznawana w teorii finansów i przez organy regulacyjne przytoczone w badaniu władz francuskich ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁴⁾ Średnia obliczona przez Komisję dla przedsiębiorstw Condor, SAS, TAP, TAROM.

⁽⁴⁵⁾ W badaniu oszacowano wskaźnik WACC na koniec okresu objętego planem restrukturyzacji na podstawie danych rynkowych, a nie w związku z obecną sytuacją Corsair oraz jego rzeczywistymi kosztami finansowania i prognozami dotyczącymi dźwigni finansowej na koniec okresu w 2026 r. Jest to zgodne z analizą zdolności przedsiębiorstwa do pokrycia kosztów kapitałowych w perspektywie długoterminowej w normalnych warunkach rynkowych. Inną możliwością jest oszacowanie kosztu alternatywnego kapitału w momencie, gdy kapitał (lub dług) jest inwestowany i analizowany.

⁽⁴⁶⁾ Podejście to preferuje standardowe parametry sektorowe zamiast danych specyficznych dla beneficjenta, odzwierciedlających pomoc państwa przyznaną beneficjentowi pomocy na restrukturyzację, takich jak umorzenie wierzytelności publicznoprawnych w przypadku Corsair.

⁽⁴⁷⁾ Podejście to umożliwia wykazanie ryzyka systemowego specyficznego dla sektora transportu lotniczego, a nie przejściowego profilu ryzyka Corsair.

- (263) Co więcej, Komisja zauważa, że koszt kapitału własnego obejmuje specjalną premię z tytułu braku płynności, co jest uzasadnione faktem, że Corsair nie jest notowany na giełdzie, podczas gdy nie stosuje się żadnej premii z tytułu trudnej sytuacji finansowej, ponieważ wskaźnik WACC oblicza się w momencie, w którym przewiduje się, że przedsiębiorstwo odzyska rentowność. Ponadto zastosowany koszt zadłużenia opiera się na obiektywnych rynkowych wskaźnikach referencyjnych, które łączą francuskie dane sektorowe i makroekonomiczne i odzwierciedlają koszt finansowania średniej wielkości rentownego przedsiębiorstwa działającego w sektorze transportu lotniczego, a nie koszty ponoszone obecnie lub w przyszłości przez Corsair.
- (264) W związku z tym Komisja stwierdza, że wskaźnik WACC wynoszący [8,6–10,5] % stanowi ostrożną i wiarygodną stopę referencyjną służącą ocenie długoterminowej rentowności Corsair oraz sprawdzeniu, czy prognozy finansowe zawarte w zmienionym planie restrukturyzacji pozwalają na pokrycie kosztu kapitału w perspektywie długoterminowej, zgodnie z wytycznymi R&R oraz trwałą praktyką Komisji w porównywalnych przypadkach w sektorze lotnictwa.
- (265) Ponadto sytuacja kapitałowa przedsiębiorstwa [...], co oznacza ostateczne opuszczenie przez Corsair statusu przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji w rozumieniu wytycznych R&R.
- (266) Na tej podstawie Komisja uznaje, że nawet gdyby do pełnego odtworzenia kapitału własnego Corsair doszło dopiero po zakończeniu okresu restrukturyzacji, przedłożony plan przedstawia solidne i wiarygodne perspektywy przywrócenia rentowności. Najnowsze prognozy uwzględniają dodatkowe środki usprawniające i zwiększające konkurencyjność przyjęte przez przedsiębiorstwo, w szczególności kontrolę kosztów operacyjnych, modernizację floty, poprawę współczynnika obciążenia i skuteczniejszą politykę cenową. Uwzględniają one również środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji zaproponowane przez władze francuskie. Oczekiwany poziom rentowności (ROCE na poziomie [10,6–13,4] % w 2026 r. i [11,4–15,2] % w 2027 r.) świadczy o autentycznej i trwałej poprawie sytuacji, tym bardziej godnej uwagi, że osiągnięto ją w kontekście nadal naznaczonym skutkami rosyjskiej agresji zbrojnej przeciwko Ukrainie.
- (267) W tym kontekście, na podstawie tabeli 4 przekazanej przez władze francuskie Komisja pragnie przedstawić następujące dodatkowe uwagi, które wspierają analizę przywrócenia rentowności Corsair:
- Po pierwsze, Komisja zauważa, że władze francuskie uzasadniły swoją analizę porównaniem stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału Corsair (ROCE) z szeroką i reprezentatywną próbą kilkunastu europejskich i północnoamerykańskich przedsiębiorstw lotniczych będących stronami trzecimi. Próba ta obejmuje przewoźników tradycyjnych, przedsiębiorstwa oferujące tanie loty oraz linie lotnicze z Ameryki Północnej, co umożliwia dokładne odzwierciedlenie strukturalnych różnic w zwrocie z kapitału w zależności od modeli biznesowych. Komisja zauważa, że ten podział według kategorii stanowi odpowiedni punkt odniesienia dla Corsair, którego pozycja i profil ryzyka są podobne do pozycji i profilu ryzyka tradycyjnych linii lotniczych obsługujących sieci połączeń długodystansowych o wysokiej kapitałochłonności, mimo że pod względem wielkości jest on wyraźnie skromniejszy od tych linii lotniczych.
 - Po drugie, Komisja zauważa, że zmiany wskaźnika ROCE obserwowane w latach 2019–2024 odzwierciedlają poważne wstrząsy zewnętrzne, które dotknęły sektor lotnictwa: po ogólnie zadowalającym poziomie w 2019 r., kiedy to średni wskaźnik ROCE dla wszystkich linii lotniczych wyniósł 7,3 %, wskaźniki gwałtownie spadły w latach 2021 i 2022, przy czym średnia stała się ujemna lub bardzo niska, co szczególnie ze względu na kryzys związany z COVID-19, ograniczenia w przemieszczaniu się i zakłócenia w łańcuchach wartości. Tendencja wzrostowa zaobserwowana w 2023 r. i potwierdzona w 2024 r., przy średniej stopie zwrotu z zainwestowanego kapitału wynoszącej 6,9 %, świadczy o stopniowym powrocie do bardziej znormalizowanych warunków rynkowych, choć nie oznacza to jednolitego powrotu do poziomów sprzed pandemii COVID-19.
 - W tym kontekście sektorowym Komisja zauważa, że wskaźnik ROCE dla Corsair ustabilizował się na poziomie [...] % w 2024/2025 r., po osiągnięciu poziomu zbliżonego do równowagi w roku obrotowym 2023/2024. Odzwierciedla to zauważalną poprawę wyników ekonomicznych po wdrożeniu pierwszych środków restrukturyzacyjnych. Dokładniej rzecz ujmując, prognozy zawarte w zmienionym planie restrukturyzacji pokazują, że stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału Corsair będzie wykazywała tendencję wzrostową do końca okresu objętego planem.
- (268) Komisja stwierdza, że trajektoria ta jest zgodna z wytycznymi R&R, ponieważ pokazuje zdolność beneficjenta do wygenerowania w perspektywie średnioterminowej zwrotu z kapitału, który z czasem będzie dodatni i zgodny z kosztem kapitału, umożliwiając mu działanie w normalnych warunkach rynkowych bez ciągłego polegania na pomocy państwa. W tym względzie prognozowana tendencja stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału stanowi istotny i wiarygodny wskaźnik długoterminowego przywrócenia rentowności Corsair.

- (269) Ponadto, mimo że kapitał własny pozostaje ujemny na koniec okresu restrukturyzacji, Komisja uważa, że sytuacja ta nie jest sama w sobie wystarczająca, aby wykluczyć stwierdzenie przywrócenia rentowności w perspektywie długoterminowej. Pojęcie „rentowności”, zgodnie z jego wykładnią dokonaną przez Komisję w podobnych przypadkach daleko idącej restrukturyzacji, nie opiera się wyłącznie na wypłacalności wykazanej w bilansie, lecz na strukturalnej i trwałej zdolności przedsiębiorstwa do generowania dodatnich przepływów pieniężnych, a tym samym do samodzielnego finansowania się bez dalszej pomocy państwa. W tym względzie zmieniony plan restrukturyzacji wykazuje pozytywną trajektorię rentowności operacyjnej, która gwarantuje trwałość poprawy sytuacji ekonomicznej Corsair oraz możliwość sfinansowania przez Corsair jego inwestycji i spłaty zadłużenia, mimo że będzie to wymagało (nieco) wydłużonego okresu na rozliczenie strat historycznych (luka kapitałowa). Tymczasowe utrzymywanie się ujemnego kapitału własnego należy zatem uznać za nieodłączną konsekwencję strat historycznych, bez uszczerbku dla przyszłej rentowności.
- (270) Ponadto Komisja zauważa, że najnowsze i przewidywane tendencje dotyczące głównych wskaźników makroekonomicznych również potwierdzają przedstawioną ścieżkę poprawy sytuacji. Po pierwsze, stabilizacja i spodziewany niewielki wzrost euro w stosunku do dolara w latach 2025–2027⁽⁴⁸⁾ automatycznie obniżają koszt zakupów denominowanych w tej walucie, w szczególności w przypadku paliwa lotniczego i umów leasingu statków powietrznych denominowanych w dolarach. Po drugie, po gwałtownych wahaniami zaobserwowanych w latach 2022 i 2023 rynki kontraktów terminowych typu future na naftę lotniczą wykazują tendencję do stabilizacji cen⁽⁴⁹⁾ w okresie objętym planem restrukturyzacji, co znacznie zmniejsza ryzyko obciążające marże operacyjne. Te dwa połączone czynniki, tj. korzystna tendencja kursu walutowego i stabilizacja cen paliwa, stanowią zewnętrzne czynniki wspierające rentowność Corsair i zwiększające wiarygodność przywrócenia jego długoterminowej rentowności.
- (271) Komisja zauważa również, że po zakończeniu realizacji planu Corsair będzie dysponować zdrowszą strukturą finansową i wystarczającymi przepływami pieniężnymi, aby kontynuować swój rozwój bez konieczności korzystania z dalszej pomocy publicznej; dotyczy to zarówno scenariusza bazowego, jak i scenariusza pesymistycznego.
- (272) Przechodząc teraz do scenariusza pesymistycznego, Komisja zauważa, że wynik netto oczekiwany na koniec okresu restrukturyzacji jest dodatni i wynosi [...] EUR, po wyłączeniu skutków pomocy państwa. To samo dotyczy przepływów pieniężnych przedsiębiorstwa, które mają wynieść od [...] mln EUR do [...].

⁽⁴⁸⁾ Zarówno prognozy rynkowe, jak i założenia makroekonomiczne wskazują na stabilizację, a nawet nieznaczny wzrost euro w stosunku do dolara amerykańskiego w latach 2025–2027. Po pierwsze, w prognozach technicznych Eurosystemu szacuje się, że kurs wymiany EUR/USD może nieznacznie wzrosnąć w latach 2025–2027 z około 1,08 w 2025 r. do 1,11, a następnie 1,13 w latach 2026–2027, co stanowi wzrost w euro w porównaniu z poprzednimi poziomami w kontekście spadku cen surowców i poprawy stóp długoterminowych w strefie euro. Po drugie, prognozy ekspertów rynkowych (ankieta przeprowadzona przez EBC wśród zawodowych prognostów) wskazują na spodziewany wzrost wartości euro w stosunku do dolara, przy czym przewiduje się, że kurs EUR/USD będzie wyższy w 2026 r. w porównaniu z 2025 r., zgodnie z tendencją wzrostową w perspektywie średnioterminowej. Potwierdzają to podobne prognozy międzynarodowych instytucji finansowych; niektóre z nich uważają, że w latach 2025–2026 EUR może przekroczyć próg 1,15–1,20 USD w perspektywie długoterminowej ze względu na czynniki strukturalne, takie jak potencjalne rozbieżności w polityce pieniężnej Europejskiego Banku Centralnego i Rezerwy Federalnej USA, a także względna odporność gospodarki strefy euro. Ogólnie rzecz biorąc, te oparte na faktach rozważania potwierdzają założenie, że euro ustabilizuje się, zanim nieznacznie wzrośnie w stosunku do dolara w przedmiotowym okresie.

⁽⁴⁹⁾ Zgromadzone dane dotyczące rynku produktów ropopochodnych i rynku kontraktów terminowych typu future wskazują na ogólną tendencję do umiarkowanego wzrostu cen destylatów paliwa, w tym nafty, której cena odnotowała gwałtowne wahania w latach 2022 i 2023. Międzynarodowe ceny ropy naftowej, które są głównym czynnikiem wpływającym na koszt nafty lotniczej, znacznie spadły od czasu osiągnięcia szczytowych poziomów w ostatnich latach i utrzymały się na historycznie niższym poziomie w 2025 r., przy czym cena ropy Brent często wynosiła poniżej 70 USD za baryłkę, co odzwierciedla nadwyżkę podaży i słabszy niż oczekiwano globalny popyt. Wiarygodne prognozy wskazują, że ta tendencja spadkowa może utrzymać się w latach 2026 i 2027, a szacunki wskazują, że ceny ropy Brent w perspektywie średnioterminowej wyniosą około 58–60 USD za baryłkę, co odpowiada znacznie niższemu poziomowi niż ostatnie szczyty i wywiera presję na obniżenie cen nafty lotniczej. Ponadto rynki kontraktów terminowych na produkty destylowane wykazują spłaszczenie premii za paliwo do silników odrzutowych (nafta lotnicza) w porównaniu z innymi destylatami paliwa, co świadczy o zaniku obaw o napięcia podażowe. Premie za europejskie paliwo lotnicze w stosunku do kontraktów terminowych typu futures na olej napędowy prawie zniknęły, co odzwierciedla spadek obaw o niedobór oraz normalizację struktur cenowych na rynkach kontraktów terminowych (zob.: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com). W tym kontekście połączenie utrzymujących się bardziej umiarkowanych cen ropy naftowej i spadku premii za produkty destylatowe znajduje odzwierciedlenie w oczekiwaniach, że cena nafty lotniczej pozostanie stabilna lub nieznacznie spadnie w horyzoncie planowania 2025–2027, co znacznie zmniejsza ryzyko obciążające marże operacyjne linii lotniczych zależnych od tego podstawowego paliwa, takich jak Corsair.

- (273) Założenia przyjęte przez władze francuskie, choć ostrożne, wydają się wiarygodne w świetle tendencji obserwowanych w sektorze lotnictwa i ostatnich wyników przedsiębiorstwa Corsair, w szczególności w odniesieniu do połączeń długodystansowych do departamentów zamorskich i Afryki. Chociaż w scenariuszu pesymistycznym podkreślono utrzymującą się wrażliwość na wahania kosztów i popytu, Komisja uważa jednak, że połączenie utrzymujących się niższych kosztów, lepiej ukierunkowanego pozycjonowania rynkowego, korzystniejszego zewnętrznego otoczenia gospodarczego i trwałego wznowienia ruchu międzynarodowego sprawia, że przywrócenie rentowności przedsiębiorstwa do końca okresu restrukturyzacji, który zakończy się już pod koniec września 2026 r., jest wiarygodne.
- (274) Zgodnie z pkt 52 wytycznych R&R Komisja ponownie podkreśla, że przywrócenie rentowności obejmuje zarówno długoterminową zdolność przedsiębiorstwa do pokrywania wszystkich swoich kosztów, w tym amortyzacji i opłat finansowych, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego przewidywanego zwrotu z kapitału, jak i, jako odrębne kryterium, zdolność zrestrukturyzowanego przedsiębiorstwa do konkurowania na rynku na podstawie własnych osiągnięć, bez dalszego polegania na wsparciu publicznym. W tym względzie Komisja wyjaśnia, że kryterium to nie ogranicza się do sytuacji kapitałowej w ujęciu księgowym na etapie restrukturyzacji, która może pozostać tymczasowo ujemna, lecz musi być oceniane w ujęciu perspektywicznym, w horyzoncie czasowym zakończenia realizacji planu, za pomocą szeregu odpowiednich wskaźników ekonomicznych i finansowych.
- (275) W niniejszej sprawie Komisja stwierdza, że przewiduje się, iż po zakończeniu planu restrukturyzacji Corsair wygeneruje dodatni i powtarzający się wynik operacyjny, dodatnie dostępne przepływy pieniężne oraz stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału, która będzie trwale wyższa od średniego ważonego kosztu kapitału. Czynniki te świadczą o zdolności przedsiębiorstwa do finansowania swojej działalności i przyszłych inwestycji w normalnych warunkach rynkowych, bez konieczności korzystania z dalszej pomocy państwa. Ponadto Komisja zauważa, że planowana struktura finansowa umożliwia Corsair spełnienie standardowych wymogów rynkowych w zakresie wypłacalności i pokrycia obsługi zadłużenia, co zapewni mu normalny dostęp do rynkowych źródeł finansowania po zakończeniu restrukturyzacji.
- (276) W tych warunkach i zgodnie z podejściem przyjętym przez Komisję w poprzednich sprawach, w szczególności w odniesieniu do TAP, potwierdzonym przez Sąd (Ryanair DAC/Komisja Europejska, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, pkt 104 i nast.), Komisja uważa, że Corsair będzie w stanie konkurować na rynku na podstawie własnych osiągnięć przed końcem planu restrukturyzacji, a najpóźniej we wrześniu 2026 r. W związku z tym środki wdrożone w ramach zmienionego planu restrukturyzacji mogą przywrócić długoterminową rentowność Corsair i zapewnić mu autonomię finansową bez dalszej pomocy państwa.

5.3.2. Wpływ na wymianę handlową i konkurencję

5.3.2.1. Adekwatność pomocy, proporcjonalność, wkład własny i podział obciążeń

- (277) Zgodnie z pkt 62 wytycznych R&R wymagany jest znaczący wkład w koszty restrukturyzacji pochodzący z zasobów własnych beneficjenta pomocy, jego udziałowców, wierzycieli, grupy kapitałowej, do której należy, lub nowych inwestorów. W normalnych okolicznościach wkład własny powinien być porównywalny z przyznawaną pomocą pod względem wpływu na wypłacalność lub poziom płynności beneficjenta; ponadto pomoc musi być odpowiednio wynagradzana (pkt 54 wytycznych). Zgodnie z pkt 63 wytycznych R&R wkład ten musi być rzeczywisty, tj. faktyczny, z wyłączeniem przyszłych oczekiwanych zysków, takich jak przepływy pieniężne. Ponadto zgodnie z pkt 124 lit. b) wytycznych, jeżeli w ramach zmian planu restrukturyzacji zostaną zwiększone koszty restrukturyzacji, odpowiednio zwiększony musi zostać wkład własny.

- (278) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że władze francuskie rozważają nowe środki wsparcia na rzecz Corsair w wysokości 83,1 mln EUR ⁽⁵⁰⁾, w tym nowy zastrzyk kapitałowy w wysokości 3 mln EUR od Conseil Départemental de Guadeloupe, zmianę harmonogramu spłaty należności publicznoprawnych w wysokości 19 mln EUR, zrzeczenie się roszczeń w wysokości 23 mln EUR, nowe obniżki podatku w związku z odnowieniem floty na kwotę około 38,1 mln EUR, a także umorzenie należności publicznoprawnych odpowiadających kwotom pożyczek z FDES i pożyczek PP udzielonych w ramach pierwotnej restrukturyzacji (łącznie 80 mln EUR).
- (279) Ponadto Komisja zauważyła, że przewidziana klauzula zwrotu w lepszej sytuacji finansowej pozostała ograniczona do kwoty [...] mln EUR, podczas gdy skumulowana kwota pomocy publicznej przyznanej od 2020 r. wyniosła prawie 200 mln EUR. W takiej konfiguracji Komisja uznała, że nawet gdyby restrukturyzacja zakończyła się sukcesem, większość zysku trafiłaby do prywatnych akcjonariuszy, podczas gdy państwo ponosiłoby główny ciężar ze względu na umorzenie długów i przyznanie korzyści podatkowych równoważnych bezzwrotnym dotacjom. Komisja zauważyła zatem, że wynagrodzenie państwa nie wydawało się adekwatne i że częściowa konwersja wierzytelności publicznoprawnych na kapitał mogłaby zapewnić większą symetrię w stosunku do pozostałych inwestorów.
- (280) Ponadto Komisja uznała, że zmieniony plan restrukturyzacji nie wykazał jeszcze istnienia wystarczającego, rzeczywistego i skutecznego wkładu własnego w rozumieniu pkt 64 i 124 lit. b) wytycznych R&R. W szczególności niektóre z wymienionych źródeł finansowania – takie jak przewidywana transakcja sprzedaży i leasingu zwrotnego o wartości około 21,7 mln EUR lub finansowanie czterech samolotów Airbus A330-NEO, które dopiero mają zostać dostarczone – wydawały się na tym etapie niewystarczająco udokumentowane lub miały jedynie hipotetyczny charakter.
- (281) W konsekwencji Komisja uznała, że wkład własny był ograniczony i niepewny w stosunku do całkowitej wielkości pomocy publicznej oraz że władze francuskie nie wykazały, iż szczególna sytuacja geograficzna Corsair uzasadnia tak niski wkład. W związku z tym Komisja wyraziła poważne wątpliwości co do proporcjonalności i wynagrodzenia za przewidywaną pomoc w świetle wymogów wytycznych R&R.
- (282) Na podstawie dogłębnej analizy najnowszych uwag Francji oraz wyjaśnień i zmian przedstawionych przez władze francuskie, w szczególności w odniesieniu do różnych składników wkładu własnego beneficjenta (zob. motywy 36–43 i tabela 1 w motywie 44), w zmienionym planie restrukturyzacji wykazano łączny koszt w wysokości 233 mln EUR, finansowany z wkładu własnego w wysokości 145,4 mln EUR (62,3 %) i z pomocy państwa w wysokości 87,8 mln EUR (37,7 %), oraz w wysokości 519,4 mln EUR, finansowany z wkładu własnego w wysokości 319,1 mln EUR (61,4 %) i pomocy w wysokości 200,5 mln EUR (38,6 %), gdy uwzględną się pierwotny plan restrukturyzacji (od 2020 r.) oraz gdy kwota 6 mln EUR od departamentów zamorskich za pośrednictwem OMRP, która ją wspierała, zostanie dodana jako pomoc, a nie jako wkład własny.
- (283) W tym kontekście Komisja musi zapewnić, aby wkłady były rzeczywiste, wolne od pomocy państwa i wystarczające. Wkład własny w wysokości 145,2 mln EUR znacznie przekracza wymagany minimalny próg 50 %, co gwarantuje, że beneficjent i jego wierzyciele lub udziałowcy poniosą większość kosztów restrukturyzacji. W tym względzie szczegółowa analiza tych wkładów pokazuje, że każdy z tych środków jest zgodny z przepisami.
- (284) Zastrzyki kapitałowe dokonane przez inwestorów prywatnych Blue Sky Holding i Advens-Geocoton na łączną kwotę [10–50] mln EUR stanowią nowe środki pieniężne, które zostaną przekazane bezpośrednio na podstawie umowy między akcjonariuszami, która zostanie podpisana zgodnie ze zobowiązaniem określonym w istotnych warunkach. To samo można powiedzieć o dodatkowym zobowiązaniu do wniesienia [5–30] mln EUR uzgodnionym przez trzech akcjonariuszy (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton i SEMPA), gdyby rezerwy gotówkowe Corsair spadły poniżej [...] mln EUR. W tym względzie, chociaż władze francuskie twierdzą, że podwyższenie kapitału Corsair o 3 mln EUR ze środków pochodzących z regionu Gwadelupy stanowi pomoc państwa (zob. motyw 39 ppkt (i)), nie przedstawiają informacji na temat tego, jak sklasyfikować lub oszacować

⁽⁵⁰⁾ Zob. motyw 32 decyzji o wszczęciu postępowania, w którym nie zawarto żadnego oświadczenia dotyczącego odsetek od umorzonych pożyczek z FDES i pożyczek PP.

udział SEMPAT w tym dodatkowym finansowaniu. Ponadto Komisja zauważa, że biorąc pod uwagę udział regionu Gwadelupy w przyszłym kapitale Corsair, nawet gdyby część dodatkowego finansowania ze strony SEMPAT miała zostać uznana za pomoc państwa, a nie za składnik wkładu własnego, miałyby to jedynie niewielki wpływ na stosunek finansowania publicznego do prywatnego w finansowaniu zmienionego planu restrukturyzacji i w związku z tym nie zmieniliby oceny księgowej, w tym w odniesieniu do proporcjonalności, przedstawionej w niniejszej decyzji. Wkłady te można zatem uznać za pewne, rzeczywiste i wolne od pomocy państwa w rozumieniu wytycznych R&R.

- (285) Jeżeli chodzi o finansowanie czterech nowych statków powietrznych Airbus A330-NEO wziętych w leasing za kwotę [20–80] mln EUR, to mimo że jest ono powiązane z opłatami leasingowymi, nadal uznaje się je za prywatny wysiłek finansowy zgodnie z biznesplanem podmiotu świadczącego usługi leasingowe. Umowy leasingu dotyczące odnowienia floty Corsair zostały podpisane, a dostawy zostały już zrealizowane. W szczególności AerCap, jedna z największych firm leasingowych statków powietrznych na świecie, dostarczyła pierwszy z czterech statków powietrznych A330-900-NEO Airbus wydierzawionych Corsair w ramach odnowienia floty. Dostawa miała miejsce w dniu [...], a pozostałe trzy statki powietrzne miały zostać przekazane Corsair w 2024 r. na podstawie tej samej umowy leasingu. Wkład ten można zatem uznać za rzeczywisty i wolny od pomocy państwa.
- (286) Ponadto kwota [25–45] mln EUR z tytułu sprzedaży statku powietrznego H-SKY latem 2025 r. jest dopuszczalna jako wpływy ze sprzedaży, która została już przeprowadzona z kontrahentem prywatnym (zob. motyw 31 lit. f)) i która została nieodwołalnie przydzielona do zmienionego planu restrukturyzacji.
- (287) Jeżeli chodzi o moratorium na spłatę składek przyznane przez CRPN w wysokości [10–40] mln EUR, z motywów 193–200 wynika, że środek ten nie stanowi pomocy państwa. Ponieważ opiera się on na niezależnej umowie handlowej między Corsair a CRPN, a nie na decyzji, którą można przypisać państwu, można uznać, że nie zawiera on elementów pomocy państwa. O moratorium tym zdecydowano uchwałą zarządu nadzwyczajnego CRPN z 7 listopada 2023 r., przedłożoną Komisji przez władze francuskie, i w związku z tym można je uznać za rzeczywisty, skuteczny i weryfikowalny składnik wkładu własnego w rozumieniu pkt 64 wytycznych R&R, który wymaga, aby wkład własny wynosił co najmniej 50 % kosztów restrukturyzacji dużych przedsiębiorstw.
- (288) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że znaczna część wkładu własnego bezpośrednio zwiększa kapitał własny Corsair poprzez zastrzyki świeżego kapitału (zob. motyw 283). Pozostałe środki, mimo że nie zwiększają bezpośrednio kapitału własnego, przyczyniają się jednak w znacznym stopniu do przywrócenia wypłacalności Corsair poprzez zwiększenie jego zdolności do wywiązywania się ze zobowiązań finansowych oraz poprzez wspieranie długoterminowej rentowności jego modelu biznesowego.
- (289) Wypłacalność przedsiębiorstwa to jego zdolność do wywiązywania się ze wszystkich zobowiązań finansowych w perspektywie średnio- i długoterminowej przy użyciu zasobów własnych i przyszłych przepływów pieniężnych. Należy ją oceniać nie tylko w ujęciu statycznym, poprzez porównanie składników aktywów i zobowiązań w bilansie, ale także w ujęciu dynamicznym, na podstawie zdolności przedsiębiorstwa do generowania wyników i przepływów pieniężnych wystarczających do spłaty długów w terminie ich zapadalności. Wypłacalność można zatem poprawić przez bezpośrednie zwiększenie kapitału własnego lub przez trwałe ograniczenie zobowiązań, redukcję obsługi zadłużenia lub strukturalne obniżenie kosztów finansowania.
- (290) W związku z tym, jeśli chodzi o środki w zakresie wkładu własnego wdrożone w ramach zmienionego planu restrukturyzacji, Komisja zauważa, że przyczyniają się one, każdy w odrębny sposób, do poprawy wypłacalności Corsair, nawet jeśli ich wpływ nie zawsze może być od razu odzwierciedlony w kapitale własnym w bilansie. Moratorium przyznane przez CRPN oznacza, że terminy płatności zostały odroczone, a obciążenie finansowe tymczasowo zmniejszone, co zmniejsza wpływy środków pieniężnych w perspektywie krótko- i średnioterminowej i poprawia zdolność przedsiębiorstwa do wywiązywania się z innych zobowiązań finansowych, pomagając w ten sposób ustabilizować jego ogólną strukturę finansową. Finansowanie nowych statków powietrznych, umożliwiając odnowienie floty bez nadmiernego angażowania kapitału własnego, zmniejsza jednostkowe koszty operacyjne i poprawia efektywność operacyjną; to z kolei zwiększa zdolność do generowania przepływów pieniężnych, zwiększając tym samym wypłacalność w okresie objętym planem restrukturyzacji. Ponadto sprzedaż statku powietrznego generuje płynność i zmniejsza koszty eksploatacji i utrzymania danego składnika aktywów, co z kolei zmniejsza przyszłe potrzeby finansowe i poprawia zarówno wypłacalność, jak i profil ryzyka finansowego przedsiębiorstwa.

- (291) Jeżeli chodzi o pomoc państwa w wysokości 87,8 mln EUR [...] % całkowitych kosztów związanych ze zmianami w planie restrukturyzacji Corsair), jest ona ograniczona do minimum niezbędnego do zapewnienia rentowności Corsair, co stanowi podstawową zasadę wytycznych R&R, w zakresie, w jakim kwota ta ma na celu zrekompensowanie luki w finansowaniu spowodowanej nieprzewidzianymi okolicznościami, których nie można przypisać przedsiębiorstwu. Oprócz pomocy w wysokości 3 mln EUR w formie zastrzyku kapitałowego od Conseil Départemental de la Guadeloupe pomoc obejmuje głównie umorzenie należności publicznoprawnych podlegających umorzeniu (23 mln EUR), umorzenie odsetek naliczonych i skapitalizowanych od pożyczki PP (o wartości 4,7 mln EUR), ulgę podatkową dla terytoriów zamorskich (o wartości 38,1 mln EUR) oraz zmianę harmonogramu spłaty należności publicznoprawnych niepodlegających umorzeniu (19 mln EUR), przy czym kwota pomocy jest wyceniana w kategoriach przyznanej korzyści.
- (292) Odnosząc się najpierw do pomocy w wysokości 3 mln EUR w formie zastrzyku kapitałowego od Conseil Départemental de la Guadeloupe, Komisja stwierdza, że środek ten stanowi instrument ukierunkowany i niezbędny do restrukturyzacji, zgodnie z odpowiednimi punktami wytycznych R&R, ponieważ wybrany instrument – zastrzyk kapitałowy – jest najbardziej bezpośrednim narzędziem służącym zaradzeniu zobowiązaniom Corsair i natychmiastowemu zwiększeniu jego wypłacalności, a tym samym wyeliminowaniu bezpośredniego ryzyka upadłości. Ponadto pochodzenie pomocy bezpośrednio od władz lokalnych w regionie zamorskim podkreśla zarówno wymiar spójności regionalnej, jak i istotny wymiar interesu publicznego związany z miejscem docelowym. Bezpośredni udział Conseil Départemental de la Guadeloupe w kapitale potwierdza wiarygodność zmienionego planu restrukturyzacji i zapewnia zastrzyk środków, które są strukturalnie decydujące dla przyszłej rentowności przedsiębiorstwa. Środek ten uznaje się również za proporcjonalny, ponieważ przyczynia się on do ograniczenia skutków wycofania się z rynku, a tym samym do jego zakłócenia, gwarantując jednocześnie, że korzyści wynikające z pomocy służą wyłącznie przywróceniu konkurencyjności i autonomii finansowej Corsair.
- (293) Jeżeli chodzi o pożyczki uzgodnione i wypłacone w 2020 r. w ramach pierwszej decyzji o restrukturyzacji (w której uwzględniono całą kwotę główną), umorzenie wierzytelności wspierające realizację zmienionego planu rzeczywiście stanowi nową pomoc oprócz pozostałej pomocy (motyw 211). Jednakże w celu zbadania proporcjonalności dodatkowej pomocy na restrukturyzację nie należy już uwzględniać umorzenia kwoty głównej, ponieważ w przeciwnym razie prowadziłoby to do podwójnego liczenia tych samych środków publicznych na wsparcie jednego planu restrukturyzacji. W związku z tym, ponieważ kwota główna została już w pełni uwzględniona przy ocenie początkowej pomocy na restrukturyzację Corsair, przy ocenie proporcjonalności nowej i wcześniejszej pomocy (tabela 1) bierze się pod uwagę jedynie należne odsetki, zapewniając w ten sposób przejrzystość i pełną identyfikowalność środka zgodnie z pkt 58 wytycznych R&R.
- (294) Komisja uważa, że przewidziana dodatkowa pomoc, głównie w formie zrzeczenia się roszczeń, o którym mowa powyżej, stanowi w rzeczywistości odpowiedni i proporcjonalny instrument w rozumieniu pkt 60 i następnych wytycznych R&R, ponieważ ma ona na celu przywrócenie długoterminowej rentowności Corsair przy jednoczesnym ograniczeniu zakłóceń konkurencji. To umorzenie długu, które w praktyce jest równoznaczne z zastrzykiem kapitałowym, zdecydowanie poprawi wypłacalność przedsiębiorstwa i zwiększy jego zdolność do wywiązywania się ze zobowiązań finansowych bez konieczności udzielania dalszej pomocy.
- (295) Ponadto Komisja uważa, że przewidziana dodatkowa pomoc w wysokości 38,1 mln EUR, głównie w formie ulgi podatkowej (CIOM), również stanowi odpowiedni i proporcjonalny instrument w rozumieniu pkt 60 i następnych wytycznych R&R, ponieważ ma ona na celu przywrócenie długoterminowej rentowności Corsair przy jednoczesnym ograniczeniu zakłóceń konkurencji. Ponieważ to wsparcie finansowe jest funkcjonalnym odpowiednikiem zastrzyku kapitałowego, znacznie poprawia ono strukturę kapitałową i wypłacalność beneficjenta. Wynikające z tego zabezpieczenie płynności finansowej ma zasadnicze znaczenie dla umożliwienia Corsair pokrycia kosztów związanych z restrukturyzacją i sfinansowanie wydatków niezbędnych do wdrożenia zmienionego planu restrukturyzacji. To wzmocnienie bilansu i zdolności samofinansowania uznaje się za część minimalnego wymogu, zgodnie z którym przedsiębiorstwo musi być w stanie wywiązać się ze swoich przyszłych zobowiązań finansowych, zapewniając tym samym swoją rentowność bez konieczności korzystania z nowej pomocy.
- (296) Na tej podstawie wkład własny Corsair wynosi 61,4 % całkowitych kosztów restrukturyzacji, biorąc pod uwagę dwa okresy restrukturyzacji (2020–2026), a w przypadku okresu uzupełniającego (2023–2026) jest wyższy i wynosi 62,3 %.

- (297) Wskaźniki te znacznie przekraczają minimalny próg 50 % określony w pkt 64 wytycznych R&R, co gwarantuje, że pomoc publiczna pozostaje ściśle proporcjonalna do reszty zapotrzebowania na finansowanie oraz że większość ryzyka gospodarczego ponoszą akcjonariusze i inwestorzy prywatni. Dotyczy to zarówno finansowania w planie pierwotnym, jak i finansowania w planie zmienionym, zgodnie z pkt 124 lit. b) wytycznych R&R, w odniesieniu do zmiany planu rozpatrywanej osobno.
- (298) Ponadto połączenie środków przewidzianych w sposób opisany powyżej w pełni spełnia wymogi określone w pkt 61 i 65 wytycznych R&R, ponieważ zapewnia ograniczenie pomocy do niezbędnego minimum oraz równy podział obciążenia restrukturyzacyjnego między zainteresowane strony.
- (299) Wysoki wkład własny (62,3 %) jest najlepszym wskaźnikiem, że pomoc publiczna jest ograniczona do ścisłego minimum wymaganego do przywrócenia długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa, a tym samym w pełni spełnia kryterium proporcjonalności w odniesieniu do pomocy na restrukturyzację.
- (300) Co więcej, nawet jeżeli pkt 124 wytycznych R&R nie wymaga kontroli tego aspektu zmienionego planu restrukturyzacji, Komisja stwierdza, że te środki restrukturyzacyjne mają miejsce po całkowitym pokryciu skumulowanych strat Corsair, które zniwelowały wartość akcji posiadanych przez obecnych akcjonariuszy, którzy poparli poprzednią restrukturyzację (motyw 47).
- (301) Ponadto, jeśli chodzi o wynagrodzenie państwa, w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła zastrzeżenia co do faktu, że władze francuskie nie planowały żadnej konwersji długu na kapitał, stwierdzając, że samo zrzeczenie się wierzytelności może oznaczać, że wszystkie przyszłe zyski z restrukturyzacji przyniosą korzyści nowym akcjonariuszom prywatnym.
- (302) Jednakże zgodnie z pkt 67 wytycznych R&R wszelka pomoc państwa, która poprawia pozycję kapitałową beneficjenta, powinna być udzielana na warunkach, które zapewniają państwu słuszny udział w przyszłym wzroście wartości beneficjenta, uwzględniając wysokość państwowego dokapitalizowania w stosunku do pozostałego kapitału własnego przedsiębiorstwa po zaksięgowaniu strat. W tym względzie należy zauważyć, że pojęcie „słusznego udziału w przyszłym wzroście wartości” w odniesieniu do każdej pomocy, w tym składników zwiększających kapitał własny, zależy od „pozostałego kapitału własnego przedsiębiorstwa po zaksięgowaniu strat” oraz że te dwa terminy należy stosować łącznie.
- (303) Jeżeli chodzi o Corsair, po wdrożeniu środków restrukturyzacyjnych obecni akcjonariusze (OMRP) i wierzyciele zabezpieczeni (państwo francuskie) stracili całkowicie swoje udziały, a ich wierzytelności zostały niemal w całości umorzone (motyw 47). W związku z tym nie ma już kapitału własnego, który mógłby korzystać z przyszłych zysków wynikających z zastrzyku środków publicznych lub umorzenia długu.
- (304) W tych okolicznościach Komisja stwierdza, że w odniesieniu do wymogów określonych w pkt 67 wytycznych R&R brak konkretnego wynagrodzenia za umorzenie długów Corsair jest całkowicie uzasadniony. Akcjonariusze i wierzyciele zabezpieczeni ponieśli niemal całkowitą stratę, w związku z czym nie mogą już ponosić ciężaru restrukturyzacji Corsair.
- (305) Niemniej jednak Komisja zauważa, że władze francuskie w przekonujący sposób wykazały, iż domniemane wynagrodzenie ekonomiczne wynikające z umorzenia wierzytelności byłoby bezpośrednio powiązane z powodzeniem planu restrukturyzacji, a tym samym z perspektywami poprawy sytuacji finansowej Corsair. Jednocześnie kwota wynagrodzenia wyrażona jako odsetek umorzonych wierzytelności jest znaczna i byłaby wypłacana w pierwszej kolejności przed wynagrodzeniem dla nowych akcjonariuszy, w tym Conseil départemental. Ten ostatni zgadza się jednak ponosić ryzyko związane z zastrzykami kapitałowymi, których państwo nie podejmuje, umarzając te roszczenia, których zwrot jest mało prawdopodobny. Asymetryczny i niższy profil ryzyka państwa uzasadnia zatem wynagrodzenie za pomocą klauzuli zwrotu w lepszej sytuacji finansowej, która rozwiewa podniesione wątpliwości.
- (306) Na tej podstawie Komisja zbadała wynagrodzenie z tytułu pomocy uzgodnione przez państwo francuskie, w szczególności umorzenie roszczeń, pod kątem wymogów określonych w pkt 54 i 67 wytycznych R&R dotyczących wynagrodzenia z tytułu pomocy i podziału obciążenia.

- (307) Po pierwsze, jeśli chodzi o wynagrodzenie z tytułu pomocy, Komisja stwierdza, że struktura wybrana przez władze francuskie spełnia wymóg odpowiedniego wynagrodzenia uwzględniającego krytyczną sytuację finansową i profil ryzyka podejmowanego przez państwo w warunkach sytuacji Corsair. Władze francuskie zdecydowały się na klauzulę zwrotu w lepszej sytuacji finansowej zamiast stałego i natychmiastowego wynagrodzenia (które mogłoby zagrozić rentowności Corsair) lub udziałów o niepewnej wartości i niepewnym wynagrodzeniu. Klauzula ta uzależnia wynagrodzenie państwa od przyszłych wyników i skutecznej poprawy sytuacji bilansowej, przy czym klauzula ta jest uruchamiana dopiero po osiągnięciu dodatniego wyniku netto. Mechanizm zwrotu oparty na [...] % kwoty powiązanej z wynikiem operacyjnym gwarantuje zatem, że państwo otrzymuje wynagrodzenie z generowanych przez przedsiębiorstwo przepływów finansowych z działalności operacyjnej, a nie przez akumulację nowych długów. To potencjalne wynagrodzenie – ograniczone do [...] mln EUR – naśladuje zachowanie wierzyciela, który zgadza się na przekształcenie swojej wierzytelności (której wartość bieżąca wynosi zero, ponieważ Corsair nie może jej spłacić) w warunkowy instrument partycypacyjny, gwarantując w ten sposób, że pomoc zostanie zrekompensowana wyłącznie zyskami z restrukturyzacji.
- (308) Po drugie, Komisja uważa, że pkt 67 wytycznych R&R nie wymaga żadnego dodatkowego podziału obciążenia, skoro obecni akcjonariusze Corsair (którzy uczestniczyli w finansowaniu pierwotnego planu) ponieśli już pełną utratę wartości swoich udziałów w celu pokrycia strat, tak że nie ma już „pozostałego kapitału własnego”, którego posiadacze musieliby wspólnie z państwem dzielić obciążenie związane z restrukturyzacją (zob. motywy 302–304), niezależnie od tego, czy chodzi o akcjonariuszy sprzed planu zatwierdzonego w grudniu 2020 r., czy o akcjonariuszy, którzy sfinansowali pierwotnie zatwierdzony plan. Niemniej jednak, nawet gdyby odpowiedni punkt wytycznych R&R wymagał podziału obciążenia wykraczającego poza całkowite zlikwidowanie istniejących instrumentów kapitałowych, co nie ma miejsca w przypadku akcjonariuszy planu zatwierdzonego w grudniu 2020 r., klauzula zwrotu w lepszej sytuacji finansowej zapewniłaby również zgodność z zasadą sprawiedliwego podziału obciążenia w zakresie, w jakim gwarantuje symetrię między ponoszonym ryzykiem a podzielonym zyskiem. Zgadzając się na zrzeczenie się roszczenia, państwo początkowo ponosi ryzyko, a ograniczając maksymalną kwotę zwrotu do [...] mln EUR rezygnuje z odzyskania pełnej kwoty, co mogłoby zniechęcić nowych akcjonariuszy i wierzycieli prywatnych do długoterminowych inwestycji w przedsiębiorstwo. Pułap ten umożliwia zatem inwestorom prywatnym czerpanie pełnych korzyści z przyszłych wyników przekraczających ten pułap, który jest zastrzeżony dla państwa.
- (309) Na podstawie tych wyjaśnień i uzasadnień przedstawionych przez władze francuskie Komisja stwierdza, że struktura ta gwarantuje państwu odpowiedni udział w przyszłym wzroście wartości Corsair. Pomoc państwa przyznana w formie zrzeczenia się roszczeń, której skutkiem jest poprawa pozycji kapitałowej przedsiębiorstwa, jest zatem zrekompensowana klauzulą zwrotu w lepszej sytuacji finansowej. Mechanizm ten gwarantuje, że państwo otrzyma rozsądną część przyszłych zysków z restrukturyzacji, proporcjonalnie do wysiłku włożonego w ratowanie przedsiębiorstwa. Poprzez powiązanie zwrotu na rzecz państwa z wynikami operacyjnymi i osiągnięciem dodatniej sytuacji finansowej netto podejście to ustanawia zrównoważony podział ryzyka i zysków z inwestorami prywatnymi, co stanowi pozytywny i wiarygodny sygnał dotyczący zrównoważonego charakteru modelu biznesowego Corsair.
- (310) Dokładniej rzecz ujmując, klauzula ta stanowi, że w przypadku spełnienia określonych warunków Corsair będzie co roku zwracać kwotę odpowiadającą [...] % dodatniej różnicy między jego wynikiem operacyjnym – z uwzględnieniem rezerw na utrzymanie – a amortyzacją przywróconego długu ⁽⁵¹⁾. Skuteczne uruchomienie tej klauzuli jest uzależnione od łącznego spełnienia rygorystycznych warunków finansowych, tj. istnienia dodatniego kapitału własnego i utrzymania wystarczającego poziomu przepływów pieniężnych, co gwarantuje, że płatności dokonywane w ramach mechanizmu zwrotu w lepszej sytuacji finansowej nie zagrażają wypłacalności ani płynności przedsiębiorstwa.
- (311) Ponadto mechanizm ten zawiera klauzulę „nadwyżki środków pieniężnych”, która ma na celu uzyskanie większego udziału w tworzeniu wartości w przypadku, gdy przepływy pieniężne Corsair przekroczą 75 % kwoty regulacyjnych wymogów operacyjnych. W takim przypadku i z zastrzeżeniem utrzymania dodatniego kapitału własnego i przepływów pieniężnych, które stale przekraczają ten próg, roczny wkład Corsair zostałby zwiększony do 75 % jego rocznego wyniku operacyjnego, z zastrzeżeniem skumulowanego pułapu w wysokości [...] mln EUR. Rozwiązanie to zapewnia, aby powrót do lepszej sytuacji finansowej był dynamicznie dostosowywany do rzeczywistej zdolności płatniczej przedsiębiorstwa, bez nadmiernego obciążania jego struktury finansowej.

⁽⁵¹⁾ Zob. załącznik 5 do istotnych warunków podpisanych 7 listopada 2025 r.

- (312) Komisja zauważa również, że klauzula ta przewiduje mechanizm wcześniejszego terminu zapadalności w przypadku zbycia Corsair, zgodnie z którym należne saldo zostałoby spłacone w tym momencie, w ramach ustalonego ogólnego limitu. Przepis ten umożliwia zapewnienie, aby państwo odnosiło sprawiedliwe korzyści z wszelkich pozytywnych zdarzeń związanych z płynnością.
- (313) Na podstawie prognoz finansowych przekazanych przez władze francuskie Komisja stwierdza, że w scenariuszu bazowym warunki uruchomienia klauzuli zwrotu w lepszej sytuacji finansowej zostałyby spełnione dopiero począwszy od roku obrotowego [...], w którym kapitał własny Corsair ponownie stałby się dodatni, a sytuacja w zakresie przepływów pieniężnych osiągnęłaby wystarczający poziom. Uruchomienie klauzuli do pułapu [...] mln EUR nastąpiłoby wówczas bez narażania na szwank stopniowego wzmocnienia kapitału własnego, który pozostałby dodatni przez cały rozpatrywany okres, ani zdolności Corsair do finansowania swojej działalności i przyszłych inwestycji.
- (314) W tych warunkach Komisja uważa, że przewidziany mechanizm powrotu do lepszej sytuacji finansowej jest proporcjonalny, ściśle uzależniony od rzeczywistego przywrócenia rentowności Corsair i zgodny z celami wytycznych R&R, ponieważ umożliwia ograniczenie kosztów netto interwencji państwa przy jednoczesnym uniknięciu wszelkich przeszkód w długoterminowej odbudowie przedsiębiorstwa.
- (315) W związku z tym początkowe wątpliwości Komisji dotyczące proporcjonalności planowanej pomocy zostały obecnie rozwiane, a cały pakiet interwencji państwa i interwencji prywatnych na rzecz Corsair można uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie wytycznych R&R.

5.3.2.2. Środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji

- (316) Zgodnie z pkt 76 i nast. wytycznych R&R w przypadku udzielenia pomocy na restrukturyzację należy przyjąć środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, tak aby w jak największym stopniu ograniczyć negatywny wpływ pomocy na warunki wymiany handlowej i zapewnić, że pozytywne skutki przewyższają skutki negatywne.
- (317) Środki te powinny dotyczyć zarówno problemów związanych z pokusą nadużycia, jak i ewentualnych zakłóceń na rynkach, na których działa beneficjent. Zakres takich środków określa się na podstawie analizy poszczególnych przypadków, która obejmuje kryteria takie jak wielkość i charakter pomocy, warunki i okoliczności jej przyznania, wielkość i względne znaczenie beneficjenta na rynku oraz zakres wkładu własnego i środków służących podziałowi obciążenia.
- (318) W szczególności środki ograniczające zakłócenie konkurencji powinny zazwyczaj przyjąć formę środków strukturalnych, tj. jednoznaczne transakcje zbycia rentownej działalności oraz wykluczać zbycie działalności przynoszącej straty, którą i tak trzeba by było porzucić, aby zachować rentowność. Podstawową zasadą jest to, że środki te nie mogą zagrażać perspektywom przywrócenia rentowności beneficjenta ani być podejmowane kosztem konsumentów i konkurencji.
- (319) Zgodnie z pkt 124 lit. c) i d) wytycznych R&R, w przypadku gdy plan restrukturyzacji został zmieniony, Komisja będzie wymagać od zainteresowanego państwa członkowskiego, w przypadku zwiększenia kwoty pomocy, środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, które mają szerszy zakres niż środki pierwotnie nałożone, oraz, jeżeli proponowane środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji są bardziej ograniczone niż środki pierwotnie nałożone, odpowiedniego zmniejszenia kwoty pomocy. Ponadto zgodnie z pkt 127–129 wytycznych R&R, w przypadku gdy pomoc na restrukturyzację jest badana na podstawie wytycznych, przyznanie wszelkiej innej pomocy w okresie restrukturyzacji, nawet zgodnie z już zatwierdzonym programem, może mieć wpływ na ocenę Komisji dotyczącą niezbędnego zakresu środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji. W związku z tym Komisja ocenia zakres środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, biorąc pod uwagę inne rodzaje pomocy przyznanej beneficjentowi w okresie restrukturyzacji.
- (320) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że w zmienionym planie restrukturyzacji Corsair Francja zamierzała dostosować pierwotnie przyjęte środki. W praktyce Francja przewidywała, że (i) Corsair zobowiąże się do zrzeczenia się maksymalnie 365 przydziałów czasu na start i lądowanie poprzez przekazanie ich stowarzyszeniu COHOR oraz (ii) powiększenie floty zostanie ograniczone do dziesięciu samolotów od sierpnia 2024 r. Ponadto nie wspomniano o przedłużeniu lub wzmocnieniu wcześniejszych środków.

- (321) Na tej podstawie oraz biorąc pod uwagę dodatkową pomoc państwa (w tym 32,4 mln EUR) otrzymaną i która ma zostać otrzymana w okresie restrukturyzacji, Komisja wyraziła pewne poważne wątpliwości co do adekwatności środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji. Na podstawie pkt 124 lit. c) wytycznych R&R w przypadku zwiększenia kwoty pomocy środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji muszą zostać rozszerzone w porównaniu ze środkami pierwotnie przyjętymi. Pomimo znacznego wzrostu pomocy środki te pozostały jednak zasadniczo niezmienione. Zwiększenie floty do dziesięciu samolotów stanowiło naruszenie zasady zmniejszania wielkości floty wraz ze zwiększeniem pomocy, a zdolność przewozowa, nawet obliczona w kategoriach liczby miejsc, utrzymywała się nieco powyżej poziomu określonego w planie na 2020 r.
- (322) Ponadto zrzeczenie się przydziałów czasu na start lub lądowanie nie wydawało się ani pod względem jakościowym, ani ilościowym bardziej znaczące niż pierwotny środek polegający na udostępnieniu rocznego kontyngentu spółce zewnętrznej, w przypadku którego nie przestrzegano zresztą procedury zatwierdzania specyfikacji. W związku z tym zmieniona pomoc na restrukturyzację wzbudziła poważne wątpliwości co do jej zgodności z wytycznymi R&R.
- (323) Jeśli chodzi o zwiększenie floty Corsair, w następstwie wymiany informacji z władzami francuskimi biznesplan zawarty w dokumencie określającym istotne warunki, dotyczący dostosowania planu restrukturyzacji Corsair, podpisany przez Corsair, jego akcjonariuszy i państwo francuskie, przewiduje obecnie, w przeciwieństwie do poprzednich wersji [...] ⁽⁵²⁾. Podobnie liczba przydziałów czasu na start lub lądowanie, które mogłyby zostać tymczasowo przeniesione na konkurentów, którzy o nie wystąpili, wzrosła ponad dwukrotnie. W połączeniu ze zmianami wielkości floty podwojenie to odpowiednio rozwinęło wątpliwości wyrażone przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania.
- (324) Oprócz środków określonych w pierwotnym planie pakiet środków obejmuje obecnie: (i) znaczne ograniczenie liczby lotów na trasach departamentów zamorskich – władze francuskie zgodziły się na zniesienie 97 rotacji Corsair z Francji metropolitalnej do Fort de France, Pointe à Pitre i na Reunion w roku obrotowym 2025/2026 w celu osiągnięcia rocznej wielkości odpowiadającej rotacji wykonywanej średnio przez jeden statek powietrzny Corsair –, (ii) trwałe zrzeczenie się przez Corsair 700 przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Paryż-Orly oraz (iii) tymczasowe zwolnienie przez Corsair 800 przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Paryż-Orly do końca okresu restrukturyzacji.
- (325) Jeżeli chodzi o ocenę środków, przede wszystkim działalność Corsair prowadzona jest na obszarach objętych pomocą, o których mowa w art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE (terytoria zamorskie), co uzasadnia bardziej elastyczne stosowanie zasad określonych w wytycznych R&R, jak stwierdzono w pkt 98 wytycznych. Uzasadnia to mniej rygorystyczne wymogi w zakresie ograniczenia zdolności przewozowych lub obecności na rynku. W tym względzie środek behawioralny ograniczający rotację w kierunku miejsc docelowych za granicą zmniejsza wykorzystanie statków powietrznych i usług transportowych zapewnianych za równowartość [...] w pozostałym okresie restrukturyzacji. Ma on na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji w miejscach docelowych na rynku wewnętrznym obsługiwanych wyłącznie przez konkurencyjne linie lotnicze zarejestrowane w UE, co nie ma miejsca w przypadku afrykańskich miejsc docelowych obsługiwanych przez Corsair.
- (326) Podobnie przydziały czasu na start lub lądowanie, których dotyczy środek, stanowią znaczną część przydziałów czasu na start lub lądowanie dostępnych dla Corsair w porcie lotniczym Paryż-Orly, wynoszącą [...] %. Ze względu na zatłoczenie i ograniczenia ruchu lotniczego w tym porcie lotniczym popyt na przydziały czasu na start lub lądowanie przewyższa podaż, co stanowi barierę wejścia dla konkurentów pragnących oferować loty. Środek ten jest zatem również ukierunkowany na trasy obsługiwane przez Corsair.
- (327) Ponadto otwartość na zawieranie umów z innymi przedsiębiorstwami, które o to wnioskują, może otworzyć część rynku i sieci Corsair na konkurencję i sprzyjać rozszerzaniu umów, co z uwagi na fakt, że zwiększy to ofertę usług, może być korzystne jedynie dla konkurencji i konsumentów. Zobowiązanie Corsair do negocjowania umów o wspólnej obsłudze połączeń w dobrej wierze przyczyniłoby się do wzmocnienia wzajemnych połączeń między sieciami i poprawy dostępu do rynku dla innych przedsiębiorstw lotniczych. Dotyczy to w szczególności małych przedsiębiorstw lotniczych, które ze względu na ograniczony rozmiar swojej sieci nie mogą oferować klientom usług i doświadczenia podobnych do tych, jakie zapewniają duże linie lotnicze, które mogą świadczyć takie usługi przy użyciu własnej floty w ramach swoich sieci.

⁽⁵²⁾ Załącznik II do istotnych warunków: Prezentacja „Projekt Gwalior”, 23 maja 2025 r., s. 11.

- (328) Wszystkie środki należy również oceniać w świetle względnej wielkości i znaczenia Corsair na rynku oraz cech charakterystycznych danego rynku. Z dostępnych danych wynika, że rynek lotniczy w Europie rozwija się, a w 2025 r. powrócił do poziomu aktywności z 2019 r.; pokazują one również, że dzięki dokonanyom dostosowaniom nie występuje nadwyżka mocy przewozowych. Dokładniej rzecz ujmując, w przypadku Francji i beneficjenta, obsługujących średnio 16 lotów dziennie w 2024 r., ostatnim pełnym roku, dla którego dostępne są dane, Corsair odpowiadał za [...] % wszystkich 4 086 lotów dziennie rozpoczynających się lub kończących we Francji, co stanowi wzrost o 2 % w porównaniu z poprzednim rokiem ⁽⁵³⁾. Podobnie, pod względem wartości, przychody Corsair w wysokości [...] mln EUR stanowiły jedynie ([...] %) z 8,5 mld EUR obrotu linii lotniczych zarejestrowanych we Francji w 2023 r., ostatnim pełnym roku, dla którego dostępne są dane ⁽⁵⁴⁾.
- (329) Zakłócenia konkurencji spowodowane przez pomoc są zatem bardzo ograniczone, a środki mające na celu zaradzenie tej sytuacji muszą to uwzględniać. Dzieje się tak tym bardziej, że Corsair nie posiada własnych aktywów, takich jak statki powietrzne, które mogłyby zostać sprzedane w celu wspierania wejścia na rynek nowych konkurentów, ekspansji istniejących konkurentów lub działalności transgranicznej.
- (330) Jeżeli chodzi o okoliczności, w jakich przyznano pomoc, należy zauważyć, że zmiana planu restrukturyzacji nastąpiła w następstwie nieuniknionych zdarzeń, na które Corsair nie miał wpływu, przede wszystkim przedłużenia kryzysu związanego z COVID-19 i rosyjskiej agresji wojskowej przeciwko Ukrainie, które doprowadziły do odejścia od pierwotnego biznesplanu, czy to pod względem trajektorii finansowej (motyw 346), czy miejsc docelowych, z reorientacją w kierunku Afryki, a zatem poza rynek wewnętrzny. Ponadto zdecydowana większość pomocy, o którą wnioskowano w ramach zmienionego planu restrukturyzacji, polega na umorzeniu pomocy przyznanej w 2020 r. w formie pożyczek, a nie na nowych zastrzykach kapitałowych. Okoliczności te należy również wziąć pod uwagę przy analizie adekwatności środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji.
- (331) Ponadto należy również wziąć pod uwagę kwotę wkładu własnego, która jest stosunkowo wysoka w porównaniu z kwotą pomocy. Nawet po dodaniu 6 mln EUR wsparcia ze strony władz lokalnych w regionach zamorskich za pośrednictwem OMRP (które stanowiło podstawę pierwotnego planu restrukturyzacji), zarówno poprzednia pomoc, jak i pomoc zgłoszona obecnie pokrywają kwotę znacznie poniżej połowy kosztów restrukturyzacji. Podobnie jak środki pomocy, wkłady własne wniesione przez Corsair w ramach restrukturyzacji zaspokajają zarówno potrzeby Corsair w zakresie wypłacalności, jak i płynności, zmniejszając tym samym zakres interwencji państwa. Podobnie należy wziąć pod uwagę udział obecnych akcjonariuszy, podobnie jak w przypadku poprzednich akcjonariuszy objętych decyzją z 2020 r., których udział zmniejszył się do zera w ramach zbliżającego się podwyższenia kapitału. Większy stopień wkładu własnego i podziału obciążenia, poprzez ograniczenie kwoty pomocy i pokusy nadużycia, w przypadku Corsair ogranicza niezbędny zakres środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, jak określono w pkt 90 wytycznych R&R.
- (332) Ponadto, jeżeli chodzi o wpływ proponowanych zobowiązań na długoterminową rentowność przedsiębiorstwa, zasadniczym kryterium jest to, że środki ograniczające zakłócenia nie powinny ograniczać działalności w stopniu zagrażającym przywróceniu jej rentowności. W tym względzie, jak wykazano w najnowszej wersji zmienionego planu restrukturyzacji, Corsair jest na dobrej drodze do przywrócenia rentowności, nawet w scenariuszu pesymistycznym, który obejmuje proponowane środki przeciwdziałające zakłóceniom.
- (333) Komisja stwierdza, że biorąc pod uwagę okoliczności i czynniki uwzględnione przy przygotowywaniu środków, biorąc pod uwagę zakres tymczasowo zwolnionych dodatkowych czasów na start lub lądowanie, oprócz środków przewidzianych w pierwotnym planie, ten wyraźnie ulepszony pakiet środków w pełni spełnia wymogi wytycznych R&R, w szczególności ich pkt 124 lit. c), zapewniając odpowiednie przeciwdziałanie wszelkim negatywnym skutkom dla konkurencji spowodowanym dodatkową pomocą. Ponadto Corsair trwale zrzeknie się z 700 przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Paryż-Orly i zaprzestanie 97 rotacji z Francji metropolitalnej do Fort de France, Pointe à Pitre i na Reunion w roku obrotowym 2025/2026.

⁽⁵³⁾ Eurocontrol, European Aviation Overview, 23 stycznia 2025 r. Dane dotyczące Corsair zaczerpnięte z projektu Gwailor, 23 maja 2025 r., s. 11.

⁽⁵⁴⁾ IATA, The Value of Air Transport to France [Wartość transportu lotniczego do Francji], źródło: Oxford Economics, 2023 r.

5.3.2.3. Zestawienie pozytywnych skutków pomocy z negatywnymi skutkami dla rynku wewnętrznego

- (334) Środek pomocy państwa jest zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, jeżeli jego pozytywne skutki przeważają nad skutkami negatywnymi. W wytycznych R&R określono kryteria, na podstawie których Komisja ocenia zgodność pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji z rynkiem wewnętrznym, zapewniając, aby rozwój danej działalności gospodarczej nie zmieniał warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (335) W wytycznych R&R Komisja określiła kryteria, które wykorzystuje w ocenie zgodności pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstwa z rynkiem wewnętrznym, zapewniając, aby rozwój danej działalności gospodarczej nie wpływał niekorzystnie na warunki wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. W pkt 124 wytycznych Komisja przewidziała również możliwość zmiany już zatwierdzonej pomocy na restrukturyzację poprzez ustanowienie warunków zgodności takich zmian.
- (336) W niniejszej sprawie z oceny przedstawionej w sekcjach 5.3.1 i 5.3.2 (a także w sekcji 5.3.3 w odniesieniu do zasady „pierwszy i ostatni raz”) wynika, że warunki określone w wytycznych zostały spełnione oraz że wszystkie obawy wyrażone przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania zostały rozwiązane. Plan restrukturyzacji Corsair przewiduje przywrócenie rentowności; wzrost kosztów restrukturyzacji i kwoty pomocy jest kompensowany zwiększeniem wkładu własnego i wzmocnieniem środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji.
- (337) Ponadto, chociaż zwiększenie pomocy i przedłużenie planu restrukturyzacji mają istotny wpływ na sektor transportu lotniczego, należy podkreślić, że ta zmieniona pomoc umożliwia zaradzenie niedoskonałościom rynku i zapobieżenie trudnościom społecznym, które mogłyby dotknąć obszary ograniczone przez ich wyspiarski charakter i oddalenie. Komisja bierze również pod uwagę fakt, że trasy obsługiwane przez Corsair nie łączą dwóch różnych państw członkowskich UE, lecz terytoria francuskie albo z państwami trzecimi, albo, co ważniejsze, z regionami najbardziej oddalonymi dotkniętymi szczególnymi ograniczeniami określonymi w art. 349 TFUE (Gwadelupa, Martynika, Reunion, Saint-Barthélemy i Saint-Martin), gdzie przyczynia się to do ciągłości terytorialnej z Francją metropolitalną. Pomoc na restrukturyzację przyznana na rzecz Corsair nie wpływa zatem nadmiernie na wymianę handlową między państwami członkowskimi, biorąc pod uwagę ograniczone zainteresowanie operatorów z innych państw członkowskich obsługą tych tras, z różnych własnych powodów (zob. motyw 16).
- (338) Pozytywne skutki zmienionej pomocy na restrukturyzację dla rozwoju działalności gospodarczej przeważają zatem nad ewentualnymi negatywnymi skutkami dla konkurencji i wymiany handlowej, które w związku z tym nie są naruszone w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

5.3.2.4. Wnioski w kwestii zgodności z rynkiem wewnętrznym

- (339) W świetle przedstawionych powyżej ustaleń z oceny Komisja jest zdania, że nowa pomoc na restrukturyzację jest zgodna z głównymi wymogami wytycznych R&R, a co za tym idzie, że nie ma ona negatywnego wpływu na warunki wymiany handlowej na rynku wewnętrznym w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem, w związku z czym pomoc na restrukturyzację jest zgodna z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

5.3.3. Zgodność z rynkiem wewnętrznym dodatkowej pomocy przyznanej Corsair w okresie restrukturyzacji

- (340) W decyzji o wszczęciu postępowania (zob. motywy 116–118) Komisja stwierdziła, że dodatkowa pomoc otrzymana przez Corsair w okresie restrukturyzacji nie została indywidualnie zgłoszona, co jest sprzeczne z wymogami określonymi w pkt 129 wytycznych R&R. Władze francuskie przyznały, że ponieważ Corsair był przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji na dzień 31 grudnia 2019 r., nie powinien być korzystać z rozwiązań wdrożonych w ramach tymczasowych ram pomocy państwa, oraz przyznały, że w wyjątkowych okolicznościach kryzysu związanego z COVID-19 mogło dojść do popełnienia błędu (zob. motywy 18–21). Wyraziły jednak nadzieję, że uda się znaleźć rozwiązanie pozwalające na uregulowanie tej sytuacji.

- (341) Komisja powtórzyła, że zgodnie z zasadą „pierwszy i ostatni raz” określoną w pkt 70 wytycznych R&R przedsiębiorstwo, które już skorzystało z pomocy na restrukturyzację, nie może otrzymać nowej pomocy tego rodzaju w trakcie realizacji planu. W tym przypadku Corsair nadal ubiegał się o pomoc publiczną i otrzymywał ją w kilku przypadkach w okresie od marca 2021 r. do kwietnia 2022 r., kiedy to przedsiębiorstwo było już w trakcie restrukturyzacji.
- (342) Chociaż pandemia COVID-19 mogła uzasadniać pewną rekompensatę za straty związane z ograniczeniami związanymi z podróżą, Komisja zauważyła, że interwencje państwa francuskiego (w wysokości 32,4 mln EUR dodatkowej pomocy) stanowiły uzupełnienie 136,9 mln EUR już zatwierdzonych w 2020 r. Ten powtarzający się charakter pomocy wzbudził poważne wątpliwości co do zgodności z zasadą „pierwszy i ostatni raz” oraz stosowności pierwszego działania restrukturyzacyjnego.
- (343) W związku z tym oraz wobec braku alternatywnej podstawy prawnej do oceny zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym Komisja stwierdziła, że nadal istnieją wątpliwości co do jej zgodności z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, w szczególności w odniesieniu do przywrócenia długoterminowej rentowności Corsair, proporcjonalności pomocy i adekwatności środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji.
- (344) W tym kontekście Komisja zauważyła, że 19 grudnia 2025 r. Corsair dobrowolnie spłacił pełną kwotę 32,4 mln EUR odpowiadającą dodatkowej pomocy przyznanej w 2021 i 2022 r., wraz z powiązanymi odsetkami. Rzeczywiste odzyskanie pomocy niezgodnej z prawem pozbawia Corsair korzyści przyznanej mu dzięki tej pomocy i eliminuje wszelkie ryzyko podwójnej interwencji państwa lub niedozwolonej kumulacji pomocy. W konsekwencji wykryta niezgodność została w pełni usunięta, a wątpliwości zostały rozwiązane, w szczególności co do proporcjonalności pomocy i adekwatności środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji.
- (345) W świetle zasady „pierwszy i ostatni raz” określonej w pkt 70 wytycznych R&R ocena otrzymania dodatkowej pomocy niezgodnej z prawem musi uwzględniać okoliczności w okresie, w którym pomoc została przyznana (tj. od kwietnia 2021 r. do maja 2022 r.); okoliczności te charakteryzowały się utrzymującymi się na całym świecie skutkami najgłębszego kryzysu w transporcie lotniczym, jaki miał miejsce od czasu jego powstania. Skutki te były jeszcze poważniejsze w przypadku Corsair, ponieważ przedsiębiorstwo lotnicze obsługiwało prawie wyłącznie terytoria, na których podróże lotnicze były poważnie ograniczone ze względów zdrowia publicznego i nieuniknionych okoliczności (motywy 19 i 20).
- (346) Wspomniane połączone okoliczności i skutki przyczyniły się do zwiększenia strat Corsair ponad to, co zostało uwzględnione w planie restrukturyzacji. W momencie zatwierdzenia przez Komisję pomocy na restrukturyzację w grudniu 2020 r. skumulowane straty oczekiwane w latach 2020–2022 wyniosły [...] mln EUR. Rzeczywiste straty za ten okres wyniosły [...] mln EUR⁽⁵⁵⁾. Różnica ta była daleka od zrównoważenia przez inną pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE zatwierdzoną w tamtym czasie⁽⁵⁶⁾.
- (347) Okazuje się ponadto, że w trakcie realizacji planu restrukturyzacji przyznano pomoc niezgodną z prawem. Nawet gdyby pomoc tę analizować jako pomoc dodatkową (pomimo jej odzyskania) pokrywającą koszty poniesione w 2021 r.⁽⁵⁷⁾, pozostaje ona znacznie niższa od dodatkowego wkładu własnego na pokrycie kosztów restrukturyzacji w odniesieniu do całkowitej kwoty oraz znacznie niższa od pomocy na restrukturyzację zatwierdzonej w grudniu 2020 r. jako uzupełnienie środków objętych niniejszą decyzją (tabela 1). Ponadto różnica między kosztami restrukturyzacji oszacowanymi w grudniu 2020 r. a kosztami faktycznie poniesionymi przez Corsair w 2021 r. wyklucza możliwość pokrycia tych samych kosztów z pomocy na restrukturyzację i jakiegokolwiek pomocy niezgodnej z prawem.

⁽⁵⁵⁾ Decyzja z grudnia 2020 r., tabela 1, przypis na s. 3 powyżej oraz zmieniony plan restrukturyzacji.

⁽⁵⁶⁾ Decyzja z grudnia 2020 r., przypis na s. 4 powyżej.

⁽⁵⁷⁾ Komisja zauważa w tym kontekście, że przedmiotową pomoc otrzymaną przez Corsair w 2022 r. przyznano w celu zrekomensowania kosztów poniesionych przez przedsiębiorstwo do końca 2021 r. (zob. decyzja o przedłużeniu postępowania, motyw 21 ppkt (iii) i decyzja, o której mowa w przypisie na s. 12 decyzji o przedłużeniu postępowania).

- (348) W tych warunkach otrzymanie pomocy niezgodnej z prawem w wysokości 32,4 mln EUR z powodu wyjątkowych i nieprzewidywalnych okoliczności, których nie można przypisać przedsiębiorstwu Corsair, pozwala na zastosowanie wyjątku od zasady „pierwszy i ostatni raz” określonej w pkt 72 lit. c) wytycznych R&R. W związku z tym, biorąc pod uwagę całkowitą spłatę tej pomocy i związanych z nią odsetek, przyznanie tej pomocy nie stanowi przeszkody dla przyznania dodatkowej pomocy przeznaczonej na sfinansowanie zmienionego planu restrukturyzacji i nie ma wpływu na sposób, w jaki plan ten jest liczony (zob. motyw 119).
- (349) Zastosowanie wyjątku, o którym mowa w motywie 348, nie jest wymagane w przypadku wsparcia w wysokości 6 mln EUR udzielonego przez władze lokalne regionów zamorskich za pośrednictwem OMRP, które stanowiło podstawę pierwotnego planu restrukturyzacji będącego przedmiotem decyzji z 2020 r. Chociaż wsparcie to okazało się stanowić pomoc niezgodną z prawem, było już przewidziane w pierwotnym planie restrukturyzacji i zostało wypłacone wraz z innymi przypadkami pomocy na restrukturyzację i w tym samym celu, w ramach tej samej operacji, tak aby nie stanowiło powtarzających się przypadków pomocy, które mogą naruszać zasadę „pierwszy i ostatni raz” określoną w pkt 70 i 71 wytycznych R&R. Jest to element działania restrukturyzacyjnego, którego całkowite finansowanie określono w tabeli 1 i należy go uznać za pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym z tych samych powodów, które miały zastosowanie do pomocy zatwierdzonej w decyzji z 2020 r., również z uwzględnieniem treści motywu 331.
- (350) Dlatego też Komisja stwierdza, że wcześniej wyrażone wątpliwości co do przyznania dodatkowych przypadków pomocy zostały rozwiązane. W związku z tym te przypadki pomocy niezgodnej z prawem, które zostały w międzyczasie odzyskane, nie podważają już zgodności pomocy leżącej u podstaw zmienionego planu restrukturyzacji z rynkiem wewnętrznym, w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

5.4. Wykorzystanie pomocy na restrukturyzację niezgodnie z przeznaczeniem

- (351) W decyzji o przedłużeniu postępowania Komisja powtórzyła, że zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE pomoc przeznaczoną na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (352) Komisja przypomniała również przepisy art. 108 ust. 2 TFUE i art. 20 rozporządzenia (UE) 2015/1589, które stanowią, że każde wykorzystanie pomocy niezgodnie z przeznaczeniem może skutkować koniecznością zmiany lub zniesienia pomocy przez dane państwo członkowskie.
- (353) W decyzji z 2020 r. Komisja uznała pomoc na restrukturyzację Corsair za zgodną z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE pod warunkiem pełnej zgodności z planem restrukturyzacji i zawartymi w nim środkami ograniczającymi zakłócenia konkurencji (motyw 101 decyzji o wszczęciu postępowania). Ponadto władze francuskie zobowiązały się do przedkładania Komisji półrocznych sprawozdań w celu zapewnienia regularnego monitorowania realizacji planu, wypłat pomocy i wszelkich odchyśleń od pierwotnie zatwierdzonych trajektorii finansowych (motyw 102 decyzji z 2020 r.).
- (354) Zgodnie z pkt 122, 126 i 129 wytycznych R&R wszelkie uchybienia w realizacji planu lub przyznanie dodatkowej pomocy wykraczającej poza zakres pierwotnej decyzji muszą zostać zgłoszone Komisji i muszą zostać uznane za wykorzystanie pierwotnej pomocy niezgodnie z przeznaczeniem.

5.4.1. Wymóg ograniczenia floty do dziewięciu statków powietrznych

- (355) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że wykorzystanie pomocy na restrukturyzację Corsair z naruszeniem zobowiązań podjętych na podstawie decyzji z 2020 r., w szczególności ograniczenia floty do dziewięciu statków powietrznych, jak określono w motywie 88 lit. b) tej decyzji, może stanowić wykorzystanie pomocy niezgodnie z przeznaczeniem w rozumieniu art. 108 ust. 2 TFUE (motyw 65 decyzji o przedłużeniu postępowania). W takim przypadku Komisja powinna zdecydować, czy Francja powinna znieść zatwierdzoną pomoc poprzez jej odzyskanie lub zmianę, w terminie, który zostanie określony.

- (356) Na podstawie uwag zgłoszonych przez konkurentów i informacji przekazanych przez władze francuskie Komisja ustaliła, że w letnich sezonach lotniczych 2023 i 2024 Corsair eksploatował flotę składającą się z co najmniej dziesięciu statków powietrznych, wielokrotnie czarterując statki powietrzne na dłuższe okresy (motywy 48–62 decyzji o przedłużeniu postępowania). Władze francuskie przyznały, że limity zostały przekroczone, stwierdzając jednocześnie, że były to jednorazowe przypadki uzasadnione wyjątkowymi okolicznościami pozostającymi poza kontrolą Corsair (zob. motyw 49 decyzji o przedłużeniu postępowania).
- (357) Jeżeli chodzi jednak o wielkość floty Corsair w latach 2021 i 2022, z informacji przekazanych przez władze francuskie wynika, że jakiegokolwiek przekroczenie limitu określonego w decyzji z 2020 r. można wytłumaczyć opóźnieniem nieodłącznie związanym z procesem rejestracji statków powietrznych, a nie czarterowaniem dziesiątego samolotu (zob. motyw 62 decyzji o przedłużeniu postępowania).
- (358) W tym kontekście Komisja uznała, że przekroczenie maksymalnej wielkości zatwierdzonej floty może stanowić wykorzystanie pomocy niezgodnie z przeznaczeniem w rozumieniu art. 20 rozporządzenia (UE) 2015/1589 (zob. motyw 65 decyzji o przedłużeniu postępowania). W związku z tym Komisja postanowiła rozszerzyć formalną procedurę kontroli, aby ocenić, czy to przekroczenie limitu floty podważa zgodność z rynkiem wewnętrznym pomocy na restrukturyzację zatwierdzonej w decyzji z 2020 r., oraz, w stosownych przypadkach, aby sprawdzić rzeczywistą wielkość floty Corsair w przedłużonym okresie restrukturyzacji.

5.4.2. Ocena zmian, jakie należy wprowadzić w pomocy na restrukturyzację

- (359) Z informacji przedstawionych przez Francję wynika jednak, że stwierdzone odstępstwa od decyzji z 2020 r. mają charakter de minimis; nie przeczą temu uwagi stron trzecich.
- (360) W szczególności Komisja zauważa, że korzystanie przez Corsair z dodatkowych statków powietrznych od 2020 r. miało charakter ściśle wyjątkowy i było uzasadnione okolicznościami zewnętrznymi pozostającymi poza kontrolą przedsiębiorstwa (takimi jak opóźnienia dostaw, wymogi bezpieczeństwa lub operacje obsługi technicznej) i w praktyce nie skutkowało faktycznym przekroczeniem pułapu dziesięciu statków powietrznych określonego w decyzji z 2020 r. Wykazano, że te jednorazowe przypadki, stanowiące mniej niż [...] % działalności objętej planem restrukturyzacji, były ograniczone w czasie i nie miały znaczącego wpływu na konkurencję, co potwierdzono w badaniu przedłożonym przez władze francuskie (zob. motyw (xx)). Ponadto Komisja zauważa, że w ramach rozszerzonego formalnego postępowania wyjaśniającego nie ustalono, czy Corsair przekroczył pułap wielkości floty zarówno w 2021 r., jak i w 2022 r. Zainteresowane strony nie przedstawiły żadnych dowodów, które stałyby w sprzeczności z wyjaśnieniami władz francuskich przedstawionymi w motywie 357. Jedyne przypadki, w których stwierdzono przekroczenie pułapów przez Corsair, dotyczą wydarzeń w latach 2023 i 2024.
- (361) W związku z tym Komisja uważa, że nawet gdyby stwierdzono formalną nieprawidłowość, jest ona absolutnie nieistotna. Komisja uważa zatem, że zamiast nakazywać zwrot przedmiotowej pomocy na restrukturyzację, wystarczającym środkiem zaradczym w odniesieniu do wskazanych nieprawidłowości jest zmiana warunków pomocy, zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE.
- (362) W niniejszym przypadku Komisja uważa, że ponieważ wykorzystanie niezgodnie z przeznaczeniem dotyczy środka ograniczającego zakłócenia konkurencji, należy również dokonać odpowiedniej zmiany pomocy w planie środków ochrony konkurencji. Konieczne są zatem dodatkowe warunki lub środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji w porównaniu ze środkami przewidzianymi w ramach pierwotnej pomocy, które wykraczają poza środki przygotowane w odniesieniu do nowej pomocy. Trwałe zrzeczenie się 700 przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Paryż-Orly oraz zmniejszenie rotacji z Francji metropolitalnej do Fort de France, Pointe à Pitre i na Reunion spełnia ten wymóg. Są to środki, które w pierwszym przypadku zmniejszają bariery wejścia lub ułatwiają ekspansję konkurentów mających siedzibę w Paryż-Orly, a w drugim przypadku są ukierunkowane na konkretne trasy, na których tymczasowe wyczarterowanie dziesiątego samolotu mogło mieć bezpośrednie lub pośrednie skutki.
- (363) W przypadku obu środków, ponieważ żaden z nich nie miał zastosowania do pierwotnej pomocy na restrukturyzację, ustalenie ich jako warunków powoduje zmiany w już zatwierdzonej pomocy. Nie ma jednak potrzeby formalnego odróżnienia środków, które mają zostać podjęte, lub zobowiązań zaproponowanych przez Francję od szczególnych warunków, które zmieniają pierwotnie zatwierdzoną pomoc. W związku z tym wszystkie warunki, których musi przestrzegać Francja – a w razie potrzeby również Corsair – muszą znaleźć odzwierciedlenie w warunkach związanych z zatwierdzeniem pomocy.

5.5. Monitorowanie zgodności z decyzją

- (364) Ponadto, biorąc pod uwagę przypadki przyznania dodatkowej pomocy przedsiębiorstwu Corsair w latach 2021 i 2022, a także nieprzestrzeganie ograniczeń dotyczących wielkości floty statków powietrznych w latach 2023 i 2024, należy zapewnić ścisłą zgodność ze wszystkimi warunkami określonymi w niniejszej decyzji, podobnie jak możliwość sprawdzenia, czy tak jest. W tym celu Komisja uważa za konieczne wprowadzenie obowiązku umożliwienia jej sprawdzenia zgodności z jej decyzją, do której Francja będzie musiała się zastosować, za pośrednictwem powiernika, niezależnego zarówno od władz francuskich, jak i od Corsair. Powiernik ten, który będzie musiał zostać zatwierdzony przez Komisję, będzie odpowiedzialny za ścisłe monitorowanie zgodności z warunkami określonymi w decyzji, w tym za dokładne wdrożenie zmienionego planu restrukturyzacji i sprawdzenie osiągniętych wyników w porównaniu z wynikami oczekiwanymi w odpowiednich trajektoriach finansowych. Władze francuskie, we współpracy z Corsair, będą przekazywać wszelkie informacje i podejmować wszelkie niezbędne środki, aby powiernik mógł należycie wykonywać swoje obowiązki. Powiernik będzie składał Komisji regularne sprawozdania,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Pomoc na restrukturyzację w wysokości 167,8 mln EUR, w tym 80 mln EUR z tytułu anulowania należności publicznoprawnych odpowiadających kwocie pożyczek państwowych udzielonych w ramach planu restrukturyzacji z 2020 r. oraz 87,8 mln EUR z tytułu pomocy dodatkowej, którą Republika Francuska zamierza wdrożyć na rzecz podmiotu gospodarczego składającego się z Corsair SAS i wszystkich kontrolowanych przez niego spółek zależnych, a także 6 mln EUR już przyznanych Corsair SAS w 2020 r. w ramach inwestycji w Corsair dokonanej przez spółkę Outre-Mer R-Plane, są zgodne z rynkiem wewnętrznym, z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 2.

Artykuł 2

1. Republika Francuska zapewnia, aby Corsair SAS lub, w stosownych przypadkach, jego spółki zależne w pełni i niezwłocznie wdrożyły środki zawarte w zmienionym planie restrukturyzacji opisane w niniejszej decyzji.
2. Republika Francuska zapewnia, aby Corsair SAS lub, w stosownych przypadkach, jego spółki zależne w pełni i niezwłocznie wdrożyły środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji opisane w niniejszej decyzji, a mianowicie:
 - a) ograniczenie floty Corsair SAS do dziewięciu statków powietrznych do końca zmienionego okresu restrukturyzacji;
 - b) zmniejszenie liczby rotacji wykonywanych przez Corsair SAS między portem lotniczym Paryż-Orly a portami lotniczymi trzech miejsc docelowych, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France i Reunion, o 97 rotacji do końca zmienionego okresu restrukturyzacji;
 - c) nieodwołalne zrzeczenie się 700 przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Paryż-Orly tak szybko, jak to możliwe, a najpóźniej przed końcem zmienionego okresu restrukturyzacji;
 - d) jak najszybsze udostępnienie co najmniej jednej stronie trzeciej 800 przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Paryż-Orly do końca zmienionego okresu restrukturyzacji;
 - e) oferowanie i negocjowanie w dobrej wierze umów handlowych z liniami lotniczymi, które wyrażą taką chęć, do końca zmienionego okresu restrukturyzacji;
 - f) powstrzymanie się od nabywania akcji jakichkolwiek spółek z wyjątkiem przypadków, gdy jest to niezbędne do zapewnienia długoterminowej rentowności Corsair SAS lub, w stosownych przypadkach, jego spółek zależnych, a w tym przypadku pod warunkiem zatwierdzenia nabycia przez Komisję, przez cały zmieniony okres restrukturyzacji; oraz
 - g) powstrzymanie się od przedstawiania pomocy państwa jako przewagi konkurencyjnej podczas wprowadzania swoich produktów i usług na rynek w całym zmienionym okresie restrukturyzacji.

Artykuł 3

1. Republika Francuska co trzy miesiące począwszy od daty przyjęcia niniejszej decyzji do końca zmienionego okresu restrukturyzacji przedstawia regularne sprawozdania z realizacji planu restrukturyzacji i zgodności z warunkami niniejszej decyzji.
2. Sprawozdania przedkłada się za pośrednictwem powiernika niezależnego od beneficjenta; Komisja zatwierdza wybór powiernika w terminie 30 dni od przyjęcia niniejszej decyzji.
3. W sprawozdaniach tych określa się daty wypłaty lub rzeczywistego przyznania pomocy oraz wkładu własnego beneficjenta, zmiany w zakresie sieci, pozycji rynkowej oraz floty statków powietrznych i jej wykorzystania przez Corsair SAS. Sprawozdania zawierają analizę wszelkich odchyłeń od finansowych lub operacyjnych trajektorii zmienionego planu restrukturyzacji w zakresie przychodów, kontroli i redukcji kosztów oraz wyników osiągniętych w wyniku restrukturyzacji; w stosownych przypadkach w sprawozdaniach wskazuje się środki naprawcze, które zostały lub mają zostać wdrożone w celu osiągnięcia wyników określonych w planie. Powiernik kompleksowo ocenia w każdym sprawozdaniu zgodność z warunkami określonymi w art. 2 niniejszej decyzji w celu niezwłocznego zgłaszania wszelkich wykrytych lub przewidywalnych odchyłeń.

Artykuł 4

Niniejsze formalne postępowanie wyjaśniające przewidziane w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w zakresie, w jakim dotyczy pomocy państwa w wysokości 32,4 mln EUR przyznanej przez Republikę Francuską na rzecz Corsair SAS w latach 2021–2022 z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, mając na uwadze, że ustalono, iż Corsair SAS zwrócił pomoc wraz z odsetkami, staje się bezprzedmiotowe.

Artykuł 5

W terminie jednego miesiąca od powiadomienia o niniejszej decyzji Republika Francuska informuje Komisję o działaniach, jakie podjęła i zamierza podjąć, aby się do niej zastosować.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 grudnia 2025 r.

W imieniu Komisji
Teresa RIBERA
Wiceprzewodnicząca wykonawcza