



C/2026/3952

24.7.2026

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 23. Dezember 2025

über die staatliche Beihilfe SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N), die Frankreich zugunsten von Corsair zu gewähren beabsichtigt

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen (C(2025)9292)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(C/2026/3952)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorstehend genannten Bestimmungen⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Die Kommission erhob in ihrem Beschluss vom 11. Dezember 2020 keine Einwände gegen eine geplante Umstrukturierungsbeihilfe für Corsair SAS („Corsair“) in Höhe von 106,7 Mio. EUR („Umstrukturierungsbeihilfe von 2020“), die sich zusammensetzt aus i) Steuerstundungen (in Höhe von 21,9 Mio. EUR), ii) einer Steuergutschrift (in Höhe von 4,8 Mio. EUR), iii) einem zinsvergünstigten Darlehen (in Höhe von 18 Mio. EUR) und iv) einem Beteiligungsdarlehen (in Höhe von 62 Mio. EUR), im Einklang mit Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) in seiner Auslegung durch die Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (im Folgenden „Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien“⁽²⁾) (im Folgenden „Beschluss von 2020“⁽³⁾)⁽⁴⁾.
- (2) Am 27. September 2023 übermittelte Frankreich der Kommission auf der Grundlage von Abschnitt 7.2.2 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien einen Antrag auf Änderung des durch den Beschluss von 2020 genehmigten Umstrukturierungsplans. Gemäß dem Beschluss von 2020 wäre dieser Umstrukturierungsplan (im Folgenden „Umstrukturierungsplan 2020“) innerhalb eines Zeitraums bis zum ... umzusetzen gewesen. Am 29. November und 15. Dezember 2023 übermittelten die französischen Behörden zusätzliche Informationen zu der Änderung des Umstrukturierungsplans 2020 für Corsair. Dem Antrag auf Änderung des Umstrukturierungsplans war ein aktualisierter Umstrukturierungsplan beigelegt, der anschließend noch mehrmals überarbeitet wurde („geänderter Umstrukturierungsplan“, siehe Erwägungsgründe 30 und 31).

⁽¹⁾ ABl. C, C/2024/2822, 24.4.2024, und ABl. C, C/2025/2490, 2.5.2025.

⁽²⁾ ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1.

⁽³⁾ Beschluss der Kommission vom 11. Dezember 2020 in der Sache SA.58463 (2020/N) — Frankreich — Umstrukturierungsbeihilfe für Corsair SA (AbI. C 41 vom 5.2.2021, S. 8).

⁽⁴⁾ Am selben Tag genehmigte die Kommission im Einklang mit Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV eine Beihilfe für Corsair in Höhe von 30,2 Mio. EUR in Form einer Steuergutschrift in Zusammenhang mit den überseeischen Gebieten (sog. „crédit d'impôt Outre-Mer“). Mit dieser Beihilfe wurde Corsair für den Schaden entschädigt, der der Gesellschaft vom 17. März bis zum 30. Juni 2020 durch die Lockdown-Maßnahmen und Reisebeschränkungen entstanden war, die Frankreich und andere Zielländer zur Eindämmung des COVID-19-Virus verhängt hatten. Siehe Beschluss der Kommission vom 11. Dezember 2020 in der Sache SA.58125 (2020/N) — Frankreich — Ausgleichsbeihilfe für Corsair für den durch die COVID-19-Pandemie entstandenen Schaden (AbI. C 242 vom 24.6.2022, S. 1).

- (3) Die Kommission beschloss am 5. Februar 2024 die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens in Bezug auf die Änderung der Beihilfe und des Umstrukturierungsplans für Corsair ⁽⁵⁾ (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“). Am 24. Mai 2024 übermittelten Corsair und drei weitere Beteiligte, nämlich zwei Wettbewerber von Corsair — Air Austral und Groupe Dubreuil Aéro (GDA) — sowie der ehemalige Anteilseigner von Corsair, Diamondale Limited, der Kommission ihre Stellungnahmen zu dem Einleitungsbeschluss.
- (4) Die Kommission leitete diese Stellungnahmen am 19. Juni 2024 an die französischen Behörden weiter, die mit Stellungnahmen vom 26. Juli 2024 darauf antworteten. Im Anschluss übermittelte GDA am 22. November 2024 eine weitere Stellungnahme, die am 17. Dezember 2024 an die französischen Behörden weitergeleitet wurde. Daraufhin übermittelten die französischen Behörden am 19. Januar 2025 ihre Kommentare, deren Inhalt in zwei Sitzungen mit der Kommission am 20. und 23. Januar 2025 geklärt wurde. Die französischen Behörden übermittelten anschließend am 23. Januar, 10. Februar und 3. März 2025 zusätzliche Stellungnahmen sowie Antworten auf die Fragen der Kommission.
- (5) Am 19. Juni 2024 übermittelte die Kommission den französischen Behörden Fragen zu den zusätzlichen Beihilfen, die Corsair während des Umstrukturierungszeitraums gewährt wurden. Die französischen Behörden antworteten mit Schreiben vom 26. Juli und 16. Dezember 2024.
- (6) Des Weiteren hielt die Kommission mehrere Sitzungen mit den französischen Behörden ab, so am 7. November, 6. und 17. Dezember 2024 sowie am 10. und 29. Januar, 14. Februar und am 3. und 19. März 2025.
- (7) Mit Beschluss vom 11. April 2025 ⁽⁶⁾ weitete die Kommission das förmliche Prüfverfahren in Bezug auf die Änderung der Beihilfe und des Umstrukturierungsplans aus, da die französischen Behörden und die Beteiligten neue sachliche Umstände geltend gemacht hatten, die in dem Einleitungsbeschluss nicht berücksichtigt wurden und eine Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens rechtfertigten (im Folgenden „Ausweitungsbeschluss“).
- (8) Am 20. Mai 2025 übermittelten die französischen Behörden der Kommission den geprüften Abschluss von Corsair für das am 30. September 2024 abgeschlossene Geschäftsjahr.
- (9) Am 23. Mai 2025 legten Corsair und GDA ihre Stellungnahmen zum Ausweitungsbeschluss vom 11. April 2025 vor. Ein weiteres Unternehmen, das anonym bleiben möchte, übermittelte am 2. Juni 2025 eine Stellungnahme. Die Kommission leitete diese Stellungnahmen am 6. Juni 2025 an die französischen Behörden weiter, die am 17. Juni 2025 darauf antworteten.
- (10) Am 30. Mai 2025 legten die französischen Behörden der Kommission eine aktualisierte Fassung des geänderten Umstrukturierungsplans für die Gesellschaft sowie die zugehörigen Anhänge vor.
- (11) Am 27. Juni 2025 übermittelte die Kommission den französischen Behörden weitere Fragen zu den zusätzlichen Beihilfen, die Corsair während des Umstrukturierungszeitraums gewährt wurden, sowie zu der Flottengröße und deren Entwicklung in den Jahren 2023 und 2024. Die französischen Behörden beantworteten diese mit Schreiben vom 11. Juli 2025.
- (12) Am 4. November 2025 forderte die Kommission die französischen Behörden zur Vorlage von Unterlagen auf und übermittelte weitere Fragen zu der Finanzierung des Umstrukturierungsplans. Die französischen Behörden antworteten mit Schreiben vom 10., 17. und 20. November 2025. Am 10. Dezember 2025 richtete die Kommission ein weiteres Ersuchen in Zusammenhang mit dem geänderten Umstrukturierungsplan an die französischen Behörden. Die französischen Behörden kamen diesem am 15. Dezember 2025 mit einer Aktualisierung des Umstrukturierungsplans nach.
- (13) Des Weiteren hielt die Kommission mit den französischen Behörden mehrere Sitzungen zu den verschiedenen Themen ab, insbesondere am 28. April, 15. Mai, 17. Juni, 27. Juni und 17. September sowie am 10. und 12. Dezember 2025.

⁽⁵⁾ Beschluss C(2024) 8537 final der Kommission vom 5. Februar 2024 in der Sache SA.109662 — Frankreich — Änderung der Beihilfe und des Umstrukturierungsplans für Corsair (ABl. C, C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj>).

⁽⁶⁾ ABl. C, C/2025/2490, 2.5.2025.

2. DER BEIHILFEEMPFÄNGER

2.1. Geschäftstätigkeit von Corsair

- (14) Corsair ist eine Vereinfachte Aktiengesellschaft nach französischem Recht (SAS) mit einem Gesellschaftskapital von 5 000 000,00 EUR und Gesellschaftssitz am Flughafen Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, Frankreich. Sie ist im Handels- und Gesellschaftsregister von Pointe-à-Pitre unter der Nummer 328 621 586 eingetragen.
- (15) Seit Ende 2020 werden die Anteile an Corsair vollständig von der Holdinggesellschaft Outre-Mer R-Plane (OMRP) ⁽⁷⁾ gehalten.
- (16) Ende September 2023 verfügte Corsair über eine Flotte von neun Flugzeugen, hauptsächlich für die Strecken in die französischen Gebiete in äußerster Randlage in der Karibik (Martinique, Guadeloupe) und im Indischen Ozean (Réunion, Mayotte) sowie u. a. nach Kanada. Weitere Fluggesellschaften, die dieselben Strecken bedienen, sind Air France, Air Austral sowie Groupe Dubreuil Aéro, zu der die Fluggesellschaften Air Caraïbes und French Bee gehören.
- (17) Gemäß dem Beschluss von 2020 musste der Umstrukturierungsplan 2020, mit dem die langfristige Rentabilität des Unternehmens wiederhergestellt werden sollte, innerhalb eines Zeitraums bis ... von Corsair umgesetzt werden.

2.2. Schwierigkeiten von Corsair

- (18) In ihrem Antrag auf Änderung des Umstrukturierungsplans 2020 legten die französischen Behörden dar, dass der Geschäftsplan, der dem Umstrukturierungsplan 2020 zugrunde gelegt worden war, auf Annahmen beruhte, die sich nicht bestätigt haben, und dass Ereignisse, deren Ausmaß nicht vorhersehbar war, sich besonders negativ auf Corsair ausgewirkt haben.
- (19) Die französischen Behörden führten zunächst an, dass unter den Schwierigkeiten, die Corsair seit der Genehmigung des Umstrukturierungsplans 2020 zu bewältigen hatte, vor allem die bis zum Beginn des Geschäftsjahres 2022/2023 aufrechterhaltenen Gesundheitsschutzmaßnahmen die Geschäfts- und Finanzlage von Corsair sehr stark beeinträchtigt haben.
- (20) Die Geschäftstätigkeit von Corsair wurde nämlich bis März 2022 durch die bestehenden Beschränkungen oder sogar zeitweiligen Verbote von Flügen zwischen dem französischen Mutterland und bestimmten überseeischen Departements und Gebieten (wie den Antillen und Réunion) infolge des erneuten Anstiegs der COVID-19-Fälle und der Schwierigkeiten beim Einsatz des Impfstoffs in diesen Gebieten aufgrund der Zurückhaltung der Bevölkerung besonders erschwert, oder ihre Ausübung war sogar unmöglich, und dies in den folgenden Zeiträumen:
 - a) Ab November 2020 wurden im französischen Mutterland und insbesondere auf den Antillen und Réunion wiederholt Lockdowns verhängt, nämlich in den Zeiträumen November-Dezember 2020, April-Mai 2021 sowie auf den Antillen und Réunion erneut im Juli-August 2021,
 - b) Reisen im französischen Mutterland, auf den Antillen und auf Réunion wurden im Zeitraum Februar-Mai 2021 streng auf Reisen aus zwingenden Gründen beschränkt, wobei das Erfordernis zwingender Gründe für nicht geimpfte Personen bis Mai 2022 aufrechterhalten wurde,
 - c) durch die Welle der Omikron-Variante Ende 2021 wurden die Beschränkungen für diese Reiseziele — ebenso wie für Mauritius, das für einige Tage als „scharlachrot“ eingestuft wurde — nochmals verschärft, was zu Stornierungsspitzen und einem Buchungseinbruch führte,
 - d) die Flüge nach Kanada konnten erst im Juni 2022 wieder aufgenommen werden, da die sehr strengen Reisebeschränkungen bis zum Frühjahr 2022 aufrechterhalten wurden.

⁽⁷⁾ OMRP ist eine Holdinggesellschaft, die am 24. August 2020 im Rahmen der Übernahme und Umstrukturierung von Corsair vor dem Hintergrund der COVID-19-Krise gegründet wurde. OMRP besteht aus den an der Rettung von Corsair beteiligten Anteilseignern, d. h. neben öffentlichen Akteuren insbesondere aus privaten Investoren, und der ausschließliche Gegenstand der Gesellschaft ist das Halten und die Verwaltung der Beteiligung an Corsair. OMRP übt keine eigene operative Tätigkeit aus und ist das Geschäftsvehikel, über das die Anteilseigner ihre Rechte ausüben und das wirtschaftliche Risiko im Zusammenhang mit der Umstrukturierung von Corsair übernehmen. Einige private Gesellschafter von OMRP, die in Corsair reinvestieren wollten, haben sich in der Holdinggesellschaft Blue Sky zusammengeschlossen, die im Rahmen der Änderung des Umstrukturierungsplans von Corsair tätig wurde — siehe Anhang 2 „Festangebot“ (offre ferme), das der Kommission am 15. Dezember 2023 übermittelt wurde.

- (21) Die französischen Behörden legten des Weiteren dar, dass die Geschäftstätigkeit von Corsair zwischen November 2021 und Januar 2022 auch durch die sozialen Bewegungen auf den Antillen infolge der Einführung einer Impfpflicht für Pflegekräfte und der Auferlegung des „Gesundheitspasses“ für verschiedene öffentliche Bereiche beeinträchtigt wurde.
- (22) Die französischen Behörden zogen den Schluss, dass die Gesellschaft Corsair, die bereits zum Jahresende 2021 mit einer Rückkehr zu normalen Marktbedingungen gerechnet hatte, angesichts dieser Umstände Ergebnisse verzeichnete, die von den Prognosen des ursprünglichen Geschäftsplans abwichen.
- (23) Den französischen Behörden zufolge führten außerdem die Krise im Zusammenhang mit der militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine und die dadurch entstandene globale Inflationslage zu einem sehr starken Kostenanstieg bei der Wiederaufnahme der normalen Geschäftstätigkeit der Gesellschaft, durch i) den sehr starken Anstieg des Kerosinpreises, dessen höchstes Niveau bei mehr als 1 200 USD/t lag — im Vergleich zu den ursprünglich im Geschäftsplan angesetzten (500-900) USD/t — und ii) die Abschwächung des Euro gegenüber dem US-Dollar, da der ursprüngliche Geschäftsplan auf der Grundlage eines EUR/USD-Wechselkurses von (0,9-1,3) im Vergleich zu dem im Oktober 2022 erreichten niedrigsten Stand von 0,97 erstellt worden war.
- (24) In diesem Zusammenhang stellten die französischen Behörden klar, dass die Kerosinkosten in dem im Dezember 2023 vorgelegten ursprünglichen geänderten Umstrukturierungsplan mit Kosten in Höhe von (100-180) Mio. EUR für ... angesetzt waren und dass der Anstieg des Kerosinpreises sowie der gegenüber dem US-Dollar schwache Euro in diesem Zeitraum zu zusätzlichen Kosten in Höhe von rund (80-120) Mio. EUR pro Jahr allein bei diesem Posten geführt haben.
- (25) Darüber hinaus machten die französischen Behörden geltend, dass die Gesellschaft zwar teilweise ihre Preise erhöhen konnte, um diese Situation (in Zusammenhang mit der allgemeinen inflationären Auswirkung auf alle Kosten der Gesellschaft) weiterzugeben, dass dies aber zum einen nur zu einem teilweisen Ausgleich führte und dass diese Kompensation durch Preiserhöhung zum anderen bei den meisten Flugtickets nicht angewandt werden konnte, da diese mehrere Monate vor dem Flug verkauft worden waren. Somit konnte der drastische Kostenanstieg, der infolge der Krise im Zusammenhang mit der militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine zu verzeichnen war, nicht unmittelbar durch die Flugticketpreise weitergegeben werden, sondern erforderte eine gewisse Umsetzungszeit.
- (26) In diesem Zusammenhang und auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen verwiesen die französischen Behörden im September und Dezember 2023 darauf, dass Corsair einem starken Liquiditätsdruck ausgesetzt war und die operative Marge im Zeitraum von 2020 bis 2023 einen Nettorückgang von (170-220) Mio. EUR im Vergleich zu dem Umstrukturierungsplan 2020 verzeichnete, und dies trotz der Bemühungen des Unternehmens, die Fixkosten in diesem Zeitraum um (10-25) Mio. EUR zu senken, und trotz der ergänzenden Unterstützungsmaßnahmen des französischen Staates zugunsten des gesamten Sektors, die für Corsair in dem genannten Zeitraum eine positive Auswirkung in Höhe von (20-40) Mio. EUR hatten.
- (27) Die französischen Behörden legten des Weiteren dar, dass aufgrund der schlechteren finanziellen Leistungsfähigkeit infolge der neuen Schwierigkeiten, die Corsair seit dem Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe vom Dezember 2020 zu bewältigen hatte und die in den Erwägungsgründen 18 bis 25 angeführt sind, das Betriebsergebnis der Gesellschaft ... am Ende des Geschäftsjahres ... (das im September ... endete) ... betrug, ... das Eigenkapital, das zu diesem Zeitpunkt ... betrug, und dass Corsair daher auf der Grundlage des von der Gesellschaft erstellten aktualisierten Geschäftsplans nicht mehr in der Lage war, den Umstrukturierungsplan 2020 einzuhalten.
- (28) Darüber hinaus wiesen die französischen Behörden darauf hin, dass der Treibstoffpreis und die Euro-Dollar-Parität im Zeitraum 2022/2023 weiterhin eine hohe Volatilität aufwiesen. Sie verwiesen außerdem auf den inflationsbedingten Anstieg aller angeführten Kosten, insbesondere derjenigen für die Wartung der Flugzeuge und ihrer Motoren (...) sowie für das Catering (...) im Zeitraum 2022/2023.
- (29) Angesichts der vorstehenden Ausführungen änderte der französische Staat somit am 15. Dezember 2023 seinen Antrag auf Änderung des Umstrukturierungsplans 2020 auf der Grundlage von Abschnitt 7.2.2 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

3. DER GEÄNDERTE UMSTRUKTURIERUNGSPLAN

3.1. Annahmen des geänderten Umstrukturierungsplans

- (30) Seit dem 15. Dezember 2023 wurde der geänderte Umstrukturierungsplan von den französischen Behörden mehrmals aktualisiert, wobei die Entwicklung der Geschäftstätigkeit von Corsair sowie die geopolitischen und makroökonomischen Entwicklungen der letzten zwei Jahre berücksichtigt wurden.
- (31) Die letzte Fassung des geänderten Umstrukturierungsplans wurde am 23. Mai 2025 verabschiedet. Diese Fassung des Plans ist dem als „Term Sheet über die Gestaltung des Umstrukturierungsplans von Corsair“ bezeichneten Schlichtungsprotokoll beigefügt, das am 7. November 2025 von Corsair, den französischen Behörden, den neuen Investoren, und den ausscheidenden Investoren unter der Aufsicht der Ad-hoc-Beauftragten, die durch eine gerichtliche Entscheidung im Rahmen eines Präventionsverfahrens vor dem Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre ernannt wurden, und des Comité Interministeriel de Restructuration Industrielle (Interministerieller Ausschuss für die Umstrukturierung der Industrie, CIRI) unterzeichnet wurde (im Folgenden „Term Sheet“). Dieser Plan stützt sich auf die folgenden wesentlichen Annahmen, die von den französischen Behörden zuletzt am 15. Dezember 2025 auf aktuellen Stand gebracht wurden:
- a) Ende aller Beschränkungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Gesundheitskrise und ein über dem Niveau von 2019 liegender Markt ab 2025,
 - b) tatsächliche Ergebnisse (deren Abschlussprüfung noch nicht erfolgt ist, die aber von den französischen Behörden übermittelt wurden) von Corsair für das am 30. September 2025 abgeschlossene Geschäftsjahr 2024-2025, die eine Wiederherstellung der Rentabilität mit einem Nettoergebnis von ... Mio. EUR belegen,
 - c) aktualisierte Treibstoffkosten, die ab April 2025 mit (600-900) USD/t angesetzt wurden, gegenüber durchschnittlich etwa (500-800) USD/t seit September 2024,
 - d) Stand des USD/EUR-Wechselkurses von (0,9-1,3), d. h. etwas höher als seit April 2025,
 - e) Abschluss der vollständigen Erneuerung der Flotte von Corsair im Januar 2025 mit ... Airbus A330-NEO, sodass alle Ziele von Corsair nun mit dem Airbus A330-NEO angefliegen werden, der über drei Reiseklassen mit insgesamt 343 Sitzen (20 Sitze in der Business Class, 21 Sitze in der Premium Class und 302 Sitze in der Economy Class) verfügt,
 - f) Verkauf des Flugzeugs ... am ... an (...) zu einem geschätzten Betrag von (25-45) Mio. EUR sowie Verpflichtung der Anteilseigner zu einer Zuführung in Höhe von (25-45) Mio. EUR gemäß Abschnitt B des Term Sheet, wonach i) Blue Sky Holding⁽⁸⁾, die Gruppe Advens-Geocoton⁽⁹⁾ und SEMPAT⁽¹⁰⁾ einen Gesamtbetrag in Höhe von (10-40) Mio. EUR (jeweils (5-30) Mio. EUR, (0-5) Mio. EUR bzw. 3 Mio. EUR) als Kapital oder, im Falle des Bedarfs vor der Annahme des Beschlusses durch die Kommission, durch Bereitstellung in Form von Zwischenfinanzierungen zur Deckung des Liquiditätsbedarfs von Corsair bis zur Durchführung der Umstrukturierung (mit anschließender Kapitalisierung) bereitgestellt haben und ii) die Gruppe Advens-Geocoton sich zudem verpflichtet hat, für Corsair spätestens fünf Arbeitstage nach dem Beschluss der Europäischen Kommission eine zweite Zwischenfinanzierung in Höhe von (5-30) Mio. EUR bereitzustellen. Diese Zwischenfinanzierungen in Höhe von insgesamt (20-60) Mio. EUR⁽¹¹⁾ werden im Rahmen der Kapitalerhöhungen, die nach dem Genehmigungsbeschluss (einschließlich einer mit Auflagen verbundenen Entscheidung) der Europäischen Kommission erfolgen sollen, in das Kapital von Corsair eingebracht,

⁽⁸⁾ Blue Sky Holding SAS mit Sitz am Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbe ist ein privates Konsortium, in dem sich einige der ehemaligen Anteilseigner von Corsair zusammengeschlossen haben.

⁽⁹⁾ Die Gruppe Advens-Geocoton ist ein privater Industrie- und Dienstleistungskonzern mit französischen Wurzeln, der insbesondere in den Bereichen Textilien, Agroindustrie, Logistik und digitale Dienstleistungen tätig ist und seit jeher in Afrika und den überseeischen Gebieten präsent ist. Die Gruppe entstand durch den Zusammenschluss von Advens und Geocoton und verfügt über anerkannte Erfahrung in der Verwaltung von Tätigkeiten in komplexen und kapitalintensiven Umfeldern.

⁽¹⁰⁾ SEMPAT (Société d'Economie Mixte Patrimoine Région Guadeloupe) ist eine gemischtwirtschaftliche Gesellschaft mit mehrheitlich öffentlichem Kapital, deren Aufgabe es ist, in wirtschaftliche Projekte, die für die Gebiete Guadeloupes von strategischer Bedeutung sind, zu investieren und diese zu begleiten (siehe <https://www.sempatrimoine.com/a-propos>). Im Rahmen der Umstrukturierung von Corsair tritt SEMPAT als öffentlicher Minderheitsinvestor auf und stellt Finanzmittel bereit, die von der Region Guadeloupe bewilligt wurden.

⁽¹¹⁾ Blue Sky Holding, die Gruppe Advens-Geocoton und SEMPAT haben sich außerdem zu einer zusätzlichen Kapitalinvestition in Höhe von (5-20) Mio. EUR verpflichtet, sofern der Bestand an liquiden Mitteln von Corsair zum Monatsende unter den Schwellenwert von (20-60) Mio. EUR fällt. Diese Verpflichtung bietet eine zusätzliche Sicherheit, wenn die Parameter des geänderten Umstrukturierungsplans von Corsair schlechter werden und somit den Eigenbeitrag des Privatsektors erhöhen sollten.

- g) Begrenzung der Flotte auf neun Flugzeuge während der gesamten Laufzeit des geänderten Umstrukturierungsplans (Einbindung des zehnten Flugzeugs erst ab dem ...),
 - h) teilweise Streichung der unrentabelsten Flüge (Reduzierung der Zahl der Flugstunden um ... % im Vergleich zum Geschäftsjahr ...), um eine bessere Auslastung und einen Anstieg des durchschnittlichen Ticketwerts zu ermöglichen,
 - i) Ausbau des Angebots von/nach Mauritius im Jahr 2025, ... infolge der Entscheidung, sich auf Afrika zu konzentrieren (in der Erwägung, dass eine nur saisonale Bedienung dieser Strecke langfristig nicht rentabel ist),
 - j) ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung des „RASK“⁽¹²⁾, die eine Steigerung des RASK um ... % innerhalb einer bestimmten Frist ermöglichen,
 - k) Verbesserung der Nebeneinkünfte auf der Grundlage eines Vergleichs mit der übrigen Branche,
 - l) Verbesserung des Ertragsmanagements durch die Umsetzung ergänzender Maßnahmen, wie insbesondere die Öffnung und Schließung von Klassen durch die Vereinheitlichung der Flotte,
 - m) Verbesserung der Prognosen, indem in das Basisszenario ein positiver Effekt von ... % in Bezug auf den Umsatz im Personenluftverkehr im Jahr ... und von ... % im Jahr ... einbezogen wird. Diese Erhöhung der Verkaufspreise ergibt sich aus der kombinierten Wirkung der Erhöhung des Anteils der Sitzplätze in den vorderen Kabinen und der Neugestaltung des Flugplans, die eine teilweise Streichung der am wenigsten rentablen Flüge ermöglicht (vgl. oben),
 - n) ergänzende Sparmaßnahmen, wie z. B. die Neuverhandlung struktureller Verträge (Mieten, Wartung und Instandhaltung usw.), eine Senkung der Marketingkosten, die Untervermietung von Motoren und den Verkauf von Leistungen der technischen Leitung,
 - o) Rationalisierung der Personalkosten, vor allem im Zusammenhang mit der Entwicklung der Zusammensetzung des Flugpersonals.
- (32) Die französischen Behörden fügen hinzu, dass die Einnahmen von Corsair — zusätzlich zu diesen Annahmen — wahrscheinlich noch durch ein „Einsteiger“-Image beeinträchtigt werden, das durch einen hohen Anteil subventionierter Flugtickets, einen Ruf als „Charterfluggesellschaft“, eine nicht den neuesten Standards entsprechende Bordausstattung (z. B. Bildschirme) und eine nicht homogene Flugzeugflotte geprägt ist. Mit einer moderneren Flotte, wie der heutigen Flotte von Corsair, ist es daher möglich, Flugtickets zu höheren Preisen zu verkaufen und die Auslastung zu erhöhen, wenn sich die Kundenwahrnehmung verbessert. Im Übrigen verweisen die französischen Behörden darauf, dass sich diese Entwicklung zu einem anderen Image als dem einer bloßen „Charterfluggesellschaft“ bereits in positiven Kunden-Feedbacks auf die mit den neuen Flugzeugen durchgeführten Flüge und in der Verleihung des Titels „Meilleure compagnie aérienne de loisirs“ (beste Fluggesellschaft für Freizeitflüge) in Frankreich an Corsair bei den World Airline Awards 2024 niederschlägt. Frankreich weist darauf hin, dass — auch wenn dies in dem geänderten Umstrukturierungsplan, wie er der Kommission vorgelegt wurde, nicht ersichtlich ist — die Auswirkungen dieser Bedienung eines höheren Marktsegments auf die Tarife und die Auslastungsgrade schrittweise eintreten sollten, da sich die Reisenden des Qualitätsanstiegs bewusst werden und sich ihre Präferenzen verändern.

3.2. Finanzierung des geänderten Umstrukturierungsplan

- (33) In ihrem Beitrag vom 27. September 2023 schlugen die französischen Behörden vor, dass sich der geänderte Umstrukturierungsplan über einen Zeitraum von ... bis ... erstrecken sollte. Den von den französischen Behörden am 15. Dezember 2023 vorgelegten Unterlagen ist dagegen zu entnehmen, dass der für den geänderten Umstrukturierungsplan vorgesehene zusätzliche Zeitraum höchstens ... (und nicht mehr ...) beträgt, d. h. höchstens bis zum ... dauert.
- (34) In der Folge setzten die französischen Behörden die Kommission im Zuge der verschiedenen Fassungen des geänderten Umstrukturierungsplans davon in Kenntnis, dass der Umstrukturierungszeitraum nunmehr endgültig am 30. September 2026 endet.
- (35) Unter Bezugnahme auf diese Grundlage stützt sich der geänderte Umstrukturierungsplan vom 23. Mai 2025, der am 15. Dezember 2025 nochmals aktualisiert und der Kommission von den französischen Behörden als letzte und bei der Beurteilung zu berücksichtigende Fassung übermittelt wurde, im Wesentlichen auf die folgenden finanziellen Annahmen:

⁽¹²⁾ Mit „RASK“ werden alle von einer Fluggesellschaft erzielten Einnahmen im Verhältnis zu der Gesamtzahl der in einem bestimmten Zeitraum verfügbaren Sitzplatzkilometer (ASK) bezeichnet.

- a) zunächst eine anhaltende Steigerung der finanziellen Leistungsfähigkeit (die es ermöglichen sollte, ein Betriebsergebnis von ... Mio. EUR bis ... zu erreichen) und der Finanzströme, die während der Laufzeit des geänderten Umstrukturierungsplans generiert werden, und dies durch i) das optimierte kommerzielle Angebot infolge der höheren Anzahl an Flugrotationen, die mit einer nunmehr vollständig erneuerten und homogenen Flotte bedient werden, ii) Umstrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen und (iii) die Auswirkung zusätzlicher Maßnahmen zur Rentabilitätsverbesserung,
- b) vollständig erneuerte Flotte von neun Flugzeugen, Schließung defizitärer Strecken und Ersetzung durch neue Strecken nach Afrika,
- c) außerdem externe finanzielle Zuwendungen in Form von frischem Geld externer Investoren in Höhe von 145,4 Mio. EUR ⁽¹³⁾ einerseits sowie einer finanziellen Unterstützung des französischen Staates in Höhe von insgesamt 87,8 Mio. EUR andererseits.

3.2.1. Beschreibung der Finanzierungen

- (36) Die französischen Behörden führen aus, dass es sich — wie in der nachstehenden Tabelle 1 dargelegt — um private Finanzzuführungen handelt, die hauptsächlich in folgenden Formen bereitgestellt werden: i) Zuführung in Höhe von ... Mio. EUR durch Blue Sky Holding, ii) Zuführung eines neuen externen Investors (französisches Unternehmen Advens-Geocoton) als neuer Anteilseigner in Höhe von ... Mio. EUR, iii) zusätzliche Zuführung in Höhe von weiteren ... Mio. EUR, die von Blue Sky Holding, der Gruppe Advens-Geocoton und SEMPAT gemeinsam aufgebracht und für Corsair bereitgestellt wird, sobald der Bestand an liquiden Mitteln unter den Schwellenwert von ... Mio. EUR fällt, iv) von der Caisse de Retraite du Personnel Naviguant (CRPN) gewährtes Beitragsmoratorium in Höhe von ... Mio. EUR, v) Veräußerung eines Flugzeugs vom Typ Airbus A330 F-HSKY durch Corsair zu einem geschätzten Betrag von ... Mio. EUR und vi) Finanzierung von vier neuen Flugzeugen vom Typ A330-NEO durch Corsair (über Leasingverträge) im Juli 2022 in Höhe von ... Mio. EUR ⁽¹⁴⁾.
- (37) Unter Bezugnahme auf diese Grundlage führen die französischen Behörden an, dass sich der Eigenbeitrag, der im Rahmen des Antrags auf Änderung des Umstrukturierungsplans 2020 zu berücksichtigen ist, somit auf 145,4 Mio. EUR beläuft. Die französischen Behörden weisen zudem darauf hin, dass sich die privaten Kapitalzuführungen an Corsair im Rahmen des Beschlusses von 2020, der auf dem Umstrukturierungsplan 2020 beruhte, auf (130-180) Mio. EUR beliefen.
- (38) Die französischen Behörden kommen daher zu dem Schluss, dass sich der Eigenbeitrag infolge der Änderung des Umstrukturierungsplans 2020 von Corsair somit (d. h. unter Berücksichtigung des ursprünglichen Eigenbeitrags) auf einen Gesamtbetrag von 31,19 Mio. EUR beläuft.
- (39) Im Hinblick auf die finanzielle Unterstützung durch den französischen Staat verweisen die französischen Behörden darauf, dass die überwiegende Mehrheit der im Rahmen der Änderung des Umstrukturierungsplans beantragten Beihilfen in einem Erlass der im Jahr 2020 in Form von Darlehen gewährten Beihilfen und nicht in neuen Zuführungen besteht und dass die finanzielle Unterstützung seitens des Staates somit hauptsächlich durch folgende Maßnahmen erfolgt:
 - i) neue Zuführung in Höhe von 3 Mio. EUR seitens des Departementrates von Guadeloupe,
 - ii) Steuergutschrift in Zusammenhang mit den überseeischen Gebieten (im Folgenden „CIOM“) in Höhe von 38,1 Mio. EUR im Rahmen des Investitionsprogramms von Corsair für den Kauf eines Flugzeugs ⁽¹⁵⁾,
 - iii) Umschuldung eines Betrags von 19 Mio. EUR, der der nicht erlassbaren öffentlichen Schuld mit einer Laufzeit von sechs Jahren (...) entspricht ⁽¹⁶⁾,

⁽¹³⁾ Nach vollständigem Ausschluss des langjährigen Anteilseigners OMRP durch den vollständigen Wertverlust aller seiner Aktien.

⁽¹⁴⁾ Dies entspricht dem Betrag der monatlichen Leasingrate für die Flugzeuge bis zum 30. September 2025, d. h. während der Laufzeit des geänderten Umstrukturierungsplans.

⁽¹⁵⁾ Die Steuergutschrift in Zusammenhang mit den überseeischen Gebieten wird durch den Artikel 244 quater W des Code général des impôts (Allgemeines Steuergesetzbuch) geregelt und ist eine Steuervergünstigung für Investitionen in den französischen überseeischen Departements. Diese Maßnahme steht Unternehmen, die sich in Schwierigkeiten befinden, normalerweise nicht zur Verfügung. Der französische Staat verpflichtet sich jedoch, alles in seiner Macht Stehende zu tun, um sie Corsair ungeachtet dessen, dass es sich um ein Unternehmen in Schwierigkeiten handelt, ausnahmsweise zu gewähren.

⁽¹⁶⁾ Die französischen Behörden stellen klar, dass der Restbetrag der nicht erlassbaren öffentlichen Schuld in Höhe von 5,5 Mio. EUR zeitgleich mit der Zahlung der Steuergutschrift 2026 (entspricht der CIOM, die der französische Staat in Anwendung von Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV an Corsair zu zahlen hat) zurückgezahlt wird.

- iv) Erlass eines Betrags in Höhe von 23 Mio. EUR, was der erlassbaren öffentlichen Schuld entspricht, die Gegenstand eines Verzichts sein kann ⁽¹⁷⁾,
 - v) Erlass öffentlicher Schulden in Höhe von 80 Mio. EUR, was den im Umstrukturierungsplan 2020 gewährten staatlichen Darlehen (Darlehen aus dem Fonds für wirtschaftliche und soziale Entwicklung und Beteiligungsdarlehen — „FDES- und PP-Darlehen“, siehe Erwägungsgrund 1 Ziffern i und iv) entspricht sowie von Zinsen aus diesen Darlehen in Höhe von 4,7 Mio. EUR.
- (40) In Bezug auf den Erlass der FDES- und PP-Darlehen (Erwägungsgrund 39 Ziffer v) machen die französischen Behörden geltend, dass dieser Betrag bereits in dem Beschluss von 2020 vollständig berücksichtigt wurde und somit bei der Berechnung der Beihilfen zur Finanzierung der Umstrukturierungskosten für die Bestimmung des Verhältnisses zwischen Beihilfen und Eigenbeitrag nicht erneut berücksichtigt werden darf, da dies zur Folge hätte, dass dieselbe Beihilfe zweimal erfasst würde. Der Betrag der aufgelaufenen und kapitalisierten Zinsen (auf das Beteiligungsdarlehen), die sich über die Gesamtlaufzeit des Beteiligungsdarlehens auf 4,7 Mio. EUR belaufen werden, ist dagegen zu berücksichtigen. Im Übrigen gewährt Corsair dem französischen Staat und den betroffenen öffentlichen Gläubigern im Gegenzug für einen solchen Verzicht eine vorrangige Besserungsklausel, die vorsieht, dass Corsair, sofern die vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind, jährlich einen Betrag in Höhe von ... % der positiven Differenz zwischen dem Betriebsergebnis, einschließlich der Instandhaltungsrückstellungen, und der Tilgung der wiederaufgelebten Schuld ⁽¹⁸⁾ bis zu einer Obergrenze von ... Mio. EUR zurückzahlt. Die tatsächliche Aktivierung dieser Klausel ist an die kumulative Erfüllung strenger finanzieller Bedingungen geknüpft, nämlich an das Vorhandensein eines positiven Eigenkapitals und die Aufrechterhaltung einer ausreichenden Liquiditätslage, um sicherzustellen, dass die im Rahmen der Besserungsklausel geleisteten Zahlungen weder die Solvenz noch die Liquidität des Unternehmens gefährden.
- (41) An dieser Stelle ist daran zu erinnern, dass die an Corsair gezahlte staatliche Beihilfe im Rahmen des Beschlusses von 2020, der auf dem Umstrukturierungsplan 2020 beruhte, in Form einer Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 106,7 Mio. EUR geleistet wurde, die aus i) einem Moratorium für die Ende Januar 2021 bestehenden öffentlichen Verbindlichkeiten von Corsair in Höhe von schätzungsweise 21,9 Mio. EUR, ii) einer CIOM in Höhe von 4,8 Mio. EUR für den Kauf von Flugzeugen im Jahr 2021, iii) einem zinsvergünstigten Direktdarlehen des Staates in Höhe von 18 Mio. EUR (im Folgenden „FDES-Darlehen“) sowie iv) einem Beteiligungsdarlehen in Höhe von 62 Mio. EUR (im Folgenden „PP-Darlehen“) bestand ⁽¹⁹⁾.
- (42) Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass 2020 im Rahmen der Investition von OMRP 6 Mio. EUR von den lokalen Gebietskörperschaften der überseeischen Departements und Regionen gezahlt wurden, was im Beschluss von 2020 nicht berücksichtigt wurde. Daher muss dieser Betrag zu dem Betrag der im Jahr 2020 gezahlten staatlichen Beihilfe hinzugerechnet werden, wodurch sich ein Gesamtbetrag an staatlichen Beihilfen in Höhe von 112,7 Mio. EUR ergibt.
- (43) Darüber hinaus machen die französischen Behörden in ihrer Stellungnahme zu der Feststellung der Kommission in Erwägungsgrund 95 des Einleitungsbeschlusses, in dem die Anrechenbarkeit des Moratoriums in Höhe von (10-40) Mio. EUR — das durch die Staffelung der Beitragszahlungen, die Corsair im September 2023 von der CRPN bewilligte wurde, gewährt wurde — als Eigenbeitrag infrage gestellt wird, im Wesentlichen geltend, dass die CRPN eine Einrichtung ist, die Mittel privater Herkunft autonom verwaltet. Da es sich bei den Mitteln der CRPN nicht um staatliche Mittel handelt und die Entscheidung über die Staffelung der Beitragszahlungen, die im vorliegenden Fall als vernünftiges Verhalten eines privaten Gläubigers zu betrachten ist, nicht dem Staat zugerechnet werden kann, stellt diese Maßnahme keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar.
- (44) In Tabelle 1 ist die Aufteilung zwischen Eigenbeiträgen und staatlichen Beihilfen zur Finanzierung des Umstrukturierungsplans 2020 dargestellt. Anschließend wird diese Aufteilung mit Blick auf die Zuführungen zur Finanzierung der Änderung des Umstrukturierungsplans vorgenommen. Abschließend ist in Tabelle 1 das Verhältnis aller privaten und öffentlichen Beiträge zur Finanzierung des geänderten Umstrukturierungsplans angegeben.

⁽¹⁷⁾ Die in Erwägungsgrund 39 Ziffern iii und iv angeführten Finanzmittel werden über die Commission des chefs des services financiers (Kommission der Leiter der Finanzdienste, CCSF) bereitgestellt, die in die Generaldirektion für öffentliche Finanzen des Wirtschaftsministeriums eingegliedert ist, <https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises>.

⁽¹⁸⁾ Siehe Anhang 5 des am 7. November 2025 unterzeichneten „Term Sheet“.

⁽¹⁹⁾ Die französischen Behörden weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass im Rahmen des Beschlusses von 2020 der Gesamtbetrag der vom Staat gewährten Darlehen (80 Mio. EUR) als staatliche Beihilfe berücksichtigt wurde, und nicht nur der wirtschaftliche Vorteil, der Corsair aus den vom Staat gewährten Darlehen im Vergleich zu ähnlichen Darlehen, die von einem privaten Akteur gewährt worden wären, erwächst.

Tabelle 1

Beihilfen und Eigenbeiträge

Eigenbeiträge		Beihilfen	
Gegenstand	Betrag (in Mio. EUR)	Gegenstand	Betrag (in Mio. EUR)
Konzessionen TUI (ausscheidender Anteilseigner)	(80-120)	Moratorium für öffentliche Verbindlichkeiten	21,9
Zuführung OMRP	(10-50)	CIOM	4,8
Beitrag Gebietskörperschaften der überseeischen Departements und Regionen (über OMRP)	(6)	Staatliche Darlehen FDES (Fonds für wirtschaftliche und soziale Entwicklung) & Beteiligungsdarlehen	80
Veräußerung von drei Boeing 747 am 2. Juli 2020	(10-25)	Beitrag Gebietskörperschaften der überseeischen Departements und Regionen (über OMRP)	6
Verhandlung der Mietzahlungen für zwei Flugzeuge	(3-10)		
Plan zur Arbeitsplatzsicherung und kollektive Aufhebungsvereinbarung	(7-20)		
Gesamteigenbeiträge des Umstrukturierungsplans 2020	173,7 % 60,86	Gesamtbeihilfen des Umstrukturierungsplans 2020	112,7 39,14 %
Kapitalzuführung von Blue Sky Holding (ehemalige Anteilseigner von OMRP und Reinvestoren)	(5-30)	Kapitalzuführung durch den Departementrat von Guadeloupe (über SEMPAT)	3
Kapitalzuführung von Advens-Geocoton	(5-30)	Erlass staatliche FDES- & PP-Darlehen	Kapitalisierte und aufgelaufene Zinsen bis Ende Juli 2025 auf das Beteiligungsdarlehen (PP): 4,7 Gezahlte Zinsen auf das FDES-Darlehen
Neue Verpflichtung zu einer zusätzlichen Kapitalzuführung durch die Anteilseigner (Blue Sky Holding, Gruppe Advens-Geocoton und SEMPAT)	(5-30)		
Von der Caisse de Retraite du Personnel Naviguant gewährtes Beitragsmoratorium	(10-40)	Umschuldung nicht erlassbare öffentliche Schuld	19
Veräußerung F-HSKY	(25-40)	Verzicht auf erlassbare öffentliche Schuld	23
Finanzierung von vier neuen Flugzeugen vom Typ Airbus A330-NEO durch Leasing (Mietzinsen)	(20-80)	CIOM	38,1
Gesamteigenbeiträge des geänderten Umstrukturierungsplans	145,4 62,3 %	Gesamtbeihilfen des geänderten Umstrukturierungsplans	87,8 37,7 %
Gesamtbetrag der Eigenbeiträge (beide Pläne)	319,1 61,4 %	Gesamtbetrag der Beihilfen (beide Pläne)	200,5 38,6 %

3.2.2. Angemessenheit von Beihilfe, Eigenbeitrag und Lastenverteilung

- (45) Unter Bezugnahme auf diese Grundlage legen die französischen Behörden dar, dass der aktualisierte Gesamtbetrag der staatlichen Beihilfe im Rahmen der Änderung des Umstrukturierungsplans 2020 für Corsair sich auf 200,5 Mio. EUR (unter Berücksichtigung der ursprünglichen Beihilfe) beläuft, d. h. (80-180) Mio. EUR unter dem aktualisierten Gesamtbetrag der privaten Beiträge liegt.
- (46) Auf dieser Grundlage kommen die französischen Behörden zu dem Schluss, dass die Voraussetzung unter Randnummer 64 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, wonach die Eigenbeiträge mindestens 50 % der Umstrukturierungskosten betragen müssen, weitgehend erfüllt ist.
- (47) Die französischen Behörden weisen zudem darauf hin, dass ein Teil der öffentlichen Aufwendungen im Rahmen des geänderten Umstrukturierungsplans in Form von Kapitalzuführungen erfolgen wird und dass die derzeitigen Anteilseigner sehr stark an den Umstrukturierungsmaßnahmen beteiligt sind, indem ihre Beteiligung im Rahmen der bevorstehenden Kapitalerhöhung auf null reduziert wird. In diesem Zusammenhang legen die französischen Behörden dar, dass gemäß Randnummer 66 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien die vor dem Eingreifen des Staates aufgelaufenen Verluste von Corsair vollständig von den bestehenden Anteilseignern ausgeglichen wurden. Zu diesem Zweck wurde vor der Zuführung öffentlicher Mittel eine Kapitalherabsetzung vorgenommen, um die vorgetragenen Verluste zu bereinigen. Dies führte zu einer vollständigen Löschung der Beteiligung der bestehenden Anteilseigner durch die vollständige Amortisierung der im Umlauf befindlichen Aktien. Diese Löschung erfolgt vor der Kapitalerhöhung, sodass die Rekapitalisierung in keiner Weise den ehemaligen Anteilseignern zugutekommt. Die französischen Behörden sind daher der Ansicht, dass diese Abfolge eine angemessene Lastenverteilung sicherstellt, da die bestehenden Anteilseigner die in der Vergangenheit entstandenen Verluste in dem vollen, nach dem innerstaatlichen Recht zulässigen Umfang tragen und im Rahmen der Umstrukturierung des Kapitals faktisch verdrängt werden.

3.2.3. Geeignetheit der Beihilfemaßnahme

- (48) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen sind die französischen Behörden der Ansicht, dass die derzeitigen Schwierigkeiten von Corsair sowohl auf einen unmittelbaren Liquiditätsdruck als auch auf eine strukturelle Schwächung der Solvenz zurückzuführen sind, die durch die aufgelaufenen Verluste entstanden sind, die das Eigenkapital von Jahr zu Jahr zunehmend ausgehöhlt haben. Sie weisen darauf hin, dass die geplante Beihilfe, die im Wesentlichen aus einem Schuldenerlass und einer Steuergutschrift besteht, sich nicht auf eine vorübergehende Verbesserung der Unternehmensliquidität beschränkt, sondern auch dazu beiträgt, die Solvenz dauerhaft zu verbessern. Letztere bezeichnet die Fähigkeit des Unternehmens, alle Verbindlichkeiten aus eigenen Mitteln zu decken. Durch einen Schuldenerlass werden die fälligen Verbindlichkeiten unmittelbar und endgültig verringert, wohingegen eine Steuergutschrift das Nettoergebnis oder den Vermögenswert erhöht, wobei in beiden Fällen das Nettovermögen verbessert wird. Die französischen Behörden sind der Ansicht, dass diese Verringerung der Verbindlichkeiten in Verbindung mit einer Wiederherstellung der Eigenkapitalausstattung der am besten geeignete Mechanismus ist, um die festgestellten Schwierigkeiten zu beseitigen. Die Beihilfe in Verbindung mit einer Besserungsklausel in Höhe von bis zu ... Mio. EUR würde es somit ermöglichen, sowohl den mittelfristigen Liquiditätsbedarf als auch die unzureichende Solvenz zu decken, und sollte Corsair folglich in die Lage versetzen, wieder eine tragfähige Finanzstruktur und eine positive Liquiditätslage aufzubauen und gleichzeitig in der Lage zu sein, den Verbindlichkeiten nachzukommen.

3.3. Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

3.3.1. Beschreibung der Annahmen und Finanzprognosen

- (49) Nach dem Basisszenario der letzten Fassung des von den französischen Behörden vorgelegten geänderten Umstrukturierungsplans, die am 23. Mai 2025 aktualisiert und am 15. Dezember 2025 letztmalig angepasst wurde, sollte der Umsatz von Corsair, insbesondere der Umsatz aus dem Personenluftverkehr, während der Laufzeit des geänderten Umstrukturierungsplans (von Ende September 2023 bis Ende September 2026) um rund 17 % steigen und bis Ende September 2026 bei etwa ... Mio. EUR liegen.
- (50) Im Hinblick auf die (variablen und fixen) Kosten gehen die französischen Behörden davon aus, dass diese während der Laufzeit des Plans nur um ... % und damit proportional weniger steigen werden als die zu erwartenden Einnahmen des Unternehmens bis Ende September 2026. Insbesondere in Bezug auf die Fixkosten, ..., weisen die französischen Behörden jedoch darauf hin, dass die Leasingkosten während der Laufzeit des geänderten Umstrukturierungsplans infolge der Aufnahme neuer Flugzeuge in die Flotte voraussichtlich um ... % steigen werden. Die französischen Behörden führen aus, dass diese neuen Flugzeuge im Hinblick auf die Betriebskosten (insbesondere den Treibstoffverbrauch) wirtschaftlicher, aber im Leasing teurer sind.

- (51) Auf Grundlage dieser Situation, wie sie in der folgenden Tabelle dargestellt ist, legen die französischen Behörden dar, dass ein deutliches Wachstum des Betriebsergebnisses der Gesellschaft während der Laufzeit des geänderten Umstrukturierungsplans von ... Mio. EUR Ende September 2023 auf ... Mio. EUR Ende September 2026 erwartet wird, was einer vollständigen Umkehr der Situation während der Laufzeit des geänderten Umstrukturierungsplans von einem erheblichen Betriebsverlust zu einem weitgehend positiven Betriebsergebnis gleichkommt.

Tabelle 2

Wichtigste Finanzindikatoren von Corsair (Basisszenario)

		Umstrukturierungszeitraum						
Mio. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Umsatz	...	...	...	...	...	...	...	...
davon Personenluftverkehr	...	...	...	...	...	...	...	...
Betriebsergebnis	...	...	...	...	...	...	...	...
Nettoergebnis	...	...	...	...	...	...	...	...
Eigenkapital (IFRS 16)	...	...	...	...	...	...	...	...
Nettoschuld (IFRS 16)	...	...	...	...	...	...	...	...
Eingesetztes Kapital (IFRS 16)	...	...	...	...	...	...	...	...
Liquiditätslage	...	...	...	...	...	...	...	...
Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) % (*)	...	...	...	...	...	(10,6- 13,4) %	(11,4- 15,2)	...
Eigenkapitalrendite (ROE) % (**)	...	...	...	...	...	...	...	...

Quelle: Mehrere Slides des geänderten Umstrukturierungsplans vom 23. Mai 2025, wie vorgelegt, vgl. „Zusammenfassung der übermittelten Dokumente“ vom 20. Juni 2025.

(*) Berechnet auf der Grundlage des NOPAT (Betriebsergebnis nach Steuern) ⁽²⁰⁾.

(**) In Abzug gebracht auf der Grundlage von Nettoergebnis und Eigenkapital.

⁽²⁰⁾ Gemäß den geltenden Rechnungslegungsvorschriften stellt das Betriebsergebnis die operative Leistung eines Unternehmens vor Berücksichtigung der Finanzierungskosten und der Körperschaftsteuer dar. Das Betriebsergebnis nach Steuern (Net Operating Profit After Taxes, NOPAT) ist das auf einer rechtlichen Grundlage berechnete operative Ergebnis nach Steuern, d. h. so, als ob das Unternehmen ausschließlich aus Eigenkapital finanziert würde, und ergibt sich aus der Anwendung eines standardisierten Steuersatzes auf das Betriebsergebnis. Mit diesem Ansatz können die Auswirkungen der Finanzierungsstruktur und außergewöhnlichen steuerlichen Elemente neutralisiert werden. Das NOPAT ist somit die maßgebliche Größe für die Berechnung des ROCE (Return on Capital Employed), der die Rendite auf das eingesetzte Kapital darstellt, indem das NOPAT in Bezug zu dem eingesetzten Kapital gebracht wird, und ermöglicht, die Fähigkeit eines Unternehmens zur Wertschöpfung zu beurteilen, wenn diese Rendite die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC) übersteigt, bei denen es sich ebenfalls um eine Rendite nach Steuern handelt. In dem in Rede stehenden Fall von Corsair wird das NOPAT wie folgt berechnet: EBIT, angepasst um Mietzinsen (ungefähre Berechnung, da das Unternehmen keine Konsolidierung nach IFRS vornimmt) + zusätzliche Personalkosten + Körperschaftsteuer.

- (52) Im Hinblick auf das Nettoergebnis von Corsair im Basisszenario gehen die französischen Behörden davon aus, dass dieses im gleichen Verhältnis steigen wird und während der Laufzeit des Plans ein deutliches Wachstum — ausgehend von einem Nettoverlust von ... Mio. EUR ... bis zu einem erwarteten Gewinn von ... Mio. EUR Ende September 2026 — zu verzeichnen sein wird. Es ist darauf hinzuweisen, dass dieser für Ende September 2026 erwartete Nettogewinn deutlich höher als im Jahr 2025 ausfallen wird, was zum einen auf die außerordentlichen Beiträge durch den Forderungsverzicht seitens des französischen Staates und damit ein außergewöhnliches Ergebnis in Höhe von ... Mio. EUR und zum anderen auf den Veräußerungsgewinn in Höhe von ... Mio. EUR aus dem Verkauf des Flugzeugs F-HSKY zurückzuführen ist. Das erwartete Nettoergebnis Ende September 2026 wäre, ohne diese außerordentlichen Beiträge, ... und würde bei ... Mio. EUR liegen.
- (53) Die französischen Behörden führen an, dass diese positiven Ergebnisse und deutlichen Fortschritte insbesondere durch i) eine sehr gute Geschäftsdynamik, ii) die Flottenerneuerung, die eine bessere Dienstleistung ermöglicht, iii) die Einführung von Maßnahmen zur Verbesserung des RASK (insbesondere Anstieg der Nebeneinkünfte, Verbesserung des Ertragsmanagements und Neuverhandlung der Verträge mit bestimmten Dienstleistern) sowie iv) die Einbeziehung der Auswirkung der Maßnahmen zur Leistungsverbesserung erzielt wurden, die zwar bereits ermittelt worden waren, deren positive Auswirkungen jedoch bis zu ihrer Umsetzung nicht in vollem Umfang berücksichtigt worden waren.
- (54) In diesem Zusammenhang weisen die französischen Behörden darauf hin, dass sich die Verbesserungsmaßnahmen sowohl auf Kosteneinsparungen als auch auf Einkommenssteigerungen erstrecken und u. a. die folgenden wesentlichen Elemente umfassen:
- a) Einbeziehung der tatsächlichen Auswirkung der Maßnahmen zur Verbesserung des RASK, der über den ursprünglichen Annahmen liegt (... % ab 2026 gegenüber ... % zuvor), was im Einklang mit der ausgezeichneten Leistung im Geschäftsjahr 2024/2025 nach der Umsetzung des Aktionsplans durch Corsair steht,
 - b) höhere Auswirkung des Ticket-Durchschnittspreises (prix moyen coupon, PMC), da sich der PMC im Laufe des Geschäftsjahres 2025 stabilisiert bzw. sogar leicht erhöht hat, obwohl der Treibstoffpreis deutlich gesunken ist (... % im Vergleich zur vorherigen Fassung des geänderten Umstrukturierungsplans). Die französischen Behörden führen an, dass sich dieser Trend einer Verbesserung des PMC in Verbindung mit einem Rückgang des Treibstoffpreises bestätigt, die zukünftigen Ziele des geänderten Umstrukturierungsplans in Bezug auf die Einnahmen je Ticket realistisch macht und sich insbesondere durch den Qualitätsanstieg bei Corsair im Zuge der Flottenerneuerung erklären lässt, der es ermöglicht hat, den PMC im Laufe von ... über die ursprünglichen Erwartungen hinaus zu steigern,
 - c) geringere Vertriebskosten angesichts der guten Ergebnisse, die im Geschäftsjahr 2025 mit dem Onlineverkauf erzielt wurden. Die seit mehreren Monaten umgesetzte dynamische Handelspolitik, mit der die Ausweitung des Direktverkaufs und insbesondere des Onlineverkaufs beschleunigt werden soll, schlägt sich bereits in einer geringeren Nutzung der strukturell teureren Netzwerke von Dritten nieder.
- (55) Allerdings würden es diese Annahmen und Entwicklungen nicht erlauben ..., d. h. dem Geschäftsjahr, das auf das Ende des Umstrukturierungszeitraums folgt. Die französischen Behörden gehen nämlich davon aus, dass das Eigenkapital von Corsair im September 2026 noch ... in Höhe von ... Mio. EUR („ROCE“) in der Größenordnung von (10,6-13,4) % betragen wird, was mit den von den französischen Behörden auf (8,6-10,5) % geschätzten Kapitalkosten von Corsair im Einklang steht. Außerdem weisen die französischen Behörden darauf hin, dass der ROCE Ende September 2027 voraussichtlich (11,4-15,2) % erreichen wird (und Ende des Geschäftsjahres 2027-2028, das Ende September 2028 endet, über (18-21) % liegen wird).
- (56) Die französischen Behörden führen diesbezüglich an, dass die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vorsehen, dass durch den Umstrukturierungsplan die langfristige Rentabilität des begünstigten Unternehmens wiederhergestellt werden muss, wobei dies innerhalb einer angemessenen Frist und auf der Grundlage realistischer Annahmen im Hinblick auf die zukünftigen Betriebsbedingungen, die jedwede weitere, nicht im Umstrukturierungsplan vorgesehene staatliche Beihilfe ausschließen müssen, zu erfolgen hat.
- (57) Auf dieser Grundlage vertreten die französischen Behörden die Ansicht, dass die in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vorgesehene angemessene Frist nicht zwangsläufig der Zeitraum der Umstrukturierung ist, der im Übrigen so kurz wie möglich sein sollte, und dass dies aus dem Muster für einen Umstrukturierungsplan in Anhang II der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien klar hervorgeht.
- (58) Die französischen Behörden sind vielmehr der Auffassung, dass dieses Kriterium der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität innerhalb einer angemessenen Frist in Zusammenhang mit der Änderung des Umstrukturierungsplans vollständig übernommen wird, sodass der Beginn der angemessenen Frist in dem in Rede stehenden Fall ihrer Meinung nach der Antrag auf Änderung sein muss.

- (59) In diesem Zusammenhang verweisen die französischen Behörden darauf, dass die langfristige Rentabilität eines Unternehmens als erreicht gilt, „wenn ein Unternehmen alle Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten decken kann und eine angemessene Eigenkapitalrendite erwirtschaftet“. Dies besagt, dass ein Unternehmen, das eine Umstrukturierung durchlaufen hat, als rentabel betrachtet wird, wenn es aufgrund seiner Eigenschaften in der Lage ist, sich dem Wettbewerb im Markt zu stellen.
- (60) Unter Bezugnahme auf diese Grundlage sind die französischen Behörden daher der Auffassung, dass die Kommission das Kriterium der Wiederherstellung der Rentabilität, im Einklang mit ihrer Beschlusspraxis, faktisch anhand einer Vielzahl von Indizien prüfen muss. In Zusammenhang mit dieser Vielzahl von Indizien führen die französischen Behörden an, dass die Kommission die Barliquidität, aber auch die Rentabilitätskennzahlen, wie EBITDAR, ROCE, Eigenkapitalrendite (Return On Equity, ROE) oder auch die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, WACC) prüft. Sie verweisen zudem darauf, dass die Kommission insbesondere prüft, ob der ROCE innerhalb einer angemessenen Frist über dem WACC liegt, um zu bewerten, ob die Fluggesellschaft in der Lage ist, eine ausreichende Rentabilität zu erzielen, um die Kosten ihrer Kapitalfinanzierungen zu decken.
- (61) Die französischen Behörden legen des Weiteren dar, dass — wie aus Tabelle 3 ersichtlich — das pessimistische Szenario des geänderten Umstrukturierungsplans von Corsair zu einer Verschlechterung des Betriebsergebnisses der Gesellschaft Ende September 2026 um rund -... Mio. EUR und somit zu einem operativen Verlust am Ende des geänderten Umstrukturierungszeitraums führen würde. Auch alle anderen Indikatoren spiegeln diese Verschlechterung wider.

Tabelle 3

Wichtigste Finanzindikatoren von Corsair (pessimistisches Szenario)

		Umstrukturierungszeitraum						
Mio. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Umsatz	...	...	...	...	...	...	...	...
davon Personenluftverkehr	...	...	...	...	...	...	...	...
Betriebsergebnis	...	...	...	...	...	...	...	...
Nettoergebnis	...	...	...	...	...	...	...	...
Eigenkapital (IFRS 16)	...	...	...	...	...	...	...	...
Nettoschuld (IFRS 16)	...	...	...	...	...	...	...	...
Eingesetztes Kapital (IFRS 16)	...	...	...	...	...	...	...	...
Liquiditätslage	...	...	...	...	...	...	...	...
Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) % (*)	...	...	...	...	...	...	...	...

		Umstrukturierungszeitraum						
Mio. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Eigenkapitalrendite (ROE) % (**)	...	...	...	...	...	...	...	...

Quelle: Mehrere Slides des geänderten Umstrukturierungsplans vom 23. Mai 2025, wie in der „Zusammenfassung der übermittelten Dokumente“ vom 20. Juni 2025 vorgelegt.

(*) Berechnet auf der Grundlage des NOPAT (Betriebsergebnis nach Steuern) ⁽²¹⁾.

(**) In Abzug gebracht auf der Grundlage von Nettoergebnis und Eigenkapital.

- (62) Die französischen Behörden erläutern, dass das pessimistische Szenario auf einer Änderung der folgenden Annahmen des Basisszenarios beruht:
- Bei den Flügen nach Guadeloupe stützt sich das Basisszenario, wie bereits von der Fluggesellschaft festgestellt, auf einen Markt, der ab 2025 über dem Niveau von 2019 liegt, wohingegen das pessimistische Szenario von einer langsameren Erholung des Marktes für Flüge nach Guadeloupe ausgeht und die Rückkehr zu den Zahlen von 2019 ein Jahr später ansetzt, d. h. ab 2026, wodurch der Rückgang der Passagierzahl von Corsair proportional ist zur Marktentwicklung,
 - während das Basisszenario von einem Treibstoffpreis von (600-900) USD/t ab Mai 2025 ausgeht, beruht das pessimistische Szenario auf der Annahme eines Preisanstiegs auf ... USD/t während des gesamten Umstrukturierungszeitraums und führt somit zu einem Anstieg der Treibstoffkosten, der proportional ist zur Preisentwicklung abzüglich der erwarteten Weitergabe über den Verkaufspreis. Die französischen Behörden weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass angenommen wird, dass sich der Anstieg des Treibstoffpreises zu einem Drittel in den Verkaufspreisen niederschlägt,
 - in Bezug auf die Verkaufspreise der Flugtickets stützt sich das Basisszenario auf die Annahme einer Erhöhung der Verkaufspreise aufgrund i) des „Kabinen-Mixes“ mit einem höheren Anteil an Sitzplätzen in den „vorderen“ Kabinen und ii) der Neugestaltung des Flugplans, die eine teilweise Streichung der am wenigsten rentablen Flüge ermöglicht, wohingegen in dem pessimistischen Szenario eine Begrenzung der Preiserhöhung während des Umstrukturierungszeitraums zugrunde gelegt wird, was einen im Vergleich zum Basisszenario geringeren Umsatz bedeutet,
 - im Hinblick auf die Entwicklung der Aktivitäten von Corsair auf dem afrikanischen Kontinent wird in dem Basisszenario die Entwicklung der Strecke Paris–Abidjan trotz Berücksichtigung des negativen Einflusses durch den Markteintritt von Air-Côte d'Ivoire einbezogen, während sich das pessimistische Szenario auf einen langsameren als ursprünglich erwarteten Aufschwung mit einem Rückgang der Zahl der beförderten Fluggäste stützt,
 - was die Umsetzung der im Basisszenario vorgesehenen Maßnahmen zur Einsparung und Verbesserung des RASK betrifft, so ist in dem pessimistischen Szenario eine verzögerte Umsetzung dieser Maßnahmen mit negativen Auswirkungen auf das Geschäftsjahr 2026 zugrunde gelegt.
- (63) Unter Bezug auf dieser Grundlage weisen die französischen Behörden darauf hin, dass das aktualisierte pessimistische Szenario i) ein weitgehend positives Betriebsergebnis in Höhe von ... Mio. EUR am Ende des Umstrukturierungszeitraums (und sogar in Höhe von bis zu (10-30) Mio. EUR am 30. September 2028) sowie ii) einen Bestand an liquiden Mitteln ... über die gesamte Laufzeit des Plans und in Höhe von ... Mio. EUR am 30. September 2026 (bzw. ... Mio. EUR am 30. September 2028) ausweist.

⁽²¹⁾ Gemäß den geltenden Rechnungslegungsvorschriften stellt das Betriebsergebnis die operative Leistung eines Unternehmens vor Berücksichtigung der Finanzierungskosten und der Körperschaftsteuer dar. Das Betriebsergebnis nach Steuern (Net Operating Profit After Taxes, NOPAT) ist das auf einer rechtlichen Grundlage berechnete operative Ergebnis nach Steuern, d. h. so, als ob das Unternehmen ausschließlich aus Eigenkapital finanziert würde, und ergibt sich aus der Anwendung eines standardisierten Steuersatzes auf das Betriebsergebnis. Mit diesem Ansatz können die Auswirkungen der Finanzierungsstruktur und außergewöhnlichen steuerlichen Elemente neutralisiert werden. Das NOPAT ist somit die maßgebliche Größe für die Berechnung des ROCE (Return on Capital Employed), der die Rendite auf das eingesetzte Kapital darstellt, indem das NOPAT in Bezug zu dem eingesetzten Kapital gebracht wird, und ermöglicht, die Fähigkeit eines Unternehmens zur Wertschöpfung zu beurteilen, wenn diese Rendite die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC) übersteigt, bei denen es sich ebenfalls um eine Rendite nach Steuern handelt. In dem in Rede stehenden Fall von Corsair wird das NOPAT wie folgt berechnet: EBIT, angepasst um Mietzinsen (ungefähre Berechnung, da das Unternehmen keine Konsolidierung nach IFRS vornimmt) + zusätzliche Personalkosten + Körperschaftsteuer.

- (64) Die französischen Behörden erläutern, dass diese Ergebnisse zeigen, dass Corsair auch im Falle dieses pessimistischen Szenarios in der Lage ist, seinen gesamten finanziellen Verbindlichkeiten ohne zusätzliche Beihilfen nachzukommen.
- (65) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen verweisen die französischen Behörden darauf, dass alle in dem der Kommission übermittelten geänderten Umstrukturierungsplan enthaltenen Indikatoren den Weg zur Wiederherstellung der Rentabilität bestätigen, und dies auch in dem pessimistischen Szenario, da
- im Basisszenario ein positives Nettoergebnis von ... Mio. EUR im Geschäftsjahr ..., von ... Mio. EUR in ... und von ... Mio. EUR in ... erzielt wurde sowie im Falle des pessimistischen Szenarios von ... Mio. EUR zum 30. September 2026 und anschließend ein weiterer Zuwachs von ... Mio. EUR in ..., d. h. im Jahr nach dem Ende des Umstrukturierungszeitraums,
 - der Bestand an liquiden Mitteln von Corsair wird während der gesamten Laufzeit des geänderten Umstrukturierungsplans ... bleiben und nach Abschluss des Plans im Basisszenario ... Mio. EUR und im pessimistischen Szenario ... Mio. EUR betragen.
- (66) Wie bereits dargelegt, wird davon ausgegangen, dass der ROCE am 30. September 2026 bei (10,6-13,4) % sowie ein Jahr nach Ende des Umstrukturierungszeitraums bei (11,4-15,2) % liegt, d. h. über dem WACC, der den Berechnungen zufolge zu diesem Zeitpunkt (8,6-10,5) % beträgt ⁽²²⁾.
- (67) Des Weiteren führen die französischen Behörden an, dass — wie aus Tabelle 4 ersichtlich — die durchschnittliche Rendite auf das eingesetzte Kapital einer Stichprobe von rund einem Dutzend dritter Fluggesellschaften im Jahr 2019 bei 7,3 % und im Jahr 2024 bei 6,9 % lag. Die Rendite auf das eingesetzte Kapital von Corsair war, wie es aus der Tabelle 3 hervorgeht, in den Geschäftsjahren ... ausgeglichen, erreichte im Jahr ... einen Wert von ... % und wird in den letzten Jahren voraussichtlich ... der Rendite der anderen in die Stichprobe einbezogenen Fluggesellschaften während des Zeitraums des geänderten Umstrukturierungsplans entsprechen.

Tabelle 4

Rendite auf das eingesetzte Kapital (Return on Employed Capital)

		Kapitalrendite (Return on capital)				
In Mio. EUR	Kategorie	2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	Historisch	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Historisch	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Historisch	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Historisch	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Historisch	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Historisch	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Billigfluggesellschaft	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
easyJet	Billigfluggesellschaft	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	Amerikanisch	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

⁽²²⁾ Für die Zwecke der Bewertung des Umstrukturierungsplans von Corsair und Beurteilung der zukünftigen Rentabilität des Unternehmens wurden die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC) von Corsair von den französischen Behörden auf (8,6-10,5) % am Ende des Umstrukturierungsplans, d. h. im Jahr 2026, geschätzt. Dieser WACC wird anhand der Standardformel berechnet, bei der die Gewichtung von Fremdkapitalkosten (RD) und Eigenkapitalkosten erfolgt. Die Eigenkapitalkosten (RE) werden auf ... % beziffert. Dies wurde mithilfe der CAPM-Formel berechnet, einem Modell zur Bewertung der finanziellen Vermögenswerte ($RE = RFR + \beta_e \times ERP + \text{Risk Premium}$), zuzüglich einer Risikoprämie mit einem prognostizierten risikolosen Satz (Risk Free Rate, RFR) von ... % für 2027, einer Marktrisikoprämie (Equity Risk Premium, ERP) von ... % für Frankreich und einem Eigenkapital-Beta (β_e) von 1,09. Im Rahmen der Risikoprämie wurde eine Illiquiditätsprämie von ... % hinzugefügt, um die Tatsache, dass Corsair nicht börsennotiert ist, auszugleichen. Die auf ... % geschätzten Fremdkapitalkosten (RD) nach Steuerabzug beruhen auf einem Satz vor Steuern von ... % und einem ermittelten effektiven Steuersatz von ... %. Beide Komponenten werden mit einer Hebelwirkung von ... % gewichtet, die auf dem Durchschnitt des europäischen Luftverkehrssektors basiert. Die Kommission stellt zudem fest, dass die durchschnittlichen Kapitalkosten für den Luftverkehrssektor in Europa — deren Schätzung durch Professor Damodaran erfolgt, dessen Ansatz als anerkannte Quelle für die finanzielle Bewertung herangezogen wird — im Jahr 2025 bei etwa 8 % liegen, was ein niedrigerer Wert ist als der in der französischen Bewertung angeführte Wert (siehe: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

Kapitalrendite (Return on capital)						
In Mio. EUR	Kategorie	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	Amerikanisch	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
United Airlines	Amerikanisch	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	Amerikanisch	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Mittelwert						
Historisch		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Billigfluggesellschaft		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
Amerikanisch		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Alle Fluggesellschaften		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %
Quelle: Capital IQ (15. Dezember 2025).						

- (68) Die französischen Behörden vertreten daher die Auffassung, dass in Anbetracht all dieser Elemente der Nachweis der Rentabilität von Corsair, auch im pessimistischen Szenario, vollständig mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien und der Beschlusspraxis der Kommission im Einklang steht.
- (69) Zudem sind die französischen Behörden der Ansicht, dass aus diesen Elementen hervorgeht, dass der Weg zur Wiederherstellung der Rentabilität gesichert ist und Corsair aufgrund der spezifischen Eigenschaften des Unternehmens ab dem Ende des Umstrukturierungszeitraums in der Lage sein wird, sich dem Wettbewerb im Markt zu stellen.

3.4. Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen

- (70) Die französischen Behörden sind der Ansicht, dass die Prüfung, die anhand der in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien und in der Rechtsprechung festgelegten Kriterien durchgeführt wurde, die Angemessenheit der Verpflichtungen von Corsair bestätigt. In Bezug auf die von Frankreich vorgeschlagenen Maßnahmen, um den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien und den von der Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss vorgebrachten anfänglichen Bedenken gerecht zu werden, und ihre angemessene Kalibrierung legen die französischen Behörden dar, dass Corsair zu Beginn Verpflichtungen eingegangen ist und anschließend zusätzliche Maßnahmen ergriffen hat, um seine Marktpresenz zu verringern und dem Wettbewerb neue Möglichkeiten zu eröffnen.

3.4.1. Abgabe von Zeitnischen

- (71) In Bezug auf die Maßnahmen zur Begrenzung der Marktpresenz verweisen die französischen Behörden auf die Verpflichtung von Corsair, 1 500 Zeitnischen in Paris-Orly (700 endgültig aufgegebene Zeitnischen und 800 verleihe Zeitnischen) wieder auf den Markt zu bringen, was mehr als ... % des Zeitnischenportfolios von Corsair entspricht. Die französischen Behörden sind der Ansicht, dass das Unternehmen durch diese Maßnahme gezwungen ist, seine Kapazität strukturell und dauerhaft zu begrenzen, da es durch die von COHOR, der Vereinigung für die Koordinierung der Flugpläne auf den französischen Flughäfen, angewandten Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen nur schwer möglich ist, mittelfristig wieder einen identischen Flugumfang durchzuführen zu können.

3.4.2. Angebot von kommerziellen Vereinbarungen

- (72) Die französischen Behörden verpflichten sich, dass Corsair bis zum Ende des verlängerten Umstrukturierungszeitraums die Möglichkeit kommerzieller Vereinbarungen mit Fluggesellschaften, die dies wünschen, anbietet. Sofern die Vereinbarungen den Geschäfts- und Rentabilitätszielen von Corsair gerecht werden, ist das Unternehmen bereit, sich zu verpflichten, mit interessierten dritten Fluggesellschaften nach Treu und Glauben im Luftverkehrsmarkt übliche kommerzielle Vereinbarungen über die Beförderung von Fluggästen und Fracht auszuhandeln und abzuschließen (Sitzblock-Vereinbarungen über den Erwerb einer bestimmten Anzahl von Sitzplätzen auf bestimmten von Corsair durchgeführten Flügen, Code-Sharing-Vereinbarungen, die einer dritten Fluggesellschaft Zugang zu den von Corsair durchgeführten Flügen bieten, Interlining-Vereinbarungen, die es einer dritten Fluggesellschaft ermöglicht, Anschlussflüge für die von Corsair durchgeführten Flüge zu verkaufen).

3.4.3. *Verringerung der Nutzung und Begrenzung der Flottenkapazität*

- (73) Die französischen Behörden führen weiterhin aus, dass diese Verpflichtungen durch die Begrenzung der Flotte auf neun Flugzeuge bis zum Ende des geänderten Umstrukturierungsplans (d. h. bis zum 30. September 2026) und durch die Verringerung der Zahl der regelmäßigen Flugrotationen in die überseeischen Gebiete um 97 Rotationen im Geschäftsjahr ... ergänzt werden, die sich wie folgt verteilen: ... Dies wird eine geschätzte Auswirkung von ... bis ... Mio. EUR auf den Umsatz der Gesellschaft haben.

3.4.4. *Reduzierung der Flugverbindungen*

- (74) Zu den oben genannten Begrenzungen kommen die Einstellung von Flugverbindungen (...) und der Verzicht auf die Aufnahme neuer regelmäßiger Zielorte (...) hinzu. Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass Corsair nur über einen sehr geringen Marktanteil auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt verfügt und seine Größe auf dem Flughafen Orly und erst recht im französischen Markt begrenzt ist. Daher sind die französischen Behörden der Ansicht, dass mit diesen Verpflichtungen das Ziel einer Begrenzung der Marktpräsenz des Unternehmens vollständig erreicht wird.
- (75) Die französischen Behörden sind der Auffassung, dass die von Corsair vorgeschlagenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen angemessen und richtig kalibriert sind. In Anbetracht der bereits erheblichen Anstrengungen, die mit den vorgeschlagenen Maßnahmen verbunden sind, könnte jedwede zusätzliche Maßnahme den Weg zur Wiederherstellung der Rentabilität gefährden und würde somit gegen den Grundsatz der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien verstoßen.

3.5. **Rolle von Corsair in der Europäischen Union und kontrafaktisches Szenario der Beihilfe**

- (76) Bei der Prüfung des geänderten Umstrukturierungsplans von Corsair bewertet die Kommission, ob die geplante Beihilfe trotz ihres potenziell wettbewerbsschädigenden Charakters erforderlich ist, um das Ziel, ein Marktversagen oder soziale Härten zu verhindern, zu erreichen, und ob sie im Einklang mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien auf das unbedingt erforderliche Minimum beschränkt ist.
- (77) Mit Blick auf die Rolle von Corsair innerhalb der Union sind die französischen Behörden der Ansicht, dass das Unternehmen, insbesondere da es sich bei ihm um einen wichtigen etablierten Betreiber handelt, der das französische Mutterland mit seinen Gebieten in äußerster Randlage verbindet, ein entscheidendes Element in dem wirtschaftlichen und sozialen Gefüge dieser Gebiete verkörpert.
- (78) Im Einklang mit Randnummer 44 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien legen die französischen Behörden dar, dass Corsair bei der Gewährleistung der territorialen Kontinuität und der Behebung eines auf wichtigen Strecken festgestellten Marktversagens eine wichtige Rolle zukommt. Denn die Fluggesellschaft stellt den reibungslosen Ablauf des Luftverkehrs in die überseeischen Gebiete sicher. Die französischen Behörden sind der Ansicht, dass sich diese strategische Positionierung nicht auf eine bloße Geschäftstätigkeit beschränkt, sondern einen wesentlichen Beitrag zu dem wirtschaftlichen und sozialen Gefüge dieser Regionen liefert, der ein Eingreifen des Staates im Fall einer existenziellen Bedrohung rechtfertigt.
- (79) Des Weiteren vertreten die französischen Behörden die Auffassung, dass die sich im Wesentlichen auf das kontrafaktische Szenario stützende Prüfung der Vereinbarkeit der Beihilfe — d. h. die Bewertung der wahrscheinlichen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Markt ohne jedwede Beihilfe und folglich im Falle einer Liquidation von Corsair — zeigt, dass das Verschwinden des Unternehmens schwerwiegende Folgen hätte, die über eine bloße Umverteilung der Marktanteile hinausgehen. Die französischen Behörden führen aus, dass das Verschwinden von Corsair zu einem äußerst signifikanten und sofortigen Preisanstieg für die Verbraucher führen würde, der auf mehr als 15 % auf den Strecken nach/von den Antillen und auf mehr als 40 % auf den Strecken nach/von Mayotte geschätzt wird, da sich dadurch die Wettbewerbslandschaft kritisch verschlechtern würde, indem auf der Strecke Paris–Mayotte dann anstelle eines Duopols ein Monopol bestehen und bei den Verbindungen zu den Antillen die Zahl der Betreiber von drei auf zwei verringert würde. Durch ein Fehlen von Corsair würde sich auch die Gefahr einer stillschweigenden Kollusion zwischen den verbleibenden Betreibern erhöhen.
- (80) Außerdem sind die französischen Behörden der Ansicht, dass das Verschwinden von Corsair letztlich zum Verlust von Direktverbindungen zwischen anderen Städten als Paris und den überseeischen Gebieten führen würde, wodurch die Zugänglichkeit dieser Gebiete und ihre wirtschaftliche Attraktivität erheblich beeinträchtigen würden. Das von den französischen Behörden dargestellte kontrafaktische Szenario belegt somit, dass das Ausbleiben einer staatlichen Umstrukturierungsbeihilfe nicht nur zu einer Anpassung des Markts führen würde, sondern dass es den Wettbewerb strukturell verschlechtern würde und eine erhebliche sozioökonomische Auswirkung auf die Gebiete in äußerster Randlage hätte. Die französischen Behörden kommen daher zu dem Schluss, dass die Beihilfe nicht nur für die Rettung des Unternehmens erforderlich ist, sondern vor allem, um die Wettbewerbsstruktur des Markts zu erhalten und die territoriale Kontinuität sicherzustellen, was gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien eine fundierte Rechtfertigung darstellt.

4. **VORLÄUFIGE FESTSTELLUNGEN IN DEM EINLEITUNGSBESCHLUSS VOM 5. FEBRUAR 2024 UND DEM AUSWEITUNGSBESCHLUSS VOM 11. APRIL 2025**

4.1. **Einleitungsbeschluss**

- (81) Nachdem die Kommission im Einleitungsbeschluss festgestellt hatte, dass die von Frankreich in seinem Antrag auf Änderung des Umstrukturierungsplans notifizierte Maßnahmen prima facie als staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV einzustufen sind, brachte sie die folgenden Bedenken im Hinblick auf deren Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt vor.

4.1.1. *Beitrag zur Behebung eines Marktversagens*

- (82) Die Kommission hat eine Verlagerung der Geschäftstätigkeit von Corsair auf neue Zielorte in Afrika zum Nachteil der Verbindungen zu bestimmten Gebieten in äußerster Randlage der Europäischen Union festgestellt. Da die neuen Zielorte, die Corsair im Rahmen des geänderten Umstrukturierungsplans aufzunehmen beabsichtigte, nicht dazu beitrugen, die territoriale Kontinuität Frankreichs aufrechtzuerhalten, und da es bei den nach der COVID-19-Pandemie in diese Gebiete weiterhin bestehenden Verbindungen zwei oder drei Wettbewerber gab, war es nach Ansicht der Kommission fraglich, ob der Beitrag von Corsair zum Ausbau eines Wirtschaftszweigs oder eines Wirtschaftsgebiets durch die Aufrechterhaltung der Anbindung und der territorialen Kontinuität innerhalb der Union weiterhin als Rechtfertigung für die (neuen) Beihilfen gelten kann, die die französischen Behörden Corsair gewähren wollten.

4.1.2. *Geeignetheit und Angemessenheit der Beihilfe*

- (83) Die Kommission wies darauf hin, dass nach Randnummer 62 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien das begünstigte Unternehmen, seine Anteilseigner oder Gläubiger oder die Unternehmensgruppe, der das begünstigte Unternehmen angehört, oder neue Investoren einen erheblichen Beitrag zu den Umstrukturierungskosten leisten müssen. Ein derartiger Eigenbeitrag sollte in der Regel in Bezug auf die Auswirkungen auf die Solvenz oder Liquiditätsposition des begünstigten Unternehmens mit der gewährten Beihilfe vergleichbar sein, die gemäß Randnummer 54 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien angemessen vergütet werden muss. Darüber hinaus wird in Randnummer 63 klargestellt, dass es sich um einen konkreten, das heißt tatsächlichen Beitrag — ausschließlich für die Zukunft erwarteter Gewinne wie Cashflows — handeln muss. Und letztlich muss nach Randnummer 124 Buchstabe b der Eigenbeitrag entsprechend höher ausfallen, wenn eine Änderung des Umstrukturierungsplans zu höheren Umstrukturierungskosten führt.
- (84) In ihrer Entscheidung führte die Kommission an, dass die französischen Behörden weitere Beihilfen in Höhe von 83,1 Mio. EUR in Form einer Umschuldung öffentlicher Schulden, eines Forderungsverzichts und von Steuerermäßigungen im Zusammenhang mit der Flottenerneuerung planten. Darüber hinaus war die Kommission der Ansicht, dass eine Besserungsklausel mit einer Obergrenze in Höhe von ... Mio. EUR im Vergleich zu dem Gesamtvolumen der staatlichen Beihilfen, die Corsair seit 2020 gewährt wurden und auf fast ... Mio. EUR geschätzt werden, nach wie vor von marginaler Bedeutung ist.
- (85) In diesem Zusammenhang verwies die Kommission darauf, dass etwaige Gewinne aus der Umstrukturierung in erster Linie den alten und neuen privaten Anteilseignern zugutekommen würden, während der Staat einen erheblichen Teil des Risikos ohne eine angemessene Gegenleistung übernehmen würde. Des Weiteren vertrat die Kommission die Auffassung, dass dieses Ungleichgewicht noch verstärkt wird, da ein Instrument fehlt, das eine angemessene Vergütung sicherstellt, wie z. B. eine Beteiligung des Staates am Kapital durch Schuldenumwandlung.
- (86) Die Kommission führte außerdem an, dass der von Frankreich geltend gemachte Eigenbeitrag auf mehreren hypothetischen Elementen beruhte. Zunächst war ... weder abgeschlossen noch dokumentiert. Ebenso blieb die Finanzierung von vier Flugzeugen A330-NEO ungewiss, da konkrete Angaben fehlten. Und die Zulässigkeit des Moratoriums in Form einer Staffelung der CRPN-Beiträge bedurfte noch einer Bestätigung.
- (87) In Ermangelung stichhaltiger Beweise war die Kommission daher der Ansicht, dass die Gefahr bestand, dass der Eigenbeitrag begrenzt bleibt und nicht in einem angemessenen Verhältnis zu dem Gesamtbetrag der staatlichen Beihilfen steht. Die Kommission vertrat folglich die Ansicht, dass die identifizierten Zuführungen keinen ausreichenden, konkreten und tatsächlichen Eigenbeitrag zu den Umstrukturierungskosten darstellten und daher nicht den Nachweis erbrachten, dass sich Corsair angemessen an den für die Sanierung erforderlichen finanziellen Anstrengungen beteiligt hat.
- (88) Außerdem wies die Kommission darauf hin, dass die französischen Behörden nicht nachgewiesen hatten, dass ein geringerer Eigenbeitrag aufgrund des Standorts von Corsair in Gebieten in äußerster Randlage gerechtfertigt ist.

- (89) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass der vorgeschlagene Beitrag nicht ausreichte, um den Anforderungen der Randnummern 62, 63, 64 und 124 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien Rechnung zu tragen, da er zu niedrig bzw. teilweise sogar hypothetisch und ohne glaubwürdige Garantie für seine Umsetzung erschien.
- (90) Die Kommission stellte daher infrage, ob der geänderte Umstrukturierungsplan eine gerechte Lastenverteilung zwischen dem Staat und den privaten Anteilseignern sicherstellen kann. Auf dieser Grundlage äußerte die Kommission ernsthafte Zweifel in Bezug auf die Verhältnismäßigkeit und die Vergütung der geplanten neuen Beihilfe.

4.1.2.1. Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

- (91) In ihrem Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die Auffassung, dass der von den französischen Behörden übermittelte geänderte Umstrukturierungsplan mehrere wesentliche Schwachstellen aufwies, weswegen die Kommission die dauerhafte Wiederherstellung der Rentabilität von Corsair als höchst ungewiss ansah. Wenn ein Umstrukturierungsplan geändert wird, hat der betreffende Mitgliedstaat gemäß Randnummer 124 Buchstabe a der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien einen geänderten Plan vorzulegen, der die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des begünstigten Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist erkennen lässt. Die Zweifel der Kommission an der Vereinbarkeit des geänderten Plans mit Randnummer 124 Buchstabe a der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien beruhten auf den folgenden Erwägungen.
- (92) Erstens befand die Kommission, dass die dem Plan zugrunde liegenden makroökonomischen und operativen Annahmen nicht hinreichend begründet und dokumentiert waren. Mangels einer ausführlichen Erläuterung war die Kommission somit der Ansicht, dass sie in diesem Stadium des Verfahrens weder dessen Realitätsnähe noch seine Relevanz beurteilen konnte.
- (93) Zweitens wies die Kommission darauf hin, dass die Finanzprognosen sehr geringe Rentabilitäts- und Zahlungsfähigkeitsspannen auswiesen, wodurch die Fluggesellschaft somit besonders anfällig für jedwede — und sei es auch nur geringfügige — Verschlechterung der Annahmen wird, insbesondere im Falle eines weiteren Anstiegs der Treibstoffpreise. Die Kommission war daher der Auffassung, dass bereits eine solche Volatilität die prognostizierten positiven Ergebnisse und damit die geplante Sanierung gefährden kann.
- (94) Drittens war der Kommission der Ansicht, dass die im Einleitungsbeschluss des Verfahrens genannten Zuführungen von frischem Kapital — (5-25) Mio. EUR von etablierten Investoren (OMRP) sowie (5-25) Mio. EUR von der Republik Kongo-Brazzaville — im Vergleich zu dem kurz- und mittelfristigen Liquiditätsbedarf von Corsair bescheiden waren. Darüber hinaus zeigte sich, dass es sich bei mehreren Maßnahmen, die als neu dargestellt wurden, in Wirklichkeit um alte Initiativen handelte, die bereits in dem Plan von 2020 enthalten waren und nunmehr zu Rechtfertigungszwecken „wiederverwertet“ wurden. Nach Auffassung der Kommission untergrub dieser Ansatz die Glaubwürdigkeit des Plans, da die positiven Auswirkungen entweder bereits ausgeschöpft waren oder nicht ausreichten, um die Notwendigkeit weiterer Beihilfen zu verhindern.
- (95) Des Weiteren befanden sich einige andere Initiativen noch in der Projekt- oder Planungsphase und es gab keinen konkreten Zeitplan für ihre Umsetzung. Angesichts dieser Umstände hielt es die Kommission für äußerst spekulativ, diese als tatsächliche Beiträge zur Wiederherstellung der Rentabilität zu betrachten. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die neuen privaten Kapitalzuführungen in diesem Stadium des Verfahrens nicht als zuverlässige Indizien für die Durchführbarkeit des geänderten Umstrukturierungsplans gewertet werden konnten.
- (96) Viertens führte die Kommission an, dass von den französischen Behörden kein „pessimistisches“ Szenario vorgelegt wurde, wie es gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erforderlich ist. Durch dieses Versäumnis wurde jedwede angemessene Bewertung des Risikos, das negative Schocks für den geänderten Umstrukturierungsplan darstellen, verhindert.
- (97) Fünftens stellte die Kommission fest, dass die Finanzpläne unvollständig waren, da zwar eine zusammenfassende Ergebnisrechnung, aber weder eine Bilanzprognose noch eine Kapitalflussrechnung übermittelt wurde. Aus den verfügbaren Informationen ging im Übrigen hervor, dass das Eigenkapital von Corsair ... bleiben würde. Angesichts dieser Fakten war die Kommission der Ansicht, dass Corsair am Ende dieses Zeitraums weiterhin als Unternehmen in Schwierigkeiten einzustufen sein würde, weswegen sich die Frage stellte, ob mit dem vorgelegten Umstrukturierungsplan die langfristige Rentabilität des Unternehmens wiederhergestellt würde.
- (98) Daher äußerte die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss ernsthafte Bedenken im Hinblick auf die Vereinbarkeit des geänderten Umstrukturierungsplans mit den Kriterien der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, da sie befand, dass es weder offensichtlich noch wahrscheinlich war, dass Corsair in der Lage sein wird, eine ausreichende Rendite zu erwirtschaften oder seine Tätigkeiten auf dem Markt ohne zusätzliche Beihilfen aufrechtzuerhalten.

- (99) Die Kommission zog daher den vorläufigen Schluss, dass durch den geänderten Umstrukturierungsplan nicht belegt wurde, dass Corsair nach der Umstrukturierung aus eigener Kraft wettbewerbsfähig sein wird, und dass die geplante Beihilfe daher nicht als Beitrag zur Entwicklung eines lebensfähigen Wirtschaftszweigs im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV angesehen werden konnte.

4.1.2.2. Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen

- (100) In ihrem Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission Zweifel daran, dass die Beihilfe zur Unterstützung des geänderten Umstrukturierungsplans in ausreichendem Umfang von geeigneten Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen flankiert ist. Im Einklang mit Randnummer 124 Buchstabe c der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien müssen solche Maßnahmen in Anbetracht der erheblichen Erhöhung des Beihilfebetrags umfangreicher sein als die anfänglich festgelegten. Einerseits schlug Frankreich vor, die Flotte infolge anhaltender neuer Aufträge auf zehn Flugzeuge zu erweitern, obwohl die Flottengröße im Zuge der Erhöhung des Beihilfebetrags und der Verlängerung des Umstrukturierungszeitraums im Prinzip verkleinert werden sollte. Andererseits schien die Maßnahme der Aufgabe von Zeiträumen weder qualitativ noch quantitativ umfangreicher zu sein als die bereits im Umstrukturierungsplan 2020 vorgesehene Maßnahme.
- (101) Bei den von der Kommission vorgebrachten Zweifeln wurde außer der im geänderten Umstrukturierungsplan vorgesehenen Erhöhung der Beihilfe ebenfalls berücksichtigt, dass Corsair gemäß den der Kommission seinerzeit vorliegenden Informationen während des Umstrukturierungszeitraums zusätzliche Beihilfen von bis zu 32 Mio. EUR hätte erhalten können. Daher bleiben die Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen trotz der erheblichen Erhöhung des Beihilfebetrags in dem geänderten Umstrukturierungsplan im Wesentlichen dieselben wie die bereits bestehenden.

4.2. Ausweitungsbeschluss

- (102) In dem Ausweitungsbeschluss äußerte die Kommission zusätzlich zu den im Einleitungsbeschluss vorgebrachten Zweifeln weitere Bedenken.

4.2.1. Verstoß gegen die Verpflichtung zur Begrenzung der Flugzeugflotte

- (103) In ihrem Ausweitungsbeschluss wies die Kommission darauf hin, dass gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV die missbräuchliche Anwendung staatlicher Beihilfen ein eigenständiger Begriff ist, da es sich hierbei um die Verwendung der Beihilfe unter Verstoß gegen den Genehmigungsbeschluss und nicht um deren rechtswidrige Gewährung handelt.
- (104) In ihrem Beschluss von 2020 hatte die Kommission die Umstrukturierungsbeihilfe für Corsair unter der Bedingung genehmigt, dass Wettbewerbsverfälschungen durch bestimmte Maßnahmen begrenzt werden, insbesondere durch die Flottenbegrenzung auf neun Flugzeuge während der gesamten Laufzeit des Plans (bis September 2023). Diese Auflage war Teil der wesentlichen Verpflichtungen, um die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt sicherzustellen.
- (105) In ihrem Ausweitungsbeschluss führte die Kommission an, dass aus Stellungnahmen von Wettbewerbern und aus den von den französischen Behörden übermittelten Informationen hervorging, dass Corsair in den Jahren 2023 und 2024 aufgrund verlängerter Charterungen mindestens zehn Flugzeuge betrieben hatte. Diese durch die Flugpläne von Corsair für die IATA-Sommersaisons 2023 und 2024 belegten Überschreitungen wurden von den französischen Behörden im Übrigen anerkannt.
- (106) Die Kommission hob weiterhin hervor, dass die französischen Behörden nicht in Unkenntnis über diese Situation sein konnten und somit die Überschreitung der festgelegten Grenze geduldet haben, ohne eine Änderung des Umstrukturierungsplans anzumelden oder die ausdrückliche Genehmigung der Kommission einzuholen.
- (107) Die französischen Behörden machten geltend, dass es sich bei diesen Charterungen um punktuelle Fälle handelte, die durch äußere Sachzwänge bedingt waren und Corsair nur einen vernachlässigbaren Vorteil verschafft haben.
- (108) Die Kommission wies diese Argumente in ihrem Beschluss über die Ausweitung des Verfahrens vom April 2025 zurück und verwies darauf, dass die Ausgleichsmaßnahme zur Flottenbegrenzung darauf abzielte, die Zahl der Flugzeuge und nicht deren Kapazität zu begrenzen, und dies im Einklang mit einer gängigen Praxis in anderen Beschlüssen (über Umstrukturierungsbeihilfen für TAP, Condor oder SAS). Ziel war es, die Flottengröße nach Aufnahme der vor der Krise bestellten neuen Airbus-Flugzeuge „einzufrieren“, ohne die Durchführbarkeit des genehmigten Umstrukturierungsplans zu gefährden.

- (109) Die Kommission legte dar, dass die Charterungen von 2023 und 2024 nicht als punktuell einzustufen waren, da sie eine Laufzeit von mehreren Monaten in der Hochsaison hatten und regelmäßige Flugverbindungen betrafen (Paris–Bamako im Jahr 2023 und Paris–Montreal 2024). Außerdem hatte Corsair auch nach September 2023 weiterhin zehn Flugzeuge eingesetzt, ...
- (110) Nach Ansicht der Kommission kam diese Situation einer missbräuchlichen Verwendung der Beihilfe gleich, da die ursprünglichen Verpflichtungen durch den 2023 notifizierten geänderten Umstrukturierungsplan nicht aufgehoben wurden. Denn solange die Kommission keinen neuen Beschluss erlassen hat, galt weiterhin die Begrenzung auf neun Flugzeuge.
- (111) Des Weiteren ist jedwede Erhöhung des Beihilfebetrags gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien auch mit einer Verstärkung der Ausgleichsmaßnahmen verbunden. Corsair hingegen hat die Flotte vergrößert und somit die Wettbewerbsverfälschungen verstärkt.
- (112) Die Begründungen der französischen Behörden (operative Zwänge, Dringlichkeit, Lieferverzögerungen, Sicherheitslage in Mali) überzeugten die Kommission insofern nicht, als die Charterungen das Ergebnis bewusster Entscheidungen waren, die im Voraus geplant und nicht infolge zwingender Ereignisse getroffen wurden.
- (113) Darüber hinaus machen die Wettbewerber von Corsair geltend, dass die Gesellschaft durch diese Charterungen eine aggressive Preispolitik betreiben konnte, durch die der Wettbewerb in der Hochsaison verfälscht wurde.
- (114) Die Kommission äußerte daher ernsthafte Zweifel im Hinblick auf die Einhaltung der Verpflichtung zur Flottenbegrenzung durch Corsair und Frankreich, die eine wesentliche Bedingung für die Vereinbarkeit der Beihilfe von 2020 war.
- (115) Daher beschloss die Kommission im Einklang mit Artikel 20 der Verordnung (EU) 2015/1589 die Ausweitung des im Februar 2024 eingeleiteten förmlichen Prüfverfahrens, um zu ermitteln, ob dieser Verstoß eine missbräuchliche Anwendung der Umstrukturierungsbeihilfe darstellt, und erklärte, dass sie die tatsächliche Flottengröße während des 2023 angemeldeten verlängerten Umstrukturierungszeitraums im Lichte der bereits im Einleitungsbeschluss geäußerten Zweifel prüfen werde.

4.2.2. *Während des Umstrukturierungszeitraums gewährte zusätzliche Beihilfen*

- (116) Im Einleitungsbeschluss führte die Kommission an, ohne jedoch diesbezüglich spezifische Bedenken vorzubringen, dass Corsair während des Umstrukturierungszeitraums mehrere zusätzliche staatliche Beihilfen erhalten hatte, deren Rechtmäßigkeit und Vereinbarkeit von den französischen Behörden nicht nachgewiesen wurden. In dem Ausweitungsbeschluss wies die Kommission darauf hin, dass Corsair zwischen 2021 und 2022 Mittel in Höhe von 32,4 Mio. EUR erhalten hatte, die im Rahmen von Regelungen gewährt wurden, die die Kommission auf der Grundlage des Befristeten COVID-19-Rahmens⁽²³⁾ (im Folgenden „Befristeter Rahmen“) genehmigt hatte. Die Kommission stufte diese Mittel als staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ein und verwies darauf, dass der Befristete COVID-19-Rahmen Unternehmen, die sich bereits am 31. Dezember 2019 in Schwierigkeiten befanden, ausdrücklich von der Inanspruchnahme seiner Maßnahmen ausschloss. Corsair war zu diesem Zeitpunkt jedoch bereits ein Unternehmen in Schwierigkeiten.
- (117) Die Kommission stellte fest, dass die französischen Behörden die Gewährung dieser Beihilfen nicht angemeldet und somit gegen Randnummer 129 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien verstoßen haben. Sie führte außerdem an, dass die wiederholte und fortlaufende Inanspruchnahme öffentlicher Mittel durch Corsair zeigt, dass die bereits vor der Pandemie bestehenden Schwierigkeiten dieses Unternehmens nicht behoben wurden. Die in den Jahren 2021 und 2022 gewährten zusätzlichen Beihilfen scheinen somit gegen den Grundsatz der einmaligen Beihilfe gemäß Randnummer 70 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zu verstoßen, wonach es verboten ist, dass ein Unternehmen, das bereits eine Umstrukturierungsbeihilfe erhält, vor Abschluss der Umstrukturierung neue Beihilfen erhält. Schließlich kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Vereinbarkeit dieser zusätzlichen Beihilfen mit dem Binnenmarkt nicht festgestellt werden konnte, da die französischen Behörden keine weitere Rechtsgrundlage angeführt hatten, und dass weiterhin ernsthafte Zweifel an deren Vereinbarkeit mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien bestanden.
- (118) Die Kommission stellte ferner fest, dass die bereits im Einleitungsbeschluss vom Februar 2024 dargelegten Zweifel weiter verschärfen würden, falls diese 32,4 Mio. EUR als zusätzliche Umstrukturierungsbeihilfe eingestuft werden sollten. Diese Zweifel betrafen die langfristige Rentabilität von Corsair, die durch rechtswidrige Beihilfen künstlich unterstützt wurde, die Verhältnismäßigkeit der neuen öffentlichen Unterstützung, das Fehlen einer angemessenen Vergütung für den Staat und die Unzulänglichkeit der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen.

⁽²³⁾ ABl. C 91 I vom 20.3.2020, S. 1, zuletzt geändert am 18. November 2021 (ABl. C 473 vom 24.11.2021, S. 1).

4.2.3. *Auswirkung der zusätzlichen Beihilfen auf die Vereinbarkeit der Beihilfen zur Finanzierung der Änderung des Umstrukturierungsplans*

- (119) Darüber hinaus äußerte die Kommission in Anbetracht der Gewährung rechtswidriger Beihilfen in Höhe von 32,4 Mio. EUR an Corsair während des Umstrukturierungszeitraums Bedenken im Hinblick auf die Auswirkung dieser Beihilfen auf die Vereinbarkeit der im Jahr 2023 angemeldeten zusätzlichen Beihilfen zur Finanzierung des geänderten Umstrukturierungsplans.

4.3. **Stellungnahmen Frankreichs**

4.3.1. *Einleitungsbeschluss*

- (120) Am 7. März 2024 übermittelten die französischen Behörden der Kommission ihre Stellungnahme zu dem Einleitungsbeschluss.
- (121) In dieser Stellungnahme weisen sie darauf hin, dass der geänderte Umstrukturierungsplan von Corsair, der der Europäischen Kommission nach dem Beschluss über die ursprüngliche Beihilfe vom 11. Dezember 2020 (106,7 Mio. EUR) vorgelegt wurde, voll und ganz mit dem ursprünglichen Plan im Einklang steht.
- (122) In diesem Zusammenhang bestätigen die französischen Behörden die vollständige Umsetzung der geplanten operativen und sozialen Maßnahmen, insbesondere den erneuten Fokus auf die Antillen und den Indischen Ozean, den Ausbau der Aktivitäten von Corsair in Afrika, die Modernisierung der Flotte durch die Einbindung von Flugzeugen des Typs Airbus A330-NEO und die Neuverhandlung der Tarifverträge. Die französischen Behörden führen dabei an, dass Corsair auch seinen ursprünglichen Verpflichtungen, die eine Flottenbegrenzung auf neun Flugzeuge zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen vorsahen, nachgekommen ist.
- (123) Die französischen Behörden legen dar, dass diese Änderung des Umstrukturierungsplans infolge außergewöhnlicher, unvorhersehbarer und nicht dem Unternehmen anzulastender Umstände erforderlich wurde, die zu einer Abweichung von der geplanten finanziellen Entwicklung und einem Rückgang des Betriebsergebnisses um (200-400) Mio. EUR im Zeitraum 2020-2023 geführt haben. Zu diesen Umständen gehören die anhaltende Gesundheitskrise, die sozialen Bewegungen auf den Antillen, die Auswirkungen der militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine, die sich in einem erheblichen Anstieg der Treibstoffpreise und einer Verteuerung des US-Dollars niederschlägt, sowie die allgemeine Inflation der Kosten in Euro. Die französischen Behörden machen daher geltend, dass die im September 2023 auf der Grundlage von Abschnitt 7.2.2 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien beantragte Änderung darauf abzielt, die Umstrukturierungsmaßnahmen während eines begrenzten Zeitraums fortzusetzen, der zu diesem Zeitpunkt noch, wie von den französischen Behörden festgelegt, am 30. September 2025 enden sollte.
- (124) Frankreich ist der Ansicht, dass Corsair zu einer Steigerung der Wirtschaftstätigkeit in den von der Gesellschaft angeflogenen Gebieten in äußerster Randlage der Union beiträgt und dass daraus der Schluss zu ziehen ist, dass Corsair für sich genommen eine wichtige Rolle in der Wirtschaft eines besonderen Gebiets in äußerster Randlage (oder eines spezifischen überseeischen Gebiets) spielt, wie es die jüngsten Naturereignisse in Mayotte gezeigt haben. Frankreich ist daher der Auffassung, dass dieser Beitrag eine zusätzliche Umstrukturierungsbeihilfe rechtfertigen kann, so wie im Fall von Air Austral (2022) auf Réunion oder der SATA-Gruppe (2022) auf den Azoren.
- (125) Zur Untermauerung dieser Argumente legt Frankreich eine Studie⁽²⁴⁾ vor, die zu dem Schluss kommt, dass i) das Verschwinden von Corsair zu dem Übergang von einem Duopol zu einem Monopol auf den Verbindungen zwischen Paris und Mayotte mit möglichen Preiserhöhungen um 41 % (sowie erwarteten Preiserhöhungen von 15 % bei Flügen auf die Antillen und 8 % nach Réunion) führen würde und dass ii) alternative Wettbewerber aufgrund der bedeutenden Marktzutrittsschranken nicht intervenieren könnten, falls Corsair seine Tätigkeit einstellen sollte. Die Abgelegenheit und die Insellage der französischen überseeischen Regionen halten nämlich neue Betreiber davon ab, Verbindungen zu diesen Regionen in ihr Angebot aufzunehmen, was im Übrigen durch die Prüfung der in den letzten acht Jahren erfolgten Markteintritte und -austritte auf den in Rede stehenden Märkten bestätigt wird. Der einzige dauerhafte Eintritt erfolgte durch die Fluggesellschaft French Bee, die eine Verbindung nach Réunion in ihr Angebot aufgenommen hat. French Bee ist jedoch eine Tochtergesellschaft von Air Caraïbes, einer Fluggesellschaft, die selbst bereits in den französischen überseeischen Gebieten verwurzelt ist. Drei weitere Unternehmen, die auf diesen Verbindungen einen Markteintritt versuchten, stellten ihre Tätigkeit schnell

⁽²⁴⁾ E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity, im Auftrag von Corsair erstellte Studie vom 7. März 2024.

wieder ein. Der Studie zufolge haben Fluggesellschaften, die keinerlei Verwurzelung mit den französischen überseeischen Gebieten haben, keine wirtschaftlichen Anreize, sich dort niederzulassen. Die etablierten Betreiber verfügen über keine ausreichende Basis am Flughafen Charles de Gaulle und die europäischen Betreiber der Punkt-zu-Punkt-Netze verfügen nicht über die für Langstreckenflüge erforderliche Flotte und die Durchführung solcher Flüge entspricht im Übrigen nicht ihrer Geschäftsstrategie, da diese auf Mittelstreckenflüge ausgerichtet ist. Außerdem ist der Flughafen Orly, von dem die meisten Flüge in die französischen überseeischen Gebiete abgehen, überlastet, sodass ein neuer Markteintritt unwahrscheinlich ist. In der Studie wird zudem auf die große Gefahr einer stillschweigenden Kollusion zwischen den verbleibenden Betreibern auf den in Rede stehenden Märkten im Falle des Marktaustritts von Corsair sowie auf die negativen sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen, die ein solcher Austritt auf die von Corsair angeflogenen Gebiete haben könnte, hingewiesen. Außerdem verweist Frankreich darauf, dass etwaige hypothetische Preiserhöhungen aufgrund des vollständigen Marktaustritts von Corsair nicht durch eine Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die Tarifierhöhungen der etablierten Luftverkehrsunternehmen vorübergehend verbieten, und/oder durch die Gewährung direkter Zuschüsse an die Gebietsansässigen geregelt werden können, da solche Maßnahmen einer interventionistischen Marktregulierung gleichkämen und für den Staatshaushalt und folglich die französischen Bürger wesentlich teurer wären als die zusätzlich zu den Eigenbeiträgen des begünstigten Unternehmens gewährte Beihilfe.

- (126) Die französischen Behörden sind der Auffassung, dass der geänderte Umstrukturierungsplan selbst unter Zugrundelegung eines pessimistischen Szenarios eine glaubwürdige Aussicht auf Wiederherstellung der Rentabilität von Corsair bietet. Darüber hinaus weisen sie darauf hin, dass das von einem unabhängigen Prüfer validierte Basisszenario die Zuführung von Eigenkapital in Höhe von (20-50) Mio. EUR, einen Erlass öffentlicher Verbindlichkeiten in Höhe von 103 Mio. EUR und die Gewährung von CIOM in Höhe von 38,1 Mio. EUR vorsieht, und dass das Betriebsergebnis voraussichtlich ... und in 2026/2027 sogar ... Mio. EUR erreichen sollte. Zeitgleich verweisen die französischen Behörden in operativer Hinsicht auf den Plan zur kontinuierlichen Erneuerung der Flotte durch Flugzeuge vom Typ Airbus A330-NEO und den Betrieb eines zehnten Flugzeugs (F-HSKY), um die Kosten zu optimieren, die Überseeverbindungen zu verbessern und eine stärkere Diversifizierung nach Afrika zu ermöglichen (...), als Gegenleistung für die Aufgabe der amerikanischen Strecken (...). Die französischen Behörden kommen daher zu dem Schluss, dass der geänderte Umstrukturierungsplan in Bezug auf die Wiederherstellung der Rentabilität mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien im Einklang steht, da dieser ab 2023-2024 eine positive Rendite auf das eingesetzte Kapital sowie ab 2025/2026 eine mit der Rentabilität der europäischen Fluggesellschaften im Jahr 2019 (etwa 15 %) im Einklang stehende Rentabilitätskennzahl (EBITDAR) mit einem voraussichtlich positiven Bestand an liquiden Mitteln ausweist.
- (127) Die französischen Behörden sind weiterhin der Ansicht, dass die Eigenbeiträge ausreichend, wirksam und verhältnismäßig sind. Im Einklang mit der Beschlusspraxis bezüglich Planänderungen weisen sie darauf hin, dass alle seit 2020 getroffenen Maßnahmen berücksichtigt werden müssen, einschließlich der Veräußerung der Boeing 747, der Neuverhandlung von Leasingzahlungen, des Plans zur Arbeitsplatzsicherung und der kollektiven Aufhebungsvereinbarung. Sie bestätigen, dass ... konkret ist, aber von der Genehmigung durch die Kommission abhängt, dass die Finanzierung der ... erfolgt und dass das Beitragsmoratorium zulässig ist, da es von einer privatrechtlichen Einrichtung gewährt wird. Insgesamt deckt die Summe der Eigenbeiträge (293,9 Mio. EUR) 60,14 % der Gesamtkosten der Umstrukturierung (ohne Saldo je Tätigkeit) ab und erfüllt damit die in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien geforderte Schwelle von 50 % bei Weitem, und dies auch für die zusätzlichen Kosten (59,9 % gedeckt).
- (128) Die staatlichen Maßnahmen (83,1 Mio. EUR) halten die französischen Behörden für angemessen, um den Liquiditätsbedarf zu decken und die untragbaren Schulden umzustrukturieren. Zudem wird die staatliche Maßnahme durch eine Besserungsklausel (bis zu ... Mio. EUR), die Vorrang vor der Dividendenausschüttung hat, sowie durch das sechsjährige Verbot jedweder Dividendenausschüttung an die Anteilseigner angemessen vergütet.
- (129) Des Weiteren sind die französischen Behörden der Ansicht, dass die Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen richtig kalibriert sowie umfangreicher als die im ursprünglichen Umstrukturierungsplan festgelegten Maßnahmen sind, da Corsair sich gemäß der Stellungnahme Frankreichs zu diesem Zeitpunkt zu der endgültigen und unwiderruflichen Aufgabe von bis zu 365 Zeitnischen in Paris-Orly, der endgültigen Einstellung von ... amerikanischen Flugverbindungen, dem Verzicht auf eine Neuaufnahme weiterer Strecken sowie der Begrenzung der Gesamtkapazität der Flotte auf ... Flugzeuge (d. h. eine Verringerung um mehr als ... % gegenüber der Kapazität vor der Umstrukturierung) verpflichtet. Die französischen Behörden halten diese Maßnahmen in Anbetracht der Unternehmensgröße und der Tätigkeit von Corsair in Fördergebieten für ausreichend und angemessen, da der weitere Betrieb des zehnten Flugzeugs als unabdingbar angesehen wird, um die Aktivitäten von Corsair auf dem afrikanischen Kontinent auszubauen und die Rentabilität wiederherzustellen, ohne die Tätigkeit in den überseeischen Gebieten, dem historischen Kerngeschäft der Fluggesellschaft, zu beeinträchtigen.

4.3.2. Verstoß gegen die Verpflichtung zur Begrenzung der Flugzeugflotte

(130) In ihrer Stellungnahme vom 30. Mai 2025 zu dem Ausweitungsbeschluss machen die französischen Behörden im Wesentlichen geltend, dass Corsair die im Rahmen des ursprünglichen Umstrukturierungsplans eingegangenen Verpflichtungen eingehalten hat und dass die punktuellen Charterungen auf Umstände, die das Unternehmen zu deren Durchführung gezwungen hatten, zurückzuführen sind, ohne dass dies einen Verstoß gegen den Umstrukturierungsplan oder eine missbräuchliche Anwendung der Beihilfe darstellt. Die französischen Behörden verweisen in erster Linie darauf, dass aus dem Wortlaut des Beschlusses von 2020 klar hervorgeht, dass das Ziel eine Begrenzung der Sitzplatzkapazität von Corsair ist und die Kommission nur aus Gründen der Einfachheit und in Kenntnis der Zahl der Sitzplätze, über die Corsair mit neun Flugzeugen verfügt, die Zahl der Flugzeuge angegeben hat. Aus dem im Jahr 2020 übermittelten Formular für die Voranmeldung der Umstrukturierungsbeihilfe geht nämlich hervor, dass die Flottenbegrenzung als Begrenzung der Sitzplatzzahl zu verstehen ist, und dies im Vergleich zu der Kapazität von Corsair, die vor der Umstrukturierung in dem Zeitraum 2020-2024 erreicht werden sollte. Die französischen Behörden sind der Ansicht, dass jedwede andere, nicht auf die Sitzplatzzahl bezogene Auslegung der Maßnahme zur Flottenbegrenzung durch die Kommission gegen die allgemeinen Grundsätze des Unionsrechts, wie den Grundsatz der Rechtssicherheit und der ordnungsgemäßen Verwaltung, verstößt. Dieser Verstoß ist umso offensichtlicher, da eine anhaltende Unklarheit in Bezug auf die Formulierung und Auslegung der Verpflichtungen von Corsair schwerwiegende rechtliche Folgen haben kann. Corsair hat die Sitzplatzkapazität im Vergleich zu der Kapazität, die vor der Umstrukturierung in dem Zeitraum 2020-2024 erreicht werden sollte, deutlich verringert und somit sowohl das in Randnummer 78 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien genannte Ziel des Kapazitätsabbaus oder einer Begrenzung der Marktpräsenz als auch die Verpflichtungen aus dem Beschluss von 2020 erfüllt. Die französischen Behörden belegen (siehe Tabelle 5) die Entwicklung der tatsächlichen Kapazität von Corsair seit dem Erlass des Beschlusses von 2020 (einschließlich der Charterungen) im Vergleich zu der Kapazität, die Corsair vor der Umstrukturierung zu erreichen geplant hatte.

Tabelle 5

Entwicklung der tatsächlichen gegenüber der geplanten Kapazität von Corsair (in Sitzplätzen)

Zahl der Sitzplätze	2020 ⁽¹⁾	2021 ⁽²⁾	2022 ⁽³⁾	Sommer 2023 ⁽⁴⁾	Dezember 2023	Sommer 2024 ⁽⁵⁾	Dezember 2024
Geplante Kapazität gemäß Geschäftsplan von Corsair vor der Umstrukturierung	...	...	...	...	...	...	...
Tatsächliche Kapazität seit dem Beschluss zur Genehmigung des Umstrukturierungsplans 2020 (ohne punktuelle Charterungen)	...	...	...	...	...	...	...
Tatsächliche Kapazität seit dem Beschluss zur Genehmigung des Umstrukturierungsplans 2020 (einschließlich punktueller Charterungen)	...	...	...	...	...	...	...

⁽¹⁾ Sitzplatzzahl am 30. September 2020.
⁽²⁾ Sitzplatzzahl am 30. September 2021.
⁽³⁾ Sitzplatzzahl am 30. September 2022.
⁽⁴⁾ Sitzplatzzahl im Sommer 2023.
⁽⁵⁾ Sitzplatzzahl im Sommer 2024.

- (131) Hilfsweise sind die französischen Behörden der Ansicht, dass die Charterungen keine Auswirkung auf die Vereinbarkeit des Antrags auf Änderung des Umstrukturierungsplans von 2020 hatten. Frankreich weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Durchschnitt der Flugzeuge, die von Corsair in einer IATA-Saison täglich betrieben wurden, stets unter neun lag, da die äußerst punktuellen Charterungen weitgehend durch Tage ausgeglichen wurden, an denen Corsair weniger als neun Flugzeuge im Einsatz hatte. Die französischen Behörden ersuchen die Kommission, die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Beschluss 2020 durch Corsair konkret zu prüfen und dabei neben dem Wortlaut der Bedingungen bzw. Verpflichtungen auch den Kontext und die Ziele zu berücksichtigen. Sie weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Charterungen aus zwingenden Gründen, auf die Corsair keinen Einfluss hatte, erforderlich wurden, z. B. im Fall der Strecke Paris–Bamako durch die Weigerung des Flugpersonals, die Strecke aufgrund der geopolitischen und sicherheitspolitischen Lage vor Ort zu bedienen, oder in Bezug auf die Strecke Paris–Montreal durch die Verzögerung bei der vorzeitigen Lieferung neuer Flugzeuge im Rahmen der Flottenerneuerung, wodurch die Durchführung der auf neun Flugzeuge ausgerichteten Flugpläne in der Hauptbetriebszeit gefährdet wurde. Die französischen Behörden stellen klar, dass Corsair in Anbetracht der Veräußerung des Flugzeugs ... im September 2023 für zwei Monate im Sommer 2024 ein Flugzeug für die Strecke Paris–Montreal gechartert hat, um den Zeitraum der vorzeitigen Rückgabe abzudecken, in dem das Flugzeug F-HSKY nicht mehr zur Verfügung stand und das Ersatzflugzeug A330-NEO noch nicht geliefert worden war. Aufgrund von ... war Corsair gezwungen, das Flugzeug ... zu behalten. Jedwede andere Entscheidung wäre für die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft äußerst nachteilig gewesen. Die französischen Behörden betonen, dass die Entscheidung über diese Charterung im Lichte der geschäftlichen Informationen zu betrachten ist, von denen Corsair Ende des Sommers 2023 Kenntnis hatte. Während die Gespräche mit einem potenziellen Käufer für das Flugzeug ..., das im Sommer 2024 aus der Flotte ausscheiden sollte, weit fortgeschritten waren, wurde ein Lieferverzug für den Airbus angekündigt, der dieses ersetzen sollte.

4.3.3. *Während des Umstrukturierungszeitraums gewährte zusätzliche Beihilfen*

- (132) In Bezug auf die zusätzlichen 32,4 Mio. EUR, die Corsair zwischen 2021 und 2022 gewährt wurden, räumten die französischen Behörden in einem Schreiben vom 16. Dezember 2024 ein, dass Corsair als Unternehmen, das sich bereits am 31. Dezember 2019 in Schwierigkeiten befand, nicht für die auf der Grundlage des Befristeten COVID-19-Rahmens genehmigten Beihilferegulungen in Betracht kam und diese somit nicht hätte in Anspruch nehmen dürfen. Die französischen Behörden berufen sich jedoch auf die Gutgläubigkeit ihrer Dienststellen im Zusammenhang mit der Gesundheitskrise.
- (133) In ihrer Stellungnahme vom 30. Mai 2025 zur Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens machen die französischen Behörden geltend, dass die zusätzlichen Beihilfen nicht unter Verstoß gegen den Grundsatz der einmaligen Beihilfe gewährt wurden.
- (134) Erstens bestreiten sie den wiederkehrenden Charakter der Schwierigkeiten von Corsair und führen an, dass diese durch äußere und unvorhersehbare Umstände entstanden sind, nämlich in erster Linie durch die Verlängerung der Auswirkungen der COVID-19-Krise, die bei der Bemessung des Umstrukturierungsplans von Corsair nicht vorhersehbar war. Der Weg zur Wiederherstellung der Rentabilität hingegen wird durch die Ergebnisse des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres (Abschluss zum 30. September 2024) validiert. Zweitens machen die französischen Behörden geltend, dass der Grundsatz der einmaligen Beihilfe nur für Fälle der Gewährung einer neuen Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe gilt, wohingegen die in Rede stehenden Beihilfen kein Teil einer Rettungs- oder Umstrukturierungsmaßnahme für Corsair waren, sondern zur Abmilderung der Auswirkungen von COVID-19 gewährt wurden. Drittens führen sie an, dass für den Fall, dass die Kommission die COVID-Beihilfen als Umstrukturierungsbeihilfen ansehen sollte (*quod non*), in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien Ausnahmen vom Grundsatz der einmaligen Beihilfe vorgesehen sind, und dies insbesondere „in außergewöhnlichen und unvorhersehbaren Fällen, die das begünstigte Unternehmen nicht zu vertreten hat“, wie die Verlängerung der Auswirkungen der COVID-19-Krise.
- (135) Letztlich verpflichten sich die französischen Behörden, zusätzliche Beihilfen in Höhe von 32,4 Mio. EUR zuzüglich Zinsen freiwillig von Corsair zurückzufordern, bevor gegebenenfalls eine zusätzliche Umstrukturierungsbeihilfe gewährt wird, um jedweden wirtschaftlichen Vorteil, den Corsair möglicherweise aus den rechtswidrigen Beihilfen gezogen hat, aufzuheben und etwaige Auswirkungen dieser Beihilfen auf die Verhältnismäßigkeit der zusätzlichen Umstrukturierungsbeihilfe zu neutralisieren.

4.4. **Stellungnahmen der Beteiligten**

- (136) Wie in dem verfügenden Teil des Einleitungsbeschlusses dargelegt, hat die Kommission die Beteiligten davon in Kenntnis gesetzt, indem sie diesen sowie eine nützliche Zusammenfassung des Beschlusses im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht hat.

- (137) Im Anschluss an diese Veröffentlichung übermittelten mehrere Beteiligte Stellungnahmen zu dem Einleitungsbeschluss. Die wichtigsten Anmerkungen für die Bewertung der Kommission sind in den folgenden Absätzen zusammengefasst.

4.4.1. *Groupe Dubreuil Aéro*

- (138) GDA, die Luftfahrtsparte der Groupe Dubreuil, weist darauf hin, dass die Gruppe ein wichtiger Akteur im französischen Langstreckenflugverkehr ist, und dies hauptsächlich über die beiden Fluggesellschaften Air Caraïbes und die Billigfluggesellschaft French Bee. Diese Gesellschaften positionieren sich aufgrund der erheblichen Überschneidung ihrer Netze und Betriebsstandorte als direkte und bedeutende Wettbewerber von Corsair: Die von GDA bedienten Strecken, insbesondere die wichtigen Verbindungen für die Anbindung der Antillen (Martinique, Guadeloupe, Französisch-Guayana) und des Indischen Ozeans (Réunion) sind strategische Achsen, die mit Corsair geteilt werden.
- (139) Dieser Wettbewerb ist umso ausgeprägter, als beide Gruppen überwiegend von demselben wichtigen Flughafendrehkreuz Paris-Orly aus agieren. Darüber hinaus entsteht dadurch, dass die genannten Strecken auch von French Bee bedient werden, ein starker Preis- und Wettbewerbsdruck, da die klassischen Transportmodelle beider Gruppen unmittelbar mit dem Langstreckenangebot der Billigfluggesellschaft konkurrieren. GDA ist somit der Hauptwettbewerber auf den geografischen Märkten, die für die zukünftige Rentabilität von Corsair maßgebend sind.
- (140) Als direkter Wettbewerber, der von den Wettbewerbsverfälschungen betroffen ist, beantragte GDA in einem ersten Schritt am 24. Mai 2024 bei der Kommission den Widerruf der ursprünglichen Beihilfe von 2020 und die Ablehnung des geänderten Umstrukturierungsplans von Corsair. Dieser Antrag stützt sich auf drei wesentliche Beschwerdepunkte: i) die nachweisliche Nichteinhaltung der Bedingungen für die Beihilfe von 2020, ii) die Gewährung zusätzlicher rechtswidriger Beihilfen und iii) die Unvereinbarkeit des geänderten Umstrukturierungsplans mit dem Binnenmarkt.
- (141) Erstens beanstandet GDA die Nichteinhaltung der verbindlichen Bedingungen des Beschlusses von 2020. In diesem Zusammenhang weist GDA auf einen Verstoß gegen die Verpflichtungen zur Transparenz und loyalen Zusammenarbeit hin, insbesondere durch das Fehlen halbjährlicher Berichte und die Nichtveröffentlichung von Informationen auf der Website des französischen Schatzamtes. Noch gravierender ist GDA zufolge, dass die wichtigsten Ausgleichsmaßnahmen nicht durchgeführt wurden: i) Die Flotte wurde auf mindestens zehn Flugzeuge erweitert, wodurch die Verpflichtung zur Begrenzung der Flotte auf neun Flugzeuge verletzt wurde, und ii) Corsair bietet ohne vorherige Genehmigung der Kommission neue Strecken nach Afrika (Tananarive, Cotonou, Bamako) an, was im Widerspruch zu der ursprünglich geforderten Neuausrichtungsstrategie steht. Darüber hinaus äußert GDA ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Rückzahlung der beiden staatlichen Darlehen (in Höhe von insgesamt 80 Mio. EUR), da der französische Staat diese Schulden nun zu erlassen beabsichtigt, was bedeutet, dass Corsair nie mit der Rückzahlung begonnen hat, was einen eklatanten Verstoß gegen die ursprünglichen Bedingungen darstellt.
- (142) Zweitens führt GDA die Zahlung neuer, und zwar rechtswidriger, staatlicher Beihilfen nach 2020 an. Neben nicht näher spezifizierten Beihilfen (in Höhe eines geschätzten Betrags von mindestens 32 Mio. EUR, insbesondere durch Steuerentlastungen und Erleichterungen bei den Sozialabgaben) macht GDA geltend, dass es sich bei der im September 2023 bewilligten gestaffelten Zahlung der CRPN-Beiträge auch um eine neue rechtswidrige Beihilfe handelt, die nicht als Eigenbeitrag angerechnet werden kann.
- (143) Drittens verweist GDA darauf, dass der geänderte Umstrukturierungsplan als neue Umstrukturierungsbeihilfe anzusehen ist, die nach dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe für mit dem Binnenmarkt unvereinbar zu erklären ist. GDA begründet diese Einstufung mit dem Umfang der Änderungen (erhebliche Erhöhung der Gesamtbeihilfe), der Überschreitung der Frist für die förmliche Anmeldung und insbesondere mit der radikalen Strategieänderung (von der Rationalisierung zur Ausweitung auf Afrika). GDA zufolge erfüllt die Beihilfe selbst als Änderung nicht die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit, da der Schuldenerlass in Höhe von 80 Mio. EUR zusammen mit der zusätzlichen Beihilfe in Höhe von 83,1 Mio. EUR dazu führt, dass die Gesamtbeihilfe (163,1 Mio. EUR) nicht in einem angemessenen Verhältnis zu dem von GDA für unzureichend erachteten Eigenbeitrag der Anteilseigner steht.
- (144) Des Weiteren stellt GDA die Glaubwürdigkeit der Wiederherstellung der Rentabilität infrage und verweist darauf, dass der Plan nicht mehr mit dem gemeinsamen Interesse (territoriale Kontinuität) im Einklang steht. In diesem Zusammenhang führt GDA an, dass Corsair mit aufgelaufenen historischen Verlusten von fast 500 Mio. EUR zwischen 2000 und 2018 keine glaubwürdige Aussicht auf langfristige Rentabilität bietet, zumal der Plan verlängert wird, und dass diese Beihilfe daher nicht die grundlegenden Voraussetzungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllt.

- (145) Abschließend ersucht GDA die Kommission, eine missbräuchliche Anwendung der Beihilfe und die Unvereinbarkeit der neuen Maßnahmen festzustellen. GDA fordert die sofortige Aufhebung des Beihilfebeschlusses von 2020 und die Anordnung der sofortigen Rückforderung aller (ursprünglichen und rechtswidrigen) Beihilfen zuzüglich Zinsen. Sollte die Kommission die Beihilfe trotz allem genehmigen, fordert GDA nachdrücklich eine deutliche Verschärfung der umzusetzenden Ausgleichsmaßnahmen (d. h. drastische Reduzierung der Flotte und der Zeiträumen auf den derzeitigen Strecken) sowie die Einsetzung eines unabhängigen Treuhänders für eine strenge Überwachung und Auszahlung der Beihilfe in mehreren Tranchen, die an Bedingungen geknüpft sind.
- (146) Am 11. Oktober 2024 bekräftigte und ergänzte GDA die erhobenen Einwände und kam zu dem Schluss, dass Corsair die Bedingungen für die Beihilfe von 2020 nicht eingehalten, zusätzliche rechtswidrige Beihilfen erhalten und einen geänderten Umstrukturierungsplan vorgelegt hat, der strukturell nicht mit dem Unionsrecht und insbesondere nicht mit dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe vereinbar ist.
- (147) Insbesondere macht GDA mit Nachdruck geltend, dass die französischen Behörden und Corsair gegen die Verpflichtungen des Beschlusses von 2020 verstoßen haben, da zum einen die Verpflichtung der Flottenbegrenzung auf neun Flugzeuge nicht eingehalten wurde, da die Prüfung der IATA-Flugpläne für den Sommer und Winter 2024 GDA zeigt, dass Corsair mindestens zehn oder sogar elf Flugzeuge betrieben hat oder chartern musste, was einen Verstoß gegen die im Beschluss von 2020 auferlegte „wichtigste strukturelle Maßnahme“ darstellt. Zum anderen weist GDA erneut darauf hin, dass Corsair zusätzliche rechtswidrige Beihilfen erhalten hat, da für die 2020 erhaltenen direkten staatlichen Darlehen ein Zahlungsaufschub von einem Jahr gewährt wurde, was als eine neue, nicht angemeldete Beihilfe anzusehen ist. Nach Ansicht von GDA kommt diese Beihilfe zu den bereits mitgeteilten rechtswidrigen Beträgen hinzu. GDA beanstandet zudem den offensichtlichen Interessenkonflikt im Zusammenhang mit der Staffelung der CRPN-Beiträge (eine weitere mutmaßlich rechtswidrige Beihilfe), da die derzeitige Direktorin für Humanressourcen von Corsair auch Verwalterin der Kasse ist.
- (148) GDA stellt des Weiteren die Strategie der Neuausrichtung in Bezug auf Überseeverbindungen infrage, welche die Beihilfe von 2020 rechtfertigte, und führt an, dass die tatsächliche Strategie von Corsair nunmehr auf Afrika ausgerichtet ist. Corsair wird aufgrund der Neuaufnahme oder Planung von Flugverbindungen nach Brazzaville, Senegal (Dakar) und Gabun (Libreville) als „Fluggesellschaft Afrikas“ angesehen. Nach Ansicht von GDA stehen diese durch die Beschäftigungslage und den lokalen Wettbewerb motivierten Initiativen im Widerspruch zu dem Ziel der territorialen Kontinuität und stellen die Rechtfertigung der staatlichen Beihilfe infrage. Darüber hinaus verweist GDA darauf, dass die einzige rentable Tätigkeit von Corsair im Jahr 2023 der hauptsächlich auf Afrika ausgerichtete Frachtverkehr war.
- (149) Zum selben Zeitpunkt kritisierte GDA des Weiteren die Instabilität der Eigentumsverhältnisse durch den Rückzug der Republik Kongo und die Insolvenzgeschichte des neuen als „Business Angel“ gerühmten Anteilseigners Abbas Jaber, dessen Abschlüsse GDA zufolge von der Gruppe seit mehreren Jahren nicht mehr veröffentlicht wurden.
- (150) Weiterhin kritisierte GDA nachdrücklich, dass die wirtschaftlichen Annahmen des geänderten Umstrukturierungsplans für Corsair nicht stichhaltig sind. Die Schätzung eines allmählichen Rückgangs des Jet-Fuel-Preises auf unter 900 USD/t ab September 2023 erwies sich als falsch, da der Preis nach wie vor höher liegt — diese Realitätsferne werde durch die fehlende Absicherung der Treibstoffpreise noch verschärft. Außerdem ist GDA der Ansicht, dass die Annahme eines Anstiegs der Durchschnittspreise für Flüge zwischen dem französischen Mutterland und den überseeischen Departements und Regionen von der Generaldirektion Zivilluftfahrt widerlegt wird, die einen Preisrückgang im Jahr 2024 meldet.
- (151) Darüber hinaus beanstandet GDA die fehlende finanzielle Transparenz seitens Corsair, da das Unternehmen seine Jahresabschlüsse für 2022 und 2023 erst nach einem Gerichtsverfahren veröffentlichte. GDA weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Rechnungsprüfer Vorbehalte in Bezug auf die Richtigkeit der Zahlungsfristen äußerten, was darauf hindeutet, dass Corsair die Absicht hatte, die Wahrheit über die Unternehmenssituation zu verbergen. Im Übrigen schätzt GDA die finanzielle Lage von Corsair als verheerend ein, mit einem Betriebsergebnis von -37,1 Mio. EUR im Jahr 2023. Nach Ansicht von GDA belegt diese Höhe der Verluste trotz der erhaltenen staatlichen Beihilfen, dass das Unternehmen strukturell defizitär und untragbar ist.
- (152) GDA gelangt zu diesem Zeitpunkt erneut zu dem Schluss, dass die kontinuierliche Unterstützung durch Frankreich eine missbräuchliche Gewährung rechtswidriger Beihilfen darstellt, die zu offensichtlichen Wettbewerbsverfälschungen auf dem Markt führt. Auf dieser Grundlage ersucht GDA die Kommission daher erneut, den Beschluss von 2020 zu widerrufen, alle gezahlten Beihilfen (einschließlich der neuen und nicht angemeldeten) für unvereinbar und rechtswidrig zu erklären und ihre sofortige Rückforderung anzuordnen. GDA ist der Ansicht, dass eine Liquidation von Corsair mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vereinbar wäre und leistungsfähigeren Wettbewerbern ermöglichen würde, zu wachsen.

- (153) Am 8. November 2024 übermittelte GDA eine weitere Stellungnahme, um erneut darauf hinzuweisen, dass Corsair systematisch und anhaltend gegen die im Beschluss von 2020 festgelegte Bedingung der Flottenbegrenzung auf neun Flugzeuge verstoßen hat und dass die Umgehung dieser Verpflichtung dauerhaft war und Corsair somit einen Ausbau der Betriebsmittel und der tatsächlichen Flottengröße ermöglichte.
- (154) GDA zufolge geht aus der Flottenhistorie hervor, dass Corsair regelmäßig zehn Flugzeuge betrieben hat, und dies auch zwischen November 2021 und Oktober 2022.
- (155) GDA führt aus, dass der Flugplan in der IATA-Sommersaison 2024 einen erheblichen Anstieg der Flugbewegungen in der Hauptbetriebszeit aufwies, weswegen mindestens elf Flugzeuge erforderlich waren. Auch hier ist GDA der Ansicht, dass Corsair auf eine langfristige Charterung zurückgegriffen hat (122 Flüge mit Iberojet auf der Strecke Paris–Montreal, 26 Flüge mit Gallistair auf der Strecke Paris–Bamako). Anhand dieser Gegebenheiten führt GDA an, dass Corsair die Flottenbegrenzung systematisch umgangen hat, und dies wahrscheinlich ununterbrochen seit fast vier Jahren, indem regelmäßig auf Charterungen zurückgegriffen wurde, was den Willen zeigt, die Umgehung der von der Kommission auferlegten Beschränkungen zu verschleiern.
- (156) Am 6. Januar reagierte GDA auf die Mitteilungen von Corsair, in denen ein positives Betriebsergebnis und ein positives Nettoergebnis per Ende September 2024 angekündigt wurden, und erklärte, dass es sich dabei um Scheinankündigungen handele, die die Kommission nicht irreführen dürften. GDA weist darauf hin, dass dieses Ergebnis insbesondere auf einen starken Anstieg des Frachtverkehrs in Afrika sowie der Nebeneinkünfte zurückzuführen ist, die im Widerspruch zu dem ursprünglichen Ziel der Beihilfe von 2020 stehen, nämlich der Erschließung der überseeischen Gebiete und dem Verbraucherschutz mit „begrenzten Mitteln“. In diesem Zusammenhang führt GDA an, dass die Geschäftsleitung von Corsair im Übrigen ihre Ziele in Zusammenhang mit den Aktivitäten in Afrika und die Planung eines zehnten Flugzeugs im Strategieplan bestätigt hat, d. h. eine Flottenerweiterung, die die Wettbewerbsverfälschungen verstärkt und bestätigt, dass es sich in Wirklichkeit um einen neuen Umstrukturierungsplan handelt, der von der Kommission abgelehnt werden muss. Insbesondere weist GDA die Kommission auf eine Erklärung der Geschäftsleitung von Corsair hin, in der „Vereinbarungen mit dem Staat“ erwähnt werden, die es ermöglichen, das Dossier „unter allen Umständen“ weiterzuführen, d. h. auch ohne Abstimmung über die Abänderungsanträge zum Haushaltsplan. GDA sieht dies als Hinweis auf neue rechtswidrige Beihilfen (Zahlungsaufschübe oder Moratorien für öffentliche Verbindlichkeiten) und einen weiteren Verstoß gegen die 2020 genehmigte Umstrukturierungsbeihilfe, da Corsair diese staatliche Unterstützung als Wettbewerbsvorteil nutzt. Außerdem ist GDA der Ansicht, dass die angekündigte Einstellung der Strecke nach Montreal zugunsten der (von der Kommission nicht genehmigten) Neuaufnahme einer Strecke nach Brazzaville die Strategieänderung und das Desinteresse von Corsair an seinen Verpflichtungen bestätigt und für das Argument spricht, dass es sich um einen neuen Umstrukturierungsplan handelt, der dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe unterliegt. Abschließend wiederholt GDA die Forderung, die 2020 genehmigte Beihilfe zu widerrufen und die sofortige Rückforderung aller gezahlten Beihilfen anzuordnen.
- (157) Darüber hinaus begrüßt GDA am 23. Mai 2025 den Beschluss der Kommission, das Prüfverfahren durch ihren Ausweitungsbeschluss vom 11. April 2025 auszuweiten, und betont, dass dadurch die Bedenken von GDA im Hinblick auf das Vorliegen eines Verstoßes gegen die Verpflichtung zur Begrenzung der Corsair-Flotte auf neun Flugzeuge und die Gewährung nicht angemeldeter rechtswidriger Beihilfen in Höhe von 32,4 Mio. EUR bestätigt werden. GDA verweist diesbezüglich mit Nachdruck darauf, dass Corsair die Flottenbegrenzung kontinuierlich und bewusst verletzt hat, indem die Gesellschaft zehn bis elf Flugzeuge einsetzte und eine aggressive Volumenstrategie betrieb, wodurch der Wettbewerb verfälscht wurde, indem es ohne rechtswidrige staatliche Unterstützung zu unhaltbaren Preisrückgängen kam. GDA weist darauf hin, dass die französischen Behörden nunmehr eingeräumt haben, dass die 32,4 Mio. EUR rechtswidrig im Rahmen einer nicht anwendbaren Regelung gewährt wurden und somit gegen den Grundsatz der einmaligen Beihilfe verstoßen wurde. Nach Ansicht von GDA wird durch diese wiederholten Verstöße und die missbräuchliche Anwendung der ursprünglichen Beihilfen in Verbindung mit dem nicht vereinbarten Charakter des geänderten Umstrukturierungsplans, der einem neuen Umstrukturierungsplan gleichkommt, ein sofortiges Handeln gerechtfertigt. Die GDA ersucht die Kommission daher zu diesem Zeitpunkt erneut, ein Verfahren wegen missbräuchlicher Anwendung der Beihilfe einzuleiten, den Beschluss von 2020 zu widerrufen, alle Beihilfen für rechtswidrig und mit dem Binnenmarkt unvereinbar zu erklären und ihre sofortige Rückforderung anzuordnen.

4.4.2. *Air Austral*

- (158) Air Austral, eine französische Fluggesellschaft mit Sitz auf Réunion, ist ein wichtiger Akteur im Hinblick auf die Anbindung des Indischen Ozeans und führt hauptsächlich Flüge in das französische Mutterland (tägliche Flüge nach Paris CDG und in andere Städte im Rahmen von „Train plus Air“-Partnerschaften), zu den Inseln Réunion, Mayotte, Mauritius, den Komoren, Madagaskar, den Seychellen sowie nach Südafrika, Thailand und Indien durch.

- (159) Air Austral ist ein direkter Wettbewerber von Corsair, da beide Gesellschaften Flüge auf wichtigen und strategischen Langstrecken durchführen, wie z. B. den Verbindungen zwischen dem französischen Mutterland und den überseeischen Gebieten, darunter insbesondere Réunion, Mayotte und die Antillen. Dieser Wettbewerb führt zu Überschneidungen auf wichtigen Strecken sowie zu einem Wettbewerb hinsichtlich der Preise und des Kapazitätsangebots.
- (160) Am 24. Mai 2024 übermittelte Air Austral der Kommission eine Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss. Air Austral hält die Änderung bzw. die Verlängerung des Umstrukturierungsplans von Corsair für inakzeptabel und untragbar. Dieser Standpunkt stützt sich auf die Behauptung, dass Corsair die Bedingungen der ursprünglichen Beihilfe von 2020 erheblich und kontinuierlich missachtet habe und dass der neue Umstrukturierungsplan — selbst nach seiner Überarbeitung — nicht die langfristige Rentabilität des Unternehmens sicherstelle und zudem die Wettbewerbsverfälschungen auf dem Markt erheblich verstärke.
- (161) In ihrer Stellungnahme beanstandet die Fluggesellschaft Air Austral mehrere schwerwiegende Verstöße von Corsair und stuft diese als missbräuchliche Anwendung der erhaltenen Beihilfe ein. Am schwerwiegendsten bewertet sie den Verstoß gegen die Verpflichtung zur Begrenzung der Flotte auf neun Flugzeuge. Air Austral zufolge zeigt eine Prüfung der Flugpläne für die Sommersaisons 2023 und 2024, dass kontinuierlich Charterungen durchgeführt wurden, wodurch die tatsächliche Flotte in der Hauptbetriebszeit auf bis zu zehn Flugzeuge aufgestockt wurde. Dies wird als eine rein kommerzielle und auf Expansion ausgerichtete Vorgehensweise angesehen und das Argument von Corsair, wonach diese Flottenbegrenzung durch eine Begrenzung der Sitzplatzkapazität ersetzt werden sollte, wird von Air Austral zurückgewiesen, da es im Widerspruch zur Rechtsprechung und ständigen Praxis der Kommission steht. Air Austral führt des Weiteren an, dass Corsair die Strecke Réunion–Antananarivo (Madagaskar) im Jahr 2023 neu ins Programm aufgenommen und dabei den vorgeschriebenen Schwellenwert von 50 % des Angebotsanteils für neue Linienflüge überschritten hat. Darüber hinaus weist Air Austral darauf hin, dass seit 2022 keine Halbjahresberichte vorgelegt und keine Abschlüsse veröffentlicht wurden, was Air Austral zufolge die Überwachung durch die Kommission behindert und ernsthafte Bedenken hinsichtlich einer möglichen Überschreitung des „absoluten Notwendigen“ der Beihilfe aufkommen lässt.
- (162) Air Austral ist weiterhin der Ansicht, dass der geänderte Umstrukturierungsplan nicht geeignet ist, eine Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität sicherzustellen, da Corsair eine aggressive und nicht haltbare Preispolitik betreibt, bei der die Preise auf der Strecke Paris–Réunion deutlich unter denen der Wettbewerber liegen. Gemäß Air Austral entsteht durch diese vor dem Hintergrund der allgemeinen Inflation aufrechterhaltene Niedrigpreispolitik eine deutliche Dekorrelation zwischen der Entwicklung der Kosten und der Flugpreise.
- (163) Gleichzeitig sind Air Austral zufolge die negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb als erheblich verschärft einzustufen. So stieg der Angebotsanteil von Corsair zwischen 2019 und 2024 mit einem Anstieg um + 20,6 % bei der Verbindung Paris–Réunion und einer Übernahme von 56 % des Angebots für die Strecke Réunion–Madagaskar deutlich an. Diese Überkapazitäten und das Preisdumping führten zu einem erheblichen Rückgang der Rentabilität von Air Austral auf den Strecken zwischen dem französischen Mutterland und Réunion sowie Réunion und Mayotte. Die Überkapazitätspolitik von Corsair belastet die Strecke Paris–Mayotte und lähmt jedwede Entwicklungsfähigkeit für Wettbewerber. Air Austral weist diesbezüglich das Argument Frankreichs, das den „extremen Wettbewerb“ geltend macht, zurück und verweist mit Nachdruck darauf, dass Corsair selbst der Akteur ist, der diesen unlauteren Wettbewerb durch seine Verdrängungsstrategie herbeiführt.
- (164) Air Austral kommt zu dem Schluss, dass die ursprünglichen Maßnahmen zur Verhinderung von Wettbewerbsverfälschungen gescheitert sind, da Corsair sich nicht an die Bedingungen gehalten hat, und dass in dem geänderten Umstrukturierungsplan trotz der erheblichen Erhöhung des Beihilfebetrags keine zusätzliche ernsthafte Ausgleichsmaßnahme vorgesehen ist.
- (165) Abschließend ersucht Air Austral die Kommission förmlich, den geänderten Umstrukturierungsplan abzulehnen und ein Verfahren wegen missbräuchlicher Anwendung der ursprünglichen Beihilfe einzuleiten, da die negativen Auswirkungen eindeutig gewichtiger als die positiven Auswirkungen seien.

4.4.3. *Diamondale Limited*

- (166) Am 23. Mai 2024 übermittelte Diamondale Limited (im Folgenden Diamondale), der ehemalige Mehrheitsanteilseigner von Corsair, der bis 2021 75,03 % des Kapitals und 100 % der Stimmrechte hielt, der Kommission seine Stellungnahme. Gestützt auf seine Erfahrung und seine Kenntnis des Unternehmens äußerte Diamondale ernsthafte Zweifel an der Durchführbarkeit des geänderten Umstrukturierungsplans für Corsair und sprach sich entschieden gegen eine Erhöhung der staatlichen Beihilfe aus.

- (167) In seiner Stellungnahme beurteilt Diamondale den geänderten Umstrukturierungsplan als unrealistisch und ersucht die Europäische Kommission, die Corsair bereits gewährte Beihilfe in Höhe von 139,6 Mio. EUR in voller Höhe zurückzufordern, anstatt diese zu erhöhen, was gegen Artikel 108 Absatz 2 AEUV verstoßen würde. Des Weiteren teilt Diamondale die Bedenken der Kommission in Bezug auf etwaige zusätzliche staatliche Beihilfen, die Corsair während des Umstrukturierungszeitraums gewährt wurden, und ist der Ansicht, dass diese Beihilfen den Wettbewerb verfälschen.
- (168) Die Analyse von Diamondale zeigt eine strukturelle Verschlechterung der Abschlüsse von Corsair seit 2018, so insbesondere Verluste in Höhe von 48 Mio. EUR im Jahr 2021. Diamondale zufolge befindet sich das Unternehmen in einer chronischen finanziellen Schieflage, bei der das Betriebskapital seit 2018 durch die Aushöhlung des Eigenkapitals unzureichend ist. Nach Ansicht von Diamondale finanziert Corsair seine langfristigen Investitionen mit kurzfristigen Mitteln, was seit 2018 zu einer negativen Nettoliquidität geführt hat und das Unternehmen dem Risiko einer Einstellung der Zahlungen aussetzt. Diamondale hält die Verschuldung für zu hoch und ist der Ansicht, dass ein Überleben bei Fehlen einer ausreichenden Rentabilität selbst mit einer zusätzlichen Beihilfe in Höhe von 200 Mio. EUR nicht möglich ist.
- (169) Darüber hinaus äußert Diamondale ernsthafte Zweifel im Hinblick auf den tatsächlichen und ausreichenden Eigenbeitrag von Corsair und die Fähigkeit des Unternehmens, seine langfristige Rentabilität wiederherzustellen, und ist der Ansicht, dass es sich bei einigen der genannten Zuführungen um alte „wiederverwertete“ Initiativen handelt.
- (170) Diamondale spricht sich daher gegen den staatlichen Eingriff zugunsten eines bereits hoch verschuldeten Privatunternehmens aus und vertritt die Ansicht, dass der einzige Weg zur Verhinderung einer erneuten Insolvenz die private Finanzierung ist.

4.4.4. *Der anonyme Beteiligte*

- (171) Der Beteiligte, der anonym bleiben möchte, kritisierte die zusätzlichen Beihilfen in Form von direkten Zuschüssen und Forderungsverzichten, ohne dass konkrete Gegenleistungen erbracht werden (d. h. Umsetzung der Verpflichtungen von Corsair zur Verhinderung der Gefahr von Wettbewerbsverfälschungen), und befürchtete, dass dadurch ein erhebliches Ungleichgewicht zum Nachteil des Wettbewerbs entsteht.

4.5. **Stellungnahme der französischen Behörden zu den Stellungnahmen der Beteiligten**

- (172) Zu den Stellungnahmen der anderen Beteiligten (GDA, Air Austral und Diamondale) übermittelten die französischen Behörden der Kommission am 26. Juli 2024 eine Stellungnahme, um die Zulässigkeit und die Vereinbarkeit des geänderten Umstrukturierungsplans mit dem Binnenmarkt nachzuweisen.
- (173) In dieser Stellungnahme bekräftigen die französischen Behörden die vollständige Einhaltung der Verpflichtungen aus dem Umstrukturierungsplan 2020 und weisen die Behauptungen der anderen Beteiligten zurück. Der Vorwurf mangelnder Transparenz wird entkräftet, indem die französischen Behörden darauf verweisen, dass ein regelmäßiger Austausch mit der Kommission stattgefunden hat und die Veröffentlichung der Jahresabschlüsse für 2021/2022 und 2022/2023 erfolgt ist.
- (174) In Zusammenhang mit der Flottenbegrenzung werden die punktuellen Charterungen von Flugzeugen, insbesondere für Flüge nach Bamako und Montreal, als Erfordernisse aus externen Gründen (geopolitische Risiken, Lieferverzug) gerechtfertigt, die keine Expansionspolitik darstellen, da die angebotenen Sitzplatzkapazitäten selbst mit diesen Charterungen nie das Niveau vor der Umstrukturierung überschritten haben. Die französischen Behörden fügen diesbezüglich hinzu, dass die Umstellung auf Verbindungen nach Afrika (Cotonou, Bamako, Tananarive) im Übrigen von der Kommission ausdrücklich genehmigt wurden. Im Hinblick auf Wettbewerbsverfälschungen hat Corsair seine Verpflichtung erfüllt und in Paris-Orly im Durchschnitt weit mehr als 365 Zeitnischen für andere Fluggesellschaften zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wird der Änderungsantrag als mit dem in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien angeführten Grundsatz der einmaligen Beihilfe vereinbar angesehen, da den französischen Behörden zufolge die vollständige Kontinuität der ursprünglichen Umstrukturierungsmaßnahmen, deren Ziele (Kerngeschäft überseeische Gebiete, Ausbau Afrika) nicht infrage gestellt werden, sichergestellt ist und seine Verlängerung bis zum ... (Datum des Endes des Umstrukturierungszeitraums zum Zeitpunkt der Einreichung dieser Stellungnahme) streng auf den absolut notwendigen Mindestzeitraum begrenzt ist.

- (175) Die französischen Behörden sind zudem der Ansicht, dass der Änderungsantrag aufgrund der Erfüllung der unter Randnummer 124 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien genannten Kriterien mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.
- (176) Unter Stützung auf die detaillierten Analysen des externen Beratungsunternehmens der Gesellschaft bestätigen die französischen Behörden die positive Dynamik von Corsair mit einem positiven Betriebsergebnis von ... Mio. EUR über einen gleitenden Zeitraum von zwölf Monaten (Juni 2023 bis Mai 2024), wobei die Ergebnisse Ende Mai 2024 über dem Budget sowie deutlich über dem pessimistischen Szenario lagen. Diese positive Leistung im Zusammenhang mit der Optimierung von Kosten und Angebot bestärkt die Erwartung eines Betriebsergebnisses in Höhe von ... Mio. EUR für den Zeitraum 2026-2027. Die französischen Behörden weisen des Weiteren darauf hin, dass in dem von dem Beratungsunternehmen Analysis Group verfassten Ergänzenden Bericht bestätigt wird, dass die Preispolitik von Corsair mit der Rentabilität vereinbar ist, ohne dass es zu Überkapazitäten oder Preissenkungen kommt.
- (177) Die französischen Behörden führen erneut an, dass Corsair im Hinblick auf die territoriale Kontinuität eine wesentliche Rolle einnimmt, wodurch staatliche Maßnahmen zur Behebung eines Marktversagens gerechtfertigt sind. Sie legen dar, dass die kontrafaktische Analyse zeigt, dass ein Verschwinden des Unternehmens vom Markt zu einem sehr starken Preisanstieg bei den Flügen zu den überseeischen Gebieten (insbesondere + 15,6 % bei Verbindungen auf die Antillen und + 41,5 % nach Mayotte), der Gefahr einer stillschweigenden Kollusion und einer erheblichen Verschlechterung der Wettbewerbslandschaft (Übergang zu einem Monopol auf der Strecke Paris-Mayotte) führen würde.
- (178) Mit Blick auf die Verhältnismäßigkeit der öffentlichen und privaten Anstrengungen führen die französischen Behörden aus, dass die Beanstandungen der anderen Beteiligten in Zusammenhang mit den Eigenbeiträgen zurückgewiesen werden. Die von der CRPN gewährte Staffelfung der Beitragszahlungen wird nämlich als privater Beitrag angesehen, da es sich laut der französischen Behörden bei der CRPN um eine juristische Person des Privatrechts handelt, deren Gelder keine staatlichen Mittel sind. Die französischen Behörden sind außerdem der Ansicht, dass der Erlass von öffentlichen Schulden, die aus den Darlehen im Rahmen des Umstrukturierungsplans 2020 stammen, nicht als neue zusätzliche Beihilfe gewertet werden kann, was im Widerspruch zur Beschlusspraxis der Kommission stehen würde. Den französischen Behörden zufolge liegen die Eigenbeiträge von Corsair somit weiterhin über dem Schwellenwert von 50 % der gesamten Umstrukturierungskosten.
- (179) Darüber hinaus sind die französischen Behörden der Ansicht, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verhinderung von Wettbewerbsverfälschungen als ausreichend und strenger als die Maßnahmen des Umstrukturierungsplans 2020 anzusehen sind, da sich Corsair den französischen Behörden zufolge zur unwiderruflichen Aufgabe von 365 Zeiteinheiten in Paris-Orly, zur endgültigen Einstellung amerikanischer Flugverbindungen (...), um sich auf Afrika zu konzentrieren, sowie zur Begrenzung der Kapazitäten verpflichtet hat. Die COVID-19-Beihilfen, die Corsair erhalten hat (32 Mio. EUR), werden als rechtmäßig betrachtet, da sie auf der Grundlage des allgemeinen Rechts gewährt wurden und auch für die Wettbewerber zugänglich sind.
- (180) Die französischen Behörden kommen daher zu dem Schluss, dass der Änderungsantrag alle Kriterien erfüllt und ihm stattgegeben werden muss, sofern die Beihilfe nicht vor dem Beschluss der Kommission ausgezahlt wurde.
- (181) In Erwiderung auf die Argumente, die von den Beteiligten als Stellungnahme zu dem Ausweitungsbeschluss vom 11. April 2025 vorgebracht wurden, wiederholen die französischen Behörden im Wesentlichen ihre Ausführungen zu dem begrenzten und gerechtfertigten Charakter der punktuellen Charterungen eines zehnten Flugzeugs. Die französischen Behörden verweisen zudem darauf, dass die Flugpläne von Corsair entgegen den Behauptungen von GDA auf der Grundlage von neun Flugzeugen erstellt wurden und das Unternehmen nie elf Flugzeuge betrieben hat. Die französischen Behörden stellen zudem fest, dass die Behauptungen von GDA, wonach die Charterungen Auswirkungen auf den Markt gehabt hätten, nicht durch Beweise belegt wurden. Die französischen Behörden sind der Auffassung, dass die Preissenkungen bei den Flügen in die überseeischen Departements und Regionen nicht auf die dank der staatlichen Unterstützung umgesetzte Volumenstrategie und Preispolitik von Corsair zurückzuführen sind, sondern vielmehr eine allgemeine Tendenz widerspiegeln, die nicht nur bei den von Corsair angeflogenen Zielorten Guadeloupe und Martinique zu beobachten ist, sondern auch bei anderen, nicht von Corsair angeflogenen Zielorten wie z. B. Französisch-Guayana sowie bei weiteren Mittel- und Langstreckenzielen, zu denen das Unternehmen keine Flüge anbietet. Abschließend machen die französischen Behörden geltend, dass unter den gegebenen Umständen die Erwägung, dass die Charterungen eines zehnten Flugzeugs die Vereinbarkeit des Antrags auf Änderung des Umstrukturierungsplans infrage stellen oder zu einem Missbrauch der Umstrukturierungsbeihilfe von 2020 führen, gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und die Praxis der Kommission verstoßen würde.

5. WÜRDIGUNG

5.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV

- (182) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind „soweit in den Verträgen nicht etwas anderes bestimmt ist, ... staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.
- (183) Die Einstufung einer Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne dieser Bestimmung setzt demnach voraus, dass die folgenden kumulativen Bedingungen erfüllt sind: i) Die Maßnahme ist dem Staat zuzurechnen und wird aus staatlichen Mitteln finanziert, ii) sie verschafft dem Begünstigten einen Vorteil, iii) dieser Vorteil ist selektiv und iv) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht, ihn zu verfälschen, und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

5.1.1. Im Umstrukturierungsplan 2020 vorgesehene Maßnahmen

- (184) In der Anmeldung der Änderung des Umstrukturierungsplans gaben die französischen Behörden an, dass ein Teil der im Jahr 2020 durch das Investorenkonsortium OMRP erfolgten Kapitalzuführung in Höhe von 6 Mio. EUR in Wirklichkeit aus Mitteln der Gebietskörperschaften der überseeischen Departements und Regionen stammte, die Mitglieder dieses Konsortiums waren (Erwägungsgrund 42). Die französischen Behörden sind der Auffassung, dass dieser Teil der Finanzierung als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV einzustufen ist.
- (185) Wie bei den anderen Finanzierungen aus staatlichen Haushalts- oder Steuermitteln, die Corsair im Jahr 2020 gemäß dem im Rahmen des gegen das Unternehmen eingeleiteten Präventionsverfahrens geschlossenen Schlichtungsprotokoll gewährt wurden, ist nämlich davon auszugehen, dass die in Rede stehende Finanzierung, die aus Mitteln der lokalen Gebietskörperschaften stammt, Mittel des französischen Staates bindet und diesem zuzurechnen ist, da dieses Protokoll vom CIRI, der den französischen Staat vertritt, unterzeichnet wurde. Diese individuelle Finanzierungsmaßnahme verschaffte Corsair einen selektiven Vorteil. Da sich das Unternehmen zum Zeitpunkt der Gewährung dieser Einzelmaßnahme bereits in Schwierigkeiten befand, was durch den Kontext der COVID-19-Pandemie noch verschärft wurde, ist nämlich die Möglichkeit ausgeschlossen, dass Finanzierungen zu Marktbedingungen hätten gewährt werden können. Diese Maßnahme stärkte die Wettbewerbsposition von Corsair gegenüber anderen im Europäischen Wirtschaftsraum tätigen Fluggesellschaften und verfälschte damit den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten oder drohte, diesen zu verfälschen (siehe Abschnitt 3.1.1 des Beschlusses von 2020).
- (186) Daher ist dieser Teil der Kapitalzuführung von ORMP, die im Rahmen des Umstrukturierungsplans 2020 bewilligt wurde, als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV einzustufen.

5.1.2. Im geänderten Umstrukturierungsplan vorgesehene Maßnahmen

- (187) Erstens sind in dem geänderten Umstrukturierungsplan folgende Maßnahmen vorgesehen, die von Frankreich als staatliche Beihilfen angemeldet wurden: i) eine neue Zuführung in Höhe von 3 Mio. EUR seitens des Departementrates von Guadeloupe, ii) eine Steuergutschrift in Zusammenhang mit den überseeischen Gebieten (CIOM) in Höhe von 38,1 Mio. EUR im Rahmen des Investitionsprogramms von Corsair für den Kauf eines Flugzeugs, iii) Umschuldung eines Betrags von 19 Mio. EUR, der der nicht erlassbaren öffentlichen Schuld mit einer Laufzeit von sechs Jahren (...) entspricht, iv) ein Forderungsverzicht in Höhe von 23 Mio. EUR, was der erlassbaren öffentlichen Schuld entspricht, die Gegenstand eines Verzichts sein kann, v) ein Erlass von öffentlichen Schulden in Höhe von 80 Mio. EUR, was den im ursprünglichen Umstrukturierungsplan gewährten staatlichen Darlehen (FDES- und PP-Darlehen) entspricht, sowie von Zinsen aus diesen Darlehen in Höhe von 4,7 Mio. EUR (Erwägungsgrund 39).
- (188) Zusammen mit den Vertretern des begünstigten Unternehmens, den ausscheidenden Anteilseignern und den neuen Investoren ist der französische Staat über den CIRI Mitunterzeichner des Term Sheet, das am 7. November 2025 unterzeichnet und der Kommission von den französischen Behörden übermittelt wurde (Erwägungsgrund 31). In Teil D dieses Term Sheet ist die Gewährung der in Erwägungsgrund 187 Ziffern i bis v angeführten Finanzierungen vorgesehen, bei denen Haushalts- oder Steuermittel des Zentralstaats oder der Region Guadeloupe eingesetzt werden. Diese Maßnahmen werden demzufolge vom französischen Staat aus seinen Mitteln gewährt und sind ihm somit zuzurechnen.

- (189) Corsair befindet sich in einer äußerst schwierigen Lage, die dazu geführt hat, dass gegen das Unternehmen ein Präventionsverfahren (entsprechendes Mandat und anschließende Schlichtung) eingeleitet wurde und ein Ad-hoc-Beauftragter sowie anschließend Schlichter bestellt wurden ⁽²⁵⁾. Wie in den Erwägungsgründen 18 bis 29 dargelegt, verschlechterte sich die bereits 2020 bei der Ausarbeitung und Annahme des Umstrukturierungsplans 2020 äußerst schwierige Lage von Corsair weiter, wodurch die Möglichkeit, Finanzmittel zu Marktbedingungen zu erhalten, ausgeschlossen war. Auch wenn in dem Term Sheet private Finanzierungen in Form von Zuführungen von frischem Kapital vorgesehen sind, bleibt die Abhängigkeit von der staatlichen Unterstützung bestehen. Folglich verschaffen die öffentlichen Finanzierungen in Form des Erlasses von erlassbaren öffentlichen Schulden oder von Darlehen, Steuergutschriften, Kapitalzuführungen oder der Umschuldung des nicht erlassbaren Teils der öffentlichen Schulden Corsair einen deutlichen Vorteil, den dieses Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht erlangen könnte.
- (190) Der in Erwägungsgrund 189 genannte Vorteil ist selektiv, da es sich bei den öffentlichen Finanzierungsmaßnahmen um Einzelbeihilfen handelt, die ausschließlich Corsair zugutekommen ⁽²⁶⁾.
- (191) Die in Erwägungsgrund 187 Ziffern i bis v angeführten Maßnahmen stärken die Wettbewerbsposition von Corsair gegenüber den anderen im Europäischen Wirtschaftsraum tätigen Fluggesellschaften und insbesondere gegenüber denjenigen, die dieselben Strecken von Paris zu Zielen innerhalb des französischen Hoheitsgebiets oder in Drittländern anbieten. Daher verfälschen diese Maßnahmen den Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften oder drohen, ihn zu verfälschen, und sind somit in der Lage, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- (192) Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich, dass die in Erwägungsgrund 187 Ziffer i bis v angeführten Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.
- (193) Zweitens ist in dem geänderten Umstrukturierungsplan ein Moratorium vorgesehen, das durch die gestaffelte Beitragszahlung gewährt wurde, die Corsair im September 2023 von der CRPN bewilligt wurde (Erwägungsgrund 43). Im Einleitungsbeschluss behielt sich die Kommission zuvor ihre Stellungnahme zu der Zulässigkeit dieser Finanzierung als Eigenbeitrag vor und war der Ansicht, es könnte sich um eine staatliche Beihilfe handeln (Erwägungsgrund 86).
- (194) Die französischen Behörden sind der Auffassung, dass dieses Moratorium als Eigenbeitrag betrachtet werden muss, da es sich um einen von einer privaten Einrichtung gewährten Vorteil ohne Einbeziehung staatlicher Mittel handelt. Die Groupe Dubreuil Aéro stellt die Beurteilung der französischen Behörden infrage und verweist darauf, dass die Mitgliedschaft in der CRPN verpflichtend vorgeschrieben ist, der Satz und die Berechnungsmethode der Beiträge vom Staat festgelegt werden, die CRPN eine im Allgemeininteresse liegende Aufgabe erfüllt und ministerieller Aufsicht untersteht.
- (195) Staatliche Mittel umfassen sämtliche Mittel des öffentlichen Sektors, einschließlich der Mittel innerstaatlicher (dezentralisierter, förderter, regionaler oder sonstiger) Stellen ⁽²⁷⁾. Mittel öffentlicher Unternehmen sind ebenfalls als staatliche Mittel im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV anzusehen ⁽²⁸⁾. Im Übrigen ist die Tatsache, dass die der in Rede stehenden Maßnahme entsprechenden Beträge ständig unter öffentlicher Kontrolle und somit den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen, ausreichend, damit diese als staatliche Mittel eingestuft werden können ⁽²⁹⁾. Wenn eine Maßnahme von einer privaten Einrichtung durchgeführt wird, müssen außerdem ausreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die in Rede stehende Maßnahme unter dem Einfluss der Behörden getroffen wurde und aus diesem Grund dem Staat zuzurechnen ist ⁽³⁰⁾.
- (196) Gemäß dem Code des transports (Verkehrsgesetz) hat das angestellte zivile Flugpersonal Anspruch auf ein Zusatzrentensystem, bei dem es pflichtversichert ist. Die Beiträge werden zum Teil vom Arbeitgeber und zum Teil vom Arbeitnehmer getragen. Die Verwaltung dieses Systems obliegt der CRPN, einer juristischen Person des Privatrechts ohne Gewinnerzielungsabsicht, die eine im Allgemeininteresse liegende Aufgabe wahrnimmt und der Aufsicht des für die soziale Sicherheit zuständigen Ministers untersteht. Ihr Verwaltungsrat besteht aus 22 Mitgliedern, von denen elf von der Verwaltungsbehörde ernannte Vertreter der Arbeitgeber und die übrigen elf

⁽²⁵⁾ Artikel L611-3 ff. des Code de commerce (Handelsgesetzbuch).

⁽²⁶⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 4. Juni 2015, Kommission/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 60.

⁽²⁷⁾ Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 261 vom 19.7.2016, S. 1), Rn. 48 und die dort angeführte Rechtsprechung.

⁽²⁸⁾ Ebd., Rn. 49 und die dort angeführte Rechtsprechung.

⁽²⁹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, Rn. 36.

⁽³⁰⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 2. März 2021, Italienische Republik/Kommission, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, Rn. 67.

Vertreter der Begünstigten sind, die gemäß den durch ein Dekret des Staatsrates festgelegten Modalitäten gewählt werden. Die Arbeitgebervertreter werden von Berufsverbänden (acht Mitglieder), Organisationen der Luftfahrt-industrie (ein Mitglied) und den für Flugpersonal zuständigen Ministerien (zwei Mitglieder) vorgeschlagen. Darüber hinaus finden die Beratungen in Anwesenheit eines Regierungsbeauftragten und des für die Zivilluftfahrt zuständigen Ministers statt, die auf entsprechenden Antrag jederzeit angehört werden. Der Satz und die Berechnungsmethode der Beiträge werden gesetzlich festgelegt. Die CRPN stellt das finanzielle Gleichgewicht des Systems ausschließlich aus ihren Mitteln sicher und bei unzureichenden Mitteln werden die Leistungen anteilig gekürzt ⁽³¹⁾.

- (197) Die Mittel der CRPN stammen aus den Beiträgen der Begünstigten sowie der angeschlossenen Arbeitgeber. Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass diese privaten Mittel unter staatlicher Kontrolle standen, um als Finanzierung für Corsair zu dienen. Insbesondere die Zusammensetzung des Verwaltungsrates der CRPN, dem Vertreter der CRPN-Mitglieder — und damit Wettbewerber von Corsair — angehören und in dem die Vertreter des Staates in der Minderheit (2:22) sind, lässt nicht darauf schließen, dass der Staat die Verwendung der aus den Beiträgen stammenden Mittel entscheidend beeinflussen und beschließen konnte, diese hauptsächlich zur Unterstützung bestimmter Unternehmen zu verwenden. Der Kommission liegt im Übrigen kein Hinweis dafür vor, dass die französischen Behörden über das Recht auf Anhörung des Regierungsbeauftragten und des für die Zivilluftfahrt zuständigen Ministers bei den Beratungen des Verwaltungsrates der CRPN einen maßgebenden Einfluss auf die Verwendung der Mittel der CRPN ausüben können. Zudem ist die ministerielle Aufsicht über die CRPN begrenzt und erstreckt sich hauptsächlich auf die Rentenberechnung und nicht auf die Modalitäten der Beitragseinziehung. Das Moratorium, das Corsair von der CRPN bewilligt wurde, kann somit nicht als aus staatlichen Mitteln gewährt eingestuft werden.
- (198) Außerdem reichen die Anhaltspunkte in Zusammenhang mit der Aufsicht, der Ernennung der Verwaltungsratsmitglieder und der Festlegung des Satzes und der Berechnungsmethode der Beiträge nicht aus, um nachzuweisen, dass die von der CRPN gewährte Zwischenfinanzierung unter dem Einfluss der Behörden beschlossen wurde, insbesondere angesichts der Parität im Verwaltungsrat und der Tatsache, dass die Vertreter der Arbeitgeber, obwohl sie von der Verwaltungsbehörde ernannt werden, mit der Vertretung der Arbeitgeber betraut sind ⁽³²⁾. Darüber hinaus wird durch die Bestimmungen des Code des transports bestätigt, dass die CRPN ihre Mittel autonom verwaltet, da sie verpflichtet ist, ihr finanzielles Gleichgewicht selbst sicherzustellen und im Falle unzureichender Mittel nicht auf staatliche Unterstützung zählen kann. Diese Umstände lassen nicht darauf schließen, dass die Entscheidung, Corsair ein Moratorium in Form eines Zahlungsaufschubs für die Beiträge des Jahres 2023 zu gewähren, unter dem tatsächlichen Einfluss der Behörden getroffen wurde. Folglich ist die Maßnahme nicht dem Staat zuzurechnen.
- (199) Dies gilt unbeschadet der wirtschaftlichen Vernunft der Entscheidung der CRPN, die Zahlung der von Corsair geschuldeten Beiträge für den Zeitraum von 2020 bis 2023 aufzuschieben, nachdem sie sich vergewissert hatte, dass die anderen Gläubiger ebenfalls Zugeständnisse gemacht hatten ⁽³³⁾, um die Rückzahlung ihrer Forderung zu erreichen, indem sie die Wiederherstellung der Rentabilität ihres Schuldners erleichterte, anstatt dessen Insolvenz herbeizuführen.
- (200) Da die Staffelung der Beitragszahlungen, die Corsair im September 2023 von der CRPN bewilligte wurde, nicht dem Staat zugerechnet werden kann und nicht aus staatlichen Mitteln finanziert wurde, stellt sie folglich keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar und kann zu Recht als Bestandteil des Eigenbeitrags zu den zusätzlichen Kosten der Umstrukturierung von Corsair angesehen werden.
- (201) Im Lichte der Beurteilung der kumulativen Bedingungen für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die in Erwägungsgrund 187 aufgeführten Maßnahmen zur Finanzierung des geänderten Umstrukturierungsplans sowie die in den Erwägungsgründen 184 bis 186 genannte Kapitalzuführung staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

⁽³¹⁾ Artikel L6527-1 bis L6527-4 und L6527-8 des Code des transports.

⁽³²⁾ Die Tatsache, dass der Staat alle Vertreter eines Branchenverbands ernannt, lässt nicht den Schluss zu, dass diese Vertreter des Staates sind, siehe Urteil des Gerichtshofs vom 30. Januar 1985, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC)/Guy Clair, C-123/83, Rn. 18 und 19.

⁽³³⁾ Siehe den von den französischen Behörden am 10. Februar 2025 übermittelten Beschluss der außerordentlichen Verwaltungsratssitzung der CRPN vom 7. November 2023.

5.1.3. Während des Umstrukturierungszeitraums gewährte zusätzliche Beihilfen

- (202) Es steht fest, dass Corsair zwischen dem 12. April 2021 und dem 31. Mai 2022 und ohne Bezug zu der von der Kommission genehmigten Umstrukturierungsbeihilfe von 2020 einen Betrag in Höhe von 32,4 Mio. EUR erhalten hat, der sich wie folgt zusammensetzt: i) 1,8 Mio. EUR aus dem Solidaritätsfonds, ii) 10 Mio. EUR im Rahmen der Fixkostenhilfe und iii) 20,6 Mio. EUR im Rahmen der „Lockdown“-Beihilfe zur Finanzierung der negativen Bruttobetriebsüberschüsse von Unternehmen, die von der Grenzschießung im Zeitraum von Januar bis September 2021 betroffen waren.
- (203) Bei den in Erwägungsgrund 202 angeführten Maßnahmen handelt es sich um Einzelmaßnahmen im Einklang mit den Beihilferegelungen, die von Frankreich auf der Grundlage des Befristeten Rahmens erlassen und durch Beschlüsse der Kommission als staatliche Beihilfen genehmigt wurden⁽³⁴⁾. Diese Einzelmaßnahmen sind daher aus den in den letztgenannten Beschlüssen dargelegten Gründen als staatliche Beihilfen anzusehen.
- (204) In jedem Fall wurden diese Maßnahmen durch Einzelentscheidungen bewilligt, die von den zuständigen Behörden (Wirtschaftsministerium, Generaldirektion für öffentliche Finanzen) aufgrund von Verordnungen und Dekreten getroffen wurden. Sie wurden aus dem französischen Staatshaushalt finanziert. Somit werden sie mit staatlichen Mitteln finanziert und sind dem Staat zuzurechnen.
- (205) Corsair wird durch diese Einzelmaßnahmen begünstigt, da sie die Tätigkeit des Unternehmens finanzieren bzw. die Deckung bestimmter Kosten ermöglichen, die während der COVID-19-Pandemie in Höhe von 32,4 Mio. EUR aufgelaufen sind und normalerweise von dem Unternehmen zu tragen gewesen wären. Die finanzielle Lage des Unternehmens in den Jahren 2021 und 2022, als die öffentlichen Finanzierungen gewährt wurden, schloss aus, dass Corsair problemlos Finanzmittel in Höhe dieses Betrags zu Marktbedingungen hätte beschaffen können. Wäre eine solche Finanzierung in Form eines Darlehens von einem Finanzinstitut gewährt worden, was unwahrscheinlich ist, da die Liquidität von Corsair zum damaligen Zeitpunkt wahrscheinlich unter dem Betrag von 32,4 Mio. EUR lag, so wäre sie mit finanziellen Kosten verbunden gewesen, die denen eines beinahe insolventen Emittenten entsprechen. A fortiori wurde die öffentliche Finanzierung in Form von Zuschüssen gewährt, was kein Marktteilnehmer bewilligen würde. Die in Rede stehenden Einzelmaßnahmen verschaffen Corsair somit einen wirtschaftlichen Vorteil, der zu Marktbedingungen nicht verfügbar ist.
- (206) Dieser Vorteil ist selektiv, da er Corsair, das als ein von den Folgen der Ausbreitung der COVID-19-Pandemie besonders betroffenes Unternehmen eingestuft wird, neben anderen Empfängern der in Rede stehenden Einzelbeihilfen gewährt wurde.
- (207) Die Corsair gewährten öffentlichen Finanzmittel können den Wettbewerb verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen, da sie die finanzielle Lage des Unternehmens stärken, das im Luftverkehrssektor tätig ist, der dem Wettbewerb und Investitionen aus anderen Mitgliedstaaten offensteht. Corsair hat einen direkten Wettbewerbsvorteil dadurch erlangt, dass das Unternehmen keine Flugticketpreise verlangen musste, die die Kosten der Dienstleistungen deckten, die es im Wettbewerb mit anderen Fluggesellschaften erbrachte, die dieselben Zielorte anfliegen. Die in Erwägungsgrund 202 angeführten Einzelmaßnahmen sind daher als staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV einzustufen.

5.2. Rechtmäßigkeit der Beihilfe

- (208) Gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV wird die Kommission von jeder beabsichtigten Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen so rechtzeitig unterrichtet, dass sie sich dazu äußern kann. Ist sie der Auffassung, dass ein derartiges Vorhaben nach Artikel 107 mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist, so leitet sie unverzüglich das in Artikel 108 Absatz 2 vorgesehene Verfahren ein. Der betreffende Mitgliedstaat darf die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission einen abschließenden Beschluss erlassen hat.

⁽³⁴⁾ Beschluss C(2020) 2059 vom 30. März 2020 in der Sache SA.56823 (2020/N) — Frankreich — Solidaritätsfonds für Unternehmen, die von den wirtschaftlichen, finanziellen und sozialen Folgen der Ausbreitung der COVID-19-Epidemie und den zur Eindämmung dieses Ausbruchs ergriffenen Maßnahmen besonders betroffen sind (ABL. C 144 vom 30.4.2020, S. 1), Beschluss C(2021) 1706 final vom 9. März 2021 in der Sache SA.61330 (2021/N) — Frankreich COVID-19: Beihilferegelung zum Ausgleich der ungedeckten Fixkosten von Unternehmen (ABL. C 242 vom 7.7.2023, S. 1) und Beschluss C(2021) 8710 final vom 26. November 2021 in der Sache SA.64114 (2021/N) — Frankreich COVID 19 — Teilausgleich für Fixkosten von Unternehmen, die von der COVID-19-Krise aufgrund von Verwaltungsmaßnahmen zum Verbot des Publikumsverkehrs betroffen sind (ABL. C 500 vom 10.12.2021, S. 1). Siehe auch Erwägungsgrund 27 des Ausweitungsbeschlusses.

- (209) Darüber hinaus sind Änderungen bestehender Beihilfen gemäß Artikel 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates⁽³⁵⁾ als „neue Beihilfe“ einzustufen, die nach Artikel 2 Absatz 1 dieser Verordnung anmeldepflichtig ist. Artikel 108 Absatz 3 AEUV und Artikel 3 dieser Verordnung enthalten das Durchführungsverbot, wonach anmeldepflichtige Beihilfen nicht gewährt werden dürfen, bevor die Kommission einen diesbezüglichen Genehmigungsbeschluss erlassen hat oder ein solcher Beschluss als von ihr erlassen gilt.
- (210) Erstens erklärten die französischen Behörden im Hinblick auf die Rechtmäßigkeit desjenigen Teils der Kapitalzuführung des Konsortiums OMRP, der sich als von den Gebietskörperschaften der überseeischen Departements und Regionen finanziert erwiesen hat (Erwägungsgrund 186), von sich aus, dass die Einstufung dieser Kapitalzuführung als private Finanzierung falsch war. Dies wurde jedoch erst nach der tatsächlichen Umsetzung der Maßnahme im Rahmen des Umstrukturierungsplans 2020 eingeräumt, sodass diese Maßnahme als rechtswidrige Beihilfe anzusehen ist.
- (211) Zweitens ist im Hinblick auf die Rechtmäßigkeit der in Erwägungsgrund 187 angeführten Beihilfen zur Unterstützung des geänderten Umstrukturierungsplans vorab klarzustellen, dass die FDES- und PP-Darlehen, deren Gewährung durch den Beschluss von 2020 genehmigt wurde, als bestehende Beihilfen einzustufen sind. Der Verzicht auf die sich aus diesen Darlehen ergebenden öffentlichen Forderungen, einschließlich Zinsen, stellt jedoch eine Änderung dieser bestehenden Beihilfe dar und unterliegt daher der Anmeldepflicht. Die französischen Behörden meldeten bei der Kommission im Rahmen ihres Antrags alle Maßnahmen zur Finanzierung der Änderungen des Umstrukturierungsplans von 2020 für Corsair an, d. h. zum einen die in Erwägungsgrund 187 Ziffern i bis iv angeführten Maßnahmen und zum anderen den Verzicht auf die sich aus den FDES- und PP-Darlehen ergebenden öffentlichen Forderungen (Erwägungsgrund 187 Ziffer v). Da diese Maßnahmen vor der Durchführung, die bis zur Entscheidung der Kommission immer noch ausgesetzt ist, angemeldet wurden, ist die Kommission der Ansicht, dass es sich um rechtmäßige staatliche Beihilfen handelt. Die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe, insbesondere das Verhältnis zwischen den öffentlichen und privaten Beiträgen zur Finanzierung der Umstrukturierungskosten (Erwägungsgründe 40, 282 und 293) wird von dieser Einstufung nicht berührt.
- (212) Im Hinblick auf die zusätzlichen Beihilfen in Höhe von 32,4 Mio. EUR, die während des Umstrukturierungszeitraums bewilligt wurden (Erwägungsgründe 202 bis 207) ist darauf hinzuweisen, dass gemäß Randnummer 129 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien jedwede zusätzliche Beihilfe, die während des Umstrukturierungszeitraums tatsächlich gewährt wird, einschließlich der im Rahmen einer genehmigten Regelung gewährten Beihilfen, einzeln bei der Kommission anzumelden ist, sofern diese zum Zeitpunkt ihrer Entscheidung über die Umstrukturierungsbeihilfe nicht davon in Kenntnis gesetzt wurde. Im vorliegenden Fall ist es unstreitig, dass die französischen Behörden die in Rede stehenden Einzelbeihilfen weder im Zusammenhang mit der Anmeldung der Umstrukturierungsbeihilfe noch danach bei der Kommission angemeldet haben. Zudem kann nicht der Schluss gezogen werden, die Gewährung dieser Beihilfen an Corsair sei auf der Grundlage der Beschlüsse der Kommission, die sich auf die betreffenden Beihilferegulungen erstrecken, genehmigt worden, da Unternehmen in Schwierigkeiten wie Corsair ausdrücklich von der Inanspruchnahme dieser Regelungen ausgeschlossen waren. Diese Beihilfen sind daher rechtswidrig.

5.3. **Vereinbarkeit von Beihilfe und Rechtsgrundlage für die Beurteilung der Änderung des Umstrukturierungsplans**

- (213) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (214) Damit also die staatliche Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann, muss sie zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete bestimmt sein, und darf zweitens die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (215) Im Rahmen der ersten Voraussetzung prüft die Kommission, ob die Beihilfe dazu bestimmt ist, die Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige zu fördern. Im Rahmen der zweiten Voraussetzung wägt die Kommission die positiven Auswirkungen der Beihilfe zur Entwicklung der Wirtschaftszweige, die die Beihilfe unterstützen soll, gegenüber den negativen Auswirkungen, die die Beihilfe für den Binnenmarkt haben könnte, im Hinblick auf Wettbewerbsverfälschungen und ungünstige Auswirkungen der Beihilfe auf den Handel ab⁽³⁶⁾.

⁽³⁵⁾ Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

⁽³⁶⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 22. September 2020, Österreich/Kommission (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, Rn. 19.

- (216) Die Kommission hat die Kriterien, die sie bei der Beurteilung der Vereinbarkeit einer Umstrukturierungsbeihilfe für ein Unternehmen mit dem Binnenmarkt überprüft, in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegt. Gemäß Abschnitt 7.2.2 dieser Leitlinien kann der betreffende Mitgliedstaat, wenn eine Umstrukturierungsbeihilfe genehmigt wurde, die Kommission in der Umstrukturierungsphase um Genehmigung von Änderungen des Umstrukturierungsplans und des Beihilfebetrags ersuchen.
- (217) Vor diesem Hintergrund reichte Frankreich die erste Mitteilung über den Antrag auf Änderung des Umstrukturierungsplans von Corsair am 27. September 2023, d. h. drei Tage vor Ende des Umstrukturierungszeitraums von Corsair, bei der Kommission ein. Am 15. Dezember 2023 übermittelte Frankreich der Kommission weitere Informationen über zusätzliche Änderungen des Umstrukturierungsplans 2020.
- (218) Mit Blick auf die Art der Änderung des Umstrukturierungsplans stellt die Kommission fest, dass die an dem Umstrukturierungsplan von Corsair vorgenommenen Anpassungen weder dessen Gegenstand noch die wirtschaftliche Logik noch die durch den Beschluss von 2020 genehmigten strukturellen Zielsetzungen verändern. Der geänderte Umstrukturierungsplan verfolgt dasselbe Ziel, nämlich die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität der Fluggesellschaft und die Aufrechterhaltung der territorialen Kontinuität zwischen dem französischen Mutterland und den überseeischen Departements und Regionen. Die vorgelegten Änderungen ergeben sich durch eine Anpassung der operativen Tätigkeit an die Marktentwicklungen nach der Pandemie und stellen keine strategische Neuausrichtung dar.
- (219) Die Kommission stellt insbesondere fest, dass der Geschäftsbereich von Corsair unverändert bleibt. Die Fluggesellschaft hat ihre Tätigkeiten außerhalb des Luftverkehrs weder diversifiziert noch ihr Geschäftsmodell geändert, noch hat sie einen Strukturwandel vollzogen, der ihre wirtschaftliche Identität verändert. Die betroffenen Märkte sind weitgehend vergleichbar und das Unternehmen ist weiterhin hauptsächlich auf Strecken zwischen den überseeischen Gebieten und dem französischen Mutterland tätig, was im Einklang mit der Aufgabe von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse steht, die dem ursprünglichen Plan zugrunde liegt.
- (220) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission auf der Grundlage ihrer eingehenden Prüfung des geänderten Umstrukturierungsplans und der von Frankreich vorgebrachten Argumente fest, dass das Unternehmen weiterhin seine Aufgabe erfüllt, die territoriale Kontinuität zwischen dem französischen Mutterland und den überseeischen Gebieten und Regionen sicherzustellen, indem es für ein diversifiziertes Angebot und wettbewerbsfähige Tarife sorgt, die für Kunden, die den in Artikel 349 AEUV anerkannten Zwängen unterliegen⁽³⁷⁾, besonders wichtig sind, und dies trotz einer Verlagerung bestimmter Kapazitäten nach Afrika, die diese Verankerung nicht infrage stellt, sondern eine kommerzielle Anpassung zur Optimierung der Flottennutzung darstellt (siehe Erwägungsgrund 231).
- (221) Des Weiteren zeigt die von der Kommission durchgeführte Finanzanalyse, dass die wesentlichen Parameter des geänderten Umstrukturierungsplans nach wie vor mit denen des 2020 genehmigten Plans übereinstimmen. Die Wege, um die Kosten zu senken, Schulden abzubauen, die Produktivität zu steigern und die operative Effizienz sicherzustellen, bleiben unverändert. Die Änderungen, die an den geschätzten Einnahmen und der Verteilung der Kapazitäten vorgenommen wurden, spiegeln die seit 2021 beobachteten natürlichen Marktentwicklungen und makroökonomischen Bedingungen wider. Diese Änderungen, deren Umfang begrenzt ist, beeinträchtigen die wirtschaftliche Struktur des Plans nicht, sondern erhöhen dessen Glaubwürdigkeit.
- (222) Die Kommission weist darauf hin, dass Umstrukturierungspläne angepasst werden können, wenn die Marktentwicklungen oder betriebliche Bedingungen dies erfordern, sofern diese Anpassungen mit den ursprünglichen Zielsetzungen im Einklang stehen. Die von Frankreich vorgeschlagenen Änderungen fügen sich genau in diesen Rahmen ein und sollen die Umsetzung des ursprünglichen Plans in einem instabilen Marktumfeld sicherstellen und gleichzeitig die 2020 festgelegten strategischen Ausrichtungen beibehalten. Die Aufgabe, die territoriale Kontinuität sicherzustellen, die ein wesentlicher Bestandteil des genehmigten Plans ist, bleibt in vollem Umfang erhalten.

⁽³⁷⁾ Für Frankreich betrifft dies insbesondere Guadeloupe, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy und Saint-Martin.

- (223) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Ansicht, dass es sich bei den an dem 2020 genehmigten Umstrukturierungsplan vorgenommenen Änderungen nicht um einen neuen Plan handelt, sondern um eine Plananpassung, die aufgrund der konjunkturellen Marktentwicklungen erforderlich wurde. Der geänderte Plan ist mit dem Geist und dem Wortlaut des ursprünglichen Beschlusses vereinbar, beeinträchtigt weder den Umfang der genehmigten Beihilfe noch die verfolgten Rentabilitätsziele und steht voll und ganz mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien im Einklang. Er sollte daher als Änderung des bestehenden Plans betrachtet werden.
- (224) Auf dieser Grundlage kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der geänderte Umstrukturierungsplan mit dem von der Kommission im Jahr 2020 genehmigten Umstrukturierungsplan im Einklang steht und somit eine Änderung des bestehenden Plans und keinen neuen Plan darstellt.
- (225) Inhaltlich kann die Kommission gemäß Randnummer 124 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien solche Änderungen genehmigen, wenn dabei folgende Voraussetzungen eingehalten werden:
- a) Auch der geänderte Plan muss die Wiederherstellung der Rentabilität innerhalb einer angemessenen Frist erkennen lassen,
 - b) werden die Umstrukturierungskosten höher veranschlagt, muss auch der Eigenbeitrag entsprechend höher ausfallen,
 - c) wird der Beihilfebetrug heraufgesetzt, müssen die Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen umfangreicher sein als die anfänglich festgelegten,
 - d) sind die angebotenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen weniger umfangreich als die ursprünglich festgelegten, muss der Beihilfebetrug entsprechend herabgesetzt werden,
 - e) der neue Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen darf sich gegenüber dem ursprünglich beschlossenen Zeitplan nur aus Gründen verzögern, auf die das begünstigte Unternehmen oder der Mitgliedstaat keinen Einfluss haben; andernfalls muss der Beihilfebetrug entsprechend herabgesetzt werden ⁽³⁸⁾.
- (226) Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass Abschnitt 7.2.2 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien nur für Änderungen von Umstrukturierungsplänen und nicht für Pläne, die neue Umstrukturierungsmaßnahmen betreffen, gilt.

5.3.1. Beitrag zur Entwicklung eines Wirtschaftszweigs oder Wirtschaftsgebiets

5.3.1.1. Beitrag zur Behebung eines Marktversagens oder zur Verhinderung sozialer Härten

- (227) Gemäß Randnummer 38 Buchstabe b der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien darf die staatliche Maßnahme nur dann gewährt werden, wenn sie wesentliche Verbesserungen bewirken kann, die der Markt selbst nicht herbeiführen kann. In Randnummer 44 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist festgelegt, dass Umstrukturierungsbeihilfen nicht gewährt werden dürfen, um die bloße Fortführung der Tätigkeiten des Beihilfeempfängers sicherzustellen, sondern nur dann zulässig sind, wenn sie durch die Notwendigkeit gerechtfertigt sind, soziale Härten oder ein Marktversagen zu verhindern. Dies kann z. B. der Fall sein, wenn ein wesentlicher Luftverkehrsdienst, der nur schwer erneut aufgebaut werden könnte, unterbrochen zu werden droht und es für einen Wettbewerber schwierig wäre, diesen unmittelbar zu ersetzen ⁽³⁹⁾.
- (228) Die Kommission stellte im Einleitungsbeschluss fest, dass Corsair beabsichtigte, das Netz seiner Direktflugverbindungen nach Afrika und in den Indischen Ozean auszuweiten ⁽⁴⁰⁾. In diesem Zusammenhang wurden in dem Einleitungsbeschluss Zweifel daran geäußert, dass die Aufrechterhaltung der territorialen Kontinuität und die Anbindung der Gebiete in äußerster Randlage noch als Rechtfertigung für eine zusätzliche Umstrukturierungsbeihilfe herangezogen werden kann, insbesondere angesichts i) der Präsenz von zwei bis drei konkurrierenden Linienfluggesellschaften auf denselben von Corsair bedienten Strecken innerhalb der EU und ii) der Tatsache, dass der geänderte Umstrukturierungsplan von Corsair hauptsächlich auf die Aufnahme neuer Strecken zu Zielen außerhalb der EU ausgerichtet war (siehe Erwägungsgründe 80 bis 82 des Einleitungsbeschlusses).

⁽³⁸⁾ Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, Rn. 124.

⁽³⁹⁾ Siehe die Anwendung auf eine Fluggesellschaft mittlerer Größe, die bestimmte Segmente der Nachfrage im Personenluftverkehr bedient, in der Sache SA.57026 (2020/N) — Rumänien COVID-19: Beihilfe für Blue Air, ABl. C 430 vom 11.12.2020, bestätigt durch das Urteil des Gerichtshofs vom 29. März 2023, Wizz Air Hungary/Kommission, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, Rn. 66-74.

⁽⁴⁰⁾ ...

- (229) Die Kommission begründete ihre Zweifel an dem Vorliegen der in Randnummer 44 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien genannten Bedingung damit, dass auf den drei Strecken (Pointe-à-Pitre, Fort-de-France und Réunion), die weiterhin von Corsair bedienen werden, mindestens zwei konkurrierende Fluggesellschaften (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Leistungen erbringen, die in Bezug auf Flugfrequenz, Qualität und Kontinuität des Dienstes mit denen von Corsair vergleichbar sind. Die Kommission vertrat daher die Ansicht, dass die von Corsair erbrachten Personenverkehrsdienste nicht spezifisch oder von Natur aus lebenswichtig waren, da die drei anderen Fluggesellschaften in der Lage zu sein schienen, den Marktaustritt von Corsair durch eine Erhöhung ihrer Kapazitäten, Flugfrequenzen oder Verbindungen auszugleichen.
- (230) Allerdings sind zum einen die Schlussfolgerungen der von den französischen Behörden vorgelegten Studie (siehe Erwägungsgrund 125) über die Marktzutrittsschranken auf den von Corsair bedienten Märkten und die Folgen des Ausfalls dieses Unternehmens mit Blick auf die Konzentration des Angebots und die Preiserhöhungen auf bestimmten sensiblen Märkten (Mayotte) glaubwürdig. Der Ausfall von Corsair könnte somit zu schwerwiegenden sozialen Schwierigkeiten führen, d. h. zu einer Verschlechterung der Situation der schutzbedürftigen Bevölkerungsgruppen in den in Artikel 349 AEUV genannten Gebieten.
- (231) Zum anderen wird Corsair weiterhin die französischen Überseegebiete bedienen, wobei die Fluggesellschaft ihr Angebot diversifiziert und neben Flügen ab Paris-Orly auch Verbindungen von Regionalflughäfen wie Lyon und Marseille anbietet. Die Neuaufnahme und die Aufrechterhaltung von Direktflugverbindungen von Regionalflughäfen sollen die Kundenbasis erweitern und die nationale Anbindung verbessern, ohne die zentrale Rolle von Corsair bei der Anbindung der entlegensten Gebiete in äußerster Randlage infrage zu stellen. Auch vor diesem Hintergrund könnte der Ausfall von Corsair zu schwerwiegenden sozialen Härten für die schutzbedürftigen Bevölkerungsgruppen in diesen Gebieten führen.
- (232) In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass Corsair durch die in Form von CIOM vorgesehene Finanzierung dazu verpflichtet ist, die mit dieser Maßnahme finanzierten Flugzeuge für Tätigkeiten in den überseeischen Gebieten einzusetzen ⁽⁴¹⁾.
- (233) Die Neuaufnahme afrikanischer Strecken während des Umstrukturierungszeitraums (...) erfolgte nach vorheriger Genehmigung durch die Kommission auf begründeten Antrag von Corsair (siehe Erwägungsgrund 88 Buchstabe d des Beschlusses von 2020). Sie war somit ein Mittel, das das Unternehmen im Einklang mit seinen Verpflichtungen aus dem Beschluss von 2020 eingesetzt hat, um das Ziel der langfristigen Rentabilität zu erreichen. Die Aufnahme neuer Verbindungen war somit ein punktuell Instrument zur Diversifizierung der Einnahmen und Optimierung der Flottenutzung, ohne dass bestehende Verbindungen in Gebiete in äußerster Randlage eingestellt wurden. Aus den übermittelten Informationen geht im Gegenteil hervor, dass mit der Strategie der geografischen Diversifizierung die Zielsetzung der finanziellen Stabilisierung der Fluggesellschaft verfolgt wird, die eine notwendige Voraussetzung dafür ist, die weitere Erfüllung ihrer Aufgabe der Anbindung der entlegensten Gebiete Frankreichs sicherzustellen. So wahrt Corsair trotz dieser Verlagerung von Kapazitäten seine starke Präsenz und feste Verwurzelung in den französischen Überseegebieten, deren Bedienung nach wie vor das Kerngeschäft des Unternehmens bleibt (etwa ... % der Tätigkeiten von Corsair, gemessen an den angebotenen Sitzplätzen, sind auf die französischen Überseegebiete ausgerichtet).
- (234) Unter diesen Umständen ist die Kommission der Ansicht, dass Corsair trotz der Anpassung seines Netzes und der gezielten Neuaufnahme afrikanischer Strecken nach wie vor ein fest verwurzelter und auf die Bedienung der französischen Überseegebiete ausgerichteter Akteur ist und weiterhin die für diese Gebiete wichtige Anbindung sicherstellt und somit den im Rahmen der Prüfung der Maßnahme ermittelten strukturellen Erfordernissen der Mobilität und der territorialen Kontinuität gerecht wird.
- (235) Daraus folgt zum einen, dass die geplante Änderung des Umstrukturierungsplans von Corsair auf der Grundlage von Abschnitt 7.2.2 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien geprüft werden kann, und zum anderen, dass die in diesem Plan vorgesehenen Änderungen die von der Kommission in ihrem Beschluss von 2020 vorgenommene Beurteilung des Beitrags der Beihilfe zur Behebung eines Marktversagens oder sozialer Härten nicht infrage stellen ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ In Randnummer 16 des Term Sheet und dem diesem beigefügten Umstrukturierungsplan ist vorgesehen, dass die durch die CIOM finanzierten Flugzeuge zu ... % ihrer Flugzeit auf Verbindungen zu den überseeischen Gebieten eingesetzt werden müssen und zu ... % ihrer Flugzeit auf Verbindungen zu anderen Zielorten des Netzes genutzt werden können.

⁽⁴²⁾ Erwägungsgründe 60-65 des Beschlusses von 2020.

5.3.1.2. Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

- (236) Gemäß Randnummer 124 Buchstabe a der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien wird die Kommission im Falle einer Änderung des Umstrukturierungsplans von dem betreffenden Mitgliedstaat verlangen, dass dieser einen geänderten Umstrukturierungsplan vorlegt, der bezogen auf den ursprünglich vorgelegten Umstrukturierungsplan ebenso die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des begünstigten Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist erkennen lässt.
- (237) Darüber hinaus muss der Umstrukturierungsplan die langfristige Rentabilität des begünstigten Unternehmens auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen wiederherstellen und die langfristige Rentabilität ist nur sichergestellt, wenn ein Unternehmen in der Lage ist, nach Deckung aller Kosten, einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten, einen angemessenen erwarteten Kapitalertrag auszuweisen.
- (238) In ihrem Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die Auffassung, dass der von den französischen Behörden vorgelegte geänderte Umstrukturierungsplan mehrere Schwachpunkte aufwies, die Zweifel an der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von Corsair aufkommen ließen.
- (239) Erstens wurden die von den französischen Behörden zugrunde gelegten wirtschaftlichen und operativen Annahmen nicht durch ausführliche Begründungen erläutert, die eine Beurteilung ihrer Realitätsnähe ermöglicht hätten, sodass ungewiss blieb, ob diese Annahmen durchdacht bzw. glaubwürdig waren.
- (240) Zweitens zeigten die grundlegenden Finanzprognosen sehr enge Margen bei den klassischen Indikatoren für die Rentabilität und Solvenz, was die Fluggesellschaft im Falle einer negativen Entwicklung bestimmter Schlüsselannahmen, wie z. B. der Treibstoffpreise, einem Risiko der Anfälligkeit aussetzt.
- (241) Drittens stellte die Kommission fest, dass die als „frisches Kapital“ eingestuftes Eigenkapitalzuführungen, d. h. die Beiträge in Höhe von (5-25) Mio. EUR von etablierten Investoren sowie von (5-25) Mio. EUR von der Republik Kongo-Brazzaville als neuem Investor im Vergleich zu dem Liquiditätsbedarf von Corsair gering waren. Darüber hinaus stellte sich heraus, dass es sich bei mehreren anderen Maßnahmen, die als neue Initiativen dargestellt wurden, in Wirklichkeit um frühere Maßnahmen handelte, die bereits im Rahmen des Plans von 2020 berücksichtigt wurden, oder um Maßnahmen, die sich noch in der Planungsphase befanden und somit nicht als tatsächliche Beiträge zur Wiederherstellung der Rentabilität gewertet werden konnten. Angesichts dieser Gegebenheiten war die Kommission der Ansicht, dass die Durchführbarkeit des Umstrukturierungsplans mit den ausgewiesenen Zuführungen nicht belegt werden konnte.
- (242) Viertens hatten die französischen Behörden kein „pessimistisches“ Szenario — wie gemäß Randnummer 50 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erforderlich — vorgelegt, sodass die Sensitivität des Plans gegenüber negativen Entwicklungen nicht angemessen bewertet werden konnte.
- (243) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass die übermittelten Finanzprognosen unvollständig waren, sich auf eine summarische Gewinn- und Verlustrechnung beschränkten sowie eine negative Eigenkapitalentwicklung während des gesamten Umstrukturierungszeitraums und darüber hinaus auswiesen, was im Widerspruch zu den Anforderungen gemäß Randnummer 50 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien steht. In Anbetracht dieser Fakten bestand die Gefahr, dass Corsair am Ende des Umstrukturierungszeitraums weiterhin als Unternehmen in Schwierigkeiten eingestuft würde.
- (244) Auf dieser Grundlage äußerte die Kommission ernsthafte Zweifel daran, dass der geänderte Umstrukturierungsplan mit den Kriterien der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien im Einklang steht und Corsair somit in der Lage ist, ohne zusätzliche Beihilfen die dauerhafte Wiederherstellung der Rentabilität zu erreichen und aus eigener Leistung in Wettbewerb zu treten.

5.3.1.2.1. Bewertung der Annahmen, die für eine Wiederherstellung der Rentabilität sprechen

- (245) Die Prüfung der von den französischen Behörden zugrunde gelegten Annahmen zeigt, dass die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von Corsair, wie sie im Basisszenario vorgesehen ist, auf realistischen, kohärenten und hinreichend begründeten betrieblichen und finanziellen Prognosen beruht, die den Anforderungen der Randnummern 45 bis 52 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gerecht werden.
- (246) Im Rahmen der Annahmen werden in der Tat Maßnahmen zur Verbesserung der Einnahmen je Ticket in ausgewogener Weise mit strukturellen Maßnahmen zur Kostenkontrolle kombiniert, deren Auswirkungen sich in jüngster Zeit bereits in der Leistung von Corsair widerspiegeln.

- (247) Insbesondere stellt die Kommission fest, dass bei den Annahmen zur Verbesserung des RASK nun die tatsächliche Auswirkung der von Corsair durchgeführten Maßnahmen einbezogen wurde, die sich als größer als in dem geänderten Umstrukturierungsplan ursprünglich angenommen erwiesen hat, dessen Annahmen auf einem zurückhaltenderen Ansatz beruhten, der auf einen Mangel an Sichtbarkeit bei der Erstellung zurückzuführen war, die nun bei der am 15. Dezember 2025 vorgelegten Fassung des Plans gegeben ist. Von den französischen Behörden wird somit eine Verbesserung des RASK um ... % ab ... im Vergleich zu den ursprünglich geplanten ... % angegeben, was im Einklang mit der hervorragenden Leistung steht, die im Geschäftsjahr 2024/2025 nach der wirksamen Umsetzung des kommerziellen und operativen Aktionsplans erzielt wurde. Nach Ansicht der Kommission beruht diese Korrektur nach oben auf aktuellen Fakten und nicht auf übermäßig optimistischen Annahmen.
- (248) Die Kommission stellt zudem fest, dass sich die Annahmen bezüglich der Einnahmen je Ticket auf einen höheren Ticket-Durchschnittspreis (PMC) als ursprünglich vorgesehen stützen, was die Stabilisierung oder sogar einen leichten Aufwärtstrend widerspiegelt, der von Corsair über mehrere Monate und im gesamten Geschäftsjahr 2025 beobachtet wurde, und zwar um + ... % im Vergleich zur vorherigen Fassung des Umstrukturierungsplans, die im Mai 2025 vorgelegt wurde. Diese positive Entwicklung erfolgte vor dem Hintergrund eines bedeutenden Rückgangs der Treibstoffpreise (– ... % im Vergleich zu den Annahmen des Plans), was die Glaubwürdigkeit der zukünftigen Schätzungen der operativen Marge erhöht. Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Verbesserung des PMC in Verbindung mit niedrigeren Treibstoffkosten ein solider Faktor zur Stützung der Rentabilität ist.
- (249) Zudem stellt die Kommission fest, dass die Verbesserung des Ticket-Durchschnittspreises (PMC) sich weitgehend durch den Qualitätsanstieg bei Corsair im Zuge der Flottenerneuerung erklären lässt, der es ermöglicht hat, die Attraktivität des kommerziellen Angebots zu erhöhen und die Einnahmen je Ticket über die ursprünglichen Erwartungen hinaus zu steigern. Die im Geschäftsjahr 2025 verzeichnete Leistung sowie die Erwartungen für 2026 bestätigen, dass diese Auswirkungen weder punktuell noch konjunkturell, sondern das Ergebnis struktureller Entscheidungen sind, die mit der Strategie zur Neupositionierung der Gesellschaft im Einklang stehen. In diesem Zusammenhang ist die Kommission der Ansicht, dass das von Corsair angestrebte Niveau der Erhöhung der Ticketpreise weiterhin mit den Zielsetzungen der Umstrukturierungsbeihilfe vereinbar ist, da es in Verbindung mit einer qualitativen Verbesserung des Angebots und einer schrittweisen Normalisierung der Einnahmen je Ticket steht und keine durch die staatliche Beihilfe ermöglichte Strategie künstlicher Preiserhöhungen darstellt. Die Kommission stellt ferner fest, dass in einem glaubwürdigen kontrafaktischen Szenario ohne Beihilfe ebenfalls Anpassungen der Flugticketpreise nach oben erforderlich gewesen wären, um den Kostenanstieg (Inflation) und die Verschlechterung der Finanzstruktur zu bewältigen, bzw. dass diese sogar stärker gewesen oder mit einem Kapazitätsabbau und einer schlechteren Dienstleistungsqualität verbunden gewesen wären. Angesichts dieser Gegebenheiten verschafft die geplante Entwicklung des PMC in dem Szenario mit Beihilfe Corsair keinen ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil im Vergleich zu dem kontrafaktischen Szenario, sondern steht mit dem eingeschlagenen Weg im Einklang, der wirtschaftlich gerechtfertigt und im Hinblick auf die Zielsetzungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien verhältnismäßig ist.
- (250) Die Kommission würdigt außerdem die Annahmen hinsichtlich der Senkung der Vertriebskosten, die sich auf die im Geschäftsjahr 2025 erzielten guten Ergebnisse des Direktverkaufs und insbesondere des Onlineverkaufs stützen. Die seit mehreren Monaten umgesetzte dynamische Handelspolitik, mit der der Direktverkaufsanteil erhöht werden soll, schlägt sich bereits in einer geringeren Nutzung der strukturell teureren Vertriebsnetze von Dritten nieder. Die Kommission ist der Ansicht, dass diese bereits eingeleitete und dokumentierte Entwicklung die Glaubwürdigkeit der im Basisszenario prognostizierten Kosteneinsparungen erhöht.
- (251) In Anbetracht all dieser Elemente vertritt die Kommission die Auffassung, dass die dem Basisszenario zugrunde liegenden Annahmen durchdacht sind, sich auf tatsächlich ermittelte Ergebnisse stützen und mit den umgesetzten operativen Maßnahmen im Einklang stehen. Sie lassen den Schluss zu, dass der Umstrukturierungsplan geeignet ist, die langfristige Rentabilität von Corsair im Einklang mit den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien wiederherzustellen.
- (252) Aus der Analyse des von den französischen Behörden vorgelegten pessimistischen Szenarios geht hervor, dass dieses Szenario eine durchdachte und glaubwürdige Sensitivitätsanalyse beinhaltet, die den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gerecht wird, da es darauf abzielt, die Robustheit des geänderten Umstrukturierungsplans gegenüber plausiblen negativen Schocks zu testen, die die wichtigsten für die wirtschaftliche Leistung von Corsair maßgebenden Faktoren beeinträchtigen.

- (253) Die Kommission stellt fest, dass das pessimistische Szenario sich auf eine eingehende Analyse der kritischen Werte von drei Schlüsselindikatoren stützt, nämlich Treibstoffpreis, PMC und Auslastung. In den Analysen wird jeder dieser Parameter einzeln betrachtet und ermittelt, welche Veränderungen zu einem Nettoergebnis von null führen würden. Aus der von den Finanzberatern der Gesellschaft durchgeführten Sensitivitätsanalyse geht insbesondere hervor⁽⁴³⁾, dass — unter ansonsten gleichen Bedingungen — eine Erhöhung des Treibstoffpreises um ... % bis ... % im Vergleich zu den Annahmen des Basisszenarios erforderlich wäre, um das Nettoergebnis zu neutralisieren. Dies würde einem Treibstoffpreis zwischen (1 000-1 500) und (1 000-1 500) USD/t entsprechen, der sowohl deutlich über den Annahmen des geänderten Umstrukturierungsplans als auch über dem im Geschäftsjahr 2024/2025 tatsächlich festgestellten Durchschnittspreis in Höhe von (500-800) USD/t liegt. Nach Ansicht der Kommission zeigen diese Schwellenwerte eine erhebliche Sicherheitsmarge in Bezug auf das Treibstoffpreisrisiko.
- (254) Mit Blick auf die Einnahmen je Ticket stellt die Kommission ebenso fest, dass ein Nettoergebnis von null erst bei einem Rückgang des PMC um ... % im Vergleich zu dem Basisszenario erreicht würde, d. h. bei einer Preissenkung zwischen ... und ... EUR je Fluggast, je nach dem betrachteten Geschäftsjahr. Im Hinblick auf die Auslastung wäre eine Verschlechterung um ... Prozentpunkte im Vergleich zu den Annahmen des Basisszenarios erforderlich, was zu Werten zwischen ... % und ... % führen würde, um ein Nettoergebnis von null zu erreichen. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Veränderungen bei getrennter Betrachtung die üblichen Schwankungen, die auf den von Corsair bedienten Märkten festzustellen sind, übersteigen und somit bestätigen, dass die zugrunde gelegten Annahmen durchdacht sind.
- (255) Anhand dieser Sensitivitätsanalysen haben die französischen Behörden ein pessimistisches Szenario entwickelt, bei dem gleichzeitige negative Schocks kombiniert wurden, d. h. i) ein Anstieg des Treibstoffpreises um ... USD/t gegenüber dem Geschäftsplan (d. h. + ... % im Vergleich zu dem Basisszenario und + ... % gegenüber dem 2024/2025 festgestellten Durchschnitt), ii) ein Rückgang des PMC um ... % und iii) ein Rückgang der Auslastung um ... Prozentpunkte. Die Kommission stellt fest, dass diese kombinierten Annahmen strenger sind als die Veränderungen, die üblicherweise über einen kurzen Zeitraum zu beobachten sind, und dass diese daher einen glaubwürdigen Stresstest für das Geschäftsmodell von Corsair darstellen.
- (256) Die Kommission stellt fest, dass die kumulative Auswirkung auf das Betriebsergebnis in diesem pessimistischen Szenario erheblich ist, dass sie aber mit einer negativen Auswirkung in Höhe von ... Mio. EUR im Geschäftsjahr 2025-2026, die auf ... Mio. EUR im Zeitraum 2026-2027 sowie ... Mio. EUR im Zeitraum 2027-2028 steigt, unter Kontrolle bleibt. Mit Blick auf den Cashflow sind vergleichbare Größenordnungen zu beobachten. Trotz dieser kombinierten Schocks gelingt es Corsair, über den kurzen Zeitraum des Plans ein positives Betriebsergebnis zu wahren, was zeigt, dass das Unternehmen in der Lage ist, ein vernünftigerweise zu erwartendes Maß an Verschlechterungen seines wirtschaftlichen Umfelds aufzufangen, ohne seine operative Rentabilität sofort zu gefährden.
- (257) In Anbetracht all dieser Elemente ist die Kommission der Auffassung, dass das pessimistische Szenario die Glaubwürdigkeit der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von Corsair nicht infrage stellt. Es zeigt vielmehr, dass der Umstrukturierungsplan den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gerecht wird und eine hinreichende Robustheit gegenüber den identifizierten Hauptrisiken — insbesondere denjenigen im Zusammenhang mit der Volatilität der Treibstoffpreise und einer moderaten Verschlechterung der Geschäftslage — aufweist. Dies trifft umso mehr zu, als das Ende des Umstrukturierungszeitraums auf den 30. September 2026, d. h. in nur wenigen Monaten, festgelegt ist und es, auch wenn es sich nicht mit Sicherheit ausschließen lässt, höchst unwahrscheinlich ist, dass ein solches Szenario mit all seinen Komponenten und einem solchen Grad der Verschlechterung in einem so kurzen Zeitraum eintreten wird.
- (258) In Anbetracht der gemeinsamen Analyse des Basisszenarios und des pessimistischen Szenarios ist die Kommission der Auffassung, dass die von Corsair zugrunde gelegten Annahmen, um die Wiederherstellung der Rentabilität nachzuweisen, sowohl glaubwürdig als auch durchdacht und hinreichend begründet sind. Das Basisszenario stützt sich auf operative und kommerzielle Annahmen, die auf bereits festgestellten und dokumentierten Trends — insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Einnahmen je Ticket, die qualitative Verbesserung des Angebots und die Optimierung der Vertriebswege — beruhen, ohne dass jedoch allzu optimistische Sprünge zugrunde gelegt würden. Das pessimistische Szenario hingegen ist ein strenger Stresstest, der auf plausiblen negativen Schocks basiert, die zeitgleich die wichtigsten für die Wirtschaftsleistung maßgeblichen Faktoren beeinträchtigen, und zeigt eine erhebliche Sicherheitsmarge im Verhältnis zu den kritischen Schwellenwerten auf, die zu einem Nettoergebnis

⁽⁴³⁾ Quelle: Seite 7 des aktualisierten Umstrukturierungsplans, der der Kommission am 15. Dezember 2025 übermittelt wurde.

von null führen. Die Tatsache, dass Corsair auch in diesem pessimistischen Szenario weiterhin in der Lage ist, kurzfristig ein positives Betriebsergebnis zu erzielen, belegt die inhärente Robustheit des Umstrukturierungsplans. Angesichts dieser Gegebenheiten ist die Kommission der Ansicht, dass alle Annahmen, die den beiden Szenarien zugrunde liegen, den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gerecht werden und ein positives Fazit hinsichtlich der Glaubwürdigkeit der dauerhaften Wiederherstellung der Rentabilität von Corsair zulassen.

5.3.1.2.2. Bewertung der erwarteten finanziellen Leistungsfähigkeit

- (259) Im Rahmen ihrer letzten Stellungnahmen übermittelten die französischen Behörden mehrmals überarbeitete finanzielle Daten und Prognosen von Corsair, so zuletzt am 15. Dezember 2025. Aus diesen aktualisierten Prognosen (siehe Erwägungsgründe 49 bis 65) geht eine kontinuierliche und strukturelle Verbesserung der betrieblichen und finanziellen Leistungsfähigkeit der Fluggesellschaft während des bis zum 30. September 2026 verlängerten Umstrukturierungszeitraums hervor. Im Basisszenario würde Corsair am Ende dieses Zeitraums ein positives Nettoergebnis von ... Mio. EUR (bzw. ... Mio. EUR ohne das außerordentliche Ergebnis von ... Mio. EUR, das auf die staatliche Beihilfe zurückzuführen ist) und eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) von (10,6-13,4) % erzielen. Dies bestätigt die seit 2023 festgestellte Aufwärtstendenz sowie die Tatsache, dass die Gesellschaft im Einklang mit Randnummer 52 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien in der Lage sein sollte, alle Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten zu decken und eine angemessene Eigenkapitalrendite zu erwirtschaften. Die mittelfristigen Prognosen zeigen, dass sich diese Dynamik mit einem erwarteten Nettoergebnis von ... Mio. EUR und einem voraussichtlichen ROCE von (11,4-15,2) % am Ende des im September 2027 endenden Geschäftsjahres fortsetzt.
- (260) Die Kommission stellt fest, dass dieser voraussichtliche ROCE nach Abschluss des geänderten Umstrukturierungsplans über dem von den französischen Behörden auf (8,6-10,5) % geschätzten WACC liegt. Dieses Niveau des WACC liegt deutlich über dem von der Kommission in ihren jüngsten Entscheidungen in Zusammenhang mit dem Luftverkehrssektor zugrunde gelegten Durchschnitt, der bei ... liegt ⁽⁴⁴⁾. Die Kommission ist der Ansicht, dass diese Abweichung durch die besondere Situation von Corsair gerechtfertigt ist, die sich durch ein höheres Risikoprofil sowie das Fehlen von aussagekräftigen Ergebnissen des ersten genehmigten Umstrukturierungsplans auszeichnet, was bei den Fluggesellschaften, die Gegenstand vergleichbarer Umstrukturierungsentscheidungen waren, nicht zutrifft. Insbesondere ist Corsair eine kleinere Gesellschaft, die nicht börsennotiert und auf einer begrenzten Anzahl von Langstreckenmärkten tätig ist und deren langfristige Rentabilität nach wie vor stark davon abhängt, dass der geänderte Umstrukturierungsplan wirksam umgesetzt wird und die anspruchsvollen Annahmen in Zusammenhang mit dem Flugverkehr und der Rentabilität auch tatsächlich erreicht werden. In diesem Zusammenhang erscheint die Verwendung eines über dem in anderen Fällen dieses Sektors festgestellten Niveau liegenden WACC angemessen, um das von den Investoren nach der Umstrukturierung getragene Restrisiko widerzuspiegeln und eine Überschätzung der erwarteten wirtschaftlichen Rentabilität zu vermeiden.
- (261) Auf der Grundlage der von den französischen Behörden vorgelegten Daten und insbesondere der eingehenden Analyse in der Studie „Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair“ (Methode zur Berechnung des WACC von Corsair) erachtet die Kommission die für die Berechnung des WACC angewandte Methode somit als gerechtfertigt ⁽⁴⁵⁾.
- (262) Insbesondere ist die Kommission ferner der Ansicht, dass eine angestrebte finanzielle Hebelwirkung von ... % angemessen ist, da sie nicht auf der finanziellen Lage von Corsair in der Zeit der Schwierigkeiten beruht, sondern sich auf den Durchschnittswert stützt, der bei den europäischen Fluggesellschaften beobachtet wurde. Dieser Ansatz entspricht der Methode, die für nicht börsennotierte Unternehmen wie Corsair empfohlen wird ⁽⁴⁶⁾. Ebenso ist das angenommene Eigenkapital-Beta von ... aus einem sektorspezifischen Aktiva-Beta abgeleitet, das auf der Grundlage eines umfassenden Querschnitts europäischer Fluggesellschaften geschätzt und anschließend auf Basis der sich für diesen Querschnitt ergebenden Hebelwirkung entschuldet und neu verschuldet wurde. Diese Methode wird sowohl in der Finanztheorie als auch von den Regulierungsbehörden, die in der Studie der französischen Behörden angeführt werden, weithin anerkannt ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁴⁾ Durchschnitt, der von der Kommission für Condor, SAS, TAP, TAROM berechnet wurde.

⁽⁴⁵⁾ In der Studie wird der WACC für den Zeitpunkt, zu dem der Umstrukturierungsplan endet, auf der Grundlage von Marktdaten und nicht in Bezug auf die aktuelle Situation des Unternehmens Corsair und dessen Prognosen für die inhärenten Finanzierungskosten und Hebelwirkungen am Ende des Zeitraums im Jahr 2026 geschätzt. Dies steht im Einklang mit einer Analyse der Fähigkeit des Unternehmens, seine Kapitalkosten unter normalen Marktbedingungen dauerhaft zu decken. Alternativ dazu ist eine Schätzung der Opportunitätskosten des Kapitals zu dem Zeitpunkt, zu dem das Kapital (oder die Verbindlichkeit) investiert und analysiert wird, möglich.

⁽⁴⁶⁾ Der Ansatz konzentriert sich auf standardisierte sektorspezifische Parameter und nicht auf idiosynkratische Daten des begünstigten Unternehmens, die die Gewährung staatlicher Beihilfen widerspiegeln, die der Empfänger der Umstrukturierungsbeihilfe erhält, wie im Falle von Corsair der Erlass öffentlicher Forderungen.

⁽⁴⁷⁾ Der Ansatz ermöglicht es, das systematische Risiko des Luftverkehrssektors und nicht das vorübergehende Risikoprofil von Corsair darzustellen.

- (263) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass bei den Eigenkapitalkosten eine spezifische Illiquiditätsprämie einbezogen ist, die durch die Tatsache, dass Corsair nicht börsennotiert ist, gerechtfertigt ist, wohingegen keine Prämie für finanzielle Notlagen erhoben wird, da der WACC für einen Zeitraum berechnet wird, in dem das Unternehmen als wieder rentabel angesehen wird. Schließlich beruhen die zugrunde gelegten Fremdkapitalkosten auf objektiven Marktvergleichswerten, bei denen französische sektorspezifische und makroökonomische Daten kombiniert werden, und spiegeln die Finanzierungskosten eines im Luftverkehr tätigen rentablen Unternehmens mittlerer Größe wider und nicht die Kosten, die Corsair trägt oder tragen wird.
- (264) Angesichts dieser Gegebenheiten ist die Kommission der Ansicht, dass der WACC von (8,6-10,5) % einen durchdachten und glaubwürdigen Referenzzinssatz darstellt, um die langfristige Rentabilität von Corsair zu beurteilen und zu überprüfen, ob die Finanzprognosen des geänderten Umstrukturierungsplans eine nachhaltige Deckung der Kapitalkosten im Einklang mit den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien und der ständigen Praxis der Kommission in vergleichbaren Fällen im Luftverkehrssektor ermöglichen.
- (265) Im Übrigen ist die Eigenkapitalposition des Unternehmens ... und zeigt somit, dass Corsair den Status eines Unternehmens in Schwierigkeiten im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien endgültig hinter sich gelassen hat.
- (266) Mit Blick auf diese Grundlage kam die Kommission zu dem Schluss, dass der vorgelegte Plan eine solide und kohärente Aussicht auf Wiederherstellung der Rentabilität bietet, selbst wenn die vollständige Wiederauffüllung des Eigenkapitals von Corsair nach dem Ende des Umstrukturierungszeitraums erfolgt. Die jüngsten Prognosen berücksichtigen sowohl die von der Gesellschaft ergriffenen zusätzlichen Rationalisierungs- und Wettbewerbsmaßnahmen, insbesondere die Kontrolle der Betriebskosten, die Modernisierung der Flotte, die Verbesserung des Auslastungsgrads und eine effizientere Preispolitik, als auch die von den französischen Behörden vorgeschlagenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen. Das prognostizierte Rentabilitätsniveau mit einem ROCE von (10,6-13,4) % im Jahr 2026 und (11,4-15,2) % im Jahr 2027 deutet auf eine tatsächliche und nachhaltige Sanierung hin, die umso bedeutsamer ist, als sie vor dem Hintergrund der Auswirkungen der militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine erfolgt.
- (267) In diesem Zusammenhang und auf der Grundlage der von den französischen Behörden übermittelten Tabelle 4 macht die Kommission die folgenden weiteren Feststellungen, die die Analyse mit Blick auf die Wiederherstellung der Rentabilität von Corsair untermauern:
- a) Erstens stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden ihre Analyse durch einen Vergleich der Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) von Corsair mit derjenigen eines großen und repräsentativen Querschnitts von zwölf anderen europäischen und nordamerikanischen Fluggesellschaften belegt haben. Dieser Querschnitt umfasst sowohl etablierte Fluggesellschaften als auch Billigfluggesellschaften und amerikanische Fluggesellschaften, sodass strukturelle Unterschiede bei der Kapitalrentabilität je nach Geschäftsmodell genau erfasst werden können. Die Kommission stellt fest, dass diese Aufschlüsselung nach Kategorien ein wichtiger Bezugspunkt für die Gesellschaft Corsair ist, die eine ähnliche Positionierung und ein vergleichbares Risikoprofil wie diejenigen etablierter Fluggesellschaften, die kapitalintensive Langstreckennetze betreiben, aufweist, auch wenn sie erheblich kleiner als diese Gesellschaften ist.
 - b) Zweitens stellt die Kommission fest, dass die Entwicklung des ROCE im Zeitraum 2019-2024 die großen exogenen Schocks widerspiegelt, von denen der Luftverkehrssektor betroffen war. Nach einem insgesamt zufriedenstellenden Niveau im Jahr 2019 mit einem ROCE-Medianwert von 7,3 % für sämtliche Fluggesellschaften verschlechterten sich die Indikatoren in den Jahren 2021 und 2022 deutlich und der Medianwert wurde negativ oder sehr niedrig, was insbesondere auf die Gesundheitskrise, die Mobilitätsbeschränkungen und die Unterbrechung der Wertschöpfungsketten zurückzuführen war. Die 2023 beobachtete Erholung, die sich 2024 mit einem ROCE-Medianwert von 6,9 % bestätigte, deutet auf eine allmähliche Rückkehr zu stärker standardisierten Marktbedingungen, jedoch nicht auf eine einheitliche Rückkehr zu den Niveaus vor der Krise hin.
 - c) Angesichts dieses sektorspezifischen Hintergrunds stellt die Kommission fest, dass der ROCE von Corsair, nachdem er im Geschäftsjahr 2023/2024 ein nahezu ausgeglichenes Niveau erreicht hatte, im Zeitraum 2024/2025 bei ... % lag, was eine spürbare Verbesserung der Wirtschaftsleistung nach den ersten umgesetzten Umstrukturierungsmaßnahmen erkennen lässt. Insbesondere deuten die in dem geänderten Umstrukturierungsplan zugrunde gelegten Prognosen darauf hin, dass sich der ROCE von Corsair über den Zeitraum des Plans zunehmend verbessert.
- (268) Die Kommission ist der Ansicht, dass dieser Weg mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien im Einklang steht, da er zeigt, dass das begünstigte Unternehmen in der Lage ist, mittelfristig eine dauerhaft positive und mit den Kapitalkosten vereinbare Kapitalrendite zu erwirtschaften, die es ihm ermöglicht, unter normalen Marktbedingungen ohne fortgesetzte Abhängigkeit von staatlichen Beihilfen zu agieren. In diesem Zusammenhang ist die prognostizierte Entwicklung des ROCE ein aussagekräftiger und glaubwürdiger Indikator für die dauerhafte Wiederherstellung der Rentabilität von Corsair.

- (269) Im Übrigen ist nach Ansicht der Kommission das Fortbestehen einer negativen Eigenkapitalposition am Ende des Umstrukturierungszeitraums als solches nicht ausreichend, um die Schlussfolgerung einer Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität zu widerlegen. Der Begriff der Rentabilität, wie er von der Kommission in ähnlichen Fällen einer tiefgreifenden Umstrukturierung ausgelegt wurde, stützt sich nicht nur auf die buchhalterische Solvenz, sondern auf die strukturelle und dauerhafte Fähigkeit des Unternehmens, einen positiven Cashflow zu erwirtschaften und sich somit ohne weitere staatliche Beihilfen selbst zu finanzieren. In dieser Hinsicht zeigt der geänderte Umstrukturierungsplan eine positive Entwicklung der operativen Rentabilität, die zwar einen (geringfügig) verlängerten Zeitraum für den Abbau der historischen Verbindlichkeiten (Eigenkapitaldefizit) erfordert, aber sicherstellt, dass die wirtschaftliche Erholung von Corsair unumkehrbar ist und das Unternehmen letztlich in der Lage sein wird, seine Investitionen zu finanzieren und seine Schulden zurückzuzahlen. Die vorübergehende Beibehaltung eines negativen Eigenkapitals sollte daher als inhärente Folge der historischen Verbindlichkeiten akzeptiert werden, und dies unbeschadet einer zukünftigen wirtschaftlichen Rentabilität.
- (270) Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass die jüngsten und erwarteten Entwicklungen der wichtigsten makroökonomischen Parameter ebenso den dargestellten Weg der Erholung stützen. Zum einen sinken durch die Stabilisierung und die erwartete leichte Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar im Zeitraum 2025-2027 ⁽⁴⁸⁾ automatisch die Kosten für Devisenkäufe, insbesondere für Treibstoff und Flugzeugleasingverträge, die auf US-Dollar lauten. Zum anderen deuten die Kerosin-Terminmärkte nach den in den Jahren 2022 und 2023 beobachteten Volatilitätsspitzen auf einen tendenziellen Preisrückgang ⁽⁴⁹⁾ über den Zeitraum des Plans hin, wodurch das Risiko für die operativen Margen erheblich gemindert wird. Diese beiden kombinierten Faktoren, d. h. die günstige Wechselkursentwicklung und der Rückgang der Treibstoffpreise, bilden externe Hebel zur Stützung der Rentabilität von Corsair und erhöhen die Glaubwürdigkeit der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von Corsair.
- (271) Die Kommission stellt zudem fest, dass Corsair nach Umsetzung des Plans sowohl im Basisszenario als auch im pessimistischen Szenario über eine solide Finanzstruktur und ausreichende liquide Mittel verfügen würde, um seine Entwicklung ohne Inanspruchnahme weiterer staatlicher Beihilfen fortzusetzen.
- (272) Mit Blick auf das pessimistische Szenario stellt die Kommission fest, dass das erwartete Nettoergebnis am Ende des Umstrukturierungszeitraums positiv ist und sich in einer Größenordnung von ... EUR bewegt, wenn die Auswirkungen der staatlichen Beihilfe ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für die liquiden Mittel der Gesellschaft, die sich ... voraussichtlich auf ... Mio. EUR belaufen sollte.

⁽⁴⁸⁾ Die Marktprognosen und makroökonomischen Annahmen nähern sich im Zeitraum 2025-2027 einer Stabilisierung oder sogar einer allmählichen Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar an. Zum einen wird in den technischen Projektionen des Eurosystems davon ausgegangen, dass der EUR/USD-Wechselkurs zwischen 2025 und 2027 leicht ansteigen könnte, und zwar von etwa 1,08 im Jahr 2025 auf zunächst 1,11 und anschließend 1,13 im Zeitraum 2026-2027, was eine Aufwertung des Euro mit Blick auf frühere Niveaus vor dem Hintergrund nach unten korrigierter Rohstoffpreise und der langfristigen Zinsdynamik im Euro-Währungsgebiet widerspiegelt. Zum anderen deuten die Prognosen der EZB-Umfrage unter professionellen Prognostikern (ECB Survey of Professional Forecasters) auf eine Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar hin, wonach für 2026 höhere EUR/USD-Kurse als für 2025 erwartet werden, was einem mittelfristigen Aufwärtstrend entspricht. Diese Erwartungen werden durch einvernehmliche Prognosen internationaler Finanzinstitutionen bestätigt, von denen einige davon ausgehen, dass der Euro im Zeitraum 2025-2026 aufgrund struktureller Faktoren, wie möglicher geldpolitischer Divergenzen zwischen der Europäischen Zentralbank und der US-Notenbank, sowie der relativen Widerstandsfähigkeit der Wirtschaft des Euro-Währungsgebiets dauerhaft über 1,15-1,20 USD liegen könnte. Insgesamt rechtfertigen diese Fakten die Annahme einer Stabilisierung und anschließenden leichten Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar über den betrachteten Zeitraum.

⁽⁴⁹⁾ Die an den Mineralöl- und Terminmärkten erhobenen Daten deuten nach den in den Jahren 2022 und 2023 beobachteten Volatilitätsspitzen auf einen allgemein rückläufigen Trend bei den Preisen für Destillatkraftstoffe, einschließlich Kerosin, hin. Die internationalen Rohölpreise, d. h. der maßgebende Preistreiber für die Kerosinkosten, sind seit den Höchstständen der letzten Jahre erheblich gesunken und liegen 2025 auf einem historischen Tiefstand, wobei Brent bei vielen Börsennotierungen unter 70 USD pro Barrel liegt, was auf ein Überangebot und eine schwächer als erwartete Nachfrage weltweit zurückzuführen ist. Verlässlichen Prognosen zufolge könnte sich dieser rückläufige Trend in den Jahren 2026 und 2027 fortsetzen, wobei die Brent-Preise mittelfristig auf etwa 58-60 USD pro Barrel geschätzt werden, was deutlich unter den jüngsten Höchstständen liegt und einen Abwärtsdruck auf die Kerosinpreise ausübt.

Darüber hinaus zeigen die Terminmärkte für Destillatprodukte einen Rückgang der Prämien für Jet Fuel (Kerosin) gegenüber anderen Destillatkraftstoffen, was darauf hindeutet, dass die erwartete Versorgungsknappeit nachlässt. Die EU-Prämien für Jet Fuel im Vergleich zu Diesel-Futures sind fast verschwunden, was auf eine nachlassende Angst vor Knappeit und eine Normalisierung der Preisstrukturen auf den Terminmärkten hindeutet (siehe: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).

Vor diesem Hintergrund führt das Zusammenwirken von geringeren Rohöl-Terminpreisen und einbrechenden Prämien für Destillatprodukte dazu, dass im Planungszeitraum 2025-2027 Stabilität oder sogar ein leichter Rückgang der Flugkerosinpreise erwartet wird, wodurch das Risiko für die operativen Margen von Fluggesellschaften, die wie Corsair von diesem wichtigen Treibstoff abhängig sind, erheblich gemindert wird.

- (273) Die von den französischen Behörden zugrunde gelegten Annahmen erscheinen, auch wenn sie zurückhaltend sind, angesichts der im Luftverkehrssektor beobachteten Tendenzen und der jüngsten Leistung von Corsair — insbesondere auf seinen Langstreckenverbindungen in die Überseegebiete und nach Afrika — plausibel. Wenn auch das pessimistische Szenario eine verbleibende Sensitivität gegenüber der Entwicklung von Kosten und Nachfrage belegt, so ist die Kommission dennoch der Ansicht, dass die Verknüpfung einer dauerhaft gesenkten Kostenbasis mit einer gezielteren Marktpositionierung, einer günstigeren externen Konjunktur und einer anhaltenden Erholung des internationalen Verkehrs die Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens am Ende des Umstrukturierungszeitraums, der bereits Ende September 2026 endet, glaubwürdig erscheinen lässt.
- (274) Die Kommission verweist darauf, dass gemäß Randnummer 52 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien die Wiederherstellung der Rentabilität nicht nur beinhaltet, dass das Unternehmen in der Lage ist, alle Kosten, einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten, dauerhaft zu decken und eine angemessene Eigenkapitalrendite zu erwirtschaften, sondern dass als gesondertes Kriterium zudem gefordert wird, dass das umstrukturierte Unternehmen in der Lage ist, aus eigener Kraft, d. h. ohne anhaltende Abhängigkeit von staatlicher Unterstützung, im Wettbewerb auf dem Markt zu bestehen. Diesbezüglich stellt die Kommission klar, dass dieses Kriterium sich nicht auf die Bilanzierung des Eigenkapitals während der Umstrukturierungsphase beschränkt, die vorübergehend verschlechtert bleiben kann, sondern anhand eines Bündels relevanter wirtschaftlicher und finanzieller Indikatoren prospektiv, d. h. für den Zeitpunkt, zu dem der Umstrukturierungsplan endet, beurteilt werden muss.
- (275) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass Corsair nach Abschluss des Umstrukturierungsplans voraussichtlich ein wiederkehrendes positives Betriebsergebnis, positive freie Cashflows sowie eine Rendite auf das eingesetzte Kapital, die dauerhaft über den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten liegt, erwirtschaftet. Durch diese Elemente wird belegt, dass das Unternehmen in der Lage ist, unter normalen Marktbedingungen seine Geschäftstätigkeit und seine zukünftigen Investitionen ohne Inanspruchnahme einer zusätzlichen staatlichen Beihilfe zu finanzieren. Die Kommission stellt ferner fest, dass es die geplante Finanzstruktur ermöglicht, dass Corsair die üblichen Marktanforderungen in Bezug auf Solvenz und Schuldendienstdeckung erfüllt, womit sichergestellt werden kann, dass dem Unternehmen nach der Umstrukturierung ein normaler Zugang zu marktbasierenden Finanzierungsmitteln gewährt wird.
- (276) Angesichts dieser Gegebenheiten und im Einklang mit dem Ansatz der Kommission in früheren Rechtssachen, insbesondere in der vom Gericht bestätigten Rechtssache TAP (Urteil T-458/22, EU:T:2025:1094, Rn. 104 ff.), ist die Kommission der Auffassung, dass Corsair nach Abschluss des Umstrukturierungsplans bzw. spätestens im September 2026 in der Lage sein wird, aus eigener Kraft im Wettbewerb zu bestehen. Daher sind die im Rahmen des geänderten Umstrukturierungsplans von Corsair durchgeführten Maßnahmen geeignet, die Rentabilität des Unternehmens dauerhaft wiederherzustellen und seine finanzielle Autonomie ohne zusätzliche staatliche Beihilfen sicherzustellen.

5.3.2. Auswirkungen auf Handel und Wettbewerb

5.3.2.1. Geeignetheit und Angemessenheit der Beihilfe, Eigenbeitrag und Lastenteilung

- (277) Nach Randnummer 62 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien müssen das begünstigte Unternehmen, seine Anteilseigner oder Gläubiger oder die Unternehmensgruppe, der das begünstigte Unternehmen angehört, oder neue Investoren einen erheblichen Beitrag zu den Umstrukturierungskosten leisten. Ein derartiger Eigenbeitrag sollte in der Regel in Bezug auf die Auswirkungen auf die Solvenz oder Liquiditätsposition des begünstigten Unternehmens mit der gewährten Beihilfe vergleichbar sein, die zudem angemessen vergütet werden muss (Randnummer 54 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien). Gemäß Randnummer 63 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien muss es sich um einen konkreten Beitrag — ohne für die Zukunft erwartete Gewinne wie Cashflow — handeln. Des Weiteren muss nach Randnummer 124 Buchstabe b der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, wenn im Rahmen einer Änderung eines Umstrukturierungsplans die Umstrukturierungskosten höher veranschlagt werden, auch der Eigenbeitrag entsprechend höher ausfallen.

- (278) In ihrem Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die Ansicht, dass die französischen Behörden neue Unterstützungsmaßnahmen zugunsten von Corsair in Höhe von insgesamt 83,1 Mio. EUR ⁽⁵⁰⁾ planten, die eine neue Zuführung in Höhe von 3 Mio. EUR durch den Departementrat von Guadeloupe, die Umschuldung öffentlicher Schulden in Höhe von 19 Mio. EUR, einen Forderungsverzicht in Höhe von 23 Mio. EUR, neue Steuerermäßigungen im Zusammenhang mit der Flottenerneuerung in Höhe von rund 38,1 Mio. EUR sowie den Erlass öffentlicher Schulden in Höhe der beiden im Rahmen des ursprünglichen Umstrukturierungsplans gewährten FDES- und PP-Darlehen (insgesamt 80 Mio. EUR) umfassten.
- (279) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass die geplante Betterungsklausel nach wie vor auf ... Mio. EUR begrenzt war, während sich der kumulierte Betrag der seit 2020 gewährten staatlichen Beihilfen auf fast 200 Mio. EUR belief. Angesichts dieser Tatsache war die Kommission der Ansicht, dass auch im Falle einer erfolgreichen Umstrukturierung der größte Teil der Gewinne den privaten Anteilseignern zufließen würde, während der Staat durch den Schuldenerlass und die Gewährung von Steuervorteilen, die nicht rückzahlbaren Zuschüssen entsprechen, die Hauptlast tragen würde. Sie wies daher darauf hin, dass die Vergütung des Staates unangemessen erschien und dass es durch eine teilweise Umwandlung der öffentlichen Forderungen in Eigenkapital möglich gewesen wäre, eine bessere Gleichstellung mit den anderen Investoren zu erreichen.
- (280) Im Übrigen war die Kommission der Ansicht, dass das Vorliegen eines ausreichenden, konkreten und tatsächlichen Eigenbeitrags im Sinne der Randnummern 64 und 124 Buchstabe b der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien durch den geänderten Umstrukturierungsplan noch nicht belegt wird. Insbesondere hatte es den Anschein, dass einige angeführte Finanzierungsquellen, wie die geplante Sale-&-Lease-Back-Transaktion in Höhe von rund 21,7 Mio. EUR oder die Finanzierung der vier Flugzeuge vom Typ Airbus A330-NEO, die noch zu liefern waren, zum gegebenen Zeitpunkt unzureichend dokumentiert oder hypothetisch waren.
- (281) Die Kommission vertrat demgemäß die Auffassung, dass der Eigenbeitrag im Verhältnis zu dem Gesamtvolumen der staatlichen Beihilfen nach wie vor begrenzt und ungewiss war und dass die französischen Behörden nicht nachgewiesen hatten, dass dieser geringe Beitrag durch die besondere geografische Situation von Corsair gerechtfertigt ist. Sie äußerte daher ernsthafte Zweifel an der Verhältnismäßigkeit und der Vergütung der geplanten Beihilfe angesichts der in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien genannten Anforderungen.
- (282) Auf der Grundlage der eingehenden Prüfung der letzten Stellungnahme Frankreichs und der Klarstellungen und Änderungen, die von den französischen Behörden insbesondere in Bezug auf die verschiedenen Bestandteile des Eigenbeitrags des begünstigten Unternehmens (siehe Erwägungsgründe 36 bis 43 und Tabelle 1 in Erwägungsgrund 44) vorgenommen wurden, weist der geänderte Umstrukturierungsplan jedoch Gesamtkosten in Höhe von 233 Mio. EUR aus, die aus 145,4 Mio. EUR Eigenbeiträgen (62,3 %) und 87,8 Mio. EUR staatlichen Beihilfen (37,7 %) finanziert werden, bzw. in Höhe von 519,4 Mio. EUR, die aus 319,1 Mio. EUR Eigenbeiträgen (61,4 %) und 200,5 Mio. EUR Beihilfen (38,6 %) finanziert werden, wenn der ursprüngliche Umstrukturierungsplan (von 2020) einbezogen wird, wobei die Zuführung in Höhe von 6 Mio. EUR der Gebietskörperschaften der überseeischen Departements und Regionen über OMRP zur Unterstützung des Plans als Beihilfe und nicht als Eigenbeitrag angerechnet wird.
- (283) Vor diesem Hintergrund muss die Kommission sicherstellen, dass es sich bei den Eigenbeiträgen um konkrete, beihilfefreie und ausreichende Beträge handelt. Die 145,4 Mio. EUR liegen weit über der erforderlichen Mindestschwelle von 50 %, wodurch sichergestellt wird, dass das begünstigte Unternehmen und seine Gläubiger und/oder Anteilseigner den Großteil der Umstrukturierungskosten tragen. Die eingehende Analyse dieser Beiträge belegt diesbezüglich die Konformität jeder dieser Maßnahmen.
- (284) Bei den Kapitalzuführungen der privaten Investoren Blue Sky Holding und Advens-Geocoton in Höhe von insgesamt (10-50) Mio. EUR handelt es sich nämlich um frisches Kapital, das direkt auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen den Anteilseignern, die gemäß ihrer im Term Sheet verankerten Verpflichtung zu unterzeichnen ist, zugeführt wird. Dasselbe gilt für die von den drei Anteilseignern Blue Sky Holding, Advens-Geocoton und SEMPAT eingegangene zusätzliche Verpflichtung, einen weiteren Betrag in Höhe von (5-30) Mio. EUR zuzuführen, falls die Liquidität von Corsair unter ... Mio. EUR sinkt. In diesem Zusammenhang führten die französischen Behörden zwar an, dass es sich bei der Erhöhung des Kapitals von Corsair um 3 Mio. EUR aus Mitteln der Region Guadeloupe um eine staatliche Beihilfe handelt (siehe Erwägungsgrund 39 Ziffer i), sie machten jedoch keine Angaben in Bezug auf die Einstufung der Beteiligung von SEMPAT bei dieser

⁽⁵⁰⁾ Siehe Erwägungsgrund 32 des Einleitungsbeschlusses, in dem nicht auf die Zinsen für die erlassenen FDES- und PP-Darlehen eingegangen wird.

zusätzlichen Finanzierung bzw. zu deren Umfang. Die Kommission stellt im Übrigen fest, dass dies angesichts des Anteils der Beteiligung der Region Guadeloupe am künftigen Kapital von Corsair, selbst wenn der von SEMPAT stammende Teil dieser zusätzlichen Finanzierung als staatliche Beihilfe und nicht als Bestandteil des Eigenbeitrags einzustufen wäre, nur eine geringfügige Auswirkung auf das Verhältnis zwischen den öffentlichen und privaten Beiträgen zur Finanzierung des geänderten Umstrukturierungsplans hätte und somit die in diesem Beschluss vorgenommene Beurteilung hinsichtlich der Vereinbarkeit und der Verhältnismäßigkeit nicht geändert hätte. Diese Beiträge können daher für die Zwecke der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien als sicher, konkret und beihilfefrei angesehen werden.

- (285) Die Finanzierung der vier neuen Flugzeuge vom Typ Airbus-A330-NEO durch Leasing in Höhe von (20-80) Mio. EUR wird, obwohl sie an Leasingzahlungen gebunden ist, in Bezug auf den Geschäftsplan als private Finanzierungsanstrengung seitens des Leasinggebers betrachtet. Diese Leasingverträge über die Erneuerung der Flotte von Corsair wurden unterzeichnet und es sind bereits Lieferungen erfolgt. So hat AerCap, eine der weltweit größten Flugzeugleasinggesellschaften, das erste der insgesamt vier Flugzeuge vom Typ Airbus A330-900-NEO geliefert, die im Rahmen dieser Flottenerneuerung von Corsair geleast wurden. Die Lieferung erfolgte am ... und die drei weiteren Flugzeuge sollten im Laufe des Jahres 2024 im Rahmen desselben Leasingvertrags an Corsair übergeben werden. Dieser Beitrag kann daher als konkret und beihilfefrei angesehen werden.
- (286) Des Weiteren ist es zulässig, den aus der Veräußerung des Flugzeugs F-HSKY im Sommer 2025 stammenden Betrag in Höhe von (25-45) Mio. EUR als Erlös aus einer bereits erfolgten Veräußerung an eine private Gegenpartei einzustufen (siehe Erwägungsgrund 31 Buchstabe f) und unwiderruflich dem geänderten Umstrukturierungsplan zuzuweisen.
- (287) In Bezug auf das von der CRPN gewährte Beitragsmoratorium in Höhe von (10-40) Mio. EUR geht aus den Erwägungsgründen 193 bis 200 hervor, dass diese Maßnahme keine staatliche Beihilfe darstellt. Da die Maßnahme auf eigenständigen geschäftlichen Verhandlungen zwischen Corsair und der CRPN und nicht auf einer staatlichen Entscheidung beruht, kann sie als beihilfefrei angesehen werden. Dieses Moratorium wurde durch einen Beschluss der außerordentlichen Verwaltungsratssitzung der CRPN vom 7. November 2023 beschlossen, den die französischen Behörden der Kommission vorgelegt haben, und kann somit als konkretes, tatsächliches und nachprüfbares Element des Eigenbeitrags im Sinne von Randnummer 64 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien angesehen werden, gemäß der sich der Eigenbeitrag bei großen Unternehmen auf mindestens 50 % der Umstrukturisierungskosten belaufen muss.
- (288) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Ansicht, dass ein erheblicher Teil des Eigenbeitrags unmittelbar das Eigenkapital von Corsair mittels Zuführung von frischem Kapital stärkt (siehe Erwägungsgrund 283). Die verbleibenden Maßnahmen erhöhen zwar nicht unmittelbar das Eigenkapital, tragen aber erheblich zur Wiederherstellung der Solvenz von Corsair bei, indem sie die Fähigkeit des Unternehmens stärken, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, und die langfristige Rentabilität seines Geschäftsmodells unterstützen.
- (289) Die Solvenz eines Unternehmens entspricht nämlich seiner Fähigkeit, seine gesamten mittel- und langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten aus Eigenmitteln und künftigen Cashflows zu decken. Sie wird nicht nur statisch durch den Vergleich der Aktiva und Passiva in der Bilanz beurteilt, sondern auch dynamisch anhand der Fähigkeit des Unternehmens, ausreichende Ergebnisse und Cashflows zu erwirtschaften, um seine Verbindlichkeiten bei Fälligkeit zu begleichen. Eine Verbesserung der Solvenz kann sich somit sowohl durch eine unmittelbare Aufstockung des Eigenkapitals als auch durch eine dauerhafte Verringerung der Verbindlichkeiten, eine Schuldendienstentlastung oder einen strukturellen Rückgang des Finanzierungsbedarfs ergeben.
- (290) Daher stellt die Kommission in Bezug auf die Maßnahmen, die im Rahmen des geänderten Umstrukturierungsplans in Zusammenhang mit dem Eigenbeitrag durchgeführt wurden, fest, dass sie — jede einzelne mittels unterschiedlicher Modalitäten — zur Verbesserung der Solvenz von Corsair beitragen, auch wenn ihre Wirkung auf der Ebene des bilanziellen Eigenkapitals nicht immer unmittelbar sichtbar ist. Das von der CRPN gewährte Moratorium führt zu einer Verlängerung der Zahlungsfristen und zu einer vorübergehenden Reduzierung der finanziellen Belastung, wodurch die kurz- und mittelfristigen Mittelabflüsse verringert werden und das Unternehmen besser in der Lage ist, seinen sonstigen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, was zur Stabilisierung seiner gesamten Finanzstruktur beiträgt. Die Finanzierung neuer Flugzeuge, die eine Flottenerneuerung ohne eine übermäßige Bereitstellung von Eigenkapital ermöglicht, senkt die Betriebskosten je Einheit und verbessert die operative Effizienz, was zu einer besseren Fähigkeit zur Cashflow-Generierung und damit zu einer Stärkung der Solvenz während des Umstrukturierungsplans führt. Zudem ermöglicht die Veräußerung eines Flugzeugs, Liquidität bereitzustellen und die mit dem Betrieb und dem Halten des betreffenden Vermögenswerts verbundenen Belastungen zu verringern, wodurch der künftige Finanzierungsbedarf gesenkt wird und sich die Solvenz und das finanzielle Risikoprofil des Unternehmens verbessern.

- (291) Die staatliche Beihilfe in Höhe von 87,8 Mio. EUR (... % der Gesamtkosten in Zusammenhang mit den Änderungen des Umstrukturierungsplans von Corsair) ist auf das erforderliche Minimum zur Sicherung der Rentabilität von Corsair beschränkt, was ein Grundprinzip der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist, da dieser Betrag dazu dient, die Finanzierungslücke zu schließen, die durch unvorhergesehene und nicht dem Unternehmen anzulastende Umstände entstanden ist. Neben der Beihilfe in Höhe von 3 Mio. EUR in Form einer Kapitalzuführung des Departementrates von Guadeloupe besteht die Beihilfe hauptsächlich aus dem Verzicht auf erlassbare öffentliche Schulden (23 Mio. EUR), dem Erlass der in Zusammenhang mit dem PP-Darlehen aufgelaufenen und kapitalisierten Zinsen (4,7 Mio. EUR), der Steuergutschrift in Zusammenhang mit den überseeischen Gebieten (38,1 Mio. EUR) und der Umschuldung nicht erlassbarer öffentlicher Schulden (19 Mio. EUR), deren Beihilfewert anhand des gewährten Vorteils bewertet wird.
- (292) Im Hinblick auf die Beihilfe in Höhe von 3 Mio. EUR in Form einer Kapitalzuführung des Departementrates von Guadeloupe ist die Kommission der Auffassung, dass diese Maßnahme ein gezieltes und notwendiges Instrument für die Umstrukturierung darstellt und im Einklang mit den einschlägigen Randnummern der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien steht, da das gewählte Mittel, d. h. die Zuführung von Kapital, das direkteste Instrument zur Sanierung der Verbindlichkeiten von Corsair und unmittelbaren Verbesserung der Solvenz ist, wodurch die unmittelbare Gefahr eines Ausfalls verhindert wird. Im Übrigen verdeutlicht die Herkunft der Beihilfe, die unmittelbar von einer überseeischen Gebietskörperschaft stammt, die Dimension des regionalen Zusammenhalts und des wesentlichen öffentlichen Interesses in Zusammenhang mit der Luftverkehrsanbindung. Durch die direkte Beteiligung am Kapital bestätigt der Departementrat von Guadeloupe die Glaubwürdigkeit des geänderten Umstrukturierungsplans und stellt Mittel bereit, die strukturell entscheidend für die künftige Rentabilität der Gesellschaft sind. Die Maßnahme wird zudem als verhältnismäßig erachtet, da sie dazu beiträgt, die Verdrängungseffekte und damit die wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen auf den Markt zu begrenzen, und gleichzeitig sicherstellt, dass die mit der Beihilfe erzielten Gewinne ausschließlich zur Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und der finanziellen Autonomie von Corsair dienen.
- (293) Was die im Jahr 2020 im Rahmen des ersten Umstrukturierungsbeschlusses bewilligten und ausgezahlten Darlehen betrifft, die in voller Höhe als Kapitalbetrag verbucht wurden, so stellt der Forderungsverzicht zur Unterstützung des geänderten Plans sicherlich eine neue Beihilfe dar, die zu den anderen Beihilfen hinzukommt (Erwägungsgrund 211). Bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit der zusätzlichen Umstrukturierungsbeihilfen darf hingegen der Verzicht auf die Kapitalbeträge der Darlehen nicht mehr berücksichtigt werden, da andernfalls dieselben öffentlichen Mittel zur Unterstützung eines einzigen Umstrukturierungsplans doppelt angerechnet würden. Da der Kapitalbetrag bereits in vollem Umfang bei der Beurteilung der ursprünglichen Umstrukturierungsbeihilfe für Corsair berücksichtigt wurde, werden bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit neuer sowie früherer Beihilfen (Tabelle 1) nur die fälligen Zinsen berücksichtigt, wodurch die Transparenz und die vollständige Rückverfolgbarkeit der Maßnahme im Einklang mit Randnummer 58 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien sichergestellt werden.
- (294) Die Kommission ist der Auffassung, dass die geplante zusätzliche Beihilfe, die — wie vorstehend ausgeführt — hauptsächlich in Form eines Forderungsverzichts gewährt werden soll, in Wirklichkeit ein geeignetes und verhältnismäßiges Instrument im Sinne der Randnummern 60 ff. der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien darstellt, da sie die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von Corsair bei gleichzeitiger Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen zum Ziel hat. Durch diesen Schuldenerlass, der in seiner Wirkung einer Zuführung von Kapital gleichkommt, wird die Solvenz des Unternehmens entscheidend verbessert und seine Fähigkeit gestärkt, seinen finanziellen Verpflichtungen ohne weitere Beihilfen nachzukommen.
- (295) Darüber hinaus ist die Kommission der Ansicht, dass die geplante zusätzliche Beihilfe in Höhe von 38,1 Mio. EUR, die hauptsächlich in Form einer Steuergutschrift (CIOM) gewährt werden soll, ebenso ein geeignetes und verhältnismäßiges Instrument im Sinne der Randnummern 60 ff. der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien darstellt, da sie die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von Corsair bei gleichzeitiger Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen zum Ziel hat. Durch diese finanzielle Unterstützung, die ein funktionales Äquivalent einer Kapitalzuführung darstellt, werden nämlich die Eigenkapitalstruktur und die Solvenz des begünstigten Unternehmens erheblich verbessert. Die daraus resultierende Liquiditätssicherung ist von entscheidender Bedeutung, damit Corsair die mit der Umstrukturierung verbundenen Kosten tragen und die zur Umsetzung des geänderten Umstrukturierungsplans erforderlichen Ausgaben finanzieren kann. Diese Stärkung der Bilanz und der Fähigkeit zur Selbstfinanzierung wird als Teil des Minimums angesehen, das erforderlich ist, damit die Gesellschaft in der Lage ist, ihren künftigen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, wodurch die Rentabilität ohne Abhängigkeit von einer neuen Beihilfe sichergestellt wird.
- (296) Auf dieser Grundlage beläuft sich der Eigenbeitrag von Corsair, wenn beide Umstrukturierungszeiträume (2020-2026) berücksichtigt werden, auf 61,4 % der gesamten Umstrukturierungskosten und liegt, nur auf den zusätzlichen Zeitraum (2023-2026) bezogen, sogar bei 62,3 %.

- (297) Diese Anteile liegen deutlich über der nach Randnummer 64 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erforderlichen Mindestschwelle von 50 %, wodurch sichergestellt wird, dass die staatliche Beihilfe in einem genau angemessenen Verhältnis zu dem verbleibenden Finanzierungsbedarf steht und dass der größte Teil des wirtschaftlichen Risikos von den Anteilseignern und privaten Investoren getragen wird. Dies gilt sowohl für die Finanzierung des ursprünglichen Plans als auch für die Finanzierung des geänderten Plans, und zwar, was die Änderung des Plans für sich genommen betrifft, im Einklang mit Randnummer 124 Buchstabe b der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.
- (298) Des Weiteren entspricht die Kombination der oben beschriebenen geplanten Maßnahmen in vollem Umfang den Anforderungen der Randnummern 61 und 65 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, indem sichergestellt wird, dass die Beihilfe auf das erforderliche Minimum beschränkt ist und die Umstrukturierungskosten gerecht auf die Beteiligten verteilt werden.
- (299) Der hohe Anteil des Eigenbeitrags (62,3 %) ist der beste Indikator dafür, dass die staatliche Beihilfe auf das absolute Minimum beschränkt ist, das erforderlich ist, um die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens zu ermöglichen, und somit das Kriterium der Verhältnismäßigkeit der Umstrukturierungsbeihilfe in vollem Umfang erfüllt.
- (300) Auch wenn gemäß Randnummer 124 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien eine Prüfung dieses Aspekts des geänderten Umstrukturierungsplans nicht erforderlich ist, stellt die Kommission fest, dass diese Umstrukturierungsvorgänge erfolgen, nachdem die aufgelaufenen Verluste von Corsair, die den Wert der Aktien der bestehenden Anteilseigner, die die früheren Umstrukturierungen unterstützt haben, zunichtegemacht haben, vollständig aufgefangen wurden (Erwägungsgrund 47).
- (301) Was schließlich die Vergütung des Staates betrifft, hatte die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss Bedenken angesichts des Umstands geäußert, dass die französischen Behörden keine Umwandlung von Schulden in Kapital vorgesehen hatten, da ihrer Ansicht nach bei einem bloßen Forderungsverzicht die Gefahr bestand, dass alle künftigen Gewinne aus der Umstrukturierung den neuen privaten Anteilseignern zugutekommen würden.
- (302) Gemäß Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien muss jedoch jedwede staatliche Beihilfe zur Stärkung des Eigenkapitals des begünstigten Unternehmens zu Bedingungen gewährt werden, die dem Staat einen Anteil an künftigen Wertgewinnen des Empfängers zusichern, der angesichts des Verhältnisses zwischen dem Betrag des zugeführten staatlichen Kapitals und dem verbleibenden Eigenkapital des Unternehmens nach Berücksichtigung von Verlusten angemessen ist. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Begriff „angemessener Anteil an künftigen Gewinnen“ für jedwede Beihilfe, die kapitalstärkende Elemente umfasst, vom „verbleibenden Eigenkapital des Unternehmens nach Berücksichtigung von Verlusten“ abhängt und dass diese beiden Begriffe zusammen Anwendung finden müssen.
- (303) Im Falle von Corsair erlitten die derzeitigen Anteilseigner (OMRP) und die bevorrechtigten Gläubiger (der französische Staat) nach der Umsetzung der Umstrukturierungsmaßnahmen einen vollständigen Verlust ihrer Beteiligungen sowie einen nahezu vollständigen Verlust ihrer Forderungen (Erwägungsgrund 47). Somit gibt es kein verbleibendes Eigenkapital mehr, das von künftigen Wertgewinnen infolge der Zuführung öffentlicher Mittel oder des Schuldenerlasses profitieren könnte.
- (304) Angesichts dieser Gegebenheiten ist die Kommission der Auffassung, dass in Bezug auf die Anforderungen von Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien das Fehlen einer spezifischen Vergütung für die Entschuldung von Corsair voll und ganz gerechtfertigt wäre. Da die Anteilseigner und bevorrechtigten Gläubiger (nahezu) vollständig „enteignet“ wurden, können sie auch nicht die Lasten der Umstrukturierung von Corsair tragen.
- (305) Allerdings stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden den Nachweis erbracht haben, dass die implizite wirtschaftliche Vergütung für den Forderungsverzicht unmittelbar mit dem Erfolg des Umstrukturierungsplans und somit mit den Aussichten auf eine Besserung der Lage von Corsair verbunden ist. Auch die Höhe der Vergütung, ausgedrückt als Prozentsatz der aufgehobenen Forderungen, ist bedeutend und hätte gegenüber der Vergütung der neuen Anteilseigner, einschließlich des Departementrates, Vorrang. Diese sagten zu, in Zusammenhang mit den Zuführungen Risiken zu übernehmen, die der Staat nicht trägt, indem er Forderungen aufhebt, die nicht zurückgezahlt werden könnten. Das asymmetrische und niedrigere Risikoprofil des Staates rechtfertigt daher die Vergütung im Rahmen der Besserungsklausel, wodurch die geäußerten Zweifel ausgeräumt werden.
- (306) Auf dieser Grundlage hat die Kommission die Modalitäten der vom französischen Staat gewährten Beihilfe und insbesondere des Forderungsverzichts anhand der Anforderungen der Randnummern 54 und 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien im Hinblick auf die Vergütung der Beihilfe und die Lastenverteilung geprüft.

- (307) Zum einen ist die Kommission hinsichtlich der Vergütung der Beihilfe der Ansicht, dass die von den französischen Behörden gewählte Struktur den Anforderungen an eine angemessene Vergütung gerecht wird, die der kritischen finanziellen Lage und dem Risikoprofil Rechnung trägt, das der Staat angesichts der gegebenen Situation von Corsair gewählt hat. Denn anstelle einer festen und sofortigen Vergütung, die die Rentabilität von Corsair beeinträchtigen könnte, oder einer Vergütung in Form von Aktien, deren Wert und Vergütung ungewiss sind, haben sich die französischen Behörden für eine Besserungsklausel entschieden. Diese macht die Vergütung, die der Staat erhält, von der zukünftigen Leistung und der tatsächlichen Sanierung der Bilanz abhängig, wobei die Auslösung dieser Klausel an das Erreichen eines positiven Nettovermögens gebunden ist. Der Rückzahlungsmechanismus, der an ... % eines Betrags im Zusammenhang mit dem Betriebsergebnis gebunden ist, stellt somit sicher, dass der Staat durch die Generierung operativer Finanzströme des Unternehmens und nicht durch die Anhäufung von neuen Schulden vergütet wird. Diese potenzielle Vergütung, die auf ... Mio. EUR begrenzt ist, simuliert das Verhalten eines Gläubigers, der die Umwandlung seiner Forderung — zum Gegenwartswert von null, da Corsair sie nicht zurückzahlen kann — in ein bedingtes Beteiligungsinstrument akzeptiert, das sicherstellt, dass die Beihilfe nur durch den durch die Umstrukturierung generierten Mehrwert vergütet wird.
- (308) Zum anderen ist die Kommission der Auffassung, dass Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien keine weitere Lastenverteilung impliziert, nachdem auch die Aktien der derzeitigen Anteilseigner von Corsair, die sich an der Finanzierung des ursprünglichen Plans beteiligt haben, ihren vollständigen Wert verloren haben, um Verluste aufzufangen, sodass es kein „verbleibendes Eigenkapital“ mehr gibt, dessen Inhaber sich die Umstrukturierungskosten mit dem Staat teilen müssten (siehe Erwägungsgründe 302 bis 304). Dies gilt sowohl für diejenigen, die Anteilseigner waren, bevor der Plan im Dezember 2020 genehmigt wurde, als auch für die Anteilseigner, die den ursprünglich genehmigten Plan finanziert haben. Allerdings würde die Besserungsklausel, selbst wenn nach der genannten Randnummer der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien eine Lastenverteilung nach dem vollständigen Wertverlust der bestehenden Kapitalinstrumente gefordert würde, was mit Blick auf die Anteilseigner des im Dezember 2020 genehmigten Plans nicht der Fall ist, dennoch den Grundsatz der gerechten Lastenverteilung einhalten, da sie eine Symmetrie zwischen dem getragenen Risiko und dem geteilten Gewinn sicherstellt. Durch die Annahme des Forderungsverzichts trägt der Staat zunächst das Risiko und verzichtet, indem der Höchstbetrag der Rückzahlung auf ... Mio. EUR begrenzt wird, auf eine vollständige Rückzahlung, die neue private Anteilseigner und Gläubiger davon abhalten könnte, dauerhaft in das Unternehmen zu investieren. Dank dieser Grenze können private Investoren somit, über diesen Höchstbetrag hinaus, der dem Staat weiterhin zugesichert bleibt, in vollem Umfang von einer künftigen Outperformance profitieren.
- (309) Auf der Grundlage dieser Erläuterungen und Nachweise der französischen Behörden ist die Kommission der Auffassung, dass mit dieser Strukturierung sichergestellt wird, dass der Staat in angemessener Weise an der künftigen Wertsteigerung von Corsair beteiligt wird. Die staatliche Beihilfe, die in Form eines Forderungsverzichts gewährt wird und zu einer Verbesserung der Eigenkapitalposition des Unternehmens führt, wird somit durch die Besserungsklausel vergütet. Dieser Mechanismus sichert dem Staat folglich einen angemessenen Anteil an den zukünftigen, infolge der Umstrukturierung generierten Gewinnen zu, der im Verhältnis zu den für die Rettung des Unternehmens unternommenen Anstrengungen steht. Indem die Rückzahlung an den Staat an die operative Leistung und das Erreichen eines positiven Nettovermögens gekoppelt wird, werden die Risiken und die Gewinne durch diesen Ansatz in ausgewogener Weise mit den privaten Investoren geteilt, sodass er ein positives und glaubwürdiges Signal für die Tragfähigkeit des Geschäftsmodells von Corsair darstellt.
- (310) Konkret sieht die Klausel vor, dass Corsair bei Eintreten der vorgesehenen Bedingungen jährlich einen Betrag in Höhe von ... % der positiven Differenz zwischen dem Betriebsergebnis, einschließlich Instandhaltungsrückstellungen, und der Tilgung der neu verhandelten Schulden zurückzahlt⁽³¹⁾. Die tatsächliche Aktivierung dieser Klausel ist an die kumulative Erfüllung strenger finanzieller Bedingungen geknüpft, nämlich an das Vorhandensein eines positiven Eigenkapitals und die Aufrechterhaltung einer ausreichenden Liquiditätslage, um sicherzustellen, dass die im Rahmen der Besserungsklausel geleisteten Zahlungen weder die Solvenz noch die Liquidität des Unternehmens gefährden.
- (311) Darüber hinaus enthält der Mechanismus eine sogenannte „Excess-Cash“-Klausel, mit der ein höherer Anteil der Wertschöpfung erfasst werden soll, falls die Liquidität von Corsair 75 % des normativen Betriebsbedarfs übersteigt. In diesem Fall würde sich der jährliche Beitrag von Corsair unter dem Vorbehalt, dass das Eigenkapital positiv bleibt und die Liquidität dauerhaft über dieser Schwelle liegt, auf 75 % des jährlichen Betriebsergebnisses von Corsair erhöhen, und dies bis zu der kumulierten Obergrenze von ... Mio. EUR. Mit diesem Element wird sichergestellt, dass sich die Besserungsregelung dynamisch an die tatsächliche Beitragsfähigkeit des Unternehmens anpasst, ohne dass seine Finanzstruktur übermäßig belastet wird.

⁽³¹⁾ Siehe Anhang 5 des am 7. November 2025 unterzeichneten „Term Sheet“.

- (312) Die Kommission stellt fest, dass die Klausel zudem einen Mechanismus der vorzeitigen Fälligstellung im Fall der Veräußerung von Corsair enthält, wonach der verbleibende Restbetrag bei dieser Gelegenheit im Rahmen der vorgesehenen globalen Obergrenze zurückgezahlt wird. Durch diese Bestimmung kann sichergestellt werden, dass der Staat gegebenenfalls von einem positiven Liquiditätsereignis in angemessener Weise profitiert.
- (313) Auf der Grundlage der von den französischen Behörden übermittelten Finanzprognosen stellt die Kommission fest, dass die Bedingungen für die Aktivierung der Besserungsklausel im Basisszenario erst ab dem Geschäftsjahr ... erfüllt wären, wenn das Eigenkapital von Corsair dauerhaft wieder positiv würde und die Liquiditätslage ein ausreichendes Niveau erreichen würde. Die Aktivierung der Klausel bis zur Obergrenze von ... Mio. EUR würde dann erfolgen, ohne den Weg der schrittweisen Stärkung des Eigenkapitals von Corsair, das während des gesamten betrachteten Zeitraums positiv bleiben würde, oder die Fähigkeit des Unternehmens, seinen Betrieb und seine künftigen Investitionen zu finanzieren, infrage zu stellen.
- (314) Unter diesen Umständen ist die Kommission der Ansicht, dass die vorgesehene Besserungsregelung verhältnismäßig und eng mit der tatsächlichen Wiederherstellung der Rentabilität von Corsair verknüpft ist und mit den Zielsetzungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien im Einklang steht, da sie es ermöglicht, die Nettokosten der staatlichen Maßnahme zu begrenzen und gleichzeitig zu verhindern, dass die nachhaltige Sanierung des Unternehmens beeinträchtigt wird.
- (315) Aus den vorstehenden Ausführungen geht hervor, dass die anfänglichen Bedenken der Kommission hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit der geplanten Beihilfen inzwischen ausgeräumt sind und dass das Gesamtpaket öffentlicher und privater Maßnahmen zugunsten von Corsair nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.

5.3.2.2. Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen

- (316) Gemäß den Randnummern 76 ff. der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien sind bei der Gewährung von Umstrukturierungsbeihilfen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen zu treffen, damit nachteilige Auswirkungen der Beihilfen auf die Handelsbedingungen so weit wie möglich abgeschwächt werden und die positiven Folgen die möglichen nachteiligen überwiegen.
- (317) Diese Maßnahmen sollten sowohl Bedenken im Hinblick auf das moralische Risiko ausräumen als auch etwaige Wettbewerbsverfälschungen auf den Märkten beheben, auf denen das begünstigte Unternehmen tätig ist. Ihr Umfang wird durch eine am Einzelfall orientierte Prüfung bestimmt, die Kriterien wie den Umfang und die Art der Beihilfe, die Bedingungen und Umstände der Beihilfegewährung, die Größe und die Stellung des begünstigten Unternehmens auf seinem Markt sowie den Umfang der Eigenbeitrags- und Lastenverteilungsmaßnahmen einbezieht.
- (318) Insbesondere sollten Maßnahmen zur Begrenzung der Wettbewerbsverfälschungen normalerweise die Gestalt von Strukturmaßnahmen haben, d. h., sie sollten klar umrissene Veräußerungen von nicht defizitären Geschäftszweigen umfassen, und dies unter Ausklammerung der Abstoßung von Geschäftszweigen, die ohnehin aufgegeben werden müssten, um die Rentabilität zu erhalten. Ein Grundprinzip besteht darin, dass diese Maßnahmen weder die Aussichten auf eine Wiederherstellung der Rentabilität des begünstigten Unternehmens beeinträchtigen noch zulasten der Verbraucher und des Wettbewerbs gehen dürfen.
- (319) Gemäß Randnummer 124 Buchstaben c und d der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien wird die Kommission im Falle einer Änderung des Umstrukturierungsplans von dem betreffenden Mitgliedstaat verlangen, dass, falls der Beihilfebetrag heraufgesetzt wird, die Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen umfangreicher sein müssen als anfänglich festgelegt, und dass, falls die angebotenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen weniger umfangreich als ursprünglich festgelegt sind, der Beihilfebetrag entsprechend herabgesetzt werden muss. Darüber hinaus kann gemäß den Randnummern 127 bis 129 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, wenn eine Umstrukturierungsbeihilfe nach diesen Leitlinien geprüft wird, die Gewährung jeder weiteren Beihilfe in der Umstrukturierungsphase, selbst wenn sie nach Maßgabe einer bereits genehmigten Beihilferegulierung erfolgt, den Umfang der von der Kommission zu bestimmenden Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen dahin gehend beeinflussen, dass sie diesen Umfang unter Berücksichtigung anderer Beihilfen gleich welcher Art, die dem begünstigten Unternehmen während des Umstrukturierungszeitraums gewährt wurden, bemisst.
- (320) In ihrem Einleitungsbeschluss hatte die Kommission dargelegt, dass Frankreich im geänderten Umstrukturierungsplan für Corsair eine Anpassung der ursprünglich genehmigten Maßnahmen vorschlug. Konkret sah Frankreich vor, i) Corsair zu verpflichten, bis zu 365 Start- und Landezeitnischen durch Übergabe an den Verband COHOR aufzugeben, und ii) die Flottenerweiterung auf zehn Flugzeuge ab August 2024 zu begrenzen. Abgesehen davon wurden keine Angaben in Bezug auf die Verlängerung oder Verstärkung der früheren Maßnahmen vorgelegt.

- (321) Auf dieser Grundlage und unter Berücksichtigung der während des Umstrukturierungszeitraums erhaltenen und noch zu erhaltenden zusätzlichen staatlichen Beihilfen (einschließlich des Betrags in Höhe von 32,4 Mio. EUR) äußerte die Kommission ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Angemessenheit der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen. Im Einklang mit Randnummer 124 Buchstabe c der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien müssen die Maßnahmen im Falle einer Erhöhung des Beihilfebetrags umfangreicher sein als anfänglich festgelegt. Trotz der erheblichen Erhöhung der Beihilfe blieben die Maßnahmen jedoch im Wesentlichen unverändert. Die Erweiterung der Flotte auf zehn Flugzeuge stand im Widerspruch zu dem Grundsatz einer Verkleinerung der Flotte im Zuge der Erhöhung der Beihilfe, und selbst bei einer Berechnung nach Sitzplätzen lag die Kapazität etwas höher als im Plan von 2020 vorgesehen.
- (322) Außerdem schien die Maßnahme der Aufgabe der Zeitnischen weder qualitativ noch quantitativ umfangreicher zu sein als die ursprüngliche Maßnahme, die vorsah, einer dritten Gesellschaft eine jährliche Quote zur Verfügung zu stellen, wobei im Übrigen das Verfahren zur Genehmigung der Ausschreibungsbedingungen nicht eingehalten worden war. Daher warf die geänderte Umstrukturierungsbeihilfe ernsthafte Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien auf.
- (323) Was die Erweiterung der Flotte von Corsair betrifft, so sieht, im Anschluss an den Austausch mit den französischen Behörden, der Geschäftsplan im Term Sheet über die Gestaltung des Umstrukturierungsplans von Corsair, das insbesondere von Corsair, den Anteilseignern von Corsair und dem französischen Staat unterzeichnet wurde, nunmehr im Gegensatz zu den früheren Fassungen ... ⁽³²⁾ vor. Ebenso hat sich die Zahl der Zeitnischen, die auf deren Nachfrage vorübergehend an Wettbewerber abgetreten werden könnten, mehr als verdoppelt. Zusammen mit der Entwicklung der Flottengröße gibt diese Verdoppelung eine angemessene Antwort auf die von der Kommission im Einleitungsbeschluss geäußerten Bedenken.
- (324) Neben den im ursprünglichen Plan vorgesehenen Maßnahmen umfasst das überarbeitete Paket nunmehr folgende Maßnahmen: i) eine erhebliche Verringerung der Flüge auf den Strecken zu den überseeischen Departements. Die französischen Behörden stimmten der Streichung von 97 Flugrotationen von Corsair vom französischen Mutterland nach Fort-de-France, Pointe-à-Pitre und Réunion im Geschäftsjahr 2025-2026 zu, um ein Jahresvolumen zu erreichen, das den durchschnittlichen Rotationen eines Flugzeugs von Corsair entspricht, ii) die endgültigen Aufgabe von 700 Zeitnischen am Flughafen Paris-Orly durch Corsair und iii) die vorübergehende Freigabe von 800 Zeitnischen am Flughafen Paris-Orly durch Corsair bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums.
- (325) Im Hinblick auf die Beurteilung der Maßnahmen übt das Unternehmen Corsair seine Tätigkeit in Fördergebieten im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV (den überseeischen Gebieten) aus, was eine flexiblere Anwendung der in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegten Grundsätze rechtfertigt, wie aus Randnummer 98 dieser Leitlinien hervorgeht. Somit ist es legitim, weniger strenge Anforderungen an den Kapazitätsabbau oder die Begrenzung der Marktpräsenz zu stellen. In diesem Zusammenhang werden durch die verhaltensorientierte Maßnahme, mit der die Rotationen auf den Überseeverbindungen reduziert werden, die Nutzung der Flugzeuge und die angebotenen Verkehrsdienste für den verbleibenden Umstrukturierungszeitraum um ... verringert. Die Maßnahme ist darauf ausgerichtet, Wettbewerbsverfälschungen auf Strecken zu verringern, die Zielorte innerhalb des Binnenmarkts miteinander verbinden und nur von in der Union registrierten konkurrierenden Fluggesellschaften bedient werden, was bei den afrikanischen Strecken von Corsair nicht der Fall ist.
- (326) Ebenso machen die von der Maßnahme betroffenen Zeitnischen einen erheblichen Anteil — nämlich ... % — der Zeitnischen aus, die Corsair am Flughafen Paris-Orly zur Verfügung stehen. Aufgrund der Überlastung und der Beschränkungen des Luftverkehrs auf dem betreffenden Flughafen übersteigt die Nachfrage nach Zeitnischen dort die Verfügbarkeit, wodurch für Wettbewerber, die dort Flüge anbieten wollen, eine Marktzutrittsschranke entsteht. Die Maßnahme ist somit auch auf Strecken ausgerichtet, auf denen Corsair tätig ist.
- (327) Des Weiteren kann die Öffnung für Vereinbarungen mit anderen Gesellschaften, die dies wünschen, einen Teil des Markts und des Netzes von Corsair für den Wettbewerb öffnen und so eine Ausdehnung der Vereinbarungen begünstigen, was dem Wettbewerb und den Verbrauchern durch das größere Angebot an Dienstleistungen nur zugutekommen kann. Eine Verpflichtung von Corsair, Code-Sharing-Vereinbarungen nach Treu und Glauben auszuhandeln, würde nämlich dazu beitragen, die Verknüpfung der Netze zu stärken und den Marktzugang für andere Fluggesellschaften zu verbessern. Dies betrifft insbesondere kleine Gesellschaften, die aufgrund der geringen Größe ihres Netzes dem Kunden keine Dienstleistungen und Erfahrungen anbieten können, die mit denen der großen Fluggesellschaften, die solche Dienstleistungen mit ihrer eigenen Flotte innerhalb ihres Netzes anbieten können, vergleichbar sind.

⁽³²⁾ Anhang II des Term Sheet: Vorstellung „Projekt Gwalior“, 23. Mai 2025, S. 11.

- (328) Die Gesamtheit der Maßnahmen ist auch unter Berücksichtigung der Größe und der Stellung von Corsair auf dem Markt sowie der Merkmale des in Rede stehenden Markts zu beurteilen. Die verfügbaren Informationen zeigen, dass der Luftverkehrsmarkt in Europa wächst und 2025 wieder das Aktivitätsniveau von 2019 erreicht und infolge der vorgenommenen Anpassungen keine Überkapazitäten aufweist. Insbesondere entfielen — mit Blick auf Frankreich und das begünstigte Unternehmen mit durchschnittlich 16 Flügen pro Tag im Jahr 2024, dem letzten vollständigen Jahr, für das Daten vorliegen — auf Corsair mengenmäßig ... % der insgesamt 4 086 täglichen Flüge ab/nach Frankreich, deren Zahl im Vergleich zum Vorjahr um 2 % zugenommen hat ⁽³³⁾. Auch die Einnahmen von Corsair in Höhe von ... Mio. EUR machten wertmäßig nur ... % der 8,5 Mrd. EUR aus, die von den in Frankreich registrierten Fluggesellschaften im Jahr 2023, dem letzten vollständigen Jahr, für das Daten vorliegen, erwirtschaftet wurden ⁽³⁴⁾.
- (329) Die beihilfebedingten Wettbewerbsverfälschungen sind daher sehr begrenzt, was bei den Abhilfemaßnahmen berücksichtigt werden muss. Dies gilt umso mehr, als Corsair über keine eigenen Vermögenswerte verfügt, wie z. B. Flugzeuge, die veräußert werden könnten, um den Markteintritt neuer Wettbewerber, die Expansion bestehender kleiner Wettbewerber oder das grenzüberschreitende Geschäft zu fördern.
- (330) Zu den Umständen, unter denen die Beihilfe gewährt wurde, ist festzuhalten, dass die Änderung des Umstrukturierungsplans infolge zwingender und von Corsair nicht zu beeinflussender externer Ereignisse erfolgte, in erster Linie der Verlängerung der COVID-19-Krise und der militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine, die dazu führten, dass das Unternehmen von seinem ursprünglichen Geschäftsplan abwich, sei es mit Blick auf den finanziellen Weg (Erwägungsgrund 346) oder auf die geplanten Flugverbindungen, mit einer Neuausrichtung nach Afrika, die somit nicht zu Zielen im Binnenmarkt führten. Darüber hinaus besteht die überwiegende Mehrheit der im Rahmen des geänderten Umstrukturierungsplans beantragten Beihilfen in einem Verzicht auf die im Jahr 2020 in Form von Darlehen gewährten Beihilfen und nicht in neuen Kapitalzuführungen. Diese Gegebenheiten sind auch bei der Prüfung der Angemessenheit der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen einzubeziehen.
- (331) Darüber hinaus ist das im Verhältnis zu dem Beihilfebetrug relativ hohe Eigenbeitragsniveau zu berücksichtigen. Selbst wenn die Zuführung in Höhe von 6 Mio. EUR der Gebietskörperschaften der überseeischen Departements und Regionen über OMRP zur Unterstützung des ursprünglichen Umstrukturierungsplans hinzugerechnet wird, wird sowohl mit den früheren als auch mit den jetzt angemeldeten Beihilfen ein weit unter der Hälfte liegender Prozentsatz der Umstrukturierungskosten finanziert. Ebenso wie diese Beihilfemaßnahmen tragen auch die Eigenbeiträge von Corsair im Rahmen der Umstrukturierung zur Deckung sowohl des Solvenz- als auch des Liquiditätsbedarfs von Corsair bei, wodurch der Umfang des staatlichen Eingriffs verringert wird. Zu berücksichtigen sind außerdem die Beteiligungen der derzeitigen Anteilseigner ebenso wie die der früheren Anteilseigner zum Zeitpunkt des Beschlusses von 2020, deren Beteiligungen im Rahmen der bevorstehenden Kapitalerhöhung auf null reduziert werden. Durch ein höheres Eigenbeitragsniveau und einen höheren Anteil an der Lastenverteilung, die den Beihilfebetrug und das moralische Risiko begrenzen, wird im Fall von Corsair der erforderliche Umfang der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen gemäß Randnummer 90 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien verringert.
- (332) Ein wesentliches Kriterium im Hinblick auf die Auswirkung der vorgeschlagenen Verpflichtungen auf die langfristige Rentabilität des Unternehmens ist, dass die Maßnahmen zur Verringerung von Wettbewerbsverfälschungen nicht zu einem derartigen Rückgang der Geschäftstätigkeit führen dürfen, dass dadurch die Wiederherstellung der Rentabilität gefährdet würde. Wie aus der letzten Fassung des geänderten Umstrukturierungsplans hervorgeht, knüpft Corsair selbst in einem pessimistischen Szenario, in dem die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen einbezogen sind, an seinen Weg zur Wiederherstellung der Rentabilität an.
- (333) Die Kommission ist der Ansicht, dass dieses deutlich verbesserte Maßnahmenpaket in Anbetracht der Gegebenheiten und der Faktoren, denen bei der Kalibrierung der Maßnahmen Rechnung getragen wurde, und unter Berücksichtigung des Umfangs der vorübergehend freigegebenen zusätzlichen Zeiträumen, die über die Maßnahmen des ursprünglichen Plans hinausgehen, in vollem Umfang den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, und insbesondere der Randnummer 124 Buchstabe c, gerecht wird, indem sichergestellt wird, dass die negativen Auswirkungen der zusätzlichen Beihilfe auf den Wettbewerb angemessen ausgeglichen werden. Darüber hinaus wird Corsair im Geschäftsjahr 2025-2026 700 Zeiträumen am Flughafen Paris-Orly endgültig aufgeben und 97 Flugrotationen vom französischen Mutterland nach Fort-de-France, Pointe-à-Pitre und Réunion streichen.

⁽³³⁾ Eurocontrol, European Aviation Overview, 23. Januar 2025. Daten von Corsair aus dem Projekt Gwailor, 23. Mai 2025, S. 11.

⁽³⁴⁾ IATA, Der Wert des Luftverkehrs in Frankreich, Quelle: Oxford Economics 2023.

5.3.2.3. Abwägen der positiven Auswirkungen der Beihilfe gegen die negativen Auswirkungen auf den Binnenmarkt

- (334) Damit eine staatliche Beihilfemaßnahme gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist, müssen ihre positiven Auswirkungen ihre negativen Auswirkungen überwiegen. In den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien sind die Kriterien angeführt, nach denen die Kommission die Vereinbarkeit von Beihilfen zur Umstrukturierung eines Unternehmens in Schwierigkeiten mit dem Binnenmarkt prüft und sicherstellt, dass die Entwicklung des betreffenden Wirtschaftszweigs die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (335) In den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien hat die Kommission die Kriterien festgelegt, die sie bei der Beurteilung der Vereinbarkeit einer Beihilfe zur Umstrukturierung eines Unternehmens mit dem Binnenmarkt prüft, um sicherzustellen, dass die Entwicklung des in Rede stehenden Wirtschaftszweigs die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Die Kommission hat zudem die Möglichkeit vorgesehen, eine bereits genehmigte Umstrukturierungsbeihilfe zu ändern, indem sie in Randnummer 124 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien die Bedingungen für die Vereinbarkeit einer solchen Änderung festgelegt hat.
- (336) Im vorliegenden Fall ergibt die in den Abschnitten 5.3.1 und 5.3.2 (sowie in Abschnitt 5.3.3 in Bezug auf den Grundsatz der einmaligen Beihilfe) dargelegte Prüfung, dass die in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegten Bedingungen erfüllt sind und somit alle von der Kommission in dem Einleitungsbeschluss geäußerten Bedenken ausgeräumt werden konnten. Der Umstrukturierungsplan von Corsair sieht die Wiederherstellung der Rentabilität vor und die Erhöhung der Umstrukturierungskosten und des Beihilfebetrags wird durch einen höheren Eigenbeitrag und verstärkte Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen ausgeglichen.
- (337) Auch wenn die Erhöhung der Beihilfe und die Verlängerung des Umstrukturierungsplans erhebliche negative Auswirkungen auf den Luftverkehrssektor haben, ist darauf hinzuweisen, dass diese geänderte Beihilfe die Behebung eines Marktversagens bzw. die Verhinderung sozialer Härten ermöglicht, von denen Gebiete betroffen sein könnten, die aufgrund ihrer Insellage und Abgelegenheit benachteiligt sind. Die Kommission berücksichtigt zudem, dass die von Corsair bedienten Strecken nicht zwei verschiedene Mitgliedstaaten der Union miteinander verbinden, sondern dass diese Strecken Gebiete Frankreichs entweder mit Drittländern oder — noch entscheidender — mit Gebieten in äußerster Randlage verbinden, die den durch Artikel 349 AEUV anerkannten besonderen Zwängen unterliegen (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin), wodurch sie dazu beitragen, die territoriale Kontinuität mit dem französischen Mutterland sicherzustellen. Die Handelsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten werden durch die Umstrukturierungsbeihilfe für Corsair somit nicht in unangemessener Weise beeinträchtigt, da das Interesse der in anderen Mitgliedstaaten ansässigen Betreiber an der Bedienung dieser Strecken aus jeweils unterschiedlichen Gründen begrenzt ist (siehe Erwägungsgrund 16).
- (338) Folglich überwiegt die positive Auswirkung der geänderten Umstrukturierungsbeihilfe auf die Entwicklung des in Rede stehenden Wirtschaftszweigs die potenziellen negativen Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel, die nicht in einer Weise beeinträchtigt werden, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

5.3.2.4. Abschließende Bewertung der Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt

- (339) In Anbetracht der Ergebnisse der vorstehenden Beurteilung ist die Kommission der Ansicht, dass die neue Umstrukturierungsbeihilfe den wichtigsten Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien entspricht und dass, demzufolge, die Handelsbedingungen im Binnenmarkt nicht in einer Weise beeinträchtigt werden, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, sodass die Umstrukturierungsbeihilfe gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

5.3.3. Vereinbarkeit der Corsair während des Umstrukturierungszeitraums gewährten zusätzlichen Beihilfen

- (340) In ihrem Einleitungsbeschluss (siehe Erwägungsgründe 116 bis 118) vertrat die Kommission die Auffassung, dass die zusätzlichen Beihilfen, die Corsair während des Umstrukturierungszeitraums erhalten hatte, unter Missachtung der Anforderungen gemäß Randnummer 129 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien nicht einzeln angemeldet worden waren. Die französischen Behörden räumten ein, dass Corsair als Unternehmen, das sich bereits am 31. Dezember 2019 in Schwierigkeiten befand, die auf der Grundlage des Befristeten Rahmens eingeführten Regelungen nicht hätte in Anspruch nehmen dürfen, und gaben zu, dass es möglich war, dass unter den außergewöhnlichen Umständen der Gesundheitskrise (siehe Erwägungsgründe 18 bis 21) ein Fehler aufgetreten war. Sie äußerten jedoch den Wunsch, diesbezüglich nach Wegen zur Regularisierung zu suchen.

- (341) Die Kommission wies darauf hin, dass ein Unternehmen, das bereits eine Umstrukturierungsbeihilfe erhalten hat, im Einklang mit dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe gemäß Randnummer 70 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien während der Umsetzung des Plans keine neuen Umstrukturierungsbeihilfen erhalten darf. Im vorliegenden Fall beantragte und erhielt Corsair zwischen März 2021 und April 2022 weiterhin mehrere staatliche Beihilfen, obwohl sich das Unternehmen in einer Umstrukturierungsphase befand (siehe Erwägungsgrund 2).
- (342) Auch wenn der Kontext der COVID-19-Pandemie gewisse Ausgleichszahlungen für den infolge der Reisebeschränkungen entstandenen Schaden rechtfertigen konnte, stellte die Kommission fest, dass die Maßnahmen des französischen Staates (in Höhe eines Gesamtbetrags von 32,4 Mio. EUR an zusätzlichen Beihilfen) zu den bereits 2020 genehmigten 136,9 Mio. EUR hinzukamen. Dieser wiederkehrende Charakter der Beihilfen warf ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Einhaltung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe sowie der Angemessenheit der ersten Umstrukturierungsmaßnahme auf.
- (343) In Ermangelung einer alternativen Rechtsgrundlage für die Bewertung der Vereinbarkeit dieser Beihilfen mit dem Binnenmarkt vertrat die Kommission daher die Auffassung, dass weiterhin Zweifel an deren Vereinbarkeit mit Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV bestanden, insbesondere im Hinblick auf die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von Corsair, die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe und die Angemessenheit der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen.
- (344) In diesem Zusammenhang stellte die Kommission fest, dass Corsair am 19. Dezember 2025 den Betrag von 32,4 Mio. EUR, der den 2021 und 2022 gewährten zusätzlichen Beihilfen entsprach, zuzüglich angefallener Zinsen, freiwillig und vollständig zurückgezahlt hatte. Durch diese tatsächliche Rückzahlung der rechtswidrigen Beihilfen wird Corsair der Vorteil, den die Beihilfen dem Unternehmen verschafft haben, entzogen und somit die Gefahr einer zweimaligen staatlichen Maßnahme oder einer Kumulierung nicht genehmigter Beihilfen beseitigt. Der festgestellte Verstoß wurde somit vollständig behoben und die Bedenken, insbesondere hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe und der Angemessenheit der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen, wurden ausgeräumt.
- (345) Mit Blick auf den Grundsatz der einmaligen Beihilfe gemäß Randnummer 70 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist bei der Beurteilung, ob zusätzliche rechtswidrige Beihilfen gewährt wurden, auch die jeweilige Situation zu berücksichtigen, die in dem Zeitraum, in dem diese Beihilfen gewährt wurden (d. h. zwischen April 2021 und Mai 2022), durch das weltweite Andauern der Auswirkungen der schwersten Krise, die der Luftverkehr jemals erlebt hat, gekennzeichnet ist. Diese Auswirkungen verschärften sich im Fall von Corsair umso mehr, als die Fluggesellschaft fast ausschließlich Gebiete anflieg, in denen Flugreisen aufgrund von Gesundheitsbeschränkungen und zwingenden Gründen stark eingeschränkt waren (Erwägungsgründe 19 und 20).
- (346) Diese Verknüpfung von Umständen und Auswirkungen trug dazu bei, die Verluste von Corsair weit über das im Umstrukturierungsplan vorgesehene Maß hinaus zu erhöhen. Als die Kommission die Umstrukturierungsbeihilfe im Dezember 2020 genehmigte, belief sich der erwartete kumulierte Verlust zwischen 2020 und 2022 auf ... Mio. EUR. Der tatsächliche Verlust in demselben Zeitraum belief sich dann auf ... Mio. EUR ⁽⁵⁵⁾. Diese Differenz konnte durch die andere Beihilfe, die gemäß Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar war und damals genehmigt wurde, bei Weitem nicht ausgeglichen werden ⁽⁵⁶⁾.
- (347) Darüber hinaus hat es den Anschein, dass die rechtswidrigen Beihilfen während der Durchführung des Umstrukturierungsplans gewährt wurden. Selbst wenn die Beihilfen trotz ihrer Rückzahlung als zusätzliche Beihilfen zur Deckung der 2021 entstandenen Kosten eingestuft würden ⁽⁵⁷⁾, liegen diese nach wie vor weit unter dem zusätzlichen Eigenbeitrag zur Deckung der Umstrukturierungskosten, wenn der deutlich geringere Gesamtbetrag der im Dezember 2020 genehmigten Umstrukturierungsbeihilfen zusätzlich zu denjenigen, die Gegenstand dieses Beschlusses sind, betrachtet wird (Tabelle 1). Darüber hinaus wird durch die zwischen den im Dezember 2020 geschätzten Umstrukturierungskosten und den Corsair im Jahr 2021 tatsächlich entstandenen Kosten bestehende Differenz ausgeschlossen, dass durch die Umstrukturierungsbeihilfe und durch eine rechtswidrige Beihilfe dieselben Kosten gedeckt worden sein könnten.

⁽⁵⁵⁾ Beschluss vom Dezember 2020, Tabelle 1, Fußnote 3 und geänderter Umstrukturierungsplan.

⁽⁵⁶⁾ Beschluss vom Dezember 2020, Fußnote 4.

⁽⁵⁷⁾ Die Kommission weist diesbezüglich darauf hin, dass die betreffenden Beihilfen, die Corsair im Jahr 2022 erhielt, zum Ausgleich von Kosten gewährt wurden, die Corsair bis Ende 2021 entstanden sind (siehe Ausweitungsbeschluss, Erwägungsgrund 21 Ziffer iii, und den in Fußnote 12 des Ausweitungsbeschlusses genannten Beschluss).

- (348) Unter diesen Umständen erlaubt der Erhalt rechtswidriger Beihilfen in Höhe von 32,4 Mio. EUR in außergewöhnlichen und unvorhersehbaren Fällen, die Corsair nicht zu vertreten hat, eine Ausnahme von dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe gemäß Randnummer 72 Buchstabe c der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien. Demzufolge sowie in Anbetracht der vollständigen Rückzahlung dieser Beihilfen und der damit verbundenen Zinsen steht die Gewährung dieser Beihilfen der Gewährung der zur Finanzierung des geänderten Umstrukturierungsplans vorgesehenen zusätzlichen Beihilfen nicht entgegen und beeinträchtigt nicht deren Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt (siehe Erwägungsgrund 119).
- (349) In Zusammenhang mit der Zuführung in Höhe von 6 Mio. EUR der Gebietskörperschaften der überseeischen Departements und Regionen über OMRP zur Unterstützung des ursprünglichen Umstrukturierungsplans, der Gegenstand des Beschlusses von 2020 war, ist eine Ausnahme im Sinne von Erwägungsgrund 348 nicht erforderlich. Obwohl sich diese Zuführung als rechtswidrige Beihilfe erwiesen hat, war sie bereits im ursprünglichen Umstrukturierungsplan vorgesehen und wurde zusammen mit den anderen Umstrukturierungsbeihilfen und zu dem gleichen Zweck im Rahmen derselben Maßnahme ausgezahlt, sodass sie keine wiederholte Beihilfe darstellt, die gegen den Grundsatz der einmaligen Beihilfe gemäß den Randnummern 70 und 71 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien verstoßen könnte. Sie ist nämlich ein Bestandteil der Umstrukturierung, deren Gesamtfinanzierung in Tabelle 1 erläutert ist, der aus denselben Gründen wie die im Beschluss von 2020 genehmigte Beihilfe — auch unter Berücksichtigung der Feststellungen in Erwägungsgrund 331 — als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden muss.
- (350) Die Kommission ist daher der Ansicht, dass die zuvor im Zusammenhang mit der Gewährung dieser zusätzlichen Beihilfen geäußerten Bedenken ausgeräumt wurden. Daher stellen diese rechtswidrigen und zwischenzeitlich zurückgezahlten Beihilfen die Vereinbarkeit der Beihilfe zur Unterstützung des geänderten Umstrukturierungsplans mit dem Binnenmarkt gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV nicht mehr infrage.

5.4. Missbräuchliche Anwendung von Umstrukturierungsbeihilfen

- (351) In ihrem Ausweitungsbeschluss weist die Kommission darauf hin, dass gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können, sofern sie den Handel nicht in einer Weise verfälschen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (352) Die Kommission verweist zudem auf die Bestimmungen des Artikels 108 Absatz 2 AEUV und des Artikels 20 der Verordnung (EU) 2015/1589, wonach jedwede missbräuchliche Anwendung von Beihilfen dazu führen kann, dass der betreffende Mitgliedstaat verpflichtet ist, die Beihilfe umzugestalten oder aufzuheben.
- (353) In ihrem Beschluss von 2020 kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Umstrukturierungsbeihilfe für Corsair, unter dem Vorbehalt der vollständigen Einhaltung des Umstrukturierungsplans und der darin vorgesehenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen, mit Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV vereinbar ist (Erwägungsgrund 101 des Einleitungsbeschlusses). Die französischen Behörden hatten sich außerdem verpflichtet, der Kommission halbjährliche Berichte zu übermitteln, um eine regelmäßige Überwachung der Planumsetzung, der Beihilfeauszahlungen sowie etwaiger Abweichungen von den ursprünglich genehmigten finanziellen Wegen sicherzustellen (Erwägungsgrund 102 des Beschlusses von 2020).
- (354) Gemäß den Randnummern 122, 126 und 129 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien muss jedwede Nichteinhaltung des Plans oder jedwede zusätzliche Beihilfe, die außerhalb des ursprünglichen Beschlusses gewährt wird, bei der Kommission angemeldet werden und kann als missbräuchliche Verwendung der ursprünglichen Beihilfe angesehen werden.

5.4.1. Verpflichtung zur Flottenbegrenzung auf neun Flugzeuge

- (355) In ihrem Ausweitungsbeschluss vertrat die Kommission die Ansicht, dass die Verwendung der Umstrukturierungsbeihilfe für Corsair unter Verstoß gegen die im Beschluss von 2020 eingegangenen Verpflichtungen, und insbesondere gegen die in Erwägungsgrund 88 Buchstabe b dieses Beschlusses vorgesehene Flottenbegrenzung auf neun Flugzeuge, eine missbräuchliche Anwendung der Beihilfe im Sinne des Artikels 108 Absatz 2 AEUV darstellen könnte (Erwägungsgrund 65 des Ausweitungsbeschlusses). Sollte dies der Fall sein, müsste die Kommission entscheiden, ob Frankreich die genehmigte Beihilfe durch Rückforderung aufheben oder innerhalb einer noch zu bestimmenden Frist umgestalten muss.

- (356) Die Kommission hatte nämlich auf der Grundlage der Stellungnahmen von Wettbewerbern und der von den französischen Behörden übermittelten Informationen festgestellt, dass Corsair während der IATA-Sommersaisons 2023 und 2024 durch wiederholte und verlängerte Charterungen eine aus mindestens zehn Flugzeugen bestehende Flotte betrieben hatte (Erwägungsgründe 48 bis 62 des Ausweitungsbeschlusses). Die französischen Behörden räumten diese Überschreitungen zwar ein, machten jedoch geltend, dass diese punktuell und durch außergewöhnliche und nicht von Corsair zu verantwortende Umstände gerechtfertigt waren (siehe Erwägungsgrund 49 des Ausweitungsbeschlusses).
- (357) Im Hinblick auf die Größe der Flotte von Corsair in den Jahren 2021 und 2022 geht hingegen aus den von den französischen Behörden vorgelegten Informationen hervor, dass etwaige Überschreitungen der im Beschluss von 2020 vorgesehenen Begrenzung durch eine auf das Zulassungsverfahren von Flugzeugen zurückzuführende Latenzzeit und nicht durch tatsächliche Charterungen eines zehnten Flugzeugs bedingt sind (siehe Erwägungsgrund 62 des Ausweitungsbeschlusses).
- (358) Vor diesem Hintergrund war die Kommission der Ansicht, dass die Überschreitung der höchstzulässigen Flottengröße eine missbräuchliche Anwendung der Beihilfe im Sinne des Artikels 20 der Verordnung (EU) 2015/1589 darstellen könnte (siehe Erwägungsgründe 65 des Ausweitungsbeschlusses). Sie beschloss daher, das förmliche Prüfverfahren auszuweiten, um zu beurteilen, ob dieser Verstoß gegen die Flottenbegrenzung die Vereinbarkeit der mit dem Beschluss von 2020 genehmigten Umstrukturierungsbeihilfe infrage stellt, und gegebenenfalls die tatsächliche Größe der Flotte von Corsair während des verlängerten Umstrukturierungszeitraums zu überprüfen.

5.4.2. *Bewertung der an der Umstrukturierungsbeihilfe vorzunehmenden Änderungen*

- (359) Die von Frankreich vorgelegten Nachweise belegen jedoch, dass die festgestellten Abweichungen von dem Beschluss von 2020 nur minimal sind, was auch durch die Stellungnahmen Dritter nicht widerlegt wird.
- (360) Insbesondere stellt die Kommission fest, dass der Einsatz zusätzlicher Flugzeuge durch Corsair seit 2020 auf strenge Ausnahmefälle begrenzt bleibt, in denen er durch äußere und von dem Unternehmen nicht zu beeinflussende Umstände gerechtfertigt ist (z. B. Lieferverzögerungen, Sicherheitsanforderungen oder Wartungsarbeiten), und dass ein solcher Einsatz in der Praxis nie zu einer tatsächlichen Überschreitung der in dem Beschluss von 2020 festgelegten Obergrenze von neun Flugzeugen geführt hat. Diese punktuellen Einsätze, die weniger als ... % der unter den Umstrukturierungsplan fallenden Tätigkeit ausmachen, haben sich als zeitlich begrenzt und ohne bedeutende Auswirkung auf den Wettbewerb erwiesen, was durch die von den französischen Behörden vorgelegte Studie bestätigt wird (siehe Erwägungsgrund xx). Die Kommission stellt im Übrigen fest, dass im Rahmen des erweiterten förmlichen Prüfverfahrens nicht nachgewiesen wurde, dass Corsair die Flottenobergrenze in den Jahren 2021 oder 2022 überschritten hat. In der Tat haben die Beteiligten keine Beweise vorgelegt, mit denen die in Erwägungsgrund 357 erwähnten Angaben der französischen Behörden widerlegt werden könnten. Die einzigen Fälle, in denen Überschreitungen festgestellt werden konnten, betreffen Ereignisse in den Jahren 2023 und 2024.
- (361) Die Kommission ist daher der Ansicht, dass, auch wenn eine formale Unregelmäßigkeit festzustellen ist, diese jedoch nebensächlich ist. Somit vertritt die Kommission die Auffassung, dass es, um den ermittelten Unregelmäßigkeiten gerecht zu werden, gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV eine ausreichende Maßnahme ist, die in Rede stehende Umstrukturierungsbeihilfe umzugestalten, anstatt deren Rückforderung anzuordnen.
- (362) Da die missbräuchliche Anwendung eine Maßnahme zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen betrifft, ist die Kommission im vorliegenden Fall der Ansicht, dass die Beihilfe auch im Hinblick auf die geplanten Wettbewerbsmaßnahmen in angemessener Weise umzugestalten ist. So sind zusätzliche Bedingungen oder Maßnahmen erforderlich, die die Wettbewerbsverfälschungen im Vergleich zu den im Rahmen der ursprünglichen Beihilfe vorgesehenen Maßnahmen verringern und über die für die neue Beihilfe bemessenen Maßnahmen hinausgehen. Die endgültige Aufgabe von 700 Zeitnischen am Flughafen Paris-Orly und die Reduzierung der Flugrotationen vom französischen Mutterland nach Fort-de-France, Pointe-à-Pitre und Réunion werden dieser Notwendigkeit gerecht. Dies sind Maßnahmen, mit denen die Marktzutrittsschranken verringert werden oder die Expansion von Wettbewerbern mit Sitz in Paris-Orly erleichtert wird (erste Maßnahme) bzw. die auf bestimmte Strecken ausgerichtet sind, auf die die vorübergehende Charterung eines zehnten Flugzeugs direkte oder indirekte Auswirkungen hatte (zweite Maßnahme).
- (363) Da keine der beiden Maßnahmen im Rahmen der ursprünglichen Umstrukturierungsbeihilfe Anwendung fand, ist die Auferlegung dieser Maßnahmen als Bedingungen geeignet, die bereits genehmigte Beihilferegelung zu ändern. Es besteht jedoch kein Anlass, die umzusetzenden Maßnahmen oder von Frankreich vorgeschlagenen Verpflichtungen formal von den spezifischen Bedingungen, die die ursprünglich genehmigte Beihilfe ändern, zu unterscheiden. Somit muss die Gesamtheit der Bestimmungen, die von Frankreich und gegebenenfalls von Corsair einzuhalten sind, dazu führen, dass Bedingungen festgelegt werden, an die die Genehmigung der Beihilfe geknüpft ist.

5.5. Überwachung der Einhaltung des Beschlusses

- (364) Darüber hinaus sollte in Anbetracht der in die Gewährung zusätzlicher Beihilfen an Corsair in den Jahren 2021 und 2022 involvierten Stellen und der Nichteinhaltung der Begrenzung der Flugzeugflottengröße durch Corsair in den Jahren 2023 und 2024 die strenge Einhaltung aller in diesem Beschluss festgelegten Bedingungen sichergestellt werden und auch überprüft werden können. Hierzu hält es die Kommission für erforderlich, eine Verpflichtung, die ihr die Überwachung der Einhaltung ihres Beschlusses ermöglicht, einzuführen, der Frankreich über einen von den französischen Behörden und dem begünstigten Unternehmen beauftragten unabhängigen Treuhänder nachkommen muss. Dieser Treuhänder muss von der Kommission genehmigt werden und ist für die umfassende Überwachung der Einhaltung der Bedingungen, an die der Beschluss gebunden ist, zuständig, einschließlich der detaillierten Umsetzung des geänderten Umstrukturierungsplans und der Überprüfung der erzielten Ergebnisse im Vergleich zu denjenigen Ergebnissen, die im Rahmen der mit der Umstrukturierung verbundenen finanziellen Wege prognostiziert wurden. Die französischen Behörden werden in Zusammenarbeit mit Corsair sämtliche Informationen übermitteln und jedwede erforderliche Maßnahme ergreifen, damit der Überwachungstreuhänder sein Mandat ordnungsgemäß erfüllen kann. Der Treuhänder legt der Kommission regelmäßig Berichte vor —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Die Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 167,8 Mio. EUR, davon 80 Mio. EUR in Form eines Erlasses öffentlicher Schulden in Höhe der in dem Umstrukturierungsplan 2020 gewährten staatlichen Darlehen und 87,8 Mio. EUR in Form von zusätzlichen Beihilfen, die die Französische Republik zugunsten der wirtschaftlichen Einheit, die Corsair SAS und alle von ihr kontrollierten Tochtergesellschaften umfasst, zu gewähren beabsichtigt, sowie die Beihilfe in Höhe von 6 Mio. EUR, die Corsair SAS bereits 2020 im Rahmen der Investition der Holdinggesellschaft Outre-Mer R-Plane in Corsair gewährt wurde, sind vorbehaltlich der Erfüllung der in Artikel 2 genannten Bedingungen mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

- (1) Die Französische Republik stellt sicher, dass Corsair SAS oder gegebenenfalls deren Tochtergesellschaften die Maßnahmen in dem geänderten Umstrukturierungsplan, wie in diesem Beschluss dargelegt, vollständig und unverzüglich umsetzen.
- (2) Die Französische Republik stellt sicher, dass Corsair SAS oder gegebenenfalls deren Tochtergesellschaften die in diesem Beschluss erläuterten Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen vollständig umsetzen, indem:
- a) die Flotte von Corsair SAS bis zum Ende des geänderten Umstrukturierungszeitraums auf neun Flugzeuge begrenzt wird,
 - b) die Zahl der von Corsair SAS durchgeführten Flugrotationen zwischen dem Flughafen Paris-Orly und den Zielflughäfen Pointe-à-Pitre, Fort-de-France und Réunion bis zum Ende des geänderten Umstrukturierungszeitraums um 97 Rotationen verringert wird,
 - c) 700 Zeitnischen am Flughafen Paris-Orly so bald wie möglich, spätestens jedoch vor Ende des geänderten Umstrukturierungszeitraums, unwiderruflich aufgegeben werden,
 - d) baldmöglichst 800 Zeitnischen am Flughafen Paris-Orly bis zum Ende des geänderten Umstrukturierungszeitraums einer oder mehreren Drittfluggesellschaften zur Verfügung gestellt werden,
 - e) bis zum Ende des geänderten Umstrukturierungszeitraums kommerzielle Vereinbarungen mit den Fluggesellschaften, die dies wünschen, angeboten und nach Treu und Glauben ausgehandelt werden,
 - f) während des gesamten geänderten Umstrukturierungszeitraums keine Beteiligungen an Unternehmen erworben werden, es sei denn, dies ist zwingend erforderlich, um die langfristige Rentabilität von Corsair SAS oder gegebenenfalls von deren Tochtergesellschaften sicherzustellen, wobei der Erwerb in einem solchen Fall von der Kommission zu genehmigen ist, und
 - g) die staatliche Unterstützung während des gesamten geänderten Umstrukturierungszeitraums nicht als Wettbewerbsvorteil bei der Vermarktung ihrer Produkte und Dienstleistungen angeführt wird.

Artikel 3

- (1) Die Französische Republik legt ab dem Datum der Annahme dieses Beschlusses bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums alle drei Monate einen Bericht über die Umsetzung des Umstrukturierungsplans und die Einhaltung der in diesem Beschluss festgelegten Bedingungen vor.
- (2) Diese Berichte sind von einem unabhängigen Treuhänder des begünstigten Unternehmens vorzulegen, dessen Benennung von der Kommission innerhalb von 30 Kalendertagen nach Annahme dieses Beschlusses bestätigt werden muss.
- (3) In den Berichten werden insbesondere die Daten der tatsächlichen Auszahlung oder Gewährung der Beihilfen und des Eigenbeitrags des begünstigten Unternehmens angegeben sowie die Entwicklung des Netzes, seiner Marktposition, seiner Flugzeugflotte und deren Nutzung durch Corsair SAS beschrieben. In den Berichten werden etwaige Abweichungen von den im geänderten Umstrukturierungsplan vorgegebenen finanziellen oder operativen Entwicklungsschritten in Bezug auf Einnahmen, Kostenkontrolle und Kostensenkung sowie die durch die Umstrukturierung erzielten Ergebnisse überprüft und gegebenenfalls Korrekturmaßnahmen aufgeführt, die bereits umgesetzt wurden oder umzusetzen sind, um die im Plan vorgesehenen Ergebnisse zu erreichen. Die Einhaltung der in Artikel 2 dieses Beschlusses aufgeführten Bedingungen muss von dem Treuhänder in jedem seiner Berichte im Einzelnen bewertet werden, damit jedwede festgestellte oder vorhersehbare Abweichung unverzüglich angesprochen wird.

Artikel 4

Das vorliegende förmliche Prüfverfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ist, soweit es die staatlichen Beihilfen in Höhe von 32,4 Mio. EUR betrifft, die Corsair SAS im Zeitraum 2021-2022 unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union von der Französischen Republik gewährt wurden, und nachdem festgestellt wurde, dass Corsair SAS diese Beihilfen zuzüglich Zinsen zurückgezahlt hat, gegenstandslos geworden.

Artikel 5

Die Französische Republik teilt der Kommission innerhalb einer Frist von einem Monat nach Bekanntgabe dieses Beschlusses mit, welche Maßnahmen bereits getroffen wurden bzw. noch geplant sind, um diesem Beschluss nachzukommen.

Artikel 6

Dieser Beschluss wird der Französischen Republik übermittelt.

Brüssel, den 23. Dezember 2025

Für die Kommission
Teresa RIBERA
Exekutiv-Vizepräsidentin