



C/2026/3952

24.7.2026

DECIZIA COMISIEI

din 23 decembrie 2025

privind ajutorul de stat SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N) pe care Franța intenționează să îl pună în aplicare în favoarea Corsair

[notificată cu numărul C(2025) 9292]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(C/2026/3952)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate anterior ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

- (1) La 11 decembrie 2020, Comisia a decis să nu ridice obiecții cu privire la ajutorul de restructurare planificat pentru Corsair SAS („Corsair”), în cuantum de 106,7 milioane EUR („ajutorul de restructurare din 2020”), constând în: (i) amânări la plata impozitelor (21,9 milioane EUR); (ii) un credit fiscal (4,8 milioane EUR); (iii) un credit preferențial (18 milioane EUR); și (iv) un împrumut participativ (62 de milioane EUR), în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”), astfel cum a fost interpretat în Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate („Orientările SR” ⁽²⁾) („Decizia din 2020” ⁽³⁾) ⁽⁴⁾.
- (2) La 27 septembrie 2023, în temeiul secțiunii 7.2.2 din Orientările SR, Franța a prezentat Comisiei o cerere de modificare a planului de restructurare aprobat prin Decizia din 2020. Conform Deciziei din 2020, planul de restructurare respectiv ar fi trebuit să fie pus în aplicare pe o perioadă de până la [...] („planul de restructurare din 2020”). Autoritățile franceze au transmis informații suplimentare cu privire la modificarea planului de restructurare a Corsair din 2020 la 29 noiembrie și, respectiv, 15 decembrie 2023. Cererea de modificare a planului de restructurare a fost însoțită de un plan de restructurare actualizat, care a fost ulterior actualizat de mai multe ori („planul de restructurare revizuit”, a se vedea considerentele 30 și 31).

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

⁽²⁾ JO C 249, 31.7.2014, p. 1.

⁽³⁾ Decizia Comisiei din 11 decembrie 2020 în cazul SA.58463 (2020/N) – Franța – Ajutor de restructurare pentru Corsair SA (JO C 41, 5.2.2021, p. 8).

⁽⁴⁾ În aceeași zi, Comisia a aprobat, în conformitate cu articolul 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE, un ajutor în cuantum de 30,2 milioane EUR în favoarea Corsair sub forma unui credit fiscal pentru teritoriile de peste mări (credit fiscal pentru societățile cu sediul în departamentele, regiunile și colectivitățile franceze de peste mări). Ajutorul respectiv a despăgubit Corsair pentru pagubele suferite în perioada 17 martie-30 iunie 2020 ca urmare a măsurilor de izolare și a restricțiilor de călătorie introduse de Franța și de alte țări de destinație pentru a limita răspândirea virusului COVID-19. A se vedea Decizia Comisiei din 11 decembrie 2020 în cazul SA.58125 (2020/N) – Franța – Corsair – Despăgubiri pentru pagubele provocate de epidemia de COVID-19 (JO C 242, 24.6.2022, p. 1).

- (3) La 5 februarie 2024, Comisia a decis să inițieze o procedură oficială de investigare în legătură cu modificarea ajutorului și a planului de restructurare pentru Corsair ⁽⁷⁾ („decizia de inițiere a procedurii”). Corsair și alte trei părți interesate, și anume doi concurenți ai Corsair – Air Austral și Groupe Dubreuil Aéro (GDA) – și Diamondale Limited, fost acționar al Corsair, au prezentat Comisiei observațiile lor cu privire la decizia de inițiere a procedurii la 24 mai 2024.
- (4) La 19 iunie 2024, Comisia a transmis aceste observații autorităților franceze, care au răspuns cu observații la 26 iulie 2024. Ulterior, la 22 noiembrie 2024, GDA a prezentat observații suplimentare, care au fost transmise autorităților franceze la 17 decembrie 2024. Autoritățile franceze au prezentat observații la 19 ianuarie 2025, al căror conținut a fost clarificat în cadrul a două reuniuni cu Comisia, organizate la 20 și 23 ianuarie 2025. Autoritățile franceze au prezentat observații suplimentare și răspunsuri la întrebările Comisiei în datele de 23 ianuarie, 10 februarie și, respectiv, 3 martie 2025.
- (5) La 19 iunie 2024, Comisia a adresat autorităților franceze întrebări cu privire la ajutorul suplimentar acordat Corsair în cursul perioadei de restructurare. Autoritățile franceze au răspuns prin scrisorile din 26 iulie și 16 decembrie 2024.
- (6) De asemenea, Comisia a avut mai multe întâlniri cu autoritățile franceze, în special la 7 noiembrie și la 6 și 17 decembrie 2024, precum și la 10 și 29 ianuarie, la 14 februarie și la 3 și 19 martie 2025.
- (7) La 11 aprilie 2025, Comisia a decis ⁽⁸⁾ să extindă procedura oficială de investigare referitoare la modificarea ajutorului și a planului de restructurare, având în vedere faptul că autoritățile franceze și părțile interesate au prezentat fapte noi care nu fuseseră luate în considerare în decizia de deschidere a investigației și care justificau extinderea procedurii oficiale de investigare („decizia de extindere”).
- (8) La 20 mai 2025, autoritățile franceze au trimis Comisiei conturile auditate ale Corsair pentru exercițiul financiar încheiat la 30 septembrie 2024.
- (9) La 23 mai 2025, Corsair și GDA au prezentat observații cu privire la decizia de extindere din 11 aprilie 2025. O altă întreprindere, care a dorit să rămână anonimă, a prezentat observații la 2 iunie 2025. La 6 iunie 2025, Comisia a transmis aceste observații autorităților franceze, care au răspuns la 17 iunie 2025.
- (10) La 30 mai 2025, autoritățile franceze au trimis Comisiei o versiune actualizată a planului revizuit de restructurare a societății, împreună cu anexele la acesta.
- (11) La 27 iunie 2025, Comisia a adresat autorităților franceze mai multe întrebări referitoare la ajutorul suplimentar acordat Corsair în cursul perioadei de restructurare, precum și la dimensiunea flotei sale și la evoluția acesteia în cursul anilor 2023 și 2024. Autoritățile franceze au răspuns prin scrisoarea din 11 iulie 2025.
- (12) La 4 noiembrie 2025, Comisia a trimis autorităților franceze o cerere de prezentare de documente, împreună cu întrebări suplimentare privind finanțarea planului de restructurare. Autoritățile franceze au răspuns prin scrisorile din 10, 17 și 20 noiembrie 2025. La 10 decembrie 2025, Comisia a trimis autorităților franceze o cerere suplimentară privind planul de restructurare revizuit. Autoritățile franceze au răspuns cu o actualizare a planului la 15 decembrie 2025.
- (13) De asemenea, Comisia a avut mai multe întâlniri cu autoritățile franceze pe teme legate de aceste subiecte diverse, în special la 28 aprilie, 15 mai, 17 iunie, 27 iunie și 17 septembrie, precum și la 10 și 12 decembrie 2025.

⁽⁷⁾ Decizia C(2024) 8537 final a Comisiei din 5 februarie 2024 în cazul SA.109662 – Franța – Modificarea ajutorului și a planului de restructurare pentru Corsair (JO C, C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj>).

⁽⁸⁾ JO C, C/2025/2490, 2.5.2025.

2. BENEFICIARUL

2.1. Activitățile Corsair

- (14) Corsair este o societate pe acțiuni simplificată (*société par actions simplifiée*, SAS) cu un capital social de 5 000 000,00 EUR și cu sediul social în Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadelupa, Franța. Este înregistrată la Registrul Comerțului și al Societăților din Pointe-à-Pitre sub numărul 328 621 586.
- (15) De la sfârșitul anului 2020, titlurile de valoare ale Corsair sunt deținute integral de holdingul Outre-Mer R-Plane (OMRP) ⁽⁷⁾.
- (16) La sfârșitul lunii septembrie 2023, Corsair avea o flotă de nouă aeronave care deserveau în principal regiunile ultraperiferice franceze din zona Caraibe (Martinica, Guadelupa) și din Oceanul Indian (Réunion, Mayotte), precum și Canada, printre alte locuri. Pe aceleași rute operează și alte companii aeriene, cum ar fi Air France, Air Austral și Groupe Dubreuil Aéro, care include companiile aeriene Air Caraïbes și French Bee.
- (17) Conform Deciziei din 2020, Corsair trebuia să pună în aplicare planul de restructurare din 2020 pe o perioadă de până la [...] pentru a-și restabili viabilitatea pe termen lung.

2.2. Dificultățile întâmpinate de Corsair

- (18) În cererea lor de modificare a planului de restructurare din 2020, autoritățile franceze au explicat că planul de afaceri aflat la baza planului de restructurare din 2020 se baza pe ipoteze care nu s-au materializat și că au survenit evenimente a căror amploare nu putea fi anticipată și care au avut un impact deosebit de negativ asupra Corsair.
- (19) În primul rând, autoritățile franceze au explicat că, dintre dificultățile întâmpinate de Corsair de la aprobarea planului de restructurare din 2020, restricțiile de sănătate publică menținute până la începutul exercițiului financiar 2022-2023 au avut un impact foarte grav asupra performanței comerciale și financiare a Corsair.
- (20) Restricționarea – și chiar interzicerea temporară – a zborurilor dintre Franța metropolitană și anumite departamente și teritorii de peste mări (cum ar fi Antilele și Réunion), menținută până în martie 2022 ca urmare a noului val de cazuri de COVID-19 și a administrării dificile a vaccinului în teritoriile respective din cauza ratei scăzute de acceptare din partea populației locale, a făcut ca desfășurarea activităților Corsair în următoarele perioade să fie deosebit de dificilă, dacă nu chiar imposibilă:
- (a) după noiembrie 2020, când Franța metropolitană, precum și regiunile Antilelor și Réunion în special, au fost supuse unor măsuri repetate de limitare a circulației persoanelor în perioadele noiembrie-decembrie 2020 și aprilie-mai 2021, apoi din nou în iulie-august 2021 în Antile și în Réunion;
 - (b) februarie-mai 2021, când călătoriile în Franța metropolitană, în Antile și în Réunion au fost strict limitate la deplasările din motive imperative; această obligație a fost menținută în vigoare pentru persoanele nevaccinate până în mai 2022;
 - (c) sfârșitul anului 2021, când valul Omicron a înăsprit și mai mult restricțiile pentru aceste destinații, iar Mauritius a primit de asemenea codul „roșu aprins” timp de câteva zile, ceea ce a dus la anulări și la scăderea abruptă a numărului de rezervări; iar
 - (d) zborurile către Canada au putut fi reluate abia în iunie 2022, restricțiile de călătorie foarte stricte fiind menținute până în primăvara anului 2022.

⁽⁷⁾ OMRP este un holding înființat la 24 august 2020 ca parte a redresării și restructurării Corsair în contextul crizei COVID-19. OMRP are ca obiect unic de activitate deținerea și gestionarea participației din cadrul Corsair, reunind acționarii implicați în salvarea societății, inclusiv investitori privați și actori publici. OMRP nu efectuează operațiuni proprii și este instrumentul de capital prin care acționarii își exercită drepturile și își asumă riscul economic asociat restructurării Corsair. Unii dintre acționarii privați ai OMRP care doreau să reinvestească în Corsair s-au regrupat în cadrul holdingului Blue Sky, care a achiziționat capital în cadrul Corsair ca parte a modificării planului de restructurare a societății (a se vedea documentul „Ofertă fermă”, anexa 2, transmis Comisiei la 15 decembrie 2023).

- (21) Autoritățile franceze au adăugat, de asemenea, că activitatea Corsair a fost afectată și de mișcările de protest care au avut loc în Antile în perioada noiembrie 2021-ianuarie 2022 ca urmare a introducerii vaccinării obligatorii pentru personalul medical și a impunerii „certificatului sanitar” în mai multe locuri publice.
- (22) Prin urmare, potrivit autorităților franceze, Corsair, care anticipase o revenire la condițiile normale de piață la sfârșitul anului 2021, a constata că rezultatele sale nu corespund celor anticipate în planul de afaceri inițial.
- (23) În continuare, potrivit autorităților franceze, criza legată de agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei și de contextul inflaționist mondial cauzat de aceasta au determinat o creștere foarte puternică a costurilor după ce societatea și-a reluat activitatea obișnuită, ca urmare a: (i) creșterii foarte puternice a prețului kerosenului, care a depășit 1 200 USD/tonă în perioada de vârf, față de prețul de [500-900] USD/tonă indicat inițial în planul de afaceri; și a (ii) deprecierei monedei euro față de dolarul american, având în vedere că planul de afaceri inițial fusese elaborat pe baza unui curs de schimb EUR/USD de [0,9-1,3], față de cursul de 0,97 înregistrat în punctul cel mai scăzut din octombrie 2022.
- (24) În acest sens, autoritățile franceze au afirmat că, în planul de restructurare revizuit prezentat inițial în decembrie 2023, costul kerosenului reprezenta un cost de [100-180] de milioane EUR din [...], iar creșterea prețului kerosenului și deprecierea monedei euro în raport cu dolarul american au generat, în perioada respectivă, un cost suplimentar de aproximativ [80-120] de milioane EUR anual numai la nivelul acestei linii bugetare.
- (25) În încheiere, autoritățile franceze au susținut că, deși societatea a fost parțial în măsură să își majoreze prețurile pentru a depăși această situație (în combinație cu efectul inflaționist general asupra tuturor costurilor suportate de societate), compensația a fost, în primul rând, doar parțială, iar în al doilea rând nu a putut fi aplicată majorității biletelor, deoarece acestea fuseseră vândute cu câteva luni înainte de efectuarea zborurilor. Prin urmare, o creștere agresivă a costurilor, cum a fost cea suferită ca urmare a crizei legate de agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei, nu putea să se reflecte imediat în prețul biletelor și a fost necesar un anumit timp de pregătire.
- (26) În acest context și pe baza celor de mai sus, autoritățile franceze au explicat în septembrie și decembrie 2023 că Corsair a întâmpinat probleme grave legate de fluxul de trezorerie și a înregistrat în perioada 2020-2023 o scădere netă a marjei sale de exploatare cu [170-220] de milioane EUR față de planul de restructurare din 2020, în pofida eforturilor societății de a-și reduce costurile fixe cu [10-25] de milioane EUR în perioada respectivă și a măsurilor suplimentare de sprijin puse în aplicare de statul francez în beneficiul întregului sector, care au avut un impact pozitiv de [20-40] de milioane EUR pentru Corsair în perioada respectivă.
- (27) Autoritățile franceze au explicat totodată că, având în vedere deteriorarea performanței financiare ca urmare a noilor dificultăți cu care s-a confruntat Corsair după Decizia din decembrie 2020 privind ajutorul de restructurare, astfel cum se menționează în considerentele 18-25 de mai sus, rezultatul din exploatare al societății [...] la sfârșitul exercițiului financiar [...] (care s-a încheiat în septembrie [...]) [...] capitalul propriu care era, la acea dată, [...], precum și că, pe baza planului de afaceri actualizat elaborat de societate, Corsair nu mai era în măsură să respecte planul de restructurare din 2020.
- (28) În încheiere, autoritățile franceze au arătat că prețul carburantului și cursul de schimb euro/dolar au rămas foarte volatile în perioada 2022-2023. De asemenea, ele au subliniat creșterea tuturor costurilor exprimate în monedă străină ca urmare a inflației, în special a celor legate de întreținerea aeronavelor și a motoarelor acestora ([...]) și a serviciilor de catering ([...]) în perioada 2022-2023.
- (29) La 15 decembrie 2023, statul francez și-a modificat în consecință cererea de modificare a planului de restructurare din 2020 pe baza secțiunii 7.2.2 din Orientările SR.

3. PLANUL DE RESTRUCTURARE REVIZUIT

3.1. Ipotezele planului de restructurare revizuit

- (30) Începând cu 15 decembrie 2023, autoritățile franceze au actualizat de mai multe ori planul de restructurare revizuit, ținând seama de evoluția activităților Corsair și de evoluțiile geopolitice și macroeconomice din ultimii doi ani.
- (31) Ultima versiune a planului de restructurare revizuit a fost adoptată la 23 mai 2025. Această versiune a planului este anexată la protocolul de conciliere intitulat „Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair”, semnat la 7 noiembrie 2025 de Corsair, de autoritățile franceze, de noii investitori și de investitorii retrași sub egida unor administratori fiduciar ad-hoc numiți printr-o hotărâre judecătorească în cadrul unei proceduri de prevenire a insolvenței desfășurate în fața Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre și a Comité Interministériel de Restructuration Industrielle (CIRI) („Lista de termene și condiții”). Planul se bazează pe următoarele ipoteze principale, care au fost actualizate ultima dată de autoritățile franceze la 15 decembrie 2025:
- (a) eliminarea tuturor restricțiilor legate de criza sanitară cauzată de COVID-19 și depășirea de către piață a nivelurilor din 2019 începând din 2025;
 - (b) revenirea la profitabilitate, indicată de rezultatele reale ale Corsair (prezentate în versiunea neauditată de autoritățile franceze) pentru exercițiul financiar 2024-2025, încheiat la 30 septembrie 2025, cu un rezultat net de [...] milioane EUR;
 - (c) actualizarea costurilor cu combustibilul la [600-900] USD/tonă începând din aprilie 2025, față de aproximativ [500-800] USD/tonă în medie începând din septembrie 2024;
 - (d) un curs de schimb USD/EUR de [0,9-1,3], adică ușor mai ridicat decât cel observat începând din aprilie 2025;
 - (e) finalizarea reînnoirii complete a flotei Corsair în ianuarie 2025, cu cele [...] Airbus A330-NEO, astfel încât toate destinațiile Corsair să fie deservite acum de Airbus A330-NEO, cu trei clase de zbor și cu o capacitate de 343 de locuri (20 de locuri la clasa Business, 21 de locuri la clasa Premium și 302 locuri la clasa Economy);
 - (f) vânzarea aeronavelor [...] la [...] către [...] pentru o sumă estimată la [25-45] de milioane EUR și angajamentul acționarilor privind o contribuție de [25-45] de milioane EUR în conformitate cu secțiunea B din Lista de termene și condiții, conform căreia: (i) Blue Sky Holding ⁽⁸⁾, Groupe Advens-Geocoton ⁽⁹⁾ și SEMPAT ⁽¹⁰⁾ trebuie să contribuie în total cu [10-40] de milioane EUR ([5-30] de milioane EUR, [0-5] milioane EUR și, respectiv, 3 milioane EUR) sub formă de capital sau, dacă va fi necesar înainte de adoptarea deciziei de către Comisie, să pună la dispoziție sumele respective ca finanțare intermediară pentru a acoperi nevoile de lichidități ale Corsair până la finalizarea restructurării (care urmează să fie capitalizată ulterior); iar (ii) Groupe Advens-Geocoton s-a angajat, de asemenea, să pună la dispoziția Corsair un al doilea lot de finanțare intermediară în cuantum de [5-30] de milioane EUR în termen de cel mult cinci zile lucrătoare de la data deciziei Comisiei Europene. Această finanțare intermediară, care se ridică în total la [20-60] de milioane EUR ⁽¹¹⁾, va fi încorporată în capitalul Corsair ca parte a majorărilor de capital care urmează să fie efectuate în urma deciziei de aprobare a Comisiei Europene (inclusiv dacă decizia respectivă este condiționată);

⁽⁸⁾ Blue Sky Holding, SAS, cu sediul social în Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, este un consorțiu privat care include o parte dintre foștii acționari ai Corsair.

⁽⁹⁾ Groupe Advens-Geocoton este un grup industrial și de servicii privat de origine franceză, care își desfășoară activitatea în special în sectorul textilelor, al agroindustrii, al logisticii și al serviciilor digitale, având o prezență istorică în Africa și în teritoriile de peste mări. Grupul s-a format în urma fuziunii dintre Advens și Geocoton și are o experiență recunoscută în gestionarea activităților în medii complexe și cu utilizare intensivă a capitalului.

⁽¹⁰⁾ SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniales région Guadeloupe) este o societate cu capital mixt a cărei misiune este de a sprijini și a investi în proiecte economice de interes strategic pentru teritoriile din Guadelupa, <https://www.sempatrimoniales.com/a-propos>. În contextul restructurării Corsair, SEMPAT acționează ca investitor public minoritar, oferind finanțare garantată de regiunea Guadelupa.

⁽¹¹⁾ Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton și SEMPAT și-au asumat, de asemenea, angajamentul de a investi în capital un cuantum suplimentar de [5-20] de milioane EUR în cazul în care fluxul de trezorerie al Corsair de la sfârșitul lunii va scădea sub pragul de [20-60] de milioane EUR. Acest angajament este menit să ofere o securitate suplimentară în cazul în care parametrii planului de restructurare revizuit al Corsair se deteriorează, precum și să asigure o contribuție proprie mai mare din partea investitorilor privați.

- (g) limitarea flotei la nouă aeronave pe întreaga durată a planului de restructurare revizuit (cea de a 10-a aeronavă va fi inclusă numai începând cu [...]);
 - (h) restrângerea zborurilor cel mai puțin profitabile (reducere cu [...] % a numărului de ore de zbor în comparație cu exercițiul financiar [...]) pentru a îmbunătăți gradul de ocupare a avioanelor și a crește tariful mediu;
 - (i) o creștere a serviciilor dinspre/înspre Mauritius în 2025, [...] în urma deciziei de a se concentra asupra Africii (având în vedere că exploatarea acestei rute doar sezonier nu este viabilă pe termen lung);
 - (j) măsuri suplimentare de îmbunătățire a „RASK” ⁽¹²⁾, care să ducă la o creștere a RASK cu [...] % în timp;
 - (k) îmbunătățirea veniturilor auxiliare pe baza unei comparații cu restul sectorului;
 - (l) un management mai bun al randamentului prin introducerea unor măsuri suplimentare cum ar fi, în special, deschiderea și închiderea unor clase tarifare ca urmare a standardizării flotei;
 - (m) îmbunătățirea previziunilor, care să includă în scenariul de referință un impact pozitiv de [...] % asupra cifrei de afaceri aferente pasagerilor în [...] și de [...] % în [...]. Această creștere a prețurilor de vânzare derivă din efectul combinat al creșterii proporției de locuri aflate în partea frontală a cabinei și al reproiectării programului de zbor pentru a elimina zborurile cel mai puțin profitabile (a se vedea mai sus);
 - (n) măsuri suplimentare de reducere a costurilor, cum ar fi renegocierea contractelor structurale (leasing, întreținere și service etc.), reducerea costurilor de comercializare, subînchirierea motoarelor și vânzarea de servicii de gestionare tehnică; și
 - (o) raționalizarea costurilor cu personalul, legată în principal de schimbările în componența personalului navigant.
- (32) Autoritățile franceze adaugă, în plus față de aceste ipoteze, că veniturile Corsair sunt probabil afectate în continuare de imaginea sa de companie low-cost, determinată de proporția mare a biletelor subvenționate, de reputația sa de companie aeriană charter, de echipamentele de bord învechite (cum ar fi ecranele) și de flota nestandardizată de aeronave. Ca atare, se preconizează că o flotă mai modernă, cum este flota actuală a Corsair, va vinde bilete la prețuri mai mari și va înregistra un grad mai mare de ocupare a avioanelor odată cu îmbunătățirea percepției clienților. În plus, autoritățile franceze arată că această îndepărtare de imaginea de companie „charter” se reflectă deja în feedbackul pozitiv al clienților cu privire la zborurile operate cu aeronavele noi și în câștigarea de către Corsair a titlului de „Cea mai bună companie aeriană de agrement” în Franța pentru 2024 în cadrul World Airline Awards (Premiile mondiale pentru companii aeriene). Franța afirmă că, deși nu este inclus în planul de restructurare revizuit, astfel cum a fost prezentat Comisiei, impactul strategiei sale de vânzare a unor servicii mai scumpe asupra tarifelor și a gradului de ocupare a avioanelor se va materializa treptat, pe măsură ce pasagerii vor afla despre îmbunătățirea serviciului și își vor schimba preferințele.

3.2. Finanțarea planului de restructurare revizuit

- (33) În comunicarea din 27 septembrie 2023, autoritățile franceze au propus ca planul de restructurare revizuit să acopere perioada cuprinsă între [...] și [...]. Pe de altă parte, documentația prezentată de autoritățile franceze la 15 decembrie 2023 arată că durata suplimentară maximă prevăzută pentru planul de restructurare revizuit ar fi de [...] (în loc de [...]), adică până cel târziu la [...].
- (34) Ulterior, pe măsură ce diferitele versiuni ale planului de restructurare revizuit au evoluat, autoritățile franceze au informat Comisia că, în final, data efectivă de încheiere a perioadei de restructurare este 30 septembrie 2026.
- (35) Pe această bază, planul de restructurare revizuit la 23 mai 2025, actualizat la 15 decembrie 2025 și prezentat Comisiei de autoritățile franceze ca reprezentând versiunea finală de care trebuie să țină seama în evaluarea sa, se bazează în esență pe următoarele ipoteze financiare:

⁽¹²⁾ „RASK” reprezintă toate veniturile generate de o companie aeriană în raport cu numărul total de locuri-kilometri disponibile (*available seat kilometres – ASK*) într-o anumită perioadă.

- (a) în primul rând, o îmbunătățire susținută a performanței financiare (care ar trebui să permită obținerea unui rezultat din exploatare de [...] milioane EUR la [...]) și a fluxurilor financiare generate pe durata planului de restructurare revizuit, datorită: (i) ofertei comerciale optimizate ca urmare a creșterii numărului de rotații obținut cu ajutorul unei flote care a fost complet reînnoită și standardizată; (ii) măsurilor de restructurare și măsurilor de reducere a costurilor; și (iii) impactului măsurilor suplimentare de îmbunătățire a profitabilității;
- (b) o flotă de nouă aeronave complet modernizate, închiderea rutelor generatoare de pierderi și înlocuirea lor cu noi rute către Africa;
- (c) în continuare, contribuții financiare externe sub formă de aport, pe de o parte, de fonduri noi în cuantum de 145,4 milioane EUR ⁽¹³⁾ din partea investitorilor externi și, pe de altă parte, sub formă de sprijin financiar din partea statului francez în cuantum total de 87,8 milioane EUR.

3.2.1. Descrierea finanțării

- (36) Astfel cum se detaliază în tabelul 1 de mai jos, autoritățile franceze explică faptul că finanțarea privată va proveni în principal din: (i) un aport de capital de [...] milioane EUR din partea Blue Sky Holding; (ii) un aport de capital din partea unui nou investitor extern (societatea franceză Advens-Geocoton) în calitate de nou acționar, în cuantum de [...] milioane EUR; (iii) un aport suplimentar de capital de [...] milioane EUR împărțit între Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton și SEMPAT, care urmează să fie pus la dispoziția Corsair în cazul în care fluxul său de trezorerie scade sub pragul de [...] milioane EUR; (iv) un moratoriu asupra contribuțiilor la pensii, acordat de Caisse de Retraite du Personnel Navigant (CRPN) pentru un cuantum de [...] milioane EUR; (v) vânzarea de către Corsair a unei aeronave Airbus A330 F-HSKY pentru o sumă estimată la [...] milioane EUR și (vi) finanțarea de către Corsair (prin contracte de leasing) în iulie 2022 a patru noi aeronave A330-NEO, pentru o sumă de [...] milioane EUR ⁽¹⁴⁾.
- (37) Pe această bază, autoritățile franceze precizează că valoarea contribuției proprii care trebuie aplicată în ceea ce privește cererea de modificare a planului de restructurare din 2020 se ridică la 145,4 milioane EUR. Autoritățile franceze precizează de asemenea că, în contextul Deciziei din 2020 bazate pe planul de restructurare din 2020, aporturile de capital privat la Corsair s-au ridicat la [130-180] de milioane EUR.
- (38) Prin urmare, autoritățile franceze concluzionează că, în contextul modificării planului de restructurare a Corsair din 2020, contribuția proprie totală ar urma să se ridice la 319,1 milioane EUR (luând în considerare contribuția proprie inițială).
- (39) În ceea ce privește sprijinul financiar din partea statului francez, autoritățile franceze explică faptul că cea mai mare parte a ajutorului solicitat în modificarea planului de restructurare nu constă în injecții de capital nou, ci în renunțarea la ajutorul acordat în 2020 sub formă de împrumuturi, așadar sprijinul financiar din partea statului va fi furnizat în principal prin intermediul următoarelor:
 - (i) o nouă contribuție de 3 milioane EUR din partea Conseil Départemental de la Guadeloupe;
 - (ii) un credit pentru impozitele de peste mări (CIOM) în cuantum de 38,1 milioane EUR în cadrul programului Corsair de investiții pentru achiziționarea unei aeronave ⁽¹⁵⁾;
 - (iii) o reeșalonare pe șase ani a celor 19 milioane EUR corespunzătoare datoriei publice care nu este remisibilă ([...]) ⁽¹⁶⁾;

⁽¹³⁾ După eliminarea completă a acționarului istoric OMRP prin anularea tuturor acțiunilor sale.

⁽¹⁴⁾ Corespunzătoare valorii lunare a leasingului aeronavelor până la 30 septembrie 2025, adică pe toată durata planului de restructurare revizuit.

⁽¹⁵⁾ Creditul pentru impozitele de peste mări, reglementat de articolul 244 quater W din Codul general francez al impozitelor, este o deducere fiscală pentru investițiile în departamentele de peste mări. În mod normal, această măsură nu este disponibilă pentru întreprinderile aflate în dificultate. Cu toate acestea, statul francez se angajează să depună toate eforturile pentru a o acorda societății Corsair, cu titlu derogatoriu, în pofida calității sale de întreprindere aflată în dificultate.

⁽¹⁶⁾ Autoritățile franceze precizează că soldul datoriei publice care nu este remisibilă, și anume 5,5 milioane, va fi rambursat în același timp cu plata creditului fiscal din 2026 [corespunzător creditului pentru impozitele de peste mări care trebuie plătit de statul francez societății Corsair în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE].

- (iv) renunțarea la 23 de milioane EUR corespunzând datoriei publice remisibile, care poate fi anulată ⁽¹⁷⁾; și
- (v) renunțarea la datorii publice în cuantum de 80 de milioane EUR corespunzătoare împrumuturilor de stat acordate ca parte a planului de restructurare din 2020 [împrumuturi din partea Fonds de Développement Économique et Social et Prêt Participatif – „împrumuturi din FDES și PP”, a se vedea considerentul 1 literele (l) și (iv)], precum și a dobânzilor în cuantum de 4,7 milioane EUR aplicate împrumuturilor respective.
- (40) În ceea ce privește renunțarea la împrumuturile din FDES și PP [considerentul 39 litera (v)], autoritățile franceze susțin că acest cuantum, deoarece a fost deja luat în considerare integral în Decizia din 2020, nu ar trebui să fie inclus din nou în calculul ajutorului care finanțează costurile de restructurare în scopul stabilirii raportului dintre ajutor și contribuția proprie, întrucât aceasta ar echivala cu o dublă contabilizare a aceluiași ajutor. Pe de altă parte, este necesar să se ia în considerare valoarea dobânzii acumulate și capitalizate (aferente împrumutului participativ), care se va ridica la 4,7 milioane EUR pe perioada totală a împrumutului participativ. În plus, în schimbul acestei renunțări, Corsair acordă statului francez și creditorilor publici vizați o clauză privind achitarea prioritară a datoriilor în caz de revenire la o situație financiară mai bună, potrivit căreia, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute, Corsair trebuie să ramburseze anual o sumă echivalentă cu [...] % din diferența pozitivă dintre rezultatul său din exploatare, în care sunt incluse provizioanele pentru întreținere, și amortizarea datoriei reeșalonate ⁽¹⁸⁾, în limita unui plafon de [...] milioane EUR. Activarea efectivă a acestei clauze este condiționată de îndeplinirea cumulativă a unor condiții financiare stricte, și anume existența unor capitaluri proprii pozitive și menținerea unui flux de trezorerie suficient, asigurându-se că plățile efectuate în temeiul clauzei privind revenirea la o situație financiară mai bună nu compromit solvabilitatea sau lichiditatea întreprinderii.
- (41) În această privință trebuie amintit că, în contextul Deciziei din 2020 întemeiate pe planul de restructurare din 2020, ajutorul de stat plătit societății Corsair a luat forma unui ajutor de restructurare în cuantum de 106,7 milioane EUR, care cuprindea: (i) un moratoriu privind datoriile publice înregistrate de Corsair la sfârșitul lunii ianuarie 2021, estimate la 21,9 milioane EUR; (ii) 4,8 milioane EUR sub forma unui credit pentru impozitele de peste mări asociat achiziționării a una sau mai multe aeronave în 2021; (iii) un credit preferențial direct acordat de stat, în cuantum de 18 milioane EUR („împrumutul din FDES”); și (iv) un împrumut participativ în cuantum de 62 de milioane EUR („împrumutul din PP”) ⁽¹⁹⁾.
- (42) Autoritățile franceze precizează că, în 2020, în cadrul investiției OMRP, autoritățile locale din departamentele de peste mări au plătit 6 milioane EUR, sumă care nu a fost luată în considerare în Decizia din 2020. Prin urmare, această sumă trebuie adăugată la valoarea ajutorului de stat plătit în 2020, rezultând un ajutor de stat în valoare totală de 112,7 milioane EUR.
- (43) În plus, ca răspuns la observația Comisiei din considerentul 95 din decizia de inițiere a procedurii, care pune sub semnul întrebării eligibilitatea drept contribuție proprie a moratoriului de [10-40] de milioane EUR obținut prin eșalonarea plății contribuțiilor la sistemul de pensii, acordată Corsair în septembrie 2023 de CRPN, autoritățile franceze susțin, în esență, că CRPN este un organism care gestionează în mod independent resurse de origine privată. Întrucât resursele CRPN nu sunt resurse de stat, iar decizia de a eșalona plata contribuțiilor – care, în contextul cazului da față, poate fi comparată cu comportamentul rezonabil al unui creditor privat – nu poate fi imputată statului, măsura respectivă nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (44) Tabelul 1 prezintă defalcarea contribuțiilor proprii și a ajutorului de stat în finanțarea planului de restructurare din 2020, urmată de aceeași defalcare a contribuțiilor financiare în contextul planului de restructurare modificat. În final, tabelul indică ponderea totală a contribuțiilor private și, respectiv, publice în finanțarea planului de restructurare revizuit.

⁽¹⁷⁾ Finanțarea menționată în considerentul 39 literele (iii) și (iv) este furnizată prin intermediul Commission des chefs des services financiers (CCSF), care face parte din Direcția Generală a Finanțelor Publice din cadrul Ministerului Economiei, <https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises>.

⁽¹⁸⁾ A se vedea anexa 5 la Lista de termene și condiții semnată la 7 noiembrie 2025.

⁽¹⁹⁾ Autoritățile franceze subliniază în acest sens că, în contextul Deciziei din 2020, întreaga valoare a împrumuturilor acordate de stat (80 de milioane EUR) a fost considerată ajutor de stat, nu doar avantajul economic conferit Corsair ca urmare a împrumuturilor acordate de stat în comparație cu acordarea de împrumuturi similare de către un actor privat.

Tabelul 1

Ajutor și contribuții proprii

Contribuții proprii		Ajutor	
Tip	Cuantum în milioane EUR	Tip	Cuantum în milioane EUR
Concesiuni TUI (acționar retras)	[80-120]	Moratoriu asupra datoriilor publice	21,9
Contribuție din partea OMRP	[10-50]	Credit pentru impozitele de peste mări	4,8
Contribuție din partea autorităților locale de peste mări (prin OMRP)	(6)	Împrumuturi de stat din FDES și PP	80
Vânzarea a trei aeronave Boeing 747 la 2 iulie 2020	[10-25]	Contribuție din partea autorităților locale de peste mări (prin OMRP)	6
Negociere pentru închirierea a două aeronave	[3-10]		
Plan de protecție a locurilor de muncă și acord de încetare voluntară a contractelor de muncă prin acord colectiv	[7-20]		
Total contribuții proprii pentru planul de restructurare din 2020	60,86 % 173,7	Ajutor total pentru planul de restructurare din 2020	112,7 39,14 %
Injectie de capital din partea Blue Sky Holding (foști acționari ai OMRP și reinvestitori)	[5-30]	Injectie de capital din partea Conseil Départemental de la Guadeloupe (prin intermediul SEMPAT)	3
Injectie de capital din partea Advens-Geocoton	[5-30]	Renunțare la împrumuturile de stat din FDES și PP	Dobânda capitalizată și acumulată până la sfârșitul lunii iulie 2 025 aferentă împrumutului participativ (PP): 4,7 Dobânda plătită pentru împrumutul din FDES
Un nou angajament privind o injectie suplimentară de capital din partea acționarilor (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton și SEMPAT)	[5-30]		
Moratoriu asupra contribuțiilor, acordat de Caisse de Retraite du Personnel Navigant	[10-40]	Reeșalonarea datoriei publice care nu este remisibilă	19
Vânzarea F-HSKY	[25-40]	Renunțare la datoria publică remisibilă	23
Finanțare a patru noi Airbus A330-NEO prin leasing (taxe de leasing)	[20-80]	Credit pentru impozitele de peste mări	38,1
Total contribuții proprii pentru planul de restructurare revizuit	145,4 62,3 %	Total ajutor pentru planul de restructurare revizuit	87,8 37,7 %
Total general contribuții proprii (pentru ambele planuri)	319,1 61,4 %	Total general ajutor (pentru ambele planuri)	200,5 38,6 %

3.2.2. *Proportionalitatea între ajutor, contribuțiile proprii și repartizarea sarcinilor*

- (45) Pe această bază, autoritățile franceze precizează că, în contextul modificării planului de restructurare a Corsair din 2020, valoarea totală actualizată a ajutorului de stat ar urma să se ridice la 200,5 milioane EUR (luând în considerare ajutorul inițial), așadar cu [80-180] de milioane EUR mai puțin decât valoarea totală actualizată a contribuțiilor private.
- (46) În consecință, autoritățile franceze concluzionează că este îndeplinită fără probleme condiția prevăzută la punctul 64 din Orientările SR, potrivit căreia contribuțiile proprii trebuie să reprezinte cel puțin 50 % din costurile de restructurare.
- (47) În plus, autoritățile franceze afirmă că o parte din eforturile publice depuse în cadrul planului de restructurare revizuit vor lua forma unor injecții de capital, iar acționarii actuali aduc o contribuție foarte importantă la efortul de restructurare prin faptul că își reduc participația la zero în contextul viitoarei majorări de capital. În această privință, autoritățile franceze motivează că, în conformitate cu punctul 66 din Orientările SR, acționarii existenți vor absorbi integral pierderile acumulate de Corsair înainte de intervenția statului. Ca atare, a fost prevăzută o reducere de capital înainte de punerea la dispoziție a fondurilor publice, cu scopul de a compensa pierderile reportate. În urma acestei operațiuni, participația acționarilor existenți a fost complet anulată de amortizarea integrală a acțiunilor aflate în circulație. Acest rezultat este anterior majorării de capital, ceea ce înseamnă că foștii acționari nu au niciun beneficiu de pe urma recapitalizării. Prin urmare, autoritățile franceze consideră că această abordare asigură o repartizare adecvată a sarcinilor, întrucât acționarii existenți suportă întreaga sarcină a pierderilor din trecut, în măsura permisă de legislația națională, și sunt efectiv excluși (prin *squeeze out*) ca parte a restructurării capitalului.

3.2.3. *Caracterul adecvat al ajutorului*

- (48) Pe baza celor de mai sus, autoritățile franceze consideră că dificultățile actuale ale Corsair decurg atât din probleme imediate cu lichiditățile, cât și dintr-o slăbire structurală a solvabilității sale ca urmare a pierderilor acumulate, care i-au erodat capitalul propriu în fiecare an. Ele precizează că ajutorul preconizat, constând în principal în anularea unor datorii și într-un credit fiscal, nu servește doar la îmbunătățirea temporară a fluxului de trezorerie al societății, ci contribuie și la consolidarea solvabilității sale pe termen lung. Acest ultim aspect este proporțional cu capacitatea societății de a-și acoperi toate datoriile din resurse proprii. O anulare a datoriilor reduce imediat și permanent pasivele curente, în timp ce un credit fiscal crește rezultatul net sau activele nete; în ambele cazuri, poziția netă se îmbunătățește. Autoritățile franceze consideră că această reducere a pasivelor, combinată cu restabilirea nivelului capitalurilor proprii, este mecanismul cel mai potrivit pentru remedierea dificultăților identificate. Ajutorul, însoțit de o clauză privind revenirea la o situație financiară mai bună pentru o sumă de până la [...] milioane EUR, ar remedia astfel atât problema nevoilor de lichidități pe termen mediu, cât și pe cea a solvabilității insuficiente, creând prin aceasta premisele necesare pentru ca Corsair să revină la o structură financiară sustenabilă și la o poziție de trezorerie pozitivă, îndeplinindu-și în același timp angajamentele.

3.3. **Restabilirea viabilității pe termen lung**

3.3.1. *Descrierea ipotezelor și a previziunilor financiare*

- (49) Conform scenariului de referință din ultima actualizare a planului de restructurare revizuit prezentat de autoritățile franceze, emis cu data de 23 mai 2025 și actualizat ultima dată la 15 decembrie 2025, se preconizează că cifra de afaceri a Corsair, în special cea generată de transportul de pasageri, va crește cu aproximativ 17 % pe durata planului de restructurare revizuit (între sfârșitul lunii septembrie 2023 și sfârșitul lunii septembrie 2026), ajungând la aproximativ [...] milioane EUR până la sfârșitul lunii septembrie 2026.
- (50) Autoritățile franceze consideră că, pe durata planului, costurile (variabile și fixe) ar urma să crească doar cu [...] %, o cifră proporțional mai mică decât veniturile estimate de societate până la sfârșitul lunii septembrie 2026. Totuși, în special în ceea ce privește costurile fixe, [...], autoritățile franceze afirmă că aceste costuri de leasing vor crește cu [...] % pe durata planului de restructurare revizuit ca urmare a adăugării noilor aeronave la flotă. Autoritățile franceze explică faptul că aceste aeronave noi au costuri de exploatare mai mici (în special pentru consumul de combustibil), dar că închirierea lor este mai costisitoare.

- (51) Autoritățile franceze susțin că, având în vedere situația de mai sus și astfel cum se arată în tabelul următor, rezultatul din exploatare al societății ar trebui să crească semnificativ pe durata planului de restructurare revizuit, de la ([...]) milioane EUR la sfârșitul lunii septembrie 2023 la [...] milioane EUR la sfârșitul lunii septembrie 2026, ceea ce ar reprezenta o inversare completă a situației pe durata planului de restructurare revizuit, de la o pierdere semnificativă din exploatare la un rezultat din exploatare covârșitor pozitiv.

Tabelul 2

Principalii indicatori financiari ai Corsair (scenariul de referință)

	Perioada de restructurare							
Milioane EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Cifra de afaceri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
din care pasageri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultat din exploatare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultat net	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital propriu (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorie netă (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital angajat (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Poziție de trezorerie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rentabilitatea capitalului angajat (ROCE) % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[10,6-13,4] %	[11,4-15,2]	[...]
Rentabilitatea capitalului propriu (ROE) % (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: diverse diapozitive din planul de restructurare revizuit cu data de 23 mai 2025, astfel cum au fost furnizate; „Rezumatul documentelor transmise” din 20 iunie 2025.

(*) Calculată pe baza NOPAT (profitul net din exploatare după impozitare) ⁽²⁰⁾.

(**) Dedusă pe baza rezultatului net și a capitalului propriu.

⁽²⁰⁾ Rezultatul din exploatare măsoară performanța operațională a întreprinderii înainte de contabilizarea cheltuielilor financiare și a impozitului pe profit, în conformitate cu normele contabile aplicabile. Profitul net din exploatare după impozitare (NOPAT) este rezultatul din exploatare după impozitare, calculat pe o bază normativă, ca și cum întreprinderea ar fi finanțată exclusiv prin capitaluri proprii, și se obține prin aplicarea unei cote de impozitare standardizate la rezultatul din exploatare. Această abordare permite neutralizarea efectelor structurii de finanțare și ale elementelor fiscale excepționale. Prin urmare, NOPAT este agregatul relevant pentru calcularea rentabilității capitalului angajat (ROCE), care măsoară rentabilitatea capitalului angajat prin indicarea raportului dintre NOPAT și capitalul angajat, și face posibilă evaluarea capacității întreprinderii de a crea valoare atunci când rentabilitatea depășește costul mediu ponderat al capitalului (WACC), care reprezintă la rândul lui o rată de rentabilitate calculată după impozitare. În cazul Corsair, NOPAT se calculează după cum urmează: EBIT ajustat cu dobânda financiară aferentă leasingului (calculul aproximativ, deoarece societatea nu prezintă situații financiare consolidate în conformitate cu IFRS) + costurile suplimentare cu personalul + impozitul pe profit.

- (52) În ceea ce privește rezultatul net al Corsair în scenariul de referință, autoritățile franceze preconizează că acesta va crește cu aceeași sumă, înregistrând o creștere semnificativă pe durata planului, de la o pierdere netă de [...] milioane EUR la [...] la un profit preconizat de [...] milioane EUR la sfârșitul lunii septembrie 2026. Ar trebui precizat că acest profit net preconizat pentru sfârșitul lunii septembrie 2026 este semnificativ mai mare decât în 2025 datorită contribuțiilor excepționale asociate atât renunțării statului francez la creanțele sale, combinată cu un rezultat excepțional de [...] milioane EUR, cât și veniturilor de ordinul a [...] milioane EUR din vânzarea aeronavei F-HSKY. Fără aceste contribuții excepționale, rezultatul net preconizat la sfârșitul lunii septembrie 2026 ar fi de [...] milioane EUR.
- (53) Autoritățile franceze afirmă că aceste rezultate pozitive, care indică o îmbunătățire clară, au fost determinate în special de: (i) o foarte bună dinamică comercială; (ii) reînnoirea flotei, care permite îmbunătățirea serviciilor; (iii) introducerea unor măsuri de îmbunătățire a RASK (în special creșterea veniturilor auxiliare, un management mai bun al randamentului și renegocierea contractelor cu anumiți furnizori de servicii); și (iv) integrarea impactului măsurilor de îmbunătățire a performanței, care fuseseră deja identificate, dar al căror impact pozitiv nu a fost luat pe deplin în considerare decât după punerea lor în aplicare.
- (54) În acest sens, autoritățile franceze precizează că măsurile de îmbunătățire vizează atât obținerea unor economii de costuri, cât și creșterea veniturilor și includ următoarele elemente principale, printre altele:
- (a) includerea impactului real al măsurilor de îmbunătățire a RASK, care s-a dovedit a fi peste ipotezele inițiale [...] % în 2026, față de [...] % anterior), corespunzând performanței excelente observate în exercițiul financiar 2024-2025 după aplicarea planului de acțiune de către Corsair;
 - (b) obținerea unui impact mai mare la nivelul prețului mediu al cuponului (*average coupon price* – ACP), având în vedere stabilizarea sau chiar ușoara creștere a ACP observată pe parcursul exercițiului financiar 2025, chiar dacă prețul combustibilului a scăzut semnificativ (cu [...] % față de versiunea anterioară a planului de restructurare revizuit). Autoritățile franceze precizează că această tendință de îmbunătățire la nivelul ACP, combinată cu o scădere a prețului combustibilului, continuă și sprijină obiectivele viitoare din planul de restructurare revizuit în ceea ce privește randamentul pe pasager; explicația sa rezidă în special în vânzarea de către Corsair a unor servicii mai scumpe ca urmare a reînnoirii flotei sale, ceea ce a făcut posibilă majorarea ACP dincolo de așteptările inițiale în cursul [...]; și
 - (c) scăderea costurilor de distribuție, având în vedere performanța foarte bună înregistrată în ultimul timp prin intermediul canalelor online, observată în cursul exercițiului financiar 2025. Aplicarea timp de mai multe luni a unei politici comerciale dinamice menite să accelereze dezvoltarea vânzărilor directe, în special a vânzărilor online, a dus deja la o reducere a utilizării rețelelor terțe, care sunt mai scumpe din punct de vedere structural.
- (55) Acestea fiind spuse, ipotezele și evoluțiile respective nu permit [...], și anume cea de după sfârșitul perioadei de restructurare. Autoritățile franceze se așteaptă ca, în septembrie 2026, capitalul propriu al Corsair să fie în continuare [...] în sumă de [...] milioane EUR, cu o ROCE de ordinul a [10,6-13,4] %, ceea ce corespunde costului capitalului Corsair, estimat de autoritățile franceze la [8,6-10,5] %. În încheiere, autoritățile franceze afirmă că ROCE ar trebui să ajungă la [11,4-15,2] % la sfârșitul lunii septembrie 2027 (și să depășească [18-21] % la sfârșitul exercițiului financiar 2027-2028, care se încheie la sfârșitul lunii septembrie 2028).
- (56) În această privință, autoritățile franceze afirmă că, în conformitate cu Orientările SR, planul de restructurare trebuie să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului într-o perioadă de timp rezonabilă și pe baza unor ipoteze realiste cu privire la viitoarele condiții de exploatare, care ar trebui să excludă orice ajutor de stat suplimentar care nu este prevăzut în planul de restructurare.
- (57) Pe această bază, autoritățile franceze consideră că termenul rezonabil prevăzut în Orientările SR nu corespunde neapărat perioadei de restructurare, care, în plus, trebuie să fie cât mai scurtă posibil, iar în opinia lor acest lucru reiese în mod clar din modelul orientativ de plan de restructurare anexat la Orientările SR sub forma anexei II.
- (58) În plus, autoritățile franceze consideră că acest criteriu de restabilire a viabilității pe termen lung într-un termen rezonabil se aplică fără restricții modificării planului de restructurare, drept pentru care momentul de la care se calculează termenul rezonabil în acest caz particular trebuie să fie, în opinia lor, cererea de modificare.

- (59) În această privință, autoritățile franceze precizează că viabilitatea pe termen lung este considerată realizată atunci când o întreprindere este în măsură să asigure o rentabilitate preconizată adecvată a capitalului după ce și-a acoperit toate costurile, inclusiv costurile de amortizare și cheltuielile financiare. Cu alte cuvinte, întreprinderea restructurată este considerată viabilă atunci când este în măsură să concureze pe piață prin forțe proprii.
- (60) Prin urmare, pe această bază autoritățile franceze consideră că, în practică, Comisia trebuie să examineze criteriul restabilirii viabilității pe baza unui set de elemente de probă, în conformitate cu practica sa decizională. Ca parte a acestui set de elemente de probă, autoritățile franceze susțin că Comisia ar trebui să examineze ratele fluxului de trezorerie, dar și ratele profitabilității [EBITDAR, ROCE, rentabilitatea capitalului propriu (ROE) sau costul mediu ponderat al capitalului (WACC)]. În plus, consideră că Comisia ar trebui să analizeze în special dacă ROCE ajunge să depășească WACC într-un interval de timp rezonabil pentru a evalua capacitatea companiei aeriene de a genera o profitabilitate suficientă încât să acopere costul finanțării sale de capital.
- (61) Astfel cum se arată în tabelul 3, autoritățile franceze indică, de asemenea, că scenariul pesimist din planul de restructurare a Corsair ar semnala o deteriorare a rezultatului din exploatare al societății la sfârșitul lunii septembrie 2026, de ordinul a [...] milioane EUR, ceea ce ar însemna că perioada de restructurare revizuită s-ar încheia cu pierdere din exploatare. Toți ceilalți indicatori ar reflecta aceeași deteriorare.

Tabelul 3

Principalii indicatori financiari pentru Corsair (scenariul pesimist)

		Perioada de restructurare						
Milioane EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Cifra de afaceri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>din care pasageri</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultat din exploatare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultat net	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital propriu (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Datorie netă (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital angajat (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Poziție de trezorerie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rentabilitatea capitalului angajat (ROCE) % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	Perioada de restructurare							
Milioane EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Rentabilitatea capitalului propriu (ROE) % (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: diverse diapozitive din planul de restructurare revizuit cu data de 23 mai 2025, astfel cum au fost furnizate; „Rezumatul documentelor transmise” din 20 iunie 2025.

(*) Calculată pe baza NOPAT (profitul net din exploatare după impozitare) ⁽²¹⁾.

(**) Dedusă pe baza rezultatului net și a capitalului propriu.

- (62) Autoritățile franceze precizează că scenariul pesimist se bazează pe revizuirea următoarelor ipoteze din scenariul de referință:
- (a) în ceea ce privește zborurile către Guadelupa, scenariul de referință se bazează pe o piață care depășește nivelurile din 2019 începând din 2025 (ceea ce societatea a constatat deja), iar scenariul pesimist se bazează pe o redresare mai treptată a pieței din Guadelupa, care ar reveni la cifrele din 2019 un an mai târziu, începând din 2026, iar numărul pasagerilor transportați de Corsair s-ar reduce în consecință;
 - (b) în ceea ce privește combustibilul, scenariul de referință se bazează pe ipoteza unui preț al combustibilului de [600-900] USD/t începând din mai 2025, iar scenariul pesimist a fost construit pornind de la ipoteza unei creșteri a prețului cu [...] USD/t pe toată durata perioadei de restructurare, ceea ce ar determina creșterea costurilor combustibilului cu o sumă corespunzătoare evoluției prețurilor minus transmiterea preconizată în prețul de vânzare. În această privință, autoritățile franceze preconizează că o treime din creșterea prețului carburantului se propagă în prețurile de vânzare;
 - (c) în ceea ce privește prețurile de vânzare a biletelor, scenariul de referință se bazează pe ipoteza unei creșteri a prețurilor de vânzare ca urmare a: (i) „mixului de locuri din cabină”, cu o creștere a ponderii „locurilor din partea frontală a cabinei”; și a (ii) revizuirii planului de zbor, care permite renunțarea la zborurile cel mai puțin profitabile, iar scenariul pesimist s-a bazat pe o limitare a creșterii prețurilor în perioada de restructurare, care ar determina scăderea cifrei de afaceri comparativ cu scenariul de referință;
 - (d) în ceea ce privește extinderea operațiunilor Corsair în Africa, scenariul de referință ia în considerare dezvoltarea rutei Paris-Abidjan în ciuda impactului negativ al intrării Air Côte d'Ivoire pe piață, iar scenariul pesimist se bazează pe o creștere mai lentă decât se anticipase inițial, cu o reducere corespunzătoare a numărului de pasageri transportați;
 - (e) în ceea ce privește aplicarea măsurilor de reducere a costurilor și a măsurilor de îmbunătățire a RASK prevăzute în scenariul de referință, scenariul pesimist se bazează pe o întârziere în punerea în aplicare a acestor măsuri, cu impact negativ asupra exercițiului financiar 2026.
- (63) Pe această bază, autoritățile franceze arată că scenariul pesimist actualizat indică: (i) un rezultat din exploatare covârșitor pozitiv, care se ridică la [...] milioane EUR la sfârșitul perioadei de restructurare (crescând chiar până la [10-30] de milioane EUR la 30 septembrie 2028); (ii) un flux de trezorerie de [...] pe întreaga durată a planului și de aproximativ [...] milioane EUR la 30 septembrie 2026 (și de [...] milioane EUR la 30 septembrie 2028).

⁽²¹⁾ Rezultatul din exploatare măsoară performanța operațională a întreprinderii înainte de contabilizarea cheltuielilor financiare și a impozitului pe profit, în conformitate cu normele contabile aplicabile. Profitul net din exploatare după impozitare (NOPAT) este rezultatul din exploatare după impozitare, calculat pe o bază normativă, ca și cum întreprinderea ar fi finanțată exclusiv prin capitaluri proprii, și se obține prin aplicarea unei cote de impozitare standardizate la rezultatul din exploatare. Această abordare permite neutralizarea efectelor structurii de finanțare și ale elementelor fiscale excepționale. Prin urmare, NOPAT este agregatul relevant pentru calcularea rentabilității capitalului angajat (ROCE), care măsoară rentabilitatea capitalului angajat prin indicarea raportului dintre NOPAT și capitalul angajat, și face posibilă evaluarea capacității întreprinderii de a crea valoare atunci când rentabilitatea depășește costul mediu ponderat al capitalului (WACC), care reprezintă la rândul lui o rată de rentabilitate calculată după impozitare. În cazul Corsair, NOPAT se calculează după cum urmează: EBIT ajustat cu dobânda financiară aferentă leasingului (calcul aproximativ, deoarece societatea nu prezintă situații financiare consolidate în conformitate cu IFRS) + costurile suplimentare cu personalul + impozitul pe profit.

- (64) Autoritățile franceze explică faptul că aceste rezultate demonstrează capacitatea Corsair, chiar și în scenariul pesimist, de a-și îndeplini toate angajamentele financiare fără să aibă nevoie de ajutor suplimentar.
- (65) Pe baza celor de mai sus, autoritățile franceze explică faptul că toți indicatorii incluși în planul de restructurare revizuit transmis Comisiei confirmă traiectoria de restabilire a viabilității, chiar și în scenariul pesimist, întrucât:
- (a) în scenariul de referință s-a obținut un rezultat net pozitiv de [...] milioane EUR pentru exercițiul financiar [...], de [...] milioane EUR la [...] și de [...] milioane EUR la [...], iar în scenariul pesimist – un rezultat de [...] milioane EUR la 30 septembrie 2026 și un profit suplimentar de [...] milioane EUR la [...], exercițiul care urmează sfârșitului perioadei de restructurare; și
 - (b) fluxul de trezorerie al Corsair va rămâne [...] pe toată perioada planului de restructurare revizuit, iar soldul final la sfârșitul planului se va ridica la [...] milioane EUR în scenariul de referință și la [...] milioane EUR în scenariul pesimist.
- (66) Astfel cum s-a indicat mai sus, se preconizează că ROCE va fi de [10,6-13,4] % la 30 septembrie 2026 și de [11,4-15,2] % la un an după încheierea perioadei de restructurare, adică va depăși WACC calculat pentru aceeași dată la nivelul de [8,6-10,5] % ⁽²²⁾.
- (67) În plus, autoritățile franceze precizează că, astfel cum se arată în tabelul 4 de mai jos, rentabilitatea medie a capitalului angajat într-un eșantion de douăsprezece companii aeriene terțe a fost de 7,3 % în 2019 și de 6,9 % în 2024. Rentabilitatea capitalului angajat al Corsair, astfel cum se arată în tabelul 3 de mai sus, a fost echilibrată de-a lungul anilor [...], ajungând la [...] % în [...], și se preconizează că va fi [...] conform celor observate în ultimii ani, comparativ cu cea a celorlalte companii aeriene incluse în eșantion pe parcursul planului de restructurare revizuit.

Tabelul 4

Rentabilitatea capitalului angajat

		Rentabilitatea capitalului				
În milioane EUR	Categorie	2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	Tradițională	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Tradițională	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Tradițională	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Tradițională	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Tradițională	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Tradițională	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Low-cost	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
Easy Jet	Low-cost	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	SUA	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

⁽²²⁾ În scopul evaluării planului de restructurare a Corsair și a rentabilității viitoare a societății, costul mediu ponderat al capitalului (WACC) Corsair a fost estimat de autoritățile franceze ca fiind de [8,6-10,5] % la sfârșitul planului de restructurare, adică până în 2026. Acest WACC se calculează pe baza formulei standard de ponderare a costului datoriei (RD) cu costul capitalului propriu. Costul capitalului propriu (RE) este calculat la [...] % pe baza formulei CAPM [modelul de evaluare a activelor de capital ($RE = RFR + \beta E \times ERP + \text{prima de risc}$)], incluzând o primă de risc și cu o rată a randamentului fără risc (RF) estimată la [...] % pentru 2027, o primă de risc a pieței de capital (ERP) de [...] % pentru Franța și un coeficient beta al capitalului propriu (βE) de 1,09. La prima de risc a fost adăugată o primă de lichiditate de [...] % pentru a compensa faptul că Corsair nu este listată la bursă. Costul datoriei (RD) după deducerea fiscală, estimat la [...] %, se bazează pe o rată înainte de impozitare de [...] % și pe o cotă efectivă de impozitare de [...] %. Aceste două componente sunt ponderate printr-un efect de levier financiar de [...] %, estimat pe baza mediei înregistrate de sectorul transportului aerian european. Comisia observă, de asemenea, că în Europa costul mediu al capitalului pentru sectorul transportului aerian, estimat de profesorul Damodaran, o sursă recunoscută utilizată în evaluarea financiară, a fost de aproximativ 8 % în 2025 și, prin urmare, constituie o limită inferioară în raport cu evaluarea Franței (a se vedea: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

Rentabilitatea capitalului						
În milioane EUR	Categorie	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	SUA	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
EN United Airlines	SUA	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	SUA	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Mediană						
Tradițională		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Low-cost		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
SUA		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Toate companiile aeriene		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %
Sursă: Capital IQ (15 decembrie 2025)						

- (68) Autoritățile franceze consideră așadar că, având în vedere toate aceste elemente, demonstrarea viabilității Corsair, chiar și în scenariul pesimist, este pe deplin conformă cu Orientările SR și cu practica decizională a Comisiei.
- (69) Prin urmare, autoritățile franceze consideră că toți acești factori indică o restabilire a viabilității care va permite Corsair să concureze pe piață prin forțe proprii de la sfârșitul perioadei de restructurare.

3.4. Măsuri de limitare a denaturărilor concurenței

- (70) Autoritățile franceze consideră că analiza, efectuată din perspectiva criteriilor stabilite în Orientările SR și în jurisprudență, confirmă caracterul adecvat al angajamentelor Corsair. În ceea ce privește măsurile propuse de Franța și calibrarea corectă a acestora, pentru a îndeplini cerințele Orientărilor SR și a răspunde rezervelor inițiale exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii, autoritățile franceze explică faptul că Corsair și-a asumat angajamente inițiale, urmate de măsuri suplimentare pentru a-și reduce prezența pe piață și a deschide posibilitatea concurenței.

3.4.1. Returnarea sloturilor orare

- (71) În ceea ce privește măsurile de reducere a prezenței pe piață, autoritățile franceze menționează angajamentul Corsair de a returna pe piață 1 500 de sloturi orare la Paris-Orly (700 abandonate definitiv și 800 împrumutate), ceea ce reprezintă peste [...] % din portofoliul său de sloturi. Autoritățile franceze consideră că această măsură obligă societatea să își plafoneze capacitatea într-un mod structural și durabil, întrucât normele de alocare a sloturilor adoptate de COHOR, asociația care coordonează orarele aeroporturilor franceze, fac dificilă recuperarea unui zbor identic pe termen mediu.

3.4.2. Oferta de acorduri comerciale

- (72) Autoritățile franceze se obligă să se asigure că, până la sfârșitul perioadei de restructurare extinse, Corsair oferă companiilor aeriene interesate posibilitatea de a încheia acorduri comerciale. Corsair este pregătită să își asume angajamentul, în măsura în care aceste acorduri își vor îndeplini obiectivele comerciale și de rentabilitate, de a negocia cu bună-credință și de a încheia acorduri comerciale standard pentru piața transportului aerian de pasageri și de mărfuri cu companiile aeriene terțe interesate (acorduri de tip „block seat”, prin care se achiziționează un anumit număr de locuri la anumite zboruri operate de Corsair; acorduri de partajare de coduri, care oferă unei companii aeriene terțe acces la zborurile operate de Corsair; contract interline care permite unei companii aeriene terțe să vândă zboruri cu escală în destinațiile zborurilor operate de Corsair).

3.4.3. *Reducerea utilizării și limitarea capacității flotei*

- (73) Autoritățile franceze explică în continuare că, în urma acestor angajamente, flota va fi limitată la nouă aeronave până la sfârșitul planului de restructurare revizuit (adică până la 30 septembrie 2026), iar numărul de rotații periodice către teritoriile de peste mări va scădea cu 97 pe parcursul exercițiului financiar [...], defalcat după cum urmează: [...]. Această măsură va avea un impact estimat cuprins între [...] și [...] milioane EUR asupra cifrei de afaceri a societății.

3.4.4. *Restrângerea planului de itinerar*

- (74) Alte angajamente prevăd închiderea rutelor ([...]) și renunțarea la noi destinații programate ([...]). Autoritățile franceze precizează că Corsair deține o cotă de piață foarte mică pe piața europeană a transportului aerian, a cărei dimensiune este limitată la aeroportul Orly, nu la întreaga piață franceză. Prin urmare, autoritățile franceze consideră că obiectivul de restrângere a prezenței societății pe piață este pe deplin îndeplinit de aceste angajamente.
- (75) Autoritățile franceze consideră că măsurile de limitare a denaturărilor concurenței propuse de Corsair sunt adecvate și calibrate corect. Prin urmare, având în vedere eforturile deja semnificative reprezentate de măsurile propuse, orice măsură suplimentară ar risca să submineze parcursul către restabilirea viabilității și, prin urmare, ar fi contrară principiului prevăzut în Orientările SR.

3.5. **Rolul Corsair în Uniunea Europeană și scenariul contrafactual privind ajutorul**

- (76) La evaluarea planului de restructurare revizuit al Corsair, Comisia examinează dacă ajutorul propus, în pofida impactului său potențial nociv asupra concurenței, este necesar pentru atingerea unui obiectiv de prevenire a unei disfuncționalități a pieței sau a unor dificultăți sociale și dacă se limitează la minimumul strict necesar, în conformitate cu Orientările SR.
- (77) În acest context, autoritățile franceze consideră că rolul Corsair în cadrul Uniunii, în special în calitatea sa de operator tradițional vital care leagă Franța metropolitană de regiunile sale ultraperiferice, reprezintă un element de bază al structurii economice și sociale a acestor regiuni.
- (78) Potrivit autorităților franceze, în conformitate cu punctul 44 din Orientările SR, Corsair are un rol esențial în asigurarea continuității teritoriale și în abordarea unei disfuncționalități dovedite a pieței pe anumite rute vitale, garantând buna funcționare a transportului aerian către teritoriile de peste mări. Autoritățile franceze consideră că această poziționare strategică nu ar trebui considerată o simplă activitate comercială, ci reprezintă o contribuție esențială la structura economică și socială a acestor regiuni, ceea ce justifică intervenția publică în cazul unei amenințări la adresa existenței sale.
- (79) În plus, autoritățile franceze consideră că analiza compatibilității ajutorului, care se bazează în esență pe scenariul contrafactual, adică pe evaluarea consecințelor probabile pentru concurență și pentru piață ale neacordării ajutorului și, în consecință, ale lichidării Corsair, demonstrează că prăbușirea întreprinderii ar avea consecințe grave care nu s-ar limita la o simplă realocare a cotelor de piață. Autoritățile franceze afirmă că prăbușirea Corsair ar cauza o creștere bruscă și foarte puternică a prețurilor pentru consumatori, estimată la peste 15 % pe rutele către/dinspre Antile și la peste 40 % pe rutele către/dinspre Mayotte, întrucât peisajul concurențial ar suferi o degradare critică în urma trecerii de la un duopol la un monopol pe ruta Paris-Mayotte și a scăderii numărului de jucători de la trei la doi pe rutele către Antile. De asemenea, absența Corsair ar crește riscul de coluziune tacită între operatorii rămași.
- (80) Nu în ultimul rând, autoritățile franceze consideră că prăbușirea Corsair ar duce la pierderea serviciilor directe din alte orașe decât Paris către teritoriile de peste mări, ceea ce ar afecta puternic accesibilitatea și atractivitatea economică a acestor teritorii. Scenariul contrafactual prezentat de autoritățile franceze stabilește astfel că absența ajutorului pentru restructurare nu ar duce la o simplă ajustare a pieței, ci la o deteriorare structurală a concurenței și ar avea un impact socioeconomic major asupra regiunilor ultraperiferice. Prin urmare, autoritățile franceze concluzionează că ajutorul este necesar nu doar pentru a salva întreprinderea, ci mai presus de toate pentru a menține structura concurențială a pieței și a asigura obiectivul continuității teritoriale, ceea ce reprezintă o justificare solidă în sensul Orientărilor SR.

4. **CONSTATĂRILE PRELIMINARE ALE DECIZIEI DE ÎNȚIERE A PROCEDURII DIN 5 FEBRUARIE 2024 ȘI ALE DECIZIEI DE EXTINDERE A PROCEDURII DIN 11 APRILIE 2025**

4.1. **Decizia de inițiere a procedurii**

- (81) În decizia de inițiere a procedurii, după ce a constatat că, *prima facie*, măsurile notificate de Franța în cererea sa de modificare a planului de restructurare ar trebui calificate drept ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia a exprimat următoarele rezerve cu privire la compatibilitatea acestora cu piața internă.

4.1.1. *Contribuția la remedierea unei disfuncționalități a pieței*

- (82) Comisia a observat că activitățile Corsair s-au reorientat către noi destinații din Africa, în detrimentul serviciilor către anumite regiuni ultraperiferice ale Uniunii Europene. Întrucât noile destinații pe care Corsair intenționa să le dezvolte în baza planului de restructurare revizuit nu contribuiau la menținerea continuității teritoriale a Franței și având în vedere prezența a doi sau chiar trei concurenți existenți care desfășurau încă activități pe rutele respective după pandemia de coronavirus, Comisia nu a fost convinsă că participarea Corsair la dezvoltarea unei activități economice sau a unei zone prin menținerea conectivității și a continuității teritoriale în cadrul Uniunii Europene mai reprezintă o justificare valabilă pentru ajutorul (nou) pe care autoritățile franceze intenționau să îl acorde Corsair.

4.1.2. *Caracterul adecvat și proporționalitatea ajutorului*

- (83) Comisia a arătat că, în conformitate cu punctul 62 din Orientările SR, contribuția semnificativă la costurile de restructurare trebuie să provină din resursele proprii ale beneficiarului ajutorului, ale acționarilor sau ale creditorilor acestuia sau ale grupului de întreprinderi din care face parte acesta ori din resursele unor noi investitori. În principiu, respectiva contribuție proprie ar trebui să fie comparabilă cu ajutorul acordat în ceea ce privește efectele asupra solvabilității sau a lichidității beneficiarului, iar ajutorul trebuie să fie remunerat corespunzător în conformitate cu punctul 54 din Orientările SR. În plus, conform punctului 63 această contribuție trebuie să fie reală, așadar să excludă profiturile viitoare preconizate, cum ar fi fluxurile de trezorerie. În fine, în conformitate cu punctul 124 litera (b), în cazul în care o modificare a planului de restructurare conduce la o creștere a costurilor de restructurare, contribuția proprie ar trebui să crească în mod corespunzător.
- (84) În decizia sa, Comisia a arătat că autoritățile franceze intenționau să acorde un ajutor nou în cuantum de 83,1 milioane EUR sub formă de reeșalonare a datoriilor publice, de renunțare la creanțe și de reduceri fiscale legate de reînnoirea flotei. În plus, clauza privind revenirea la o situație financiară mai bună, plafonată la [...] milioane EUR, a fost considerată de Comisie ca fiind secundară în raport cu volumul total al ajutorului public acordat Corsair începând din 2020, estimat la aproape [...] milioane EUR.
- (85) În acest context, Comisia a observat că toate beneficiile restructurării i-ar avantaja în principal pe acționarii privați, vechi și noi, în timp ce statul și-ar asuma o parte semnificativă a riscului fără o contraprestație adecvată. Comisia a considerat, de asemenea, că absența unui instrument care să asigure o remunerare adecvată, cum ar fi participarea statului la capital prin conversia creanțelor în acțiuni, accentuează acest dezechilibru.
- (86) Comisia a observat, de asemenea, că nivelul contribuției proprii propuse de Franța se baza pe mai multe elemente ipotetice. În primul rând, [...] nu era nici finalizată, nici documentată. În mod similar, în absența unor dovezi concrete, nici finanțarea a patru aeronave A330-NEO nu reprezenta o certitudine, iar eligibilitatea moratoriului legat de eșalonarea contribuțiilor la CRPN nu fusese confirmată încă.
- (87) Prin urmare, în absența unor dovezi concrete, Comisia a considerat că nivelul contribuției proprii ar fi rămas probabil limitat și neproporțional cu valoarea totală a ajutorului public. Comisia a considerat așadar că injecțiile de capital identificate nu constituie o contribuție proprie suficientă, reală și efectivă la costurile de restructurare, fiind imposibil să se stabilească pe baza lor dacă Corsair a suportat o parte echitabilă din efortul financiar necesar pentru redresarea sa.
- (88) În încheiere, Comisia a arătat că autoritățile franceze nu au demonstrat că amplasarea Corsair în regiuni de peste mări justifică o contribuție proprie mai mică.

- (89) În consecință, Comisia a concluzionat că nivelul contribuției propuse rămâne insuficient având în vedere cerințele de la punctele 62, 63, 64 și 124 din Orientările SR, întrucât aceasta pare a fi prea mică, parțial ipotetică și lipsită de garanții credibile privind punerea sa în aplicare.
- (90) Prin urmare, Comisia și-a pus întrebarea dacă planul de restructurare revizuit ar putea asigura o repartizare echitabilă a sarcinilor între stat și acționarii privați. Pe această bază, Comisia a exprimat rezerve serioase cu privire la proporționalitatea noului ajutor propus și la remunerarea acestuia.

4.1.2.1. Restabilirea viabilității pe termen lung

- (91) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat că planul de restructurare revizuit prezentat de autoritățile franceze conține mai multe deficiențe majore, ceea ce face foarte incertă restabilirea viabilității Corsair pe termen lung. În conformitate cu punctul 124 litera (a) din Orientările SR, în cazul în care un plan de restructurare este modificat, statul membru în cauză trebuie să prezinte un plan revizuit capabil să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului într-un interval de timp rezonabil. Rezervele Comisiei cu privire la conformitatea planului revizuit cu punctul 124 litera (a) din Orientările SR s-au bazat pe următoarele considerații.
- (92) În primul rând, Comisia a considerat că ipotezele macroeconomice și operaționale aflate la baza planului nu au fost justificate sau documentate suficient. În lipsa unor explicații detaliate, Comisia a considerat că, în acest stadiu specific al procedurii, nu poate să evalueze cât de realiste sau de relevante sunt acestea.
- (93) În al doilea rând, Comisia a afirmat că previziunile financiare indică marje foarte reduse de profitabilitate și solvabilitate, ceea ce face ca societatea să fie deosebit de vulnerabilă la orice deteriorare a ipotezelor, în special în cazul unei noi creșteri a prețurilor la combustibili. Prin urmare, Comisia a considerat că această volatilitate ar putea pune ea singură în pericol rezultatele pozitive estimate conform prezentării și, în consecință, redresarea preconizată.
- (94) În al treilea rând, contribuțiile din fonduri noi menționate în decizia de inițiere a procedurii [[5-25] de milioane EUR din partea investitorilor existenți (OMRP) și [5-25] de milioane EUR din partea Republicii Congo] au fost considerate de Comisie ca fiind modeste în comparație cu nevoile de fluxuri de trezorerie pe termen scurt și mediu ale Corsair. În plus, mai multe măsuri prezentate ca fiind noi păreau a fi de fapt inițiative vechi, deja incluse în planul din 2020 și „reciclate” pentru a oferi o justificare. Comisia a considerat că această abordare a slăbit credibilitatea planului, deoarece efectele pozitive ale măsurilor în cauză fie fuseseră deja absorbite, fie nu erau suficiente pentru a evita necesitatea unui ajutor suplimentar.
- (95) În plus, alte inițiative au rămas la stadiul de planificare sau de intenție, fără un calendar concret de punere în aplicare. În aceste condiții, Comisia a considerat că perceperea lor drept contribuții efective la restabilirea viabilității este foarte speculativă. Prin urmare, Comisia a considerat că, în acest stadiu al procedurii, noile injecții de capital privat nu pot fi considerate o dovadă credibilă a fezabilității planului de restructurare revizuit.
- (96) În al patrulea rând, Comisia a declarat că autoritățile franceze nu au prezentat un scenariu pesimist, astfel cum impun Orientările SR. Această omisiune a împiedicat orice evaluare adecvată a sensibilității la șocuri negative a planului de restructurare revizuit.
- (97) În al cincilea rând, Comisia a constatat că situațiile financiare provizorii erau incomplete, întrucât nu fusese transmis niciun bilanț previzional și nicio situație a fluxurilor de trezorerie, cu excepția unei sinteze a contului de profit și pierdere. De asemenea, informațiile disponibile indicau că nivelul capitalului propriu al Corsair ar rămâne de [...]. În aceste condiții, Comisia a considerat că Corsair s-ar califica în continuare drept întreprindere aflată în dificultate la sfârșitul perioadei, ceea ce pune sub semnul întrebării restabilirea viabilității pe termen lung ca urmare a planului de restructurare prezentat la momentul respectiv.
- (98) În consecință, în decizia de inițiere a procedurii, Comisia a exprimat îndoieli serioase cu privire la îndeplinirea criteriilor din Orientările SR de către planul de restructurare revizuit, considerând că nu este nici evident, nici probabil ca Corsair să fie în măsură să genereze un randament suficient sau să își mențină activitățile de pe piață fără ajutor suplimentar.

- (99) Prin urmare, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că planul de restructurare revizuit nu demonstrează capacitatea Corsair de a concura prin forțe proprii după restructurare și că, prin urmare, nu se poate considera că ajutorul propus contribuie la dezvoltarea unei activități economice viabile în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

4.1.2.2. Măsuri de limitare a denaturărilor concurenței

- (100) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a exprimat rezerve cu privire la faptul că ajutorul aflat la baza planului de restructurare revizuit este însoțit la un nivel suficient de măsuri adecvate de limitare a denaturărilor concurenței. Conform punctului 124 litera (c) din Orientările SR, având în vedere creșterea semnificativă a cuantumului ajutorului, aceste măsuri ar fi trebuit să fie mai extinse decât cele impuse inițial. În primul rând, Franța a propus creșterea flotei la 10 aeronave pentru a satisface noua cerere, cu toate că dimensiunea flotei ar trebui, în principiu, să fie redusă odată cu creșterea cuantumului ajutorului și cu prelungirea perioadei de restructurare. În al doilea rând, măsura privind renunțarea la sloturile orare nu pare a fi mai semnificativă nici din punct de vedere calitativ, nici cantitativ decât măsura deja prevăzută în planul de restructurare din 2020.
- (101) Pe lângă majorarea ajutorului prevăzută în planul de restructurare revizuit, rezervele exprimate de Comisie aveau în vedere și faptul că, potrivit informațiilor de care dispunea Comisia la momentul respectiv, Corsair ar fi putut beneficia de un ajutor suplimentar de până la 32 de milioane EUR în cursul perioadei de restructurare. Prin urmare, măsurile de limitare a denaturărilor concurenței ar fi rămas în mare măsură aceleași cu cele deja în vigoare, în pofida creșterii semnificative a cuantumului ajutorului în planul de restructurare revizuit.

4.2. Decizia de extindere

- (102) În decizia de extindere, Comisia a exprimat noi motive de îndoială, suplimentare celor exprimate în decizia de inițiere a procedurii.

4.2.1. Încălcarea obligației de limitare a flotei de aeronave

- (103) În decizia de extindere, Comisia a subliniat că, în conformitate cu articolul 108 alineatul (2) din TFUE, utilizarea abuzivă a ajutorului de stat constituie o noțiune de sine stătătoare, întrucât se referă la utilizarea ajutorului într-un mod care contravine deciziei de autorizare a acestuia, și nu la acordarea sa ilegală.
- (104) În Decizia din 2020, Comisia a aprobat ajutorul de restructurare acordat Corsair, cu condiția ca anumite măsuri să limiteze denaturarea concurenței, în special măsura de limitare a flotei la nouă aeronave pe întreaga durată a planului (până în septembrie 2023). Această restricție făcea parte din angajamentele esențiale care asigurau compatibilitatea ajutorului.
- (105) În decizia de extindere, Comisia a indicat că observațiile primite de la concurenți și informațiile furnizate de autoritățile franceze au arătat că, în 2023 și 2024, Corsair a exploatat cel puțin 10 aeronave prin închirierea extinsă a aeronavelor în regim charter. Autoritățile franceze au recunoscut de asemenea depășirea acestei limite, astfel cum reiese din planurile de zbor ale Corsair pentru sezoanele IATA de vară din 2023 și 2024.
- (106) Totodată, Comisia a subliniat că autoritățile franceze nu ar fi putut să nu aibă cunoștință de această situație și că au tolerat depășirea limitei fără a notifica o modificare a planului de restructurare și fără a solicita o autorizare expresă din partea Comisiei.
- (107) Autoritățile franceze au susținut că închirierile respective au fost evenimente punctuale, motivate de constrângeri externe, și că au oferit Corsair doar un avantaj marginal.
- (108) Comisia a respins aceste argumente în decizia sa din aprilie 2025 privind extinderea procedurii, reamintind că măsura compensatorie de limitare a flotei avea scopul de a limita numărul de aeronave, nu capacitatea lor, în acord cu practica constantă din alte decizii (privind ajutorul de restructurare pentru TAP, Condor și SAS). Scopul era acela de a îngheța flota după integrarea noii aeronave Airbus comandate înainte de criză, fără a pune în pericol viabilitatea planului de restructurare aprobat.

- (109) Potrivit explicațiilor Comisiei, închirierile de aeronave în regim charter din 2023 și 2024 nu pot fi descrise ca evenimente punctuale, deoarece au durat mai multe luni în sezonul de vârf și au avut loc pe rute regulate (Paris-Bamako în 2023 și Paris-Montreal în 2024). În plus, Corsair a continuat să utilizeze 10 aeronave ulterior lunii septembrie 2023, [...].
- (110) Prin urmare, Comisia a considerat că această situație constituie utilizare abuzivă a ajutorului, întrucât planul de restructurare revizuit notificat în 2023 nu a anulat angajamentele inițiale. Atât timp cât Comisia nu a adoptat o nouă decizie, limita de nouă aeronave a rămas aplicabilă.
- (111) În plus, în conformitate cu Orientările SR, orice creștere a cuantumului ajutorului presupune o creștere a măsurilor compensatorii. În schimb, Corsair și-a mărit dimensiunea flotei, exacerbând astfel denaturarea concurenței.
- (112) Justificările autorităților franceze (constrângeri operaționale, urgență, întârzieri în livrare, situația securității din Mali) nu au fost convingătoare pentru Comisie, întrucât închirierile de aeronave în regim charter au fost rezultatul unor decizii deliberate, planificate în prealabil, și nu al unor evenimente urgente.
- (113) În fine, concurenții Corsair au susținut că, datorită acestor închirieri, Corsair a fost în măsură să adopte o politică de prețuri agresivă, denaturând concurența în sezonul de vârf.
- (114) Prin urmare, Comisia a considerat că există motive serioase de îndoială cu privire la respectarea de către Corsair și Franța a angajamentului de limitare a flotei, care constituia o condiție esențială pentru compatibilitatea ajutorului din 2020.
- (115) În consecință, în temeiul articolului 20 din Regulamentul (UE) 2015/1589, Comisia a decis să extindă procedura oficială de investigare inițiată în februarie 2024 pentru a stabili dacă această încălcare constituie o utilizare abuzivă a ajutorului de restructurare și a indicat că va analiza dimensiunea reală a flotei din perioada de restructurare prelungită notificată în 2023 din perspectiva rezervelor deja exprimate în decizia de inițiere a procedurii.

4.2.2. *Ajutorul suplimentar acordat în cursul perioadei de restructurare*

- (116) În decizia de inițiere a procedurii, fără a exprima vreo rezervă specifică în această privință, Comisia a observat că în cursul perioadei de restructurare s-au acordat mai multe măsuri suplimentare de ajutor public în beneficiul Corsair, fără ca autoritățile franceze să demonstreze legalitatea sau compatibilitatea acestora. În decizia de extindere, Comisia a afirmat că, în perioada 2021-2022, Corsair a beneficiat de granturi în cuantum de 32,4 milioane EUR acordate prin schemele aprobate de Comisie în baza cadrului temporar privind COVID-19 ⁽²³⁾ („cadrul temporar”). După ce a calificat aceste granturi drept ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia a precizat că întreprinderile care se aflau deja în dificultate la 31 decembrie 2019 au fost excluse în mod expres de la a beneficia de măsurile cadrului temporar privind COVID-19. La data respectivă, Corsair era deja o întreprindere aflată în dificultate.
- (117) Comisia a constatat că autoritățile franceze nu au notificat acordarea acestui ajutor, încălcând punctul 129 din Orientările SR. De asemenea, a observat că dependența recurentă și continuă a Corsair de finanțarea publică demonstrează nerezolvarea dificultăților sale anterioare pandemiei. Prin urmare, ajutorul suplimentar acordat în 2021 și 2022 părea să contravină principiului „pentru prima și ultima dată” prevăzut la punctul 70 din Orientările SR, care interzice unei întreprinderi deja beneficiare a unui ajutor de restructurare să primească un nou ajutor înainte de finalizarea restructurării. Comisia a concluzionat că, în lipsa invocării unui alt temei juridic de către autoritățile franceze, nu se poate stabili compatibilitatea ajutorului suplimentar cu piața internă și că persistă îndoile serioase cu privire la conformitatea acestuia cu Orientările SR.
- (118) Comisia a constatat de asemenea că, în cazul în care cele 32,4 milioane EUR ar fi considerate ajutor de restructurare suplimentar, acest fapt ar agrava îndoilele deja exprimate în decizia de inițiere a procedurii din februarie 2024. Rezervele respective se refereau la viabilitatea pe termen lung a Corsair (susținută artificial prin ajutoare ilegale), la proporționalitatea noului sprijin public, la remunerarea insuficientă a statului și la insuficiența măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței.

⁽²³⁾ JO C 91 I, 20.3.2020, p. 1, modificat ultima dată la 18 noiembrie 2021 (JO C 473, 24.11.2021, p. 1).

4.2.3. *Impactul ajutorului suplimentar asupra compatibilității ajutorului care finanțează modificarea planului de restructurare*

- (119) În încheiere, având în vedere acordarea unui ajutor ilegal în cuantum de 32,4 milioane EUR în favoarea Corsair în cursul perioadei de restructurare, Comisia a exprimat rezerve cu privire la impactul acestui ajutor asupra compatibilității ajutorului suplimentar notificat în 2023 în vederea finanțării planului de restructurare revizuit.

4.3. **Observațiile Franței**

4.3.1. *Decizia de inițiere a procedurii*

- (120) La 7 martie 2024, autoritățile franceze au transmis Comisiei observațiile lor cu privire la decizia de inițiere a procedurii.
- (121) În aceste observații, ele au afirmat că planul de restructurare revizuit al Corsair, prezentat Comisiei Europene în urma deciziei inițiale privind ajutorul din 11 decembrie 2020 (106,7 milioane EUR), este perfect în acord cu planul inițial.
- (122) În acest sens, autoritățile franceze au confirmat punerea în aplicare deplină a măsurilor operaționale și sociale planificate, în special reorientarea către Antile și către Oceanul Indian, extinderea operațiunilor Corsair în Africa, modernizarea flotei prin integrarea aeronavelor Airbus A330-NEO și renegocierea contractelor colective de muncă. La momentul respectiv, autoritățile franceze au susținut că Corsair își respectă și angajamentele inițiale privind limitarea flotei la nouă aeronave pentru a restrânge denaturarea concurenței.
- (123) Autoritățile franceze au explicat că acest plan de restructurare revizuit a devenit necesar ca urmare a unor circumstanțe excepționale, imprevizibile și neimputabile societății, care au determinat abaterea de la traiectoria sa financiară și la o scădere cu [200-400] de milioane EUR a rezultatului din exploatare în perioada 2020-2023. Aceste circumstanțe au constat, printre altele, în prelungirea crizei sanitare, în mișcările de protest din Antile, în impactul agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei, care a dus la o creștere semnificativă a prețurilor la combustibili și la aprecierea dolarului american, precum și în inflația larg răspândită a costurilor în euro. Prin urmare, autoritățile franceze au susținut că modificarea, solicitată în septembrie 2023 în baza secțiunii 7.2.2 din Orientările SR, era menită să continue eforturile de restructurare pe o perioadă limitată de timp, despre care autoritățile franceze stabiliseră la momentul respectiv că se va încheia la 30 septembrie 2025.
- (124) Potrivit Franței, Corsair a contribuit la impulsarea activităților în regiunile ultraperiferice ale Uniunii pe care le deservea și, ca atare, ar trebui să se concluzioneze că societatea a avut, în mod individual, un rol important în economia unei anumite regiuni ultraperiferice (sau a unui anumit sector de peste mări), după cum au dovedit-o și dezastrele naturale recente care au afectat Mayotte. Prin urmare, Franța a considerat această contribuție ca fiind suficientă pentru a justifica un ajutor de restructurare suplimentar, la fel ca în cazul Air Austral (în 2022) în Réunion sau al grupului SATA (tot în 2022) în Azore.
- (125) În sprijinul acestor argumente, Franța a prezentat un studiu ⁽²⁴⁾ care a concluzionat că: (i) prăbușirea Corsair ar duce la o tranziție de la un duopol la un monopol asupra serviciilor dintre Paris și Mayotte, cu posibile creșteri ale prețurilor de 41 % (și o creștere preconizată a prețurilor de 15 % în Antile și de 8 % în Réunion); iar (ii) concurenții substituenți nu ar fi în măsură să intre pe piață în cazul în care Corsair și-ar înceta activitatea, din cauza barierelor ridicate la intrare. Depărtarea și insularitatea regiunilor franceze de peste mări au descurajat noii operatori să deschidă rute către aceste regiuni, fapt confirmat de examinarea intrărilor și ieșirilor de pe piețele în cauză în ultimii opt ani. Singura intrare permanentă a fost cea a French Bee, care a deschis o rută spre Réunion. Totuși, French Bee era o filială a Air Caraïbes, care era deja bine stabilită în teritoriile franceze de peste mări. Alte trei întreprinderi care au încercat să deservească aceste rute și-au încetat activitatea după puțină vreme. Potrivit studiului, societățile care nu aveau deja activitate în teritoriile franceze de peste mări nu aveau niciun stimul

⁽²⁴⁾ E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity (Analiza efectelor economice ale încetării activității Corsair), studiu din 7 martie 2024, comandat de Corsair.

economic pentru a se stabili acolo. Operatorii tradiționali nu dispuneau de o bază suficientă pe aeroportul Charles de Gaulle, iar operatorii europeni de rețele de rute directe nu dispuneau de flotele necesare pentru a opera zboruri pe distanțe lungi; în plus, realizarea unor astfel de zboruri nu era în acord cu strategia lor comercială, care se baza pe zboruri pe distanțe medii. În fine, aeroportul Orly, de unde pleacă majoritatea zborurilor către teritoriile franceze de peste mări, era saturat, ceea ce făcea puțin probabilă intrarea unor noi companii. Studiul a evidențiat și riscul ridicat de coluziune tacită între operatorii rămași pe piața respectivă în cazul ieșirii Corsair, precum și impactul social și economic negativ pe care l-ar fi putut avea această ieșire asupra regiunilor deservite de Corsair. În încheiere, Franța a mai explicat că o eventuală creștere ipotetică a prețurilor ca urmare a ieșirii complete a Corsair de pe piață nu ar putea fi contracarată prin impunerea unor obligații de serviciu public care să interzică temporar transportatorilor existenți să majoreze tarifele și/sau prin acordarea de subvenții directe rezidenților, întrucât astfel de intervenții ar constitui o reglementare a pieței de tip intervenționist și ar fi mult mai costisitoare pentru bugetul de stat, deci și pentru cetățenii francezi, decât ajutorul acordat în plus față de contribuțiile proprii ale beneficiarului.

- (126) Autoritățile franceze au considerat că planul de restructurare revizuit prezintă perspective credibile de restabilire a viabilității Corsair, chiar și într-un scenariu pesimist. În plus, au afirmat că scenariul de referință, validat de un auditor independent, prevede o injecție de capitaluri proprii în cuantum de [20-50] de milioane EUR, renunțarea la datorii publice în cuantum de 103 milioane EUR și acordarea de credite pentru impozitele de peste mări în cuantum de 38,1 milioane EUR și preconizează un rezultat din exploatare de [...], care va ajunge la [...] milioane EUR în 2026-2027. La aceeași dată, autoritățile franceze au afirmat că, din punct de vedere operațional, planul se bazează pe reînnoirea continuă a flotei cu aeronave Airbus A330-NEO și pe exploatarea unei a zecea aeronave (F-HSKY) pentru a optimiza costurile, a consolida serviciile de peste mări și a face posibilă o mai mare diversificare a rutelor către Africa ([...]) în vederea compensării retragerii de pe rutele nord-americane ([...]). Concluzia autorităților franceze a fost așadar că, în ceea ce privește restabilirea viabilității, planul de restructurare revizuit respectă Orientările SR, indicând o rentabilitate pozitivă a capitalului angajat începând din 2023-2024 și o rată a profitabilității (EBITDAR) la nivelul celei înregistrate de companiile aeriene europene în 2019 (aproximativ 15 %) începând din 2025-2026, preconizându-se un flux de trezorerie pozitiv.
- (127) Autoritățile franceze au considerat, de asemenea, că nivelul contribuțiilor proprii este suficient, eficace și proporțional. Ele au susținut, în conformitate cu practica decizională a modificării planurilor, că ar trebui luate în considerare toate eforturile depuse începând din 2020, inclusiv vânzarea aeronavelor Boeing 747, renegocierea contractelor de leasing, planul de protecție a locurilor de muncă și acordul de încetare voluntară a contractelor de muncă prin acord colectiv. Au confirmat că [...] este concret, dar condiționat de autorizarea de către Comisie, că finanțarea [...] și că moratoriul privind contribuțiile este eligibil deoarece provine de la un organism privat. În total, combinația de contribuții proprii (293,9 milioane EUR) acoperea 60,14 % din costul total de restructurare (excluzând soldul acoperit de activitatea comercială), încadrându-se confortabil în pragul de 50 % impus de Orientările SR, chiar și ținând seama de costurile suplimentare (59,9 %).
- (128) În ceea ce privește intervenția statului (83,1 milioane EUR), autoritățile franceze au considerat oportun să acopere deficitul de lichiditate și să restructureze datoria nesustenabilă. Ele au adăugat că statul a fost remunerat corespunzător prin clauza privind revenirea la o situație financiară mai bună (până la [...] milioane EUR), care prevalează asupra distribuirii dividendelor, precum și prin interdicția de a plăti dividende acționarilor timp de șase ani.
- (129) În fine, autoritățile franceze au considerat că măsurile de limitare a denaturărilor concurenței sunt corect calibrate și mai ample decât cele din planul inițial de restructurare, întrucât Corsair și-a asumat angajamentul, în contextul observațiilor prezentate de Franța la data respectivă, de a renunța definitiv și irevocabil la un număr de până la 365 de sloturi orare la Paris-Orly, de a închide definitiv [...] rute nord-americane și de a renunța la deschiderea altor rute, precum și de a limita capacitatea totală a flotei sale la [...] aeronave (o scădere de peste [...] % față de capacitatea sa anterioară restructurării). Aceste măsuri au fost considerate de autoritățile franceze ca fiind suficiente și adecvate având în vedere dimensiunea Corsair și activitatea sa în zonele asistate, menținerea celei de a zecea aeronave fiind considerată esențială pentru extinderea operațiunilor Corsair în Africa și pentru revenirea societății la profitabilitate fără a afecta activitatea sa principală tradițională, și anume activitățile sale în teritoriile de peste mări.

4.3.2. Încălcarea obligației de limitare a flotei de aeronave

- (130) În observațiile prezentate la 30 mai 2025 ca răspuns la decizia de extindere, autoritățile franceze au susținut, în esență, că Corsair și-a respectat angajamentele asumate în cadrul planului de restructurare inițial și că închirierile punctuale de aeronave în regim charter au fost rezultatul unor circumstanțe care au obligat întreprinderea să recurgă la o astfel de acțiune și nu au echivalat cu o nerespectare a planului de restructurare sau cu o utilizare abuzivă a ajutorului. Potrivit argumentului principal al autorităților franceze, din formularea Deciziei din 2020 reiese în mod clar că scopul Comisiei a fost exclusiv acela de a limita capacitatea Corsair în ceea ce privește numărul de locuri, iar menționarea numărului de aeronave a fost motivată de simplitate, întrucât Comisia cunoștea numărul de locuri disponibile în cele nouă aeronave ale Corsair. Era evident din formularul de notificare prealabilă a ajutorului pentru restructurare trimis în 2020 că limitarea flotei trebuie înțeleasă din perspectiva numărului de locuri în raport cu capacitatea pe care Corsair intenționase să o atingă, înainte de restructurare, în perioada 2020-2024. Autoritățile franceze consideră că o interpretare diferită de către Comisie a măsurii de limitare a flotei, fără legătură cu capacitatea exprimată ca număr de locuri, ar încălca principiile generale ale dreptului UE, cum ar fi principiul securității juridice și al bunei administrări. O asemenea încălcare ar fi cu atât mai evidentă cu cât ambiguitatea persistentă din formularea și interpretarea obligațiilor Corsair ar fi de natură să genereze consecințe juridice grave. Corsair și-a redus în mod semnificativ capacitatea ca număr de locuri față de capacitatea pe care intenționase să o atingă, înainte de restructurare, în perioada 2020-2024, îndeplinind atât obiectivul reducerii capacității sale sau a prezenței sale pe piață, menționat la punctul 78 din Orientările SR, cât și obligațiile care îi revin în baza Deciziei din 2020. Autoritățile franceze au arătat (tabelul 5) evoluția capacității reale a Corsair de la adoptarea Deciziei din 2020 (incluzând închirierile de aeronave în regim charter), comparativ cu capacitatea pe care Corsair intenționase să o atingă înainte de restructurare.

Tabelul 5

Evoluția capacității reale a Corsair comparativ cu capacitatea preconizată (locuri)

Număr de locuri	2020 ⁽¹⁾	2021 ⁽²⁾	2022 ⁽³⁾	Vara 2023 ⁽⁴⁾	Decembrie 2023	Vara 2024 ⁽⁵⁾	Decembrie 2024
Capacitatea preconizată în planul de afaceri al Corsair înainte de restructurare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capacitatea reală de la decizia de aprobare a planului de restructurare din 2020 (excluzând închirierile punctuale de aeronave în regim charter)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capacitatea reală de la decizia de aprobare a planului de restructurare din 2020 (incluzând închirierile punctuale de aeronave în regim charter)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Numărul de locuri la 30 septembrie 2020.

⁽²⁾ Numărul de locuri la 30 septembrie 2021.

⁽³⁾ Numărul de locuri la 30 septembrie 2022.

⁽⁴⁾ Numărul de locuri în vara anului 2023.

⁽⁵⁾ Numărul de locuri în vara anului 2024.

- (131) În subsidiar, autoritățile franceze au considerat că închirierile de aeronave în regim charter nu afectează în niciun fel compatibilitatea cererii de modificare a planului de restructurare din 2020. În această privință, Franța a observat că numărul mediu de aeronave exploatate pe zi într-un sezon IATA a fost întotdeauna mai mic de nouă, întrucât închirierile de aeronave în regim charter care au avut cu adevărat caracter excepțional au fost compensate fără probleme de zilele în care Corsair a exploatat mai puțin de nouă aeronave. Autoritățile franceze au invitat Comisia să examineze în *concreto* punerea în aplicare de către Corsair a obligațiilor care decurg din Decizia din 2020, ținând seama, pe lângă formularea condițiilor sau a angajamentelor, de contextul și de obiectivele acestora. În această privință, ele au subliniat că închirierile de aeronave în regim charter au devenit necesare din motive imperative independente de voința Corsair, cum ar fi, pentru ruta Paris-Bamako, refuzul personalului de bord de a opera pe această rută din cauza situației geopolitice și de securitate locale. În ceea ce privește ruta Paris-Montreal, întârzierile în livrarea accelerată a noilor aeronave în cadrul reînnoirii flotei au pus în pericol programele de zbor cu nouă aeronave ale Corsair în perioada de vârf a activității. Autoritățile franceze au subliniat că, având în vedere vânzarea aeronavei [...], Corsair a închiriat în regim charter o aeronavă în septembrie 2023 pentru a o exploata pe ruta Paris-Montreal timp de două luni în vara anului 2024, o perioadă ulterioară unei relivrări anticipate în cursul căreia F-HSKY nu era disponibilă, iar aeronava de înlocuire A330-NEO nu fusese încă livrată. Din cauza [...] statului, Corsair a fost obligată să păstreze aeronava [...]. Orice altă decizie ar fi adus prejudicii extreme activității întreprinderii. Autoritățile franceze au insistat ca deciziile luate în legătură cu această închiriere de aeronave în regim charter să fie analizate din perspectiva informațiilor industriale cunoscute de Corsair la sfârșitul verii anului 2023. Deși discuțiile cu un potențial cumpărător pentru [...], care urma să părăsească flota în vara anului 2024, erau foarte avansate, s-a anunțat că livrarea Airbus, care urma să o înlocuiască, a fost amânată.

4.3.3. Ajutorul suplimentar acordat în cursul perioadei de restructurare

- (132) În ceea ce privește ajutorul suplimentar de 32,4 milioane EUR acordat Corsair în perioada 2021-2022, autoritățile franceze au recunoscut într-o scrisoare din 16 decembrie 2024 că, fiind o întreprindere aflată deja în dificultate la 31 decembrie 2019, Corsair nu era eligibilă pentru schemele de ajutoare aprobate în baza cadrului temporar privind COVID-19 și, prin urmare, nu ar fi trebuit să beneficieze de ele. Cu toate acestea, autoritățile franceze au susținut că administrația sa a acționat cu bună-credință în contextul unei urgențe de sănătate publică.
- (133) În observațiile din 30 mai 2025 trimise ca răspuns la extinderea procedurii oficiale de investigare, autoritățile franceze au susținut că ajutorul suplimentar nu a fost acordat cu încălcarea principiului „pentru prima și ultima dată”.
- (134) În primul rând, în această privință ele au contestat caracterul recurent al dificultăților Corsair, afirmând că acestea au fost rezultatul unor circumstanțe externe și imprevizibile, principala constând în prelungirea efectelor crizei COVID-19, care nu ar fi putut fi anticipată la momentul calibrării planului de restructurare a Corsair. În schimb, rezultatele celui mai recent exercițiu financiar complet (încheiat la 30 septembrie 2024) ar valida parcursul către restabilirea viabilității. În al doilea rând, autoritățile franceze au susținut că principiul „pentru prima și ultima dată” se aplică numai în cazurile în care a fost acordat un nou ajutor pentru salvare sau restructurare, însă ajutorul vizat nu a făcut parte dintr-o operațiune de salvare sau de restructurare a Corsair, ci a fost acordat pentru a atenua efectele pandemiei de COVID-19. În al treilea rând, ele au observat că, în cazul în care Comisia ar considera ajutorul acordat în contextul pandemiei de COVID-19 drept ajutor de restructurare (ceea ce, potrivit autorităților franceze, nu este cazul), Orientările SR prevăd excepții de la principiul „pentru prima și ultima dată”, în special „în circumstanțe excepționale și imprevizibile de care beneficiarul nu este răspunzător”, cum a fost prelungirea efectelor crizei COVID-19.
- (135) În încheiere, autoritățile franceze s-au angajat să recupereze în mod voluntar de la Corsair ajutorul suplimentar în cuantum de 32,4 milioane EUR cu dobândă înainte de eventuala aprobare a ajutorului suplimentar pentru restructurare, pentru a anula orice avantaj economic pe care Corsair l-ar fi putut obține din ajutorul ilegal și pentru a neutraliza orice impact pe care l-ar putea avea ajutorul respectiv asupra proporționalității ajutorului de restructurare suplimentar.

4.4. Observațiile părților interesate

- (136) După cum s-a specificat în partea dispozitivă a deciziei de inițiere a procedurii, Comisia a informat părțile interesate prin publicarea deciziei, împreună cu un rezumat relevant, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

- (137) În urma acestei publicări, mai multe părți interesate au transmis observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii. Observațiile cele mai pertinente pentru evaluarea Comisiei sunt rezumate la punctele următoare.

4.4.1. *Groupe Dubreuil Aéro*

- (138) GDA, ramura de transport aerian a Groupe Dubreuil, a declarat că este un actor important în transportul aerian francez pe distanțe lungi, operând în principal prin intermediul celor două societăți ale sale, Air Caraïbes și filiala low-cost French Bee. Aceste companii aeriene se poziționau ca un concurent direct și semnificativ al Corsair, existând o suprapunere substanțială între rețelele și bazele lor operaționale: rutele deservite de GDA, în special legăturile esențiale cu Antilele (Martinica, Guadelupa și Guyana Franceză) și cu Oceanul Indian (Réunion), erau rute strategice partajate cu Corsair.
- (139) Această concurență era cu atât mai intensă cu cât cele două grupuri operau în principal de pe același nod aeroportuar esențial, Paris-Orly. În plus, prezența French Bee pe aceleași rute introdusese o presiune concurențială intensă asupra prețurilor, întrucât modelele tradiționale de transport ale celor două grupuri se aflau în concurență directă cu oferta de transport low-cost pe distanțe lungi. Prin urmare, GDA reprezenta principala sursă de concurență pe piețele geografice esențiale pentru viabilitatea viitoare a Corsair.
- (140) În calitate de concurent direct afectat de denaturarea concurenței, GDA a solicitat inițial Comisiei, la 24 mai 2024, să revoce ajutorul inițial din 2020 și să respingă planul revizuit de restructurare a Corsair. Această cerere s-a bazat pe trei plângeri principale: (i) nerespectarea demonstrată a condițiilor ajutorului din 2020; (ii) acordarea unui ajutor ilegal suplimentar; și (iii) incompatibilitatea planului de restructurare revizuit cu piața internă.
- (141) În primul rând, GDA a denunțat nerespectarea condițiilor obligatorii ale Deciziei din 2020. În această privință, GDA a atras atenția asupra încălcării obligațiilor de transparență și de cooperare loială, în special prin lipsa rapoartelor semestriale și prin nepublicarea informațiilor pe site-ul Trezoreriei franceze. Mai grav, GDA a susținut că principalele măsuri compensatorii nu au fost puse în aplicare: (i) flota a fost mărită la cel puțin 10 aeronave, încălcându-se angajamentul de a o limita la nouă; și (ii) Corsair a deschis noi rute către Africa (Antananarivo, Cotonou și Bamako) fără autorizarea prealabilă a Comisiei, în contradicție cu strategia de reorientare care fusese impusă inițial. În plus, GDA avea rezerve serioase cu privire la rambursarea celor două împrumuturi de stat (80 de milioane EUR în total), întrucât dorința actuală a statului francez de a renunța la această datorie înseamnă că rambursarea ei nu a fost niciodată inițiată de Corsair, ceea ce constituie o încălcare flagrantă a condițiilor inițiale.
- (142) În al doilea rând, GDA a invocat plata unor noi ajutoare de stat ilegale după 2020. Pe lângă ajutoarele necuantificate (estimate la cel puțin 32 de milioane EUR, în special sub formă de facilități fiscale și privind asigurările sociale), GDA a susținut că plata eșalonată a contribuțiilor CRPN, acordată în septembrie 2023, a constituit ea însăși un nou ajutor ilegal, care nu poate fi considerat contribuție proprie.
- (143) În al treilea rând, GDA a susținut că planul de restructurare revizuit constituie un nou ajutor de restructurare, care trebuie declarat incompatibil în temeiul principiului „pentru prima și ultima dată”. GDA a justificat această clasificare prin amplexarea modificărilor (creșterea semnificativă a ajutorului total), prin nerespectarea termenului oficial de notificare și, mai ales, prin schimbarea radicală a strategiei (de la raționalizare la extindere în Africa). Potrivit GDA, ajutorul nu îndeplinește condițiile de compatibilitate nici chiar dacă este considerat modificare, deoarece renunțarea la datoria de 80 de milioane EUR, adăugată la ajutorul suplimentar de 83,1 milioane EUR, face ca ajutorul total (163,1 milioane EUR) să fie disproporționat față de contribuția proprie a acționarilor, pe care GDA a considerat-o insuficientă.
- (144) În fine, GDA a contestat credibilitatea restabilirii viabilității și a susținut că planul nu mai servește interesului comun (continuitate teritorială). În această privință, GDA a explicat că Corsair, care a acumulat pierderi istorice (aproape 500 de milioane EUR între 2000 și 2018), nu oferă nicio perspectivă credibilă de viabilitate pe termen lung, în special din momentul prelungirii planului, și prin urmare acest ajutor nu îndeplinește condițiile fundamentale prevăzute în Orientările SR.

- (145) În concluzie, GDA a solicitat Comisiei să constate că ajutorul a fost utilizat în mod abuziv și că noile măsuri sunt incompatibile. A solicitat revocarea imediată a Deciziei din 2020 privind ajutorul și un ordin de recuperare imediată a tuturor ajutoarelor (cel inițial și cele ilegale), cu dobândă. În cazul în care Comisia ar aproba totuși ajutorul, GDA a insistat asupra unor măsuri compensatorii semnificativ sporite (cesionarea drastică a flotei și a sloturilor orare pe rutele actuale), precum și asupra numirii unui administrator fiduciar independent în vederea unei monitorizări stricte și asupra plății ajutorului în tranșe condiționate.
- (146) La 11 octombrie 2024, GDA și-a reiterat și completat obiecțiile, concluzionând că Corsair nu a respectat condițiile ajutorului din 2020, că a primit un ajutor suplimentar ilegal și că a propus un plan de restructurare revizuit care este incompatibil din punct de vedere structural cu dreptul Uniunii, în special cu principiul „pentru prima și ultima dată”.
- (147) GDA a insistat în special asupra faptului că autoritățile franceze și Corsair nu și-au respectat obligațiile care decurg din Decizia din 2020, având în vedere că nu a fost respectată în primul rând interdicția de limitare a flotei la nouă aeronave, iar analiza orarelor IATA de vară și de iarnă din 2024 a determinat GDA să concluzioneze că Corsair a exploatat sau a trebuit să închirieze în regim charter cel puțin zece sau chiar unsprezece aeronave, încălcând astfel „principala măsură structurală” impusă prin Decizia din 2020. În al doilea rând, GDA a reiterat faptul că Corsair a beneficiat de ajutor ilegal suplimentar, întrucât împrumuturile directe de stat obținute în 2020 au beneficiat de o amânare a plății cu un an, ceea ce a constituit un nou ajutor nenotificat. Potrivit GDA, acest ajutor a fost acordat în plus față de sumele ilegale deja menționate. De asemenea, GDA a denunțat conflictul clar de interese legat de eşalonarea contribuțiilor CRPN (un alt presupus ajutor ilegal), având în vedere că actualul director de resurse umane al Corsair este și administratorul CRPN.
- (148) GDA a contestat apoi strategia de reorientare către rutele de peste mări care a fost utilizată pentru a justifica ajutorul din 2020, susținând că strategia reală a Corsair se concentrează în prezent pe Africa. Corsair a fost numită „companie aeriană africană” ca urmare a rutelor noi sau planificate către Brazzaville, Senegal (Dakar) și Gabon (Libreville). Potrivit GDA, aceste inițiative, motivate de ocuparea forței de muncă și de concurența locală, contrazic obiectivul continuității teritoriale și pun sub semnul întrebării justificarea ajutorului public. În plus, GDA a susținut că singura activitate profitabilă a Corsair din 2023 a fost transportul de mărfuri, care a fost direcționat în principal către Africa.
- (149) La aceeași dată, GDA a criticat și instabilitatea acțiunilor ca urmare a retragerii Republicii Congo și a falimentelor multiple din trecutul noului acționar de tip „investitor providențial”, domnul Abbas Jaber, care, potrivit GDA, nu și-a mai publicat conturile de câțiva ani.
- (150) De asemenea, GDA a criticat puternic neseriozitatea ipotezelor economice din planul revizuit de restructurare a Corsair. Estimarea unei scăderi treptate a prețului combustibilului de aviație la 900 USD/tonă începând din septembrie 2023 s-a dovedit incorectă, prețurile rămânând mari; acest lucru indică nerealism, agravat de neluarea în considerare prețurilor la combustibili. În plus, GDA a considerat că ipoteza unei creșteri a prețurilor medii la zborurile dintre Franța metropolitană și teritoriile de peste mări este contrazisă de Direcția Generală a Aviației Civile, care a raportat o scădere a prețurilor în 2024.
- (151) În plus, GDA a denunțat lipsa de transparență financiară din partea Corsair, care și-a publicat conturile pentru 2022 și 2023 abia după introducerea unei acțiuni în justiție. În această privință, GDA a arătat că auditorii au exprimat rezerve cu privire la sinceritatea termenelor de plată, sugerând că Corsair a dorit să ascundă adevărul cu privire la situația sa. GDA a estimat că situația financiară a Corsair era catastrofală, cu un rezultat operațional în 2023 de – 37,1 milioane EUR. Potrivit GDA, acest nivel al pierderilor, în pofida ajutorului de stat primit, este o dovadă a faptului că societatea înregistrează pierderi structurale și este nesustenabilă.
- (152) La aceeași dată, GDA și-a reiterat concluzia potrivit căreia menținerea sprijinului din partea Franței constituie o plată abuzivă de ajutor ilegal, care a condus la denaturări clare ale concurenței pe piață. Pe această bază, GDA și-a reiterat așadar cererile adresate Comisiei de a revoca Decizia din 2020, de a declara toate ajutoarele plătite (inclusiv pe cele noi și nenotificate) ca fiind incompatibile și ilegale și de a dispune recuperarea lor imediată. GDA a estimat că lichidarea Corsair ar fi în conformitate cu Orientările SR, deoarece ar permite unor concurenți mai eficienți să se dezvolte.

- (153) La 8 noiembrie 2024, GDA a prezentat observații suplimentare pentru a confirma încălcarea de către Corsair, în mod sistematic și de durată, a condiției impuse prin Decizia din 2020 care obliga societatea să își limiteze flota la nouă aeronave, precum și faptul că obligația a fost eludată pe termen lung, ceea ce a permis Corsair să își sporească mijloacele de producție și dimensiunea reală a flotei sale.
- (154) Potrivit GDA, istoricul flotei Corsair a arătat că aceasta a exploatat în mod regulat 10 aeronave, inclusiv în perioada noiembrie 2021-octombrie 2022.
- (155) GDA a explicat că, în sezonul IATA de vară din 2024, programul de zbor a crescut semnificativ în perioadele de vârf, necesitând un minim de unsprezece aeronave. Din nou, GDA a estimat că Corsair a apelat la închirierea de aeronave în regim charter pe termen lung (122 de zboruri cu Iberojet pe ruta Paris-Montreal, 26 de zboruri cu Gallistair pe ruta Paris-Bamako). Pe această bază, în opinia GDA, Corsair a eludat sistematic restricția privind flota, probabil în mod continuu timp de aproape patru ani, recurgând în mod regulat la închirierea de aeronave în regim charter, ceea ce demonstrează dorința de a camufla eludarea restricțiilor impuse de Comisie.
- (156) La 6 ianuarie, GDA a reacționat la anunțurile Corsair privind un rezultat pozitiv din exploatare și un rezultat net pozitiv la sfârșitul lunii septembrie 2024, susținând că aceste anunțuri au fost o fațadă care nu ar trebui să inducă în eroare Comisia. GDA a precizat că acest rezultat a fost determinat în special de creșterea puternică a transportului de mărfuri în Africa și a veniturilor auxiliare, ceea ce este în contradicție cu obiectivul inițial al ajutorului din 2020, care viza îmbunătățirea accesului la teritoriile de peste mări și protejarea consumatorilor cu „resurse limitate”. În această privință, GDA a observat că a existat o confirmare din partea conducerii Corsair cu privire la ambițiile sale legate de operațiunile din Africa și la așteptarea unui al zecelea avion în planul strategic, o creștere a flotei care a exacerbât denaturările concurenței și a confirmat că în realitate este vorba de un nou plan de restructurare, care ar trebui respins de Comisie. Mai presus de toate, GDA a atras atenția Comisiei asupra unei declarații a conducerii Corsair în care se menționau „acorduri cu statul” menite să permită continuarea planului „în orice situație”, chiar și fără un vot privind amendamentele bugetare. În opinia GDA, aceasta ar indica un nou ajutor ilegal (amânări de plăți sau moratorii asupra datoriilor publice) și o încălcare suplimentară a ajutorului de restructurare aprobat în 2020, Corsair utilizând acest sprijin din partea statului ca pe un avantaj competitiv. În fine, GDA a considerat că anunțul de închidere a rutei Montreal în favoarea deschiderii unei rute către Brazzaville (neautorizată de Comisie) confirmă schimbarea strategiei Corsair și indiferența sa față de angajamentele asumate, consolidând argumentul potrivit căruia planul constituie un nou plan de restructurare, căruia i se aplică principiul „pentru prima și ultima dată”. În încheiere, GDA și-a reiterat cererea de revocare a ajutorului aprobat în 2020 și de dispunere a recuperării imediate a tuturor ajutoarelor plătite.
- (157) La final, în 23 mai 2025, GDA a salutat decizia Comisiei de a extinde investigația prin decizia de extindere din 11 aprilie 2025, subliniind că această decizie îi confirmă suspiciunile privind încălcarea obligației de limitare a flotei Corsair la nouă aeronave și acordarea unui ajutor ilegal nenotificat de 32,4 milioane EUR. În această privință, GDA a insistat asupra încălcării continue și fără menajamente de către Corsair a restricției privind flota, prin utilizarea a 10-11 aeronave, pentru a urma o strategie agresivă bazată pe volum, care a denaturat concurența cauzând scăderi ale prețurilor care nu ar fi putut fi susținute fără un sprijin public ilegal. GDA a subliniat că autoritățile franceze au recunoscut în final că au acordat în mod ilegal suma de 32,4 milioane EUR în cadrul unei scheme care nu era aplicabilă, încălcând astfel principiul „pentru prima și ultima dată”. Potrivit GDA, aceste încălcări repetate și utilizarea abuzivă a ajutorului inițial, combinate cu faptul că planul modificat constituie un nou plan de restructurare incompatibil, justifică o acțiune imediată. Prin urmare, la data respectivă GDA a solicitat din nou Comisiei să inițieze o procedură pentru utilizarea abuzivă a ajutorului, să revoce Decizia din 2020, să declare întregul ajutor ca fiind ilegal și incompatibil cu piața internă și să dispună recuperarea imediată a acestuia.

4.4.2. *Air Austral*

- (158) Air Austral, o societate franceză cu sediul în Réunion și un actor important în Oceanul Indian, deservește în principal Franța metropolitană (zboruri zilnice către Paris CDG și către alte orașe prin intermediul parteneriatelor „Train plus Air”), insulele Réunion, Mayotte, Mauritius, Comore, Madagascar și Seychelles, precum și Africa de Sud, Thailanda și India.

- (159) Air Austral este un concurent direct al Corsair, întrucât cele două societăți operează pe rute mari și strategice pe distanțe lungi, în special pe rutele dintre Franța metropolitană și teritoriile de peste mări, și anume Réunion, Mayotte și Antile. Această concurență înseamnă că ele se suprapun pe rute esențiale și concurează sub aspectul prețurilor și al capacității.
- (160) La 24 mai 2024, Air Austral a prezentat Comisiei observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii. În opinia Air Austral, modificarea sau prelungirea planului de restructurare al Corsair este inacceptabilă și de neconceput. Această poziție s-a bazat pe afirmația că Corsair a ignorat în mod substanțial și continuu condițiile ajutorului inițial din 2020 și că noul plan de restructurare, chiar dacă ar fi revizuit, nu ar reuși să asigure viabilitatea societății pe termen lung, însă ar agrava semnificativ denaturarea concurenței pe piață.
- (161) În observațiile sale, Air Austral a denunțat mai multe deficiențe grave ale Corsair, calificându-le drept utilizare abuzivă a ajutorului primit. Cel mai grav eșec a constat în încălcarea obligației de a-și limita flota la nouă aeronave. Potrivit Air Austral, analiza programelor de zbor pentru sezoanele de vară 2023 și 2024 demonstrează apelarea continuă la închirierea de aeronave în regim charter, flota cuprinzând în mod real zece aeronave în perioadele de vârf. Această manevră a fost percepută ca fiind pur comercială și expansionistă, iar argumentul Corsair potrivit căruia restricția respectivă putea fi înlocuită cu o limitare a capacității ca număr de locuri a fost respins de Air Austral ca fiind contrar jurisprudenței și practicii decizionale constante a Comisiei. În plus, Air Austral a explicat că Corsair a depășit limita cotei de capacitate de 50 % impusă pentru orice nou serviciu regulat atunci când a deschis ruta Réunion-Antananarivo (Madagascar) în 2023. În fine, Air Austral a subliniat neprezentarea rapoartelor semestriale și nepublicarea conturilor începând cu anul 2022, ceea ce, în opinia sa, împiedică monitorizarea Comisiei și ridică suspiciuni serioase că ajutorul ar fi putut depăși „strictul necesar”.
- (162) În plus, Air Austral a considerat că planul de restructurare revizuit nu este în măsură să asigure restabilirea viabilității pe termen lung, întrucât Corsair urmărește o politică de prețuri agresivă și nesustenabilă, cu prețuri semnificativ mai mici decât cele ale concurenților săi de pe ruta Paris-Réunion. În opinia Air Austral, această politică a prețurilor mici, menținută pe fondul unei inflații generalizate, a creat o disparitate clară între modificările de la nivelul costurilor și modificările tarifelor.
- (163) În același timp, Air Austral a considerat că efectele negative asupra concurenței au fost agravate puternic. Cota de capacitate a Corsair a crescut abrupt între 2019 și 2024, cu o creștere de 20,6 % pe ruta Paris-Réunion și o cotă dominantă de 56 % din capacitate pe ruta Réunion-Madagascar. Această capacitate excedentară, împreună cu prețurile de dumping, au făcut ca rentabilitatea Air Austral între Franța metropolitană și Réunion și pe ruta Réunion-Mayotte să scadă puternic. Politica Corsair de folosire a unei capacități excesive a sufocat ruta Paris-Mayotte și a paralizat capacitatea concurenților săi de a se dezvolta. În acest sens, Air Austral a respins argumentul Franței referitor la „concurența extremă”, insistând ferm actorul care a generat această concurență neloială a fost însuși Corsair, prin strategia sa lipsită de scrupule.
- (164) Air Austral a concluzionat că măsurile inițiale împotriva denaturării au eșuat pentru că nu au fost respectate de Corsair și că planul de restructurare revizuit, în pofida creșterii semnificative a cuantumului ajutorului, nu a propus nicio măsură compensatorie suplimentară serioasă.
- (165) În încheiere, Air Austral a solicitat oficial Comisiei să respingă planul de restructurare revizuit și să inițieze o procedură pentru utilizarea abuzivă a ajutorului inițial, întrucât efectele negative ar depăși în mod clar efectele pozitive.

4.4.3. *Diamondale Limited*

- (166) La 23 mai 2024, Diamondale Limited („Diamondale”), fostul acționar majoritar al Corsair, care deținea 75,03 % din capital și 100 % din drepturile de vot până în 2021, a prezentat Comisiei observațiile sale. Pe baza acestei experiențe și a cunoștințelor sale despre societate, Diamondale și-a exprimat în repetate rânduri îngrijorarea profundă cu privire la fezabilitatea planului revizuit de restructurare a Corsair și s-a opus ferm creșterii ajutorului public.

- (167) În observațiile sale, Diamondale a considerat că planul de restructurare revizuit este nerealist și a solicitat Comisiei să solicite rambursarea integrală a ajutorului de 139,6 milioane EUR deja acordat Corsair, nu să îl majoreze, ceea ce ar încălca articolul 108 alineatul (2) din TFUE. În plus, Diamondale a împărtășit suspiciunile Comisiei cu privire la primirea de către Corsair a unui posibil ajutor de stat suplimentar în cursul perioadei de restructurare, având în vedere că acest ajutor a creat o denaturare a concurenței.
- (168) Analiza efectuată de Diamondale a evidențiat o deteriorare structurală a conturilor Corsair începând din 2018, cu pierderi de 48 de milioane EUR în 2021. Diamondale considera că societatea suferă de un dezechilibru financiar cronic, având insuficient capital circulant din 2018, ca urmare a erodării capitalurilor proprii. În opinia Diamondale, Corsair și-a finanțat investițiile pe termen lung cu resurse pe termen scurt, ceea ce a făcut ca fluxul net de trezorerie să fie negativ începând din 2018 și a expus societatea unui risc de credit. Diamondale considera că datoria este excesivă și că profitabilitatea insuficientă face imposibilă supraviețuirea, chiar și cu un ajutor suplimentar de 200 de milioane EUR.
- (169) În plus, Diamondale a exprimat rezerve serioase cu privire la contribuția proprie efectivă a Corsair și la caracterul suficient al acesteia, precum și cu privire la capacitatea Corsair de a-și restabili viabilitatea pe termen lung, și a considerat că unele dintre contribuțiile prezentate erau inițiative vechi, „reciclate”.
- (170) Prin urmare, Diamondale a contestat intervenția statului în favoarea unei societăți private care este deja îndatorată puternic, considerând că singura modalitate de a evita un nou faliment este prin finanțare privată.

4.4.4. *Parte interesată anonimă*

- (171) Partea interesată care dorește să rămână anonimă a criticat ajutorul suplimentar sub formă de granturi directe și scutiri de creanțe neînsoțite de adoptarea unor măsuri compensatorii tangibile, adică a unor angajamente din partea Corsair de a preveni riscurile de denaturare a concurenței, ceea ce dă naștere unor suspiciuni privind un dezechilibru semnificativ, în detrimentul concurenței.

4.5. **Observațiile autorităților franceze cu privire la observațiile părților interesate**

- (172) La 26 iulie 2024, autoritățile franceze au prezentat Comisiei o serie de observații ca răspuns la observațiile părților terțe (GDA, Air Austral și Diamondale), cu scopul de a demonstra admisibilitatea planului de restructurare revizuit și compatibilitatea lui cu piața internă.
- (173) În aceste observații, autoritățile franceze au reafirmat respectarea deplină a obligațiilor prevăzute în planul de restructurare din 2020, respingând afirmațiile terților. Acuzația de lipsă de transparență a fost respinsă, autoritățile franceze declarând că au avut loc schimburi periodice de informații cu Comisia și că au fost publicate conturile societății pentru 2021-2022 și 2022-2023.
- (174) În ceea ce privește limitarea flotei, închirierile punctuale de aeronave în regim charter, în special către Bamako și Montreal, au fost prezentate ca o necesitate legată de factori externi (riscuri geopolitice, întârzieri la livrare), iar nu ca reprezentând o politică expansionistă, întrucât capacitatea oferită ca număr de locuri, chiar și cu aeronavele închiriate, nu a depășit niciodată nivelurile anterioare restructurării. În această privință, autoritățile franceze au adăugat că redistribuirile de servicii către Africa (Cotonou, Bamako, Antananarivo) au fost, de asemenea, autorizate în mod expres de către Comisie. În ceea ce privește denaturarea concurenței, Corsair și-a respectat angajamentul, punând la dispoziția companiilor aeriene terțe, în medie, peste 365 de sloturi orare la Paris-Orly. Nu în ultimul rând, cererea de modificare a fost considerată conformă cu principiul „pentru prima și ultima dată” din Orientările SR, deoarece a asigurat, potrivit autorităților franceze, continuitatea deplină cu efortul inițial de restructurare, ale cărui obiective (teritoriile de peste mări ca activitate principală, extindere în Africa) nu au fost puse sub semnul întrebării, iar prelungirea duratei sale până la [...] (data de încheiere a perioadei de restructurare la momentul prezentării acestor observații) a fost limitată la strictul necesar.

- (175) De asemenea, autoritățile franceze au considerat că cererea de modificare este compatibilă cu piața internă deoarece îndeplinește criteriile punctului 124 din Orientările SR.
- (176) Pe baza analizelor detaliate efectuate de consultantul extern al întreprinderii, autoritățile franceze au confirmat progresul pozitiv al Corsair, cu un rezultat din exploatare pozitiv de [...] milioane EUR pe o perioadă de 12 luni consecutive (din iunie 2023 până în mai 2024) și cu înregistrarea la sfârșitul lunii mai 2024 a unor rezultate mai mari decât bugetul și cu mult peste scenariul pesimist. Această performanță pozitivă, asociată optimizării costurilor și a ofertei, sprijină perspectiva unui rezultat din exploatare de [...] milioane EUR până în 2026-2027. Autoritățile franceze au afirmat, de asemenea, că raportul suplimentar elaborat de firma de consultanță Analysis Group a confirmat compatibilitatea politicii tarifare a Corsair cu viabilitatea societății, fără capacitate excedentară sau scăderi de preț.
- (177) Autoritățile franceze au explicat din nou că Corsair a avut un rol-cheie în continuitatea teritorială, ceea ce justifică intervenția publică pentru corectarea unei disfuncționalități a pieței. Ele au explicat că analiza contrafactuală a arătat că prăbușirea sa ar duce la o creștere foarte puternică a prețurilor pe rutele de peste mări (concret, + 15,6 % pentru Antile și + 41,5 % pentru Mayotte), la un risc de coluziune tacită și la o deteriorare semnificativă a peisajului concurențial (cu trecerea la un monopol pe ruta Paris-Mayotte).
- (178) În ceea ce privește proporționalitatea eforturilor publice și private, autoritățile franceze au declarat că resping obiecțiile terților cu privire la contribuțiile proprii. Eșalonarea contribuțiilor, acordată de CRPN, a fost considerată o contribuție privată deoarece CRPN este, potrivit autorităților franceze, o persoană juridică de drept privat ale cărei fonduri nu constituie resurse de stat. Autoritățile franceze au considerat, de asemenea, că renunțarea la datoriile publice rezultate din împrumuturile acordate în baza planului de restructurare din 2020 nu poate fi considerată un ajutor nou suplimentar, întrucât acest lucru ar fi contrar practicii decizionale a Comisiei. Potrivit autorităților franceze, contribuțiile proprii ale Corsair au rămas, prin urmare, peste pragul de 50 % din costurile totale de restructurare.
- (179) În fine, autoritățile franceze au considerat că măsurile antidenaturare propuse sunt suficiente și mai restrictive decât cele din planul de restructurare din 2020, întrucât Corsair s-a angajat, potrivit autorităților franceze, să cedeze în mod irevocabil 365 de sloturi orare la Paris-Orly, să închidă definitiv rutele nord-americeane ([...]) pentru a se concentra asupra Africii și să își limiteze capacitatea. Ajutorul primit de Corsair în contextul pandemiei de COVID-19 (32 de milioane EUR) a fost considerat legal, fiind acordat în temeiul dreptului comun și fiind accesibil concurenților.
- (180) Prin urmare, autoritățile franceze au concluzionat că, deoarece nu a fost plătit niciun ajutor înainte de decizia Comisiei, cererea de modificare îndeplinește toate criteriile și ar trebui aprobată.
- (181) Ca răspuns la argumentele înaintate de părțile interesate în observațiile lor cu privire la decizia de extindere din 11 aprilie 2025, autoritățile franceze și-au reiterat, în esență, observațiile cu privire la caracterul limitat și justificat al închirierii punctuale, în regim charter, a celei de a zecea aeronave. De asemenea, autoritățile franceze au subliniat că, contrar afirmațiilor GDA, programele de zbor ale Corsair au fost stabilite pe baza a nouă aeronave, iar societatea nu a exploatat niciodată 11 aeronave. Autoritățile franceze au mai precizat și că afirmațiile GDA potrivit cărora închirierile de aeronave în regim charter au avut un impact asupra pieței nu sunt susținute de dovezi. În opinia autorităților franceze, reducerile de preț pentru destinațiile din teritoriile de peste mări nu au fost rezultatul unei strategii bazate pe volum și nici al unei politici tarifare puse în aplicare de Corsair pe baza sprijinului din partea statului, ci reflectă de fapt o tendință generală vizibilă nu numai pentru Guadelupa și Martinica, destinații operate de Corsair, ci și pentru alte destinații care nu sunt operate de Corsair, cum ar fi Guyana Franceză și alte destinații pe distanțe medii și lungi care nu sunt operate de Corsair. În fine, autoritățile franceze au susținut că, având în vedere situația, a considera că închirierea în regim charter a celei de a zecea aeronave pune sub semnul întrebării compatibilitatea cererii de modificare a planului de restructurare sau constituie o utilizare abuzivă a ajutorului pentru restructurare din 2020 ar fi contrar principiului proporționalității și practicii decizionale a Comisiei.

5. EVALUARE

5.1. Existența unui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

- (182) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, „[c]u excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.
- (183) Prin urmare, pentru ca o măsură să fie calificată drept ajutor în sensul acestei dispoziții, este necesar ca toate condițiile următoare să fie îndeplinite: (i) măsura trebuie să fie imputabilă statului și să fie finanțată prin intermediul resurselor de stat; (ii) măsura trebuie să acorde un avantaj beneficiarului; (iii) acest avantaj trebuie să fie selectiv și (iv) măsura trebuie să denatureze concurența sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

5.1.1. Măsurile incluse în planul de restructurare din 2020

- (184) În notificarea referitoare la modificarea planului de restructurare, autoritățile franceze au declarat că o parte din injecția de capital a consorțiului de investitori OMRP din 2020, în cuantum de 6 milioane EUR, provenea în realitate din resursele autorităților locale ale departamentelor de peste mări (considerentul 42). Autoritățile franceze consideră că această parte a finanțării trebuie considerată ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (185) La fel ca în cazul tuturor celorlalte finanțări din resurse bugetare sau fiscale de stat care au fost acordate Corsair în 2020 în temeiul protocolului de conciliere încheiat ca parte a procedurii de prevenire a insolvenței în care este implicată societatea Corsair, finanțarea în cauză provine din resurse ale autorităților locale și, prin urmare, trebuie considerată ca angajând resurse ale statului francez și ca fiind imputabilă acestuia, întrucât protocolul a fost semnat de CIRI (Comité Interministériel de Restructuration Industrielle – Comitetul Interministerial pentru Restructurare Industrială) în numele statului francez. Această măsură de finanțare individuală a conferit Corsair un avantaj selectiv, deoarece a fost acordată într-un moment în care societatea se afla în dificultate, exacerbată și mai mult de pandemia de COVID-19, ceea ce excludea orice posibilitate de a obține finanțare în condițiile pieței. Măsura a consolidat poziția concurențială a Corsair în raport cu alte companii aeriene care operează în Spațiul Economic European și, prin urmare, a denaturat sau a amenințat să denatureze concurența și schimburile comerciale dintre statele membre (a se vedea secțiunea 3.1.1 din Decizia din 2020).
- (186) Prin urmare, injecția de capital din partea ORMP, acordată ca parte a planului de restructurare din 2020, ar trebui considerată ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.2. Măsurile incluse în planul de restructurare revizuit

- (187) În primul rând, planul de restructurare revizuit prevede următoarele măsuri, care au fost notificate de Franța ca ajutor de stat: (i) o nouă injecție de capital în cuantum de 3 milioane EUR din partea Conseil Départemental de la Guadeloupe; (ii) un credit pentru impozitele de peste mări (*crédit d'impôt outre-mer* – „CIOM”) în cuantum de 38,1 milioane EUR acordat în contextul programului de investiții al Corsair pentru achiziționarea unei aeronave; (iii) reeșalonarea pe o perioadă de șase ani a celor 19 milioane EUR corespunzătoare datoriei publice care nu este remisibilă ([...]); (iv) renunțarea la o creanță în cuantum de 23 de milioane EUR corespunzătoare datoriei publice remisibile care poate fi abandonată; precum și (v) renunțarea la datorii publice în cuantum de 80 de milioane EUR corespunzătoare împrumuturilor de stat acordate în cadrul planului inițial de restructurare (împrumuturile din FDES și PP), precum și la dobânzile aferente acestor împrumuturi, în cuantum de 4,7 milioane EUR (considerentul 39).
- (188) Prin intermediul CIRI, statul francez este cosemnatar, împreună cu reprezentanții societății beneficiare, ai acționarilor retrași și ai noilor investitori, al Listei de termene și condiții, care a fost semnată la 7 noiembrie 2025 și transmisă Comisiei de către autoritățile franceze (considerentul 31). Partea D din Lista de termene și condiții prevede acordarea finanțării detaliate în considerentul 187 punctele (i)–(v) prin utilizarea resurselor bugetare sau fiscale ale statului central sau ale regiunii Guadelupa. Rezultă că aceste măsuri sunt acordate de statul francez prin intermediul resurselor sale și că sunt imputabile acestuia.

- (189) Corsair se află într-o dificultate foarte gravă, motiv pentru care a fost deschisă o procedură de prevenire a insolvenței în privința sa („*mandat ad hoc*” urmat de conciliere) și a fost numit un administrator fiduciar ad hoc, urmat de numirea unor conciliatori ⁽²⁵⁾. Astfel cum s-a arătat în considerentele 18-29 de mai sus, situația Corsair, care era deja foarte dificilă în 2020, când a fost elaborat și adoptat planul de restructurare din 2020, s-a înrăutățit și mai mult, excluzând astfel orice posibilitate de a obține finanțare în condițiile pieței. Chiar dacă Lista de termene și condiții prevede obținerea de finanțare privată sub formă de injecții de capital nou, aceasta rămâne condiționată de sprijinul din partea statului. În consecință, finanțarea publică sub forma ștergerii unor datorii sau împrumuturi publice remisibile, a creditelor fiscale, a injecțiilor de capital sau a reeșalonării acelei părți a datoriei publice care nu este remisibilă conferă Corsair un avantaj cert, pe care nu l-ar putea obține în condiții de piață normale.
- (190) Avantajul menționat în considerentul 189 este selectiv, deoarece măsurile de finanțare publică sunt măsuri de ajutor individual de care beneficiază numai Corsair ⁽²⁶⁾.
- (191) Măsurile enumerate în considerentul 187 punctele (i)-(v) consolidează poziția concurențială a Corsair în raport cu alte companii aeriene care operează în Spațiul Economic European, în special în raport cu cele care operează aceleași rute dinspre Paris fie către destinații de pe teritoriul francez, fie către țări terțe. În consecință, măsurile denaturează sau amenință să denatureze concurența dintre companiile aeriene și sunt de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- (192) Din considerentele anterioare rezultă că măsurile enumerate în considerentul 187 punctele (i)-(v) constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (193) În al doilea rând, planul de restructurare revizuit prevede un moratoriu obținut prin eșalonarea contribuțiilor la sistemul de pensii, acordată Corsair în septembrie 2023 de CRPN (*Caisse de Retraite des Personnels Navigants* – Casa de Pensii a Personalului Navigant) (considerentul 43). În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a avut inițial o poziție rezervată cu privire la eligibilitatea acestei finanțări pentru a fi considerată parte a contribuției proprii, constatând că aceasta ar putea constitui ajutor de stat (considerentul 86).
- (194) Autoritățile franceze consideră că acest moratoriu trebuie considerat o contribuție proprie, deoarece constituie un avantaj acordat de o entitate privată și nu implică resurse de stat. Groupe Dubreuil Aéro contestă opinia autorităților franceze, arătând că afilierea la CRPN este obligatorie, rata contribuțiilor și metoda de calcul sunt stabilite de stat, iar CRPN îndeplinește un serviciu de interes general și se află sub supraveghere ministerială.
- (195) Resursele de stat includ toate resursele din sectorul public, inclusiv resursele entităților intrastatale (descentralizate, federale, regionale sau de altă natură) ⁽²⁷⁾. Resursele întreprinderilor publice constituie de asemenea resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ⁽²⁸⁾. În plus, faptul că sumele care corespund măsurii în cauză rămân în mod constant sub control public și, prin urmare, la dispoziția autorităților naționale competente este suficient pentru a le califica drept resurse de stat ⁽²⁹⁾. Mai mult, atunci când o măsură este asigurată de o entitate privată, trebuie să existe suficiente elemente de probă pentru a putea stabili că măsura de ajutor în cauză a fost adoptată sub influența sau sub controlul efectiv al autorităților publice, fiind așadar imputabilă statului ⁽³⁰⁾.
- (196) În conformitate cu Codul transporturilor din Franța, personalul aeronautic civil navigant profesionist beneficiază de un sistem de pensii suplimentare, la care afilierea este obligatorie. Contribuțiile sunt plătite parțial de angajator și parțial de angajat. Acest sistem este gestionat de CRPN, o persoană juridică de drept privat fără scop lucrativ care prestează un serviciu de interes general sub supravegherea ministrului responsabil cu securitatea socială. Consiliul său de administrație este alcătuit din 22 de membri, dintre care 11 sunt reprezentanți ai angajatorilor numiți de autoritatea administrativă, iar ceilalți 11 sunt reprezentanți ai membrilor, aleși în conformitate cu condițiile

⁽²⁵⁾ Articolele L611-3 și următoarele din Codul comercial.

⁽²⁶⁾ Hotărârea din 4 iunie 2015, Comisia/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punctul 60.

⁽²⁷⁾ Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 261, 19.7.2016, p. 1), punctul 48 și jurisprudența citată.

⁽²⁸⁾ Ibidem, punctul 49 și jurisprudența citată.

⁽²⁹⁾ Cauza C-482/99, Franța/Comisia, ECLI:EU:C:2002:294, punctul 36.

⁽³⁰⁾ Cauza C-425/19, Italia/Comisia, ECLI:EU:C:2021:154, punctul 67.

stabilite prin decret al Consiliului de Stat. Reprezentanții angajatorilor sunt propuși de organizațiile profesionale (8 membri), de organisme din industria aeronautică (1 membru) și de ministerele care angajează personal navigant (2 membri). În plus, la deliberări participă atât un comisar guvernamental, cât și ministrul responsabil cu aviația civilă; ambii pot lua cuvântul ori de câte ori solicită acest lucru. Rata și metoda de calculare a contribuțiilor sunt stabilite prin reglementări. CRPN asigură echilibrul financiar al sistemului exclusiv din resursele proprii; în cazul în care resursele sunt insuficiente, plățile se reduc proporțional ⁽³¹⁾.

- (197) Resursele CRPN provin din contribuțiile membrilor săi și ale angajatorilor afiliați. Nu există dovezi care să arate că aceste resurse private au fost supuse unui scrutin din partea statului pentru a servi drept finanțare acordată Corsair. În acest sens, componența consiliului de administrație al CRPN, care include reprezentanți ai membrilor CRPN – și, prin urmare, ai concurenților Corsair – și în care reprezentanții statului sunt în minoritate (2:22) pledează împotriva concluziei potrivit căreia statul ar fi putut influența decisiv utilizarea resurselor provenite din contribuții și ar fi decis să le utilizeze în principal pentru a sprijini anumite întreprinderi. În plus, Comisia nu are niciun indiciu că autoritățile franceze pot exercita o influență decisivă asupra utilizării resurselor CRPN ca urmare a dreptului de a lua cuvântul de care beneficiază comisarul guvernului și ministrul responsabil cu aviația civilă în timpul deliberărilor consiliului de administrație al CRPN. De asemenea, supravegherea ministerială căreia îi este supusă CRPN este limitată și implică în principal calcularea pensiilor, nu modalitățile de colectare a contribuțiilor. Prin urmare, moratoriul acordat Corsair de către CRPN nu poate fi considerat ca fiind acordat prin intermediul resurselor de stat.
- (198) În plus, elementele referitoare la supravegherea de către stat, la numirea membrilor consiliului de administrație și la stabilirea ratei și a modului de calcul al contribuțiilor nu sunt suficiente pentru a stabili că finanțarea intermediară acordată de CRPN a fost adoptată sub influența autorităților publice, în special având în vedere reprezentarea egală în consiliul de administrație și faptul că reprezentanții angajatorilor, deși sunt numiți de autoritatea administrativă, au în realitate misiunea de a reprezenta angajatorii ⁽³²⁾. În plus, Codul transporturilor oferă confirmarea că CRPN își gestionează resursele în mod autonom, deoarece are obligația de a-și asigura prin propriile forțe echilibrul financiar și nu se poate baza pe sprijinul statului în cazul în care dispune de resurse insuficiente. Prin urmare, este imposibil să se concluzioneze că decizia de a acorda Corsair un moratoriu sub forma unei amânări a plății contribuțiilor pentru anul 2023 a fost luată sub influența efectivă a autorităților publice. În consecință, măsura nu este imputabilă statului.
- (199) Cele de mai sus nu au nicio influență asupra justificării economice pe care s-a bazat decizia CRPN de a amâna plata contribuțiilor datorate de Corsair pentru perioada 2020-2023, după ce a obținut asigurarea că și alți creditori au făcut concesii ⁽³³⁾, decizie luată cu scopul de a obține rambursarea creanței sale prin facilitarea restabilirii viabilității debitorului său, în loc de a determina falimentul acestuia.
- (200) În consecință, întrucât nu poate fi imputată statului și nu a fost finanțată din resurse de stat, eșalonarea plății contribuțiilor Corsair, acordată societății de CRPN în septembrie 2023, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și poate fi considerată în mod legitim o componentă a contribuției proprii la costul suplimentar al restructurării Corsair.
- (201) Având în vedere această evaluare a condițiilor cumulative pentru existența ajutorului de stat, Comisia constată că măsurile de finanțare a modificării planului de restructurare enumerate în considerentul 187 și injecția de capital menționată în considerentele 184-186 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

⁽³¹⁾ Articolele L6527-1 – L6527-4 și L6527-8 din Codul transporturilor.

⁽³²⁾ Faptul că statul numește toți reprezentanții unei organizații interprofesionale nu înseamnă că aceștia sunt reprezentanți ai statului – a se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 30 ianuarie 1985, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC)/Guy Clair, C-123/83, punctele 18 și 19.

⁽³³⁾ A se vedea rezoluția consiliului de administrație special al CRPN din 7 noiembrie 2023, transmisă de autoritățile franceze la 10 februarie 2025.

5.1.3. Ajutorul suplimentar acordat în cursul perioadei de restructurare

- (202) Este indiscutabil că, între 12 aprilie 2021 și 31 mai 2022, fără legătură cu ajutorul pentru restructurare din 2020 autorizat de Comisie, Corsair a primit 32,4 milioane EUR, defalcate după cum urmează: (i) 1,8 milioane EUR din Fondul de solidaritate; (ii) 10 milioane EUR sub formă de sprijin pentru costurile fixe; și (iii) 20,6 milioane EUR sub formă de ajutor pentru „închidere”, destinat finanțării excedentului brut de exploatare negativ al întreprinderilor afectate de închiderea frontierelor în perioada ianuarie-septembrie 2021.
- (203) Măsurile enumerate în considerentul 202 constituie măsuri individuale adoptate în cadrul schemelor de ajutor adoptate de Franța ca parte a cadrului temporar și aprobate prin decizii ale Comisiei ca ajutoare de stat ⁽³⁴⁾. Prin urmare, trebuie considerat că aceste măsuri individuale constituie ajutor de stat din motivele prezentate în deciziile respective ale Comisiei.
- (204) În orice caz, aceste măsuri au fost acordate prin decizii individuale adoptate de autoritățile competente (Ministerul Economiei, Direcția Generală a Finanțelor Publice) prin ordine și decrete. Finanțarea a provenit de la bugetul de stat francez. Ca atare, măsurile sunt finanțate din resurse de stat și sunt imputabile statului.
- (205) Aceste măsuri individuale favorizează Corsair prin faptul că îi finanțează activitatea sau îi permit să acopere anumite costuri pe care le-a suportat în timpul pandemiei de COVID-19, în cuantum de 32,4 milioane EUR, și care în condiții normale ar fi trebuit să fie suportate de Corsair. Având în vedere situația sa financiară din 2021 și 2022, când a fost acordată finanțarea publică, societății îi era imposibil să găsească fără dificultăți finanțare pentru această sumă în condițiile pieței. În cazul în care această finanțare ar fi fost acordată sub forma unui împrumut acordat de o instituție financiară, ceea ce este puțin probabil, întrucât poziția de trezorerie a Corsair la momentul respectiv era cel mai probabil inferioară sumei de 32,4 milioane EUR, costul financiar ar fi fost echivalent cu cel al unui emitent aproape falimentar. În plus, finanțarea publică a fost acordată sub formă de subvenții, lucru pe care niciun operator de pe piață nu l-ar fi acceptat. Prin urmare, măsurile individuale în cauză conferă Corsair un avantaj economic care nu este disponibil în condițiile pieței.
- (206) Acest avantaj este selectiv, întrucât a fost acordat societății Corsair, considerată o întreprindere afectată în mod deosebit de consecințele răspândirii epidemiei de COVID-19, printre alți beneficiari ai ajutorului individual în cauză.
- (207) Finanțarea publică acordată Corsair riscă să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, deoarece consolidează situația financiară a societății, iar aceasta își desfășoară activitatea în sectorul transportului aerian, un sector deschis concurenței și investițiilor din alte state membre. Corsair a obținut un avantaj concurențial direct prin faptul că nu a trebuit să practice prețuri care să acopere costurile serviciilor pe care le presta în concurență cu alte companii aeriene care deserveau aceleași destinații. Prin urmare, măsurile individuale enumerate în considerentul 202 trebuie considerate ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.2. Legalitatea ajutorului

- (208) Conform articolului 108 alineatul (3) din TFUE, Comisia trebuie informată în timp util pentru a-și prezenta observațiile cu privire la proiectele care urmăresc să modifice ajutoare. În cazul în care apreciază că un proiect nu este compatibil cu piața internă în conformitate cu dispozițiile articolului 107, ea trebuie să inițieze fără întârziere procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2). Înainte de pronunțarea unei decizii finale, statul membru în cauză nu poate pune în aplicare măsurile preconizate.

⁽³⁴⁾ Decizia C(2020) 2059 din 30 martie 2020 în cazul SA.56823 (2020/N) – Franța – Fonds de solidarité à destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie COVID-19 et des mesures prises pour limiter cette propagation (JO C 144, 30.4.2020, p. 1); Decizia C(2021) 1706 final din 9 martie 2021 în cazul SA.61330 (2021/N) – Franța COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (JO C 242, 7.7.2023, p. 1) și Decizia C (2021) 8710 final din 26 noiembrie 2021 în cazul SA.64114 (2021/N) – Franța COVID 19 – Compensation partielle des charges fixes des entreprises affectées par la crise COVID-19 en raison des mesures administratives d'interdiction d'accueil du public (JO C 500, 10.12.2021, p. 1). A se vedea și considerentul 27 din decizia de inițiere a procedurii.

- (209) În plus, în conformitate cu articolul 1 litera (c) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 ⁽³⁵⁾, modificările aduse ajutoarelor existente constituie un „ajutor nou” care trebuie notificat în temeiul articolului 2 alineatul (1) din regulamentul respectiv. Articolul 108 alineatul (3) TFUE și articolul 3 din Regulamentul 2015/1589 conțin o clauză de *standstill*, potrivit căreia ajutorul care trebuie notificat nu poate fi acordat decât în cazul în care Comisia a adoptat, sau se consideră că a adoptat, o decizie de autorizare a acestuia.
- (210) În primul rând, în ceea ce privește legalitatea părții din injecția de capital provenită de la consorțiul OMRP, care este finanțată în cele din urmă de autoritățile locale din departamentele de peste mări (considerentul 186), autoritățile franceze au afirmat în mod voluntar că au considerat în mod incorect această injecție ca fiind finanțare privată. Totuși, declarația lor a fost făcută după ce măsura a fost pusă efectiv în aplicare ca parte a planului de restructurare din 2020, ceea ce înseamnă că măsura trebuie considerată ajutor ilegal.
- (211) În al doilea rând, în ceea ce privește legalitatea ajutorului aflat la baza planului de restructurare revizuit, prezentat în considerentul 187, trebuie precizat de la bun început că împrumuturile din FDES și din PP, a căror acordare a fost autorizată prin decizia din 2020, trebuie considerate ajutor existent. În schimb, renunțarea la creanța publică născută din aceste împrumuturi, inclusiv la dobândă, constituie o modificare a ajutorului existent, ceea ce înseamnă că trebuie notificată. Autoritățile franceze au notificat Comisiei toate măsurile de finanțare a cererii lor privind modificarea planului de restructurare a Corsair din 2020, și anume atât măsurile prevăzute în considerentul 187 punctele (i)-(iv), cât și renunțarea la creanțele publice născute ca urmare a împrumuturilor din FDES și PP [considerentul 187 punctul (v)]. Întrucât măsurile au fost notificate înainte să fie puse în aplicare, iar aplicare lor este încă suspendată în așteptarea deciziei Comisiei, Comisia consideră că ele constituie ajutor de stat legal. Această concluzie nu aduce atingere evaluării proporționalității ajutorului, în special a raportului dintre partea publică și cea privată a finanțării costurilor de restructurare (considerentele 40, 282 și 293).
- (212) În fine, în ceea ce privește ajutorul suplimentar în cuantum de 32,4 milioane EUR acordat în perioada de restructurare (considerentele 202-207), trebuie precizat că punctul 129 din Orientările SR prevede că orice ajutor acordat efectiv în cursul perioadei de restructurare, inclusiv ajutorul acordat în conformitate cu o schemă aprobată, trebuie notificat individual Comisiei dacă aceasta nu a fost informată în acest sens la momentul deciziei sale privind ajutorul de restructurare. Este indiscutabil că, în acest caz, autoritățile franceze nu au notificat Comisiei ajutorul individual respectiv, nici la momentul notificării ajutorului de restructurare, nici ulterior. În plus, acordarea ajutorului în beneficiul Corsair nu poate fi considerată aprobată pe baza deciziilor Comisiei privind schemele de ajutor în cauză, întrucât firmele aflate în dificultate – cum este și Corsair – au fost excluse în mod expres de la a beneficia de aceste scheme. Prin urmare, acest ajutor este ilegal.

5.3. Compatibilitatea ajutorului și temeiul juridic pentru evaluarea modificării planului de restructurare

- (213) Articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE prevede că pot fi considerate compatibile cu piața internă ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.
- (214) Astfel, pentru ca ajutorul să fie declarat compatibil, acesta trebuie să vizeze facilitarea dezvoltării anumitor activități sau a anumitor regiuni economice și, în plus, să nu modifice în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.
- (215) În cadrul primei condiții, Comisia trebuie să examineze dacă ajutorul este destinat să faciliteze dezvoltarea anumitor activități economice. În cadrul celei de a doua condiții, Comisia trebuie să pună în balanță efectele pozitive ale ajutorului propus asupra dezvoltării activităților pe care ajutorul urmărește să le sprijine cu efectele negative pe care ajutorul le poate avea asupra pieței interne, în ceea ce privește denaturarea concurenței și efectele nefavorabile asupra schimburilor comerciale cauzate de ajutor ⁽³⁶⁾.

⁽³⁵⁾ Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

⁽³⁶⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 22 septembrie 2020, Austria/Comisia (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punctul 19.

- (216) În Orientările SR, Comisia a prezentat criteriile pe care le utilizează atunci când evaluează dacă ajutorul de restructurare acordat unei întreprinderi este compatibil cu piața internă. Conform punctului 7.2.2 din orientări, în cazul în care ajutorul de restructurare a fost aprobat, statul membru în cauză poate să solicite Comisiei, în cursul perioadei de restructurare, să accepte modificări ale planului de restructurare și ale cuantumului ajutorului.
- (217) În acest sens, Franța a prezentat Comisiei prima comunicare referitoare la cererea de modificare a planului de restructurare a Corsair la 27 septembrie 2023, așadar cu trei zile înainte de sfârșitul perioadei de restructurare a Corsair. La 15 decembrie 2023, Franța a transmis Comisiei informații suplimentare privind o serie de alte modificări pe care intenționa să le aducă planului de restructurare din 2020.
- (218) În ceea ce privește natura modificărilor aduse planului de restructurare, Comisia constată că ajustările aduse planului de restructurare a Corsair nu modifică obiectul acestuia, justificarea sa economică sau obiectivele structurale aprobate în decizia din 2020. Planul de restructurare revizuit are același obiectiv, și anume restabilirea viabilității societății pe termen lung și menținerea continuității teritoriale între Franța metropolitană și departamentele și regiunile sale de peste mări. Modificările prezentate sunt rezultatul unei adaptări operaționale la evoluțiile de pe piața post-pandemie și nu constituie o reorientare strategică.
- (219) Comisia constată, în special, că sfera operațiunilor Corsair rămâne neschimbată; întreprinderea nici nu și-a diversificat activitățile în afara transportului aerian, nici nu și-a modificat modelul de afaceri și nici nu a realizat vreo transformare structurală care să îi modifice identitatea economică. Piețele vizate rămân în mare măsură comparabile, iar întreprinderea continuă să opereze în principal legături între teritoriile de peste mări și Franța metropolitană, în conformitate cu mandatul de interes economic general care a stat la baza planului inițial.
- (220) În acest context, Comisia observă că, pe baza analizei aprofundate a planului de restructurare revizuit și a argumentelor prezentate de Franța, întreprinderea continuă să își îndeplinească mandatul de a asigura continuitatea teritorială între Franța metropolitană și teritoriile și regiunile de peste mări, garantând în același timp diversificarea ofertei și prețuri competitive, care sunt deosebit de importante pentru clienții supuși constrângerilor recunoscute de articolul 349 din TFUE ⁽³⁷⁾. Corsair reușește acest lucru în pofida redistribuirii unei părți din capacitatea sa către Africa, ceea ce nu pune sub semnul întrebării legăturile sale regionale, ci constituie mai degrabă o ajustare comercială menită să optimizeze utilizarea flotei (a se vedea considerentul 231).
- (221) Analiza financiară efectuată de Comisie arată că parametrii esențiali ai planului de restructurare revizuit rămân consecvenți cu cei ai planului aprobat în 2020. Traectoriile de reducere a costurilor și a datoriei și de îmbunătățire a productivității și a eficienței operaționale rămân neschimbate. Modificările referitoare la previziunile privind veniturile și la alocarea capacității reflectă evoluția naturală a pieței și condițiile macroeconomice observate începând din 2021. Această revizuire, având în vedere amploarea sa limitată, nu modifică structura economică a planului, în schimb îi sporește credibilitatea.
- (222) Comisia ar dori să sublinieze faptul că planurile de restructurare pot fi ajustate în cazul în care evoluția pieței sau condițiile operaționale o impun, cu condiția ca ajustările respective să fie consecvente cu obiectivele inițiale. Modificările propuse de Franța fac exact acest lucru: ele sunt concepute pentru a garanta punerea în aplicare a planului inițial într-un mediu de piață instabil, menținând în același timp direcția strategică identificată în 2020. Mandatul de continuitate teritorială, care este o componentă esențială a planului aprobat, este menținut pe deplin.

⁽³⁷⁾ Pentru Franța, acest lucru privește în special Guadelupa, Martinica, Réunion, Saint-Barthélemy și Saint-Martin.

- (223) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că modificările aduse planului de restructurare aprobat în 2020 nu constituie un plan nou, ci o adaptare a planului inițial, impusă de evoluțiile ciclice ale pieței. Planul revizuit respectă spiritul și litera deciziei inițiale și nu afectează sfera de cuprindere a ajutorului autorizat, nici obiectivele de viabilitate urmărite; de asemenea, este pe deplin conform cu raționamentul Orientărilor SR. Prin urmare, acest plan trebuie considerat a fi o modificare a planului existent.
- (224) Pe această bază, Comisia constată că planul de restructurare revizuit este conform cu planul de restructurare aprobat de Comisie în 2020 și constituie o modificare a acestuia, nu un plan nou.
- (225) În principiu, în conformitate cu punctul 124 din Orientările SR, Comisia poate autoriza astfel de modificări în cazul în care acestea îndeplinesc următoarele condiții:
- (a) planul revizuit trebuie să indice în continuare o restabilire a viabilității într-un termen rezonabil;
 - (b) dacă se majorează costurile de restructurare, contribuția proprie trebuie să crească în mod corespunzător;
 - (c) dacă se majorează quantumul ajutorului, măsurile de limitare a denaturărilor concurenței trebuie să fie mai ample decât cele impuse inițial;
 - (d) dacă măsurile propuse de limitare a denaturărilor concurenței sunt de mai mică amploare decât cele impuse inițial, quantumul ajutorului trebuie redus în mod corespunzător;
 - (e) noul calendar pentru punerea în aplicare a măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței poate să fie amânat față de calendarul adoptat inițial numai din motive care nu sunt imputabile beneficiarului sau statului membru: în caz contrar, quantumul ajutorului trebuie redus în mod corespunzător ⁽³⁸⁾.
- (226) De asemenea, ar trebui precizat că secțiunea 7.2.2 din Orientările SR se aplică numai modificărilor aduse planurilor de restructurare, nu și planurilor privind noi operațiuni de restructurare.

5.3.1. Contribuția la dezvoltarea unei activități sau regiuni economice

5.3.1.1. Contribuția la remedierea disfuncționalităților pieței sau la prevenirea dificultăților sociale

- (227) În conformitate cu punctul 38 litera (b) din Orientările SR, intervenția statului trebuie să vizeze o situație în care ajutorul poate aduce o îmbunătățire concretă pe care piața nu o poate asigura pe cont propriu. Punctul 44 din orientări precizează că ajutorul de restructurare nu poate fi acordat doar pentru ca beneficiarul să își poată continua activitățile, ci poate fi aprobat numai dacă este justificat din motive de prevenire a dificultăților sociale sau de remediere a disfuncționalităților pieței. Această situație poate apărea, de exemplu, atunci când un serviciu esențial de transport aerian, care este greu de reprodus, riscă să fie perturbat și ar fi dificil ca un concurent să ia locul beneficiarului ⁽³⁹⁾.
- (228) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a observat că Corsair intenționa să își extindă rețeaua de rute directe către Africa și Oceanul Indian ⁽⁴⁰⁾. În acest context, decizia de inițiere a procedurii a exprimat rezerve cu privire la invocarea în continuare a menținerii continuității teritoriale și a conectivității cu regiunile de peste mări ca motiv pentru un ajutor de restructurare suplimentar, în special având în vedere: (i) prezența a două sau trei companii aeriene regulate concurente pe aceleași rute intra-UE exploatate de Corsair; și (ii) faptul că planul revizuit al Corsair s-a axat în principal pe deschiderea de noi rute către destinații din afara UE (a se vedea considerentele 80-82 din decizia de inițiere a procedurii).

⁽³⁸⁾ Punctul 124 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽³⁹⁾ A se vedea aplicarea în cazul unei companii aeriene de dimensiune medie care deservește segmente specifice ale cererii de transport de pasageri în cazul SA.57026 (2020/N) – România COVID-19: Ajutor în favoarea Blue Air, JO C 430, 11.12.2020, confirmată prin Hotărârea Tribunalului din 29 martie 2023, Wizz Air Hungary Zrt./Comisia Europeană, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, punctele 66-74.

⁽⁴⁰⁾ [...].

- (229) Comisia și-a întemeiat rezervele privind îndeplinirea condiției prevăzute la punctul 44 din Orientările SR observând că, pe cele trei rute pe care Corsair ar urma să le exploateze în continuare (și anume Pointe-à-Pitre, Fort-de-France și Réunion), cel puțin alte două companii aeriene concurente (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) oferă servicii comparabile cu cele ale Corsair în cadrul obligațiilor de serviciu public referitoare la frecvență, calitate și continuitatea activității. Prin urmare, Comisia a constatat că serviciile de transport de pasageri prestate de Corsair nu par a fi vitale în mod specific sau intrinsec, întrucât celelalte trei companii aeriene par a fi capabile să compenseze ieșirea Corsair de pe piață prin creșterea capacității, a frecvenței sau a destinațiilor pe care le deservește.
- (230) Acestea fiind spuse, în primul rând, constatările studiului prezentat de autoritățile franceze (a se vedea considerentul 125) privind barierele la intrarea pe piețele deservite de Corsair și consecințele falimentului său asupra concentrării ofertei și asupra creșterii prețurilor pe anumite piețe fragile (Mayotte) sunt credibile. Prin urmare, este posibil ca falimentul Corsair să genereze dificultăți sociale grave, și anume o deteriorare a situației populațiilor vulnerabile din regiunile menționate la articolul 349 din TFUE.
- (231) În al doilea rând, Corsair va continua să deservească teritoriile franceze de peste mări prin diversificarea ofertei sale și prin operarea pe rute care pornesc de pe aeroporturi regionale, cum ar fi Lyon și Marsilia, nu doar de pe Paris-Orly. Deschiderea și menținerea de legături directe de la aeroporturi regionale servește la extinderea grupului de clienți și la consolidarea conectivității naționale, fără a pune sub semnul întrebării rolul central al Corsair în deservirea celor mai îndepărtate regiuni de peste mări. Inclusiv din acest punct de vedere, falimentul Corsair ar genera probabil dificultăți sociale serioase pentru populațiile vulnerabile din regiunile respective.
- (232) De asemenea, este relevant de precizat în acest context că finanțarea planificată sub forma unui credit pentru impozitele de peste mări (CIOM) impune Corsair să desfășoare aeronavele finanțate prin această măsură pentru realizarea de activități în teritoriile de peste mări ⁽⁴¹⁾.
- (233) În ceea ce privește deschiderea rutelor africane în cursul perioadei de restructurare ([...]), aceasta a avut loc în urma autorizării prealabile de către Comisie, emisă în urma unei cereri motivate prezentate de Corsair [a se vedea considerentul 88 litera (d) din Decizia din 2020]. Prin urmare, ele au reprezentat un mijloc utilizat de întreprindere pentru a-și atinge obiectivul de viabilitate pe termen lung, în acord cu obligațiile impuse prin Decizia din 2020. Deschiderea acestor linii a fost, prin urmare, un mecanism specific de diversificare a veniturilor și de optimizare a utilizării flotei, fără a determina dezangajarea de pe rutele de peste mări existente. Informațiile prezentate arată că, dimpotrivă, strategia de diversificare geografică urmărește un obiectiv de stabilizare financiară a societății, o condiție necesară pentru a garanta continuitatea mandatului său de conectare a regiunilor ultraperiferice ale Franței. Aceasta înseamnă că, în pofida redistribuirii unei părți a capacității sale, Corsair rămâne o prezență puternică în teritoriile franceze de peste mări, destinațiile din aceste teritorii rămânând esențiale pentru activitățile sale (aproximativ [...] % din activitățile Corsair, ca număr de locuri oferite, se îndreaptă către teritoriile franceze de peste mări).
- (234) În consecință, Comisia constată că, în pofida adaptării rețelei sale și a introducerii specifice a rutelor africane, Corsair își menține angajamentul ferm de a deservi regiunile franceze de peste mări și continuă să asigure conectivitatea esențială cu aceste teritorii, răspunzând astfel nevoilor structurale de mobilitate și continuitate teritorială identificate ca parte a evaluării măsurii.
- (235) Rezultă că, pe de o parte, proiectul de modificare a planului de restructurare a Corsair poate fi examinat în raport cu secțiunea 7.2.2 din Orientările SR, iar pe de altă parte modificările prevăzute în plan nu repun în discuție evaluarea efectuată de Comisie în Decizia din 2020 cu privire la contribuția ajutorului la remedierea disfuncționalităților pieței sau a dificultăților sociale ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ Punctul 16 din Lista de termene și condiții și planul de restructurare anexat la aceasta prevăd că aeronavele finanțate de CIOM vor trebui exploatare pe rute de peste mări într-o proporție de [...] % din timpul de zbor, iar către alte destinații – într-o proporție de [...] %.

⁽⁴²⁾ Considerentele 60-65 din Decizia din 2020.

5.3.1.2. Restabilirea viabilității pe termen lung

- (236) În conformitate cu punctul 124 litera (a) din Orientările SR, în cazul în care un plan de restructurare este modificat, Comisia va solicita statului membru în cauză să prezinte un plan de restructurare care să permită restabilirea viabilității într-un termen rezonabil față de planul de restructurare prezentat inițial.
- (237) În plus, planul de restructurare trebuie să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului pe baza unor ipoteze realiste privind condițiile viitoare de desfășurare a activității; restabilirea viabilității pe termen lung se realizează numai atunci când o întreprindere este în măsură să asigure o rentabilitate preconizată adecvată a capitalului după ce și-a acoperit toate costurile, inclusiv costurile de amortizare și cheltuielile financiare.
- (238) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a constatat că planul de restructurare prezentat de autoritățile franceze prezintă anumite deficiențe, care au dat naștere unor rezerve cu privire la restabilirea viabilității Corsair pe termen lung.
- (239) În primul rând, ipotezele economice și operaționale invocate de autoritățile franceze nu erau susținute de o argumentație detaliată pe baza căreia să poată fi evaluate din perspectiva realismului, ceea ce a dat naștere unor incertitudini cu privire la caracterul lor prudent sau credibil.
- (240) În al doilea rând, previziunile financiare de bază indicau marje foarte mici în raport cu indicatorii standard de profitabilitate și solvabilitate, ceea ce releva o posibilă fragilitate a societății în cazul evoluției nefavorabile a anumitor ipoteze esențiale, de exemplu a prețurilor la combustibili.
- (241) În al treilea rând, Comisia a observat că, având în vedere necesarul de lichidități al Corsair, contribuțiile la capitalul propriu identificate drept „fonduri noi”, și anume [5-25] de milioane EUR din partea investitorilor istorici și [5-25] de milioane EUR din partea Republicii Congo (Brazzaville) în calitate de investitor nou, rămăneau modeste. În plus, mai multe alte măsuri prezentate drept inițiative noi s-au dovedit a fi, de fapt, măsuri anterioare care fuseseră deja luate în considerare ca parte a planului din 2020 sau care fuseseră deja planificate la momentul respectiv, astfel încât nu puteau fi considerate contribuții efective la restabilirea viabilității. Comisia a constatat că, în aceste condiții, contribuțiile identificate nu demonstrează fezabilitatea planului.
- (242) În al patrulea rând, autoritățile franceze nu au prezentat un scenariu pesimist, astfel cum se prevede la punctul 50 din Orientările SR, făcând imposibilă o evaluare adecvată a sensibilității planului în caz de evoluții nefavorabile.
- (243) În fine, Comisia a observat că previziunile financiare prezentate sunt incomplete și se limitează la o prezentare succintă a contului de profit și pierdere. De asemenea, previziunile indicau o evoluție negativă a capitalului propriu pe durata perioadei de restructurare și ulterior, ceea ce contravine cerințelor de la punctul 50 din Orientările SR. În aceste condiții, Corsair urma să fie probabil tot o „întreprindere aflată în dificultate” la sfârșitul perioadei de restructurare.
- (244) Pe această bază, Comisia a exprimat rezerve serioase cu privire la conformitatea planului de restructurare revizuit cu criteriile stabilite în Orientările SR și, în consecință, cu privire la capacitatea Corsair de a-și restabili viabilitatea pe termen lung și de a funcționa în mod competitiv prin forțe proprii, fără ajutor suplimentar.

5.3.1.2.1. Evaluarea ipotezelor care stau la baza restabilirii viabilității

- (245) O analiză a ipotezelor invocate de autoritățile franceze arată că restabilirea viabilității Corsair pe termen lung, astfel cum este prevăzută în scenariul de referință, se bazează pe previziuni operaționale și financiare realiste, coerente și justificate corespunzător, în conformitate cu cerințele de la punctele 45-52 din Orientările SR.
- (246) Ipotezele asigură un echilibru între măsurile de îmbunătățire a randamentului pe pasager și măsurile structurale de limitare a costurilor. Efectele acestor măsuri se observă deja în performanța recentă a Corsair.

- (247) Comisia observă în special că ipotezele privind îmbunătățirea RASK indică acum impactul real al măsurilor puse în aplicare de Corsair. Rezultatul este o creștere a RASK față de ipotezele utilizate inițial în planul de restructurare revizuit; acesta s-a bazat pe o abordare prudentă deoarece la momentul respectiv nu se puteau face previziuni fiabile, ceea ce nu mai era cazul în versiunea planului prezentată la 15 decembrie 2025. Prin urmare, autoritățile franceze indică o îmbunătățire a RASK cu [...] % începând cu [...], față de procentul de [...] % estimat inițial, ceea ce corespunde rezultatelor remarcabile înregistrate în exercițiul financiar 2024-2025 în urma aplicării efective a măsurilor comerciale și operaționale. Comisia constată că această revizuire în sens ascendent se bazează pe informații factuale recente și nu decurge din ipoteze excesiv de optimiste.
- (248) În plus, Comisia observă că ipotezele privind randamentul pe pasager se bazează pe un preț mediu al cuponului care depășește previziunile inițiale, ceea ce reflectă stabilizarea, ba chiar ușoara creștere, observată de Corsair pe parcursul mai multor luni și pe parcursul întregului exercițiu financiar 2025, de + [...] % față de versiunea anterioară a planului de restructurare prezentat în mai 2025. Această tendință favorabilă a avut loc în contextul unei scăderi puternice a prețurilor la combustibili (– [...] % în comparație cu ipotezele planului), ceea ce a consolidat credibilitatea previziunilor viitoare referitoare la marja operațională. Comisia consideră că o combinație între creșterea prețului mediu al cuponului și scăderea costurilor la combustibili constituie un factor solid de profitabilitate.
- (249) De asemenea, Comisia observă că îmbunătățirea prețului mediu al cuponului se datorează în mare parte vânzării de către Corsair a unor servicii mai scumpe ca urmare a reînnoirii flotei sale, ceea ce a făcut ca oferta sa comercială să fie mai atractivă și a stimulat creșterea randamentului pe pasager peste nivelul preconizat inițial. Atât rezultatele observate pentru exercițiul financiar 2025, cât și previziunile pentru 2026 confirmă că aceste efecte nu sunt nici punctuale, nici ciclice, ci mai degrabă rezultatul unor alegeri structurale coerente cu strategia de rebranding a societății. În acest sens, Comisia consideră că nivelul de creștere a prețului biletelor avut în vedere de Corsair rămâne compatibil cu obiectivul ajutorului de restructurare, întrucât reflectă o îmbunătățire calitativă a serviciilor oferite și o normalizare treptată a randamentului pe pasager, și nu o strategie de creștere artificială a prețurilor datorită ajutorului de stat. În plus, Comisia observă că ajustările ascendente ale prețului biletelor ar fi fost necesare și într-un scenariu contrafactual fără ajutor, pentru a răspunde creșterii costurilor (inflației) și deteriorării structurii financiare, sau chiar ar fi fost mai pronunțate sau însoțite de scăderi ale capacității și ale calității serviciilor. În aceste condiții, tendința previzionată a prețului mediu al cuponului în scenariul cu ajutor nu conferă Corsair un avantaj concurențial necuvenit față de acest scenariu contrafactual, ci corespunde unei traiectorii proporționale și justificate din punct de vedere economic, având în vedere obiectivele Orientărilor SR.
- (250) În fine, Comisia ia act de ipotezele referitoare la scăderea costurilor de distribuție pe baza performanței recente a canalului de vânzări directe și, în special, a canalului online, observate în cursul exercițiului financiar 2025. Au trecut deja mai multe luni de când punerea în aplicare a unei politici comerciale dinamice menite să crească ponderea vânzărilor directe s-a tradus printr-o reducere măsurabilă a utilizării rețelelor de distribuție ale terților, care sunt mai scumpe din punct de vedere structural. Comisia consideră că această evoluție, care deja este palpabilă și înregistrată, consolidează credibilitatea previziunilor privind economiile de costuri ale scenariului de referință.
- (251) Având în vedere toți acești factori, Comisia consideră că ipotezele care stau la baza scenariului de referință sunt prudente, bazate pe rezultate observate efectiv și consecvente cu măsura operațională pusă în aplicare. Pe baza acestor măsuri, se poate concluziona în mod rezonabil că planul de restructurare poate restabili viabilitatea Corsair pe termen lung, în conformitate cu cerințele Orientărilor SR.
- (252) În ceea ce privește analiza scenariului pesimist prezentat de autoritățile franceze, aceasta arată că scenariul respectiv constituie un exercițiu de sensibilitate prudentă și credibilă, în acord cu cerințele Orientărilor SR, prin faptul că este conceput să testeze soliditatea planului de restructurare revizuit în fața unor șocuri nefavorabile plauzibile care ar afecta principalii factori ai performanței economice a Corsair.

- (253) Comisia constată că scenariul pesimist se bazează pe o analiză detaliată a valorilor critice ale celor trei indicatori-cheie, și anume prețurile combustibililor, prețul mediu al cuponului și rata de ocupare a locurilor. Analizele identifică variațiile care ar conduce la un rezultat net egal cu zero pentru fiecare dintre acești parametri analizat separat. Analiza sensibilității efectuată de consultanții financiari ai societății ⁽⁴³⁾ a arătat că, în condițiile în care celelalte elemente rămân la fel, ar fi nevoie ca prețul combustibilului să crească cu [...] % față de ipotezele scenariului de referință, ajungând la [...] %, pentru a neutraliza rezultatul net, ceea ce ar însemna un preț al combustibilului cuprins între [1 000-1 500] USD și [1 000-1 500] USD pe tonă, care ar depăși cu mult atât ipotezele utilizate în planul de restructurare revizuit, cât și prețul mediu observat efectiv în cursul exercițiului financiar 2024-2025 ([500-800] USD/tonă). Comisia constată că aceste praguri indică o marjă semnificativă de siguranță în ceea ce privește riscul legat de combustibil.
- (254) În mod similar, în ceea ce privește randamentul pe pasager, Comisia observă că rezultatul net ar fi zero doar dacă prețul mediu al cuponului ar scădea cu [...] % față de scenariul de referință, adică o scădere de [...]-% EUR pe pasager, în funcție de exercițiul financiar avut în vedere. În ceea ce privește rata de ocupare a locurilor, pentru a obține un rezultat net egal cu zero ar fi nevoie de o deteriorare cu [...] puncte procentuale față de scenariul de referință, ceea ce ar duce la rate cuprinse între [...] % și [...] %. Comisia consideră că aceste variații, analizate separat, depășesc fluctuațiile obișnuite observate pe piețele deservite de Corsair și confirmă caracterul prudent al ipotezelor utilizate.
- (255) Pe baza acestor analize de sensibilitate, autoritățile franceze au elaborat un scenariu pesimist care a combinat șocuri nefavorabile simultane, și anume: (i) o creștere a prețurilor combustibililor cu [...] USD pe tonă față de planul de afaceri (și anume + [...] % față de scenariul de referință și + [...] % față de media observată în 2024-2025); (ii) o scădere cu [...] % a prețului mediu al cuponului; și (iii) o scădere cu [...] puncte procentuale a ratei de ocupare a locurilor. Comisia observă că aceste ipoteze combinate sunt mai severe decât variațiile observate de obicei pe o perioadă scurtă și, prin urmare, constituie o simulare de criză credibilă pentru modelul de afaceri al Corsair.
- (256) Comisia observă că, în acest scenariu pesimist, impactul cumulat asupra rezultatului din exploatare este încă semnificativ, dar este de asemenea controlat, cu un efect negativ de [...] milioane EUR asupra exercițiului financiar 2025-2026, care crește cumulativ la [...] milioane EUR în 2026-2027 și la [...] milioane EUR în 2027-2028. Se poate observa o scară comparabilă în ceea ce privește fluxul de trezorerie. Și totuși, în pofida acestor șocuri combinate, Corsair reușește să mențină un rezultat operațional pozitiv pe termen scurt în acest plan, ceea ce demonstrează capacitatea societății de a face față unor deteriorări rezonabil de nefavorabile ale mediului său economic, fără a-și compromite imediat viabilitatea operațională.
- (257) Având în vedere toate aceste informații, Comisia consideră că scenariul pesimist nu pune sub semnul întrebării credibilitatea restabilirii viabilității Corsair pe termen lung. Dimpotrivă, arată că planul de restructurare este suficient de solid pentru a face față principalelor riscuri identificate, în special celor legate de volatilitatea prețurilor combustibililor și de o deteriorare moderată a condițiilor de tranzacționare, în conformitate cu Orientările SR. Această concluzie este cu atât mai valabilă cu cât sfârșitul perioadei de restructurare este stabilit la 30 septembrie 2026, adică peste doar câteva luni, precum și având în vedere probabilitatea foarte mică (deși nu poate fi exclusă complet) ca un astfel de scenariu să se materializeze în toate componentele sale și să producă o deteriorare de acest nivel într-o perioadă atât de scurtă.
- (258) În ceea ce privește analiza comună a scenariului de referință și a scenariului pesimist, Comisia consideră că ipotezele utilizate de Corsair pentru a demonstra restabilirea viabilității sale sunt credibile, prudente și justificate suficient. Scenariul de referință se bazează pe ipoteze operaționale și comerciale întemeiate pe tendințe deja observate și documentate, în special în ceea ce privește îmbunătățirea randamentului pe pasager, vânzarea de servicii mai scumpe și optimizarea canalelor de vânzare, fără a se baza pe perturbări excesiv de optimiste. Pe de altă parte, scenariul pesimist constituie o simulare de criză riguroasă, bazată pe șocuri nefavorabile plauzibile care afectează simultan principalii factori ai performanței economice, și evidențiază o marjă de siguranță semnificativă în raport

⁽⁴³⁾ Sursă: pagina 7 din planul de restructurare actualizat, astfel cum a fost prezentat Comisiei la 15 decembrie 2025.

cu pragurile critice care ar duce la un rezultat net egal cu zero. Faptul că, chiar și în scenariul pesimist, Corsair reușește în continuare să obțină un rezultat pozitiv din exploatare pe termen scurt este o dovadă a solidității intrinsece a planului de restructurare. În consecință, Comisia constată că toate ipotezele aflate la baza celor două scenarii îndeplinesc cerințele Orientărilor SR și susțin o concluzie pozitivă cu privire la credibilitatea restabilirii viabilității Corsair pe termen lung.

5.3.1.2.2. Evaluarea performanței financiare preconizate

- (259) Împreună cu cele mai recente observații, autoritățile franceze au transmis mai multe revizuiuri ale datelor și previziunilor financiare ale Corsair, cea mai recentă datând din 15 decembrie 2025. Aceste previziuni actualizate (a se vedea considerentele 49-65 de mai sus) indică o îmbunătățire constantă și structurală a performanței operaționale și financiare a societății pe durata perioadei de restructurare, prelungită până la 30 septembrie 2026. În scenariul de referință, Corsair înregistrează un rezultat net pozitiv de [...] milioane EUR (sau de [...] milioane EUR dacă se exclude rezultatul excepțional de [...] milioane EUR datorat ajutorului de stat) și o rentabilitate a capitalului angajat (ROCE) de [10,6-13,4] % la sfârșitul perioadei, ceea ce confirmă tendința ascendentă observată începând din 2023 și arată că societatea ar trebui să fie în măsură să asigure o rentabilitate preconizată adecvată a capitalului după ce și-a acoperit toate costurile, inclusiv costurile de amortizare și cheltuielile financiare, în conformitate cu punctul 52 din Orientările SR. Previziunile pe termen mediu indică o continuare a acestei tendințe, cu un rezultat net de [...] milioane EUR și o ROCE de [11,4-15,2] % preconizată pentru sfârșitul exercițiului financiar care se va încheia în septembrie 2027.
- (260) Comisia observă că rata ROCE preconizată pentru sfârșitul planului de restructurare revizuit este mai mare decât WACC, care a fost estimat de autoritățile franceze la [8,6-10,5] %. Acest nivel al WACC este el însuși substanțial mai mare decât ratele medii utilizate de Comisie în deciziile sale recente referitoare la sectorul aviației, care indică aproximativ [...] ⁽⁴⁴⁾. Comisia consideră că această diferență este justificată de situația specifică a Corsair, și anume un profil de risc mai ridicat și lipsa unor rezultate concludente în urma primului plan de restructurare aprobat, ceea ce nu s-a întâmplat în cazul altor companii aeriene care au făcut obiectul unor decizii de restructurare comparabile. Ca mențiune specială, Corsair nu este cotate pe piața titlurilor de capital, este de dimensiuni mai mici și își desfășoară activitatea pe un număr limitat de piețe pe distanțe lungi; viabilitatea sa pe termen lung rămâne condiționată puternic de aplicarea efectivă a planului de restructurare revizuit și de materializarea unor ipoteze exigente privind traficul și profitabilitatea. În acest context, utilizarea unui WACC mai mare decât în alte cazuri din acest sector se dovedește adecvată pentru a reflecta nivelul riscului rezidual suportat de investitori după restructurare și pentru a preveni orice supraestimare a profitabilității economice preconizate.
- (261) În acest sens, pe baza informațiilor furnizate de autoritățile franceze și, în special, a analizei detaliate din studiul intitulat *Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair* (Metodologia de calcul a WACC al Corsair), Comisia consideră că metoda utilizată pentru calcularea WACC este justificată ⁽⁴⁵⁾.
- (262) Mai exact, Comisia consideră la rândul ei că este oportun să se utilizeze un efect de levier țintă de [...] %, deoarece acesta nu se bazează pe situația financiară proprie a Corsair în perioada de dificultate, ci pe media observată pentru companiile aeriene europene. Această abordare este în acord cu metoda recomandată pentru întreprinderile nelistate la bursă, cum este și Corsair ⁽⁴⁶⁾. În mod similar, coeficientul beta al capitalului propriu utilizat, stabilit la [...], este derivat dintr-un coeficient beta al activelor sectoriale estimat pe baza unui amplu eșantion de companii aeriene europene, urmat de reducerea efectului de levier și de reaplicarea acestuia pe baza efectului de levier al eșantionului. Această metodă este recunoscută pe scară largă în teoria financiară și de autoritățile de reglementare citate în studiul autorităților franceze ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁴⁾ Media calculată de Comisie pentru Condor, SAS, TAP, TAROM.

⁽⁴⁵⁾ Studiul estimează WACC la sfârșitul planului de restructurare pe baza datelor de piață și nu în raport cu situația actuală a Corsair, precum și costurile sale de finanțare intrinsece și previziunile privind efectul de levier în 2026, la sfârșitul perioadei. Rezultatul corespunde unei analize a capacității întreprinderii de a-și acoperi costurile de capital pe termen lung în condiții normale de piață. Alternativa constă în estimarea costului de oportunitate al capitalului atunci când se investește și se analizează capitalul (sau datoria).

⁽⁴⁶⁾ Abordarea favorizează o caracterizare a ajutorului de stat acordat beneficiarului ajutorului de restructurare bazată mai degrabă pe parametri sectoriali standardizați decât pe date nesistematice privind beneficiarul, cum ar fi, în cazul Corsair, ștergerea creanțelor publice.

⁽⁴⁷⁾ Prin această abordare se poate demonstra riscul sistemic specific sectorului transportului aerian, mai degrabă decât profilul de risc tranzitoriu al Corsair.

- (263) În plus, Comisia observă că în costul capitalului propriu este inclusă o primă specifică de lichiditate, justificată de faptul că Corsair nu este listată la bursă, dar nu se aplică nicio primă pentru dificultate financiară, întrucât WACC este calculat pentru un moment în care se preconizează că întreprinderea își va fi restabilit viabilitatea. Nu în ultimul rând, a fost utilizat un cost al datoriei care se bazează pe valori de referință obiective ale pieței, care combină date sectoriale și macroeconomice din Franța și care ilustrează costul de finanțare al unei întreprinderi viabile de dimensiuni medii care își desfășoară activitatea în domeniul transportului aerian, nu costul suportat în prezent sau în viitor de Corsair.
- (264) În consecință, Comisia constată că WACC de [8,6-10,5] % constituie o rată de referință prudentă și credibilă pentru a evalua viabilitatea Corsair pe termen lung și pentru a verifica dacă previziunile financiare ale planului de restructurare revizuit permit acoperirea costului capitalului pe termen lung, în conformitate cu Orientările SR și cu practica constantă a Comisiei în cazuri comparabile din sectorul aviației.
- (265) În plus, situația capitalului propriu al societății [...], ceea ce marchează așadar ieșirea definitivă a Corsair din statutul de întreprindere aflată în dificultate în sensul Orientărilor SR.
- (266) Pe această bază, Comisia constată că, chiar dacă reconstituirea integrală a capitalului propriu al Corsair ar avea loc după sfârșitul perioadei de restructurare, planul prezentat indică perspective solide și riguroase de restabilire a viabilității. Cele mai recente previziuni țin seama de măsurile suplimentare de raționalizare și competitivitate adoptate de societate, care cuprind în special controlul costurilor operaționale, modernizarea flotei, îmbunătățirea gradului de ocupare a avioanelor și o politică mai eficientă de stabilire a prețurilor. De asemenea, ele țin seama de măsurile menite să limiteze denaturarea concurenței, astfel cum au fost propuse de autoritățile franceze. Nivelul de profitabilitate preconizat (ROCE de [10,6-13,4] % în 2026 și de [11,4-15,2] % în 2027) demonstrează o redresare reală și durabilă, cu atât mai remarcabilă cu cât a fost atins într-un context încă marcat de efectele agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei.
- (267) În acest sens și pe baza tabelului 4 comunicat de autoritățile franceze, Comisia dorește să formuleze următoarele observații suplimentare, care consolidează analiza restabilirii viabilității Corsair:
- (a) Comisia observă, în primul rând, că autoritățile franceze și-au fundamentat analiza pe compararea rentabilității capitalului angajat (ROCE) al Corsair cu un eșantion amplu și reprezentativ format din douăsprezece companii aeriene terțe din Europa și America de Nord. Acest eșantion include transportatori tradiționali, companii low-cost și companii aeriene nord-americane, ceea ce face posibilă o reflectare fidelă a diferențelor structurale legate de rentabilitatea capitalului, în funcție de modelul de afaceri. Comisia observă că această defalcare pe categorii oferă un punct de referință relevant pentru Corsair, a cărui poziționare și al cărui profil de risc sunt similare cu cele ale companiilor aeriene tradiționale care exploatează rețele de transport pe distanțe lungi cu o intensitate ridicată a capitalului, chiar dacă dimensiunea sa este în mod evident mai modestă decât cea a companiilor aeriene respective;
 - (b) în al doilea rând, Comisia observă că evoluția ROCE observată în perioada 2019-2024 relevă șocurile exogene majore care au afectat sectorul aviației: după un nivel în general satisfăcător în 2019, cu o ROCE medie de 7,3 % la nivelul tuturor companiilor aeriene, indicatorii au înregistrat o scădere bruscă în 2021 și 2022, iar media lor a devenit fie negativă, fie foarte scăzută, în special din cauza crizei COVID-19, a restricțiilor de mobilitate și a perturbării lanțurilor valorice. Tendința ascendentă observată în 2023 și confirmată în 2024, cu o ROCE medie de 6,9 %, demonstrează o revenire treptată la condiții de piață mai normalizate, deși fără o revenire uniformă la nivelurile anterioare pandemiei de COVID-19;
 - (c) în acest context sectorial, Comisia observă că ROCE a Corsair s-a stabilizat la [...] % în exercițiul financiar 2024-2025, după ce a atins un nivel apropiat de echilibru în exercițiul 2023-2024. Aceasta reflectă îmbunătățirea vizibilă a performanței sale economice în urma aplicării primelor măsuri de restructurare. Mai exact, proiecțiile din planul de restructurare revizuit arată că ROCE a Corsair se află pe o traiectorie de creștere până la sfârșitul planului.
- (268) Comisia constată că această traiectorie este în acord cu Orientările SR, în sensul că demonstrează capacitatea beneficiarului de a genera pe termen mediu o rentabilitate a capitalului care este pozitivă în timp și compatibilă cu costul capitalului, ceea ce îi permite să funcționeze în condiții normale de piață fără a se baza în mod continuu pe ajutoare de stat. În acest sens, tendința previzionată a ROCE constituie un indicator relevant și credibil al restabilirii viabilității Corsair pe termen lung.

- (269) În plus, chiar și în cazul în care capitalul propriu rămâne negativ la sfârșitul perioadei de restructurare, Comisia consideră că această situație nu este suficientă de una singură pentru a exclude constatarea unei restabiliri a viabilității pe termen lung. Conceptul de „viabilitate”, astfel cum a fost interpretat de Comisie în cazuri similare de restructurare extinsă, nu se bazează numai pe solvabilitatea bilanțieră, ci și pe capacitatea structurală și permanentă a societății de a genera fluxuri de trezorerie pozitive și, prin urmare, de a se finanța fără ajutor de stat suplimentar. În acest sens, planul de restructurare revizuit prezintă o traiectorie pozitivă a rentabilității operaționale, care garantează că redresarea economică a Corsair este ireversibilă și că societatea va fi în cele din urmă capabilă să își finanțeze investițiile și să își ramburseze datoriile, chiar dacă va necesita o perioadă (puțin) mai lungă pentru a compensa pierderile istorice (deficitul de fonduri proprii). Prin urmare, persistența temporară a capitalului propriu negativ trebuie acceptată ca o consecință inerentă a pierderilor istorice, care nu aduce atingere viabilității economice viitoare.
- (270) În plus, Comisia observă că traiectoria de redresare prezentată este susținută și de evoluția recentă și anticipată a principalilor parametri macroeconomici. În primul rând, stabilizarea monedei euro și ușoara apreciere preconizată a acesteia față de dolar în exercițiul 2025-2027 ⁽⁴⁸⁾ determină automat o scădere a costului achizițiilor denominate, în special al combustibilului de aviație și al contractelor de leasing de aeronave denominate în dolari. În al doilea rând, după vârfurile de volatilitate observate în 2022 și 2023, piețele futures ale kerosenului prezintă o tendință de moderare a prețurilor ⁽⁴⁹⁾ pe durata planului de restructurare, ceea ce diminuează considerabil ponderea riscului asupra marjelor operaționale. În combinație acești doi factori – evoluția favorabilă a cursului de schimb și relaxarea prețurilor combustibililor – constituie pârghii externe care sprijină profitabilitatea Corsair și consolidează credibilitatea restabilirii viabilității sale pe termen lung.
- (271) Comisia observă de asemenea că, la sfârșitul planului, Corsair ar urma să se bucure de o structură financiară mai sănătoasă și de un flux de trezorerie suficient pentru a-și continua dezvoltarea fără a trebui să se bazeze pe un ajutor public suplimentar; acest lucru este valabil atât în scenariul de referință, cât și în scenariul pesimist.
- (272) Îndreptându-și atenția către scenariul pesimist, Comisia observă că rezultatul net preconizat la sfârșitul perioadei de restructurare este pozitiv, în cuantum de [...] EUR, atunci când se exclud efectele ajutorului de stat. Același lucru este valabil și pentru fluxul de trezorerie al societății, care se preconizează că va fi cuprins între [...] milioane EUR și [...].

⁽⁴⁸⁾ Atât previziunile privind piața, cât și ipotezele macroeconomice indică o stabilizare sau chiar o ușoară creștere a monedei euro față de dolarul american în perioada 2025-2027. În primul rând, previziunile tehnice ale Eurosistemului estimează că rata de schimb EUR/USD ar putea progresa ușor între 2025 și 2027, crescând de la aproximativ 1,08 în 2025 la 1,11, apoi la 1,13 în perioada 2026-2027, ceea ce reprezintă o apreciere a monedei euro față de nivelurile anterioare, în contextul scăderii prețurilor materiilor prime și al îmbunătățirii ratelor dobânzilor pe termen lung în zona euro. În al doilea rând, prognozele profesioniștilor de pe piață (Sondajul BCE în rândul specialiștilor în prognoză) indică o apreciere preconizată a monedei euro în raport cu dolarul, estimându-se că ratele EUR/USD vor fi mai mari în 2026 față de 2025, urmând o traiectorie ascendentă pe termen mediu. Estimarea este susținută de previziuni similare ale instituțiilor financiare internaționale, unele consideră că euro ar putea depăși pentru mult timp pragul de 1,15-1,20 USD în cursul exercițiului 2025-2026 ca urmare a unor factori structurali, cum ar fi posibilele divergențe în politicile monetare ale Băncii Centrale Europene și ale Rezervelor Federale ale SUA, precum și reziliența relativă a economiei zonei euro. În ansamblu, aceste considerații factuale susțin ipoteza că euro se va stabili, apoi se va aprecia ușor față de dolar în perioada vizată.

⁽⁴⁹⁾ Datele colectate pe piața produselor petroliere și pe piața futures arată o tendință generală de moderare a prețului la combustibilii distilați, inclusiv la kerosen, al cărui preț a înregistrat vârfuri de volatilitate în 2022 și 2023. Prețurile internaționale ale țițeiului, care reprezintă principalul factor al costului kerosenului, au scăzut semnificativ de la vârfurile atinse în ultimii ani și au rămas la niveluri mai scăzute din punct de vedere istoric în 2025, cu prețul țițeiului Brent situându-se frecvent sub 70 USD/baril, ceea ce reflectă oferta excedentară și o cerere mondială mai scăzută decât se preconizase. Previziunile fiabile arată că această tendință descendentă s-ar putea extinde în 2026 și 2027, estimările plasând prețurile țițeiului Brent la aproximativ 58-60 USD/baril pe termen mediu, ceea ce corespunde unui nivel semnificativ mai scăzut decât vârfurile recente și exercită o presiune descendentă asupra prețurilor kerosenului. În plus, piețele futures ale produselor distilate arată o aplatizare a primelor pentru combustibilul turboreactor (kerosen) în comparație cu alți combustibili distilați, ceea ce semnalează că așteptările privind tensiunile de la nivelul ofertei se disipează. Primele europene pentru combustibilul turboreactor în raport cu contractele futures pe motorină aproape că au dispărut, ceea ce reflectă scăderea temerilor legate de penurie și o normalizare a structurilor prețurilor pe piețele futures (a se vedea: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com). În acest context, combinația dintre nivelul constant mai moderat al prețurilor țițeiului și scăderea primelor pentru produsele distilate generează așteptarea ca prețul kerosenului pentru aviație să rămână stabil sau să scadă ușor în orizontul de planificare 2025-2027, ceea ce reduce semnificativ ponderea riscului asupra marjelor operaționale ale companiilor aeriene care depind de acest combustibil esențial, cum este și Corsair.

- (273) Ipotezele utilizate de autoritățile franceze, deși prudente, par a fi plauzibile având în vedere tendințele observate în sectorul aviației și performanța recentă a Corsair, în special în ceea ce privește rutele sale pe distanțe lungi către departamentele de peste mări și către Africa. Deși scenariul pesimist evidențiază o sensibilitate reziduală la variațiile costurilor și ale cererii, Comisia consideră totuși că, având în vedere combinația dintre costurile constant mai scăzute, o poziționare comercială mai bine direcționată, un mediu economic extern mai favorabil și reluarea susținută a traficului internațional, este credibilă restabilirea viabilității întreprinderii până la sfârșitul perioadei de restructurare, care va fi deja încheiată la sfârșitul lunii septembrie 2026.
- (274) În conformitate cu punctul 52 din Orientările SR, Comisia reiterează faptul că restabilirea viabilității implică atât capacitatea pe termen lung a întreprinderii de a-și acoperi toate costurile, inclusiv costurile de amortizare și cheltuielile financiare, asigurând în același timp o rentabilitate preconizată adecvată a capitalului, cât și, ca un criteriu distinct, capacitatea întreprinderii restructurate de a concura pe piață prin forțe proprii, fără a continua să se bazeze pe sprijin public. În acest sens, Comisia precizează că acest criteriu nu se limitează la situația contabilă a capitalurilor proprii în timpul etapei de restructurare, care poate rămâne provizoriu negativă, ci trebuie evaluat într-o manieră prospectivă, la orizontul încheierii planului, prin intermediul unei serii de indicatori economici și financiari relevanți.
- (275) În cazul de față, Comisia constată că, la încheierea planului de restructurare, Corsair va genera conform previziunilor un rezultat din exploatare pozitiv și recurent, disponibilitatea unor fluxuri de trezorerie pozitive și o rentabilitate a capitalului angajat care depășește în mod constant costul mediu ponderat al capitalului. Acești factori sunt o dovadă a capacității întreprinderii de a-și finanța activitatea și investițiile viitoare în condiții normale de piață, fără a se baza pe ajutoare de stat suplimentare. În plus, Comisia observă că, datorită structurii financiare preconizate, Corsair va putea îndeplini cerințele standard ale pieței în ceea ce privește solvabilitatea și acoperirea serviciului datoriei, ceea ce îi va oferi un acces normal la sursele de finanțare de pe piață la încheierea restructurării.
- (276) În aceste condiții și în conformitate cu abordarea adoptată de Comisie în cazurile anterioare, în special în cazul TAP, astfel cum a fost aprobată de Tribunal (Ryanair DAC/Comisia Europeană, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, punctele 104 și următoarele), Comisia consideră că Corsair va fi în măsură să concureze pe piață prin forțe proprii până la sfârșitul planului de restructurare și cel târziu în septembrie 2026. În consecință, măsurile puse în aplicare în cadrul planului de restructurare revizuit pot restabili viabilitatea Corsair pe termen lung și îi pot asigura autonomia financiară fără ajutor de stat suplimentar.

5.3.2. Efectul asupra schimburilor comerciale și a concurenței

5.3.2.1. Caracterul adecvat al ajutorului, proporționalitatea, contribuția proprie și repartizarea sarcinilor

- (277) În conformitate cu punctul 62 din Orientările SR, este necesară o contribuție semnificativă la costurile de restructurare din resursele proprii ale beneficiarului ajutorului, ale acționarilor sau ale creditorilor acestuia sau ale grupului de întreprinderi din care face parte acesta ori din resursele noilor investitori. În mod normal, respectiva contribuție proprie ar trebui să fie comparabilă cu ajutorul acordat în ceea ce privește efectele asupra solvabilității sau a poziției lichidității beneficiarului; în plus, ajutorul trebuie să fie remunerat corespunzător (punctul 54 din orientări). În conformitate cu punctul 63 din Orientările SR, această contribuție trebuie să fie reală, adică efectivă, excluzând profiturile viitoare preconizate, cum ar fi fluxurile de trezorerie. În plus, în conformitate cu punctul 124 litera (b) din orientări, dacă se majorează costurile de restructurare ca parte a modificărilor aduse planului de restructurare, contribuția proprie trebuie să crească în mod corespunzător.

- (278) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a afirmat că autoritățile franceze au în vedere noi măsuri de sprijin pentru Corsair, în cuantum de 83,1 milioane EUR ⁽⁵⁰⁾, inclusiv o nouă injecție de capital în cuantum de 3 milioane EUR din partea Conseil Départemental de Guadeloupe, reeșalonarea unei datorii publice în cuantum de 19 milioane EUR, renunțarea la creanțe în cuantum de 23 de milioane EUR, noi reduceri fiscale estimate la aproximativ 38,1 milioane EUR legate de reînnoirea flotei, precum și renunțarea la datoriile publice corespunzătoare cuantumurilor împrumuturilor din FDES și PP acordate ca parte a restructurării inițiale (în total 80 de milioane EUR).
- (279) În plus, Comisia a observat că clauza privind revenirea la o situație financiară mai bună avută în vedere a rămas limitată la [...] milioane EUR, în timp ce valoarea cumulată a ajutorului public acordat începând din 2020 a fost de aproape 200 de milioane EUR. În această configurație, Comisia a considerat că, chiar dacă restructurarea ar avea succes, cea mai mare parte a profitului ar ajunge la acționarii privați, în timp ce statul ar suporta principala presiune ca urmare a ștergerii datoriilor și a acordării de avantaje fiscale echivalente unor subvenții nerambursabile. Prin urmare, Comisia a observat că remunerarea statului nu pare a fi adecvată și că o conversie parțială a creanțelor publice în capital ar fi putut asigura o mai bună simetrie cu ceilalți investitori.
- (280) În plus, Comisia a considerat că planul de restructurare revizuit nu demonstrează încă existența unei contribuții proprii suficiente, reale și efective în sensul punctului 64 și al punctului 124 litera (b) din Orientările SR. Mai exact, anumite surse de finanțare menționate – cum ar fi operațiunea de vânzare și leaseback prevăzută pentru aproximativ 21,7 milioane EUR sau finanțarea a patru aeronave Airbus A330-NEO care nu au fost încă livrate – par să fi fost insuficient documentate sau să fie doar ipotetice în această etapă.
- (281) În consecință, Comisia a considerat că contribuția proprie este limitată și nu reprezintă o certitudine în raport cu volumul global al ajutorului public, precum și că autoritățile franceze nu au demonstrat că situația geografică specifică a Corsair justifică o contribuție atât de mică. Prin urmare, Comisia a exprimat rezerve serioase cu privire la proporționalitatea și remunerarea ajutorului preconizat, având în vedere cerințele Orientărilor SR.
- (282) Totuși, în urma analizării aprofundate a celor mai recente observații ale Franței și a clarificărilor și modificărilor prezentate de autoritățile franceze, în special în ceea ce privește diferitele componente ale contribuției proprii a beneficiarului (a se vedea considerentele 36-43 și tabelul 1 de la considerentul 44), planul de restructurare revizuit indică un cost total de 233 de milioane EUR, finanțate prin 145,4 milioane EUR sub formă de contribuții proprii (62,3 %) și 87,8 milioane EUR sub formă de ajutor de stat (37,7 %) și, respectiv, un cost de 519,4 milioane EUR, finanțate prin 319,1 milioane EUR sub formă de contribuții proprii (61,4 %) și 200,5 milioane EUR sub formă de ajutor (38,6 %) atunci când este inclus planul de restructurare inițial (din 2020), iar cele 6 milioane EUR acordate de departamentele de peste mări în sprijinul planului prin intermediul OMRP sunt adăugate ca ajutor, și nu ca o contribuție proprie.
- (283) În acest context, Comisia trebuie să se asigure că aceste contribuții sunt reale, nu conțin ajutoare de stat și sunt suficiente. Contribuția proprie de 145,2 milioane EUR depășește cu mult pragul minim de 50 % necesar, asigurându-se astfel că beneficiarul și creditorii și/sau acționarii săi suportă cea mai mare parte a costurilor de restructurare. În această privință, analiza detaliată a acestor contribuții arată că fiecare dintre aceste măsuri este conformă.
- (284) Injecțiile de capital din partea investitorilor privați Blue Sky Holding și Advens-Geocoton, însumând în total [10-50] de milioane EUR, reprezintă fonduri noi care vor fi injectate direct pe baza unui acord între acționari, care urmează să fie semnat în conformitate cu angajamentul acestora prevăzut în Lista de termene și condiții. Același lucru se poate spune despre angajamentul suplimentar de a injecta [5-30] de milioane EUR convenit de cei trei acționari (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton și SEMPA) în cazul în care rezervele de lichidități ale Corsair vor scădea sub [...] milioane EUR. În acest sens, deși autoritățile franceze susțin că majorarea capitalului Corsair cu 3 milioane EUR prin intermediul resurselor din regiunea Guadelupa constituie ajutor de stat [a se vedea considerentul 39 litera (i)], ele nu au prezentat informații privind modalitatea de clasificare sau de cuantificare a participării SEMPAT la această

⁽⁵⁰⁾ A se vedea considerentul 32 din decizia de inițiere a procedurii, care nu conține nicio mențiune cu privire la dobânda pentru împrumuturile abandonate din FDES și PP.

finanțare suplimentară. În plus, Comisia observă că, având în vedere cota regiunii Guadelupa în viitorul capital al Corsair, chiar dacă partea din finanțarea suplimentară acordată de SEMPAT ar fi considerată ajutor de stat și nu o componentă a contribuției proprii, acest lucru ar avea doar un impact minor asupra raportului dintre finanțarea publică și cea privată a planului de restructurare revizuit și, în consecință, nu ar modifica nici din punctul de vedere al proporționalității evaluarea contabilă din prezenta decizie. Prin urmare, aceste contribuții pot fi considerate certe, reale și fără ajutor de stat în sensul Orientărilor SR.

- (285) În ceea ce privește finanțarea leasingului a patru noi aeronave Airbus A330-NEO pentru o sumă de [20-80] milioane EUR, deși este legată de plata leasingului, aceasta este considerată totuși un efort de finanțare privată în cadrul planului de afaceri, provenit din partea furnizorului contractului de leasing. Contractele de leasing pe care se bazează reînnoirea flotei Corsair au fost semnate, iar livrările au fost deja efectuate. Concret, AerCap, una dintre cele mai mari societăți de leasing de aeronave din lume, a furnizat și a livrat prima dintre cele patru aeronave A330-900-NEO Airbus achiziționate de Corsair în leasing ca parte a reînnoirii flotei. Livrarea a avut loc la [...], celelalte trei aeronave fiind programate să fie predate Corsair în cursul anului 2024 în temeiul aceluiași contract de leasing. Prin urmare, această contribuție poate fi considerată reală și fără ajutor de stat.
- (286) În plus, suma de [25-45] de milioane EUR pentru vânzarea H-SKY în vara anului 2025 este admisibilă ca încasări dintr-o vânzare care a avut deja loc cu o contraparte privată [a se vedea considerentul 31 litera (f)] și care a fost alocată irevocabil planului de restructurare revizuit.
- (287) În ceea ce privește moratoriul acordat de CRPN pentru contribuții în cuantum de [10-40] de milioane EUR, considerentele 193-200 arată că această măsură nu constituie ajutor de stat. Întrucât se bazează pe un acord comercial autonom între Corsair și CRPN, și nu pe o decizie imputabilă statului, această contribuție poate fi acceptată ca neincluzând ajutor de stat. Moratoriul a fost decis printr-o rezoluție a consiliului de administrație special al CRPN din 7 noiembrie 2023, prezentată Comisiei de autoritățile franceze, și poate fi considerat așadar o componentă reală, eficace și verificabilă a contribuției proprii în sensul punctului 64 din Orientările SR, potrivit căruia contribuția proprie trebuie să fie de cel puțin 50 % din costurile de restructurare în cazul întreprinderilor mari.
- (288) Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată că o parte semnificativă a contribuției proprii amplifică în mod direct capitalul propriu al Corsair, prin intermediul unor injecții de capital nou (a se vedea considerentul 283). Celelalte măsuri, deși nu majorează în mod direct capitalul propriu, au totuși o contribuție semnificativă la restabilirea solvabilității Corsair prin consolidarea capacității sale de a-și îndeplini obligațiile financiare și prin sprijinirea viabilității pe termen lung a modelului său de afaceri.
- (289) Solvabilitatea unei întreprinderi corespunde capacității acesteia de a-și îndeplini toate angajamentele financiare pe termen mediu și lung prin intermediul resurselor proprii și al fluxurilor de trezorerie viitoare. Aceasta trebuie evaluată nu numai în mod static, prin compararea activelor și pasivelor din bilanț, ci și în mod dinamic, pe baza capacității întreprinderii de a genera rezultate și fluxuri de trezorerie suficiente pentru a-și achita datoriile pe măsură ce ajung la scadență. Solvabilitatea poate fi așadar îmbunătățită prin stimularea directă a capitalului propriu sau prin reducerea durabilă a angajamentelor, prin diminuarea serviciului datoriei sau prin reducerea structurală a costurilor de finanțare.
- (290) Prin urmare, în ceea ce privește măsurile privind contribuția proprie puse în aplicare ca parte a planului de restructurare revizuit, Comisia observă că acestea contribuie, fiecare într-un mod distinct, la îmbunătățirea solvabilității Corsair, chiar dacă efectul lor nu devine întotdeauna vizibil imediat în capitalurile proprii din bilanț. Moratoriul acordat de CRPN înseamnă că termenele de plată au fost amânate, iar sarcina financiară a fost diminuată provizoriu, ceea ce reduce ieșirile de lichidități pe termen scurt și mediu și îmbunătățește capacitatea societății de a-și îndeplini celelalte angajamente financiare, contribuind astfel la stabilizarea structurii sale financiare globale. Finanțarea aeronavelor noi face posibilă reînnoirea flotei fără mobilizarea excesivă a capitalului propriu, ceea ce reduce costurile de exploatare unitare și îmbunătățește eficiența operațională; la rândul lor, toate acestea sporesc capacitatea de a genera fluxuri de trezorerie, consolidând astfel solvabilitatea pe durata planului de restructurare. Nu în ultimul rând, vânzarea unei aeronave generează lichidități și scade costurile asociate exploatarea și deținerii activului în cauză, ceea ce, la rândul său, reduce nevoile viitoare de finanțare și îmbunătățește atât solvabilitatea, cât și profilul de risc financiar al societății.

- (291) În ceea ce privește ajutorul de stat în cuantum de 87,8 milioane EUR ([...] % din costul total asociat cu modificările planului de restructurare a Corsair), acesta este limitat la minimul necesar pentru a asigura viabilitatea Corsair, un principiu fundamental al Orientărilor SR, întrucât suma respectivă este menită să compenseze deficitul de finanțare cauzat de circumstanțe neprevăzute, care nu pot fi imputate întreprinderii. Pe lângă ajutorul în cuantum de 3 milioane EUR primit din partea Conseil Départemental de la Guadeloupe sub forma unei injecții de capital, ajutorul cuprinde în principal renunțarea la datoria publică remisibilă (23 de milioane EUR), renunțarea la dobânda acumulată și capitalizată pentru împrumutul din PP (în cuantum de 4,7 milioane EUR), creditul pentru impozitele de peste mări (în cuantum de 38,1 milioane EUR) și reeșalonarea datoriei publice care nu este remisibilă (19 milioane EUR), cuantumul ajutorului fiind evaluat în funcție de avantajul conferit.
- (292) Analizând în primul rând ajutorul în cuantum de 3 milioane EUR primit din partea Conseil Départemental de la Guadeloupe sub forma unei injecții de capital, Comisia constată că această măsură constituie un instrument specific și necesar pentru restructurare, în conformitate cu punctele relevante din Orientările SR, întrucât instrumentul ales – injecția de capital – este cel mai direct instrument de remediere a datoriilor Corsair și de consolidare imediată a solvabilității sale, eliminând astfel riscul iminent de prăbușire. În plus, originea ajutorului, care provine direct de la o autoritate locală dintr-o regiune de peste mări, evidențiază atât dimensiunea coeziunii regionale, cât și dimensiunea a interesului public esențial asociat acestei destinații. Participarea directă a Conseil Départemental de la Guadeloupe la capital validează credibilitatea planului de restructurare revizuit și injectează fonduri care sunt decisive din punct de vedere structural pentru viabilitatea societății în viitor. De asemenea, această măsură este considerată proporțională, deoarece contribuie la limitarea efectelor unei ieșiri de pe piață și, prin urmare, ale unei denaturări a pieței, garantând în același timp că beneficiile care decurg din ajutor servesc exclusiv la restabilirea competitivității și a autonomiei financiare a Corsair.
- (293) În ceea ce privește împrumuturile convenite și plătite în 2020 ca parte a primei decizii de restructurare (care a ținut seama integral de valoarea principalului), renunțarea la creanță în sprijinul planului modificat constituie într-adevăr un ajutor nou, care se adaugă celui alt ajutor (considerentul 211). Totuși, examinarea proporționalității ajutorului de restructurare suplimentar nu ar mai trebui să țină seama de renunțarea la principal, deoarece în caz contrar ar determina contabilizarea dublă a aceluiași resurse publice în sprijinul unui singur plan de restructurare. Prin urmare, deoarece principalul a fost deja luat în considerare integral la evaluarea ajutorului inițial de restructurare a Corsair, la analiza proporționalității ajutorului nou și a celui anterior (tabelul 1) se ia în considerare numai dobânda datorată, asigurându-se astfel transparența și trasabilitatea deplină a măsurii, în conformitate cu punctul 58 din Orientările SR.
- (294) Comisia consideră că ajutorul suplimentar avut în vedere, care ia în principal forma unei renunțări la creanțe, astfel cum s-a menționat mai sus, constituie de fapt un instrument adecvat și proporțional în sensul punctelor 60 și următoarele din Orientările SR, întrucât este menit să restabilească viabilitatea Corsair pe termen lung, limitând în același timp denaturarea concurenței. Această renunțare la datorie, care este efectiv echivalentă cu o injecție de capital, va îmbunătăți în mod decisiv solvabilitatea societății și îi va spori capacitatea de a-și îndeplini obligațiile financiare fără ajutor suplimentar.
- (295) În plus, Comisia consideră că ajutorul suplimentar în cuantum de 38,1 milioane EUR avut în vedere, care ia în principal forma unui credit fiscal (CIOM), constituie de asemenea un instrument adecvat și proporțional în sensul punctelor 60 și următoarele din Orientările SR, întrucât este menit să restabilească viabilitatea Corsair pe termen lung, limitând în același timp denaturarea concurenței. Întrucât este echivalentul funcțional al unei injecții de capital, acest sprijin financiar îmbunătățește semnificativ structura capitalului propriu și solvabilitatea beneficiarului. Rezultatul constă într-o protejare a lichidităților care este esențială pentru a da posibilitatea Corsair să absoarbă costurile asociate restructurării și să finanțeze cheltuielile necesare pentru punerea în aplicare a planului de restructurare revizuit. Se consideră că această consolidare a bilanțului și a capacității de autofinanțare face parte din cerința minimă necesară pentru ca societatea să își poată îndeplini obligațiile financiare viitoare, asigurându-se astfel viabilitatea fără a depinde de un nou ajutor.
- (296) Pe această bază, contribuția proprie a Corsair se ridică la 61,4 % din costurile totale de restructurare atunci când se iau în considerare cele două perioade de restructurare (2020-2026) și crește la 62,3 % pentru perioada suplimentară (2023-2026).

- (297) Aceste rate depășesc cu mult pragul minim de 50 % prevăzut la punctul 64 din Orientările SR, ceea ce garantează că ajutorul public rămâne strict proporțional cu nevoia reziduală de finanțare și că cea mai mare parte a riscului economic este suportată de acționari și de investitorii privați. Acest lucru este valabil atât pentru finanțarea din planul inițial, cât și pentru finanțarea din planul revizuit, în conformitate cu punctul 124 litera (b) din Orientările SR, în ceea ce privește modificarea planului analizată separat.
- (298) În plus, combinația de măsuri avută în vedere, astfel cum sunt descrise mai sus, îndeplinește pe deplin cerințele prevăzute la punctele 61 și 65 din Orientările SR, deoarece garantează că ajutorul este limitat la minimumul necesar și că sarcina de restructurare este repartizată în mod egal între părțile interesate.
- (299) Contribuția proprie ridicată (62,3 %) este cel mai bun indicator al faptului că ajutorul public este limitat la minimumul strict necesar pentru a permite restabilirea viabilității pe termen lung a întreprinderii, ceea ce înseamnă că ajutorul de restructurare respectă pe deplin criteriul proporționalității.
- (300) În plus, chiar dacă punctul 124 din Orientările SR nu impune controlarea acestui aspect al planului de restructurare revizuit, Comisia constată că aceste măsuri de restructurare au loc după absorbția completă a pierderilor cumulate ale Corsair, care au anulat valoarea acțiunilor deținute de acționarii existenți care au sprijinit restructurarea anterioară (considerentul 47).
- (301) În fine, în ceea ce privește remunerarea statului, Comisia a exprimat rezerve în decizia de inițiere a procedurii, legate de faptul că autoritățile franceze nu au planificat nicio conversie a datoriei în capital, constatând că simpla renunțare la creanță însemna probabil că noii acționari privați vor beneficia de toate creșterile de valoare viitoare datorate restructurării.
- (302) Pe de altă parte, în conformitate cu punctul 67 din Orientările SR, orice ajutor de stat care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii ar trebui acordat în condiții care să asigure statului o cotă rezonabilă din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului, având în vedere quantumul capitalurilor proprii investite de stat în comparație cu restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor. În acest sens, ar trebui precizat că noțiunea de „cotă rezonabilă din viitoarele creșteri de valoare” datorate oricărui ajutor care include componente care sporesc capitalul propriu depinde de „restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor” și că acești doi termeni trebuie aplicați împreună.
- (303) În ceea ce privește Corsair, după punerea în aplicare a măsurilor de restructurare, acționarii actuali (OMRP) și creditorii garantați (statul francez) și-au văzut acțiunile anulate complet, iar creanțele – anulate aproape integral (considerentul 47). Prin urmare, nu mai există capitaluri proprii care ar putea beneficia de pe urma viitoarelor creșteri de valoare rezultate din injecția de fonduri publice sau din ștergerea datoriilor.
- (304) În aceste condiții, Comisia constată că, în ceea ce privește cerințele prevăzute la punctul 67 din Orientările SR, absența unei remunerații specifice pentru ștergerea datoriilor Corsair este justificată pe deplin. Acționarii și creditorii garantați au fost (aproape) complet sacrificați și, prin urmare, nu mai pot suporta sarcina restructurării Corsair.
- (305) Acestea fiind spuse, Comisia observă totuși că autoritățile franceze au demonstrat în mod convingător că remunerarea economică implicită asociată renunțării la creanțe ar urma să fie direct corelată cu succesul planului de restructurare și, prin urmare, cu perspectivele de revenire la o situație financiară mai bună pentru Corsair. În egală măsură, quantumul remunerației exprimat ca procent din creanțele șterse este substanțial și ar urma să fie plătit cu prioritate înainte de remunerarea noilor acționari, inclusiv a Conseil Départemental. Totuși, acesta din urmă este de acord să suporte riscurile injecțiilor care nu sunt preluate de stat, prin ștergerea acelor creanțe care vor rămâne probabil nerambursate. Prin urmare, profilul de risc asimetric și mai scăzut al statului justifică remunerarea prin clauza privind revenirea la o situație financiară mai bună, care înlătură rezervele exprimate.
- (306) Pe această bază, Comisia a examinat remunerarea ajutorului aprobat de statul francez, în special ștergerea creanțelor, din perspectiva cerințelor prevăzute la punctele 54 și 67 din Orientările SR privind remunerarea ajutorului și repartizarea sarcinilor.

- (307) În primul rând, în ceea ce privește remunerarea ajutorului, Comisia constată că structura aleasă de autoritățile franceze îndeplinește cerința unei remunerații adecvate care să țină seama de situația financiară critică și de profilul de risc asumat de stat în circumstanțele situației Corsair. Autoritățile franceze au optat pentru o clauză privind revenirea la o situație financiară mai bună în locul unei remunerații fixe și imediate (care ar fi putut pune în pericol viabilitatea Corsair) sau al unor acțiuni cu o valoare și o remunerare incerte. Clauza condiționează remunerarea statului de performanța viitoare și de ajustarea efectivă a bilanțurilor, deoarece clauza este declanșată numai atunci când se ajunge la o situație pozitivă netă. Mecanismul de rambursare, bazat pe [...] % dintr-un cuantum legat de rezultatul operațional, garantează prin urmare că statul este remunerat prin generarea de fluxuri financiare operaționale de către societate, și nu prin acumularea de noi datorii. Această remunerare potențială – plafonată la [...] milioane EUR – imită comportamentul unui creditor care acceptă să își convertească creanța (a cărei valoare actualizată este zero, deoarece Corsair nu o poate rambursa) într-un instrument participativ condiționat, garantând astfel că ajutorul este compensat doar prin câștigurile din restructurare.
- (308) În al doilea rând, Comisia consideră că punctul 67 din Orientările SR nu impune nicio repartizare suplimentară a sarcinilor după ce acționarii actuali ai Corsair (care au participat la finanțarea planului inițial) și-au amortizat integral acțiunile pentru a absorbi pierderile, astfel încât nu mai rămâne niciun „rest al capitalurilor proprii” ai cărui deținători să trebuiască să suporte o parte din sarcina de restructurare alături de stat (a se vedea considerentele 302-304), indiferent că este vorba de acționarii anteriori planului aprobat în decembrie 2020 sau de acționarii care au finanțat planul aprobat inițial. Acestea fiind spuse, chiar dacă punctul relevant din Orientările SR ar impune o repartizare a sarcinilor ulterior eliminării complete a instrumentelor de capital existente, ceea ce nu se întâmplă în cazul acționarilor planului aprobat în decembrie 2020, clauza privind revenirea la o situație financiară mai bună ar asigura și respectarea principiului repartizării echitabile a sarcinilor, întrucât garantează simetria între riscul suportat și creșterea de valoare repartizată. Acceptând să renunțe la creanță, statul suportă inițial riscul și, prin limitarea valorii maxime a rambursării la [...] milioane EUR, renunță la recuperarea întregii sume, ceea ce ar putea descuraja noii acționari și creditori privați să investească pe termen lung în societate. Prin urmare, acest plafon permite investitorilor privați să beneficieze pe deplin de performanțele viitoare care vor depăși plafonul respectiv, rezervat statului.
- (309) Pe baza acestor explicații și justificări, astfel cum au fost prezentate de autoritățile franceze, Comisia constată că această structură garantează că statul deține o cotă adecvată din viitoarele creșteri de valoare ale Corsair. Ajutorul de stat acordat sub forma unei renunțări la creanțe, al cărui efect este îmbunătățirea poziției societății în materie de capitaluri proprii, este așadar compensat de clauza privind revenirea la o situație financiară mai bună. Acest mecanism asigură primirea de către stat a unei părți rezonabile din viitoarele creșteri de valoare datorate restructurării, proporțional cu efortul depus pentru salvarea societății. Prin corelarea rambursării statului cu performanța operațională și cu obținerea unei situații nete pozitive, această abordare creează o repartizare echilibrată a riscurilor și a câștigurilor în raport cu investitorii privați, ceea ce constituie un semnal pozitiv și credibil în ceea ce privește sustenabilitatea modelului de afaceri al Corsair.
- (310) Mai precis, clauza prevede că, în cazul în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute, Corsair va rambursa anual o sumă echivalentă cu [...] % din diferența pozitivă dintre rezultatul său operațional, inclusiv provizioanele pentru întreținere, și amortizarea datoriei restabilite⁽⁵¹⁾. Declanșarea efectivă a acestei clauze este condiționată de respectarea cumulativă a unor condiții financiare stricte, și anume existența unor capitaluri proprii pozitive și menținerea unui flux de trezorerie suficient, asigurându-se astfel că plățile efectuate în temeiul clauzei privind revenirea la o situație financiară mai bună nu pun în pericol solvabilitatea sau lichiditatea societății.
- (311) În plus, mecanismul include o clauză privind „excedentul de lichidități”, menită să acopere o cotă mai mare din valoarea creată în cazul în care fluxul de trezorerie al Corsair va depăși 75 % din valoarea cerințelor de reglementare operaționale. În acest caz și sub rezerva menținerii unor capitaluri proprii și a unui flux de trezorerie pozitive și aflate în mod constant deasupra acestui prag, contribuția anuală a Corsair ar urma să fie majorată la 75 % din rezultatul său operațional anual, sub rezerva plafonului cumulat de [...] milioane EUR. Prin acest aranjament se asigură că revenirea la o situație financiară mai bună se adaptează în mod dinamic la capacitatea reală de plată a întreprinderii, fără a exercita o presiune nejustificată asupra structurii sale financiare.

⁽⁵¹⁾ A se vedea anexa 5 la Lista de termene și condiții semnată la 7 noiembrie 2025.

- (312) Comisia observă, de asemenea, că această clauză prevede un mecanism de scadență anticipată în cazul unei eventuale cesionări a Corsair, în temeiul căruia soldul datorat ar urma să fie rambursat la momentul respectiv, în limita plafonului global stabilit. Datorită acestei dispoziții, statul se poate asigura beneficiază în mod echitabil de orice eveniment cu lichiditate pozitivă.
- (313) Pe baza previziunilor financiare comunicate de autoritățile franceze, Comisia constată că, în scenariul de referință, condițiile de declanșare a clauzei privind revenirea la o situație financiară mai bună ar fi îndeplinite abia începând cu exercițiul financiar [...], când capitalul propriu al Corsair ar deveni din nou pozitiv în mod constant, iar fluxul de trezorerie ar atinge un nivel suficient. Declanșarea clauzei până la plafonul de [...] milioane EUR ar avea loc, în acest caz, fără a pune în pericol nici consolidarea progresivă a capitalurilor proprii, care ar rămâne pozitivă pe toată durata perioadei avute în vedere, nici capacitatea Corsair de a-și finanța operațiunile și investițiile viitoare.
- (314) În aceste condiții, Comisia consideră că mecanismul de revenire la o situație financiară mai bună, astfel cum este prevăzut, este proporțional, strict condiționat de restabilirea efectivă a viabilității Corsair și în conformitate cu obiectivele Orientărilor SR, deoarece permite limitarea costurilor nete ale intervenției statului și, în același timp, evită orice obstacol în calea redresării pe termen lung a întreprinderii.
- (315) În consecință, rezervele inițiale ale Comisiei cu privire la proporționalitatea ajutorului planificat au fost înlăturate, iar pachetul global de intervenții de stat și private pentru Corsair poate fi considerat compatibil cu piața internă în conformitate cu Orientările SR.

5.3.2.2. Măsuri de limitare a denaturărilor concurenței

- (316) În conformitate cu punctele 76 și următoarele din Orientările privind salvarea și restructurarea, atunci când se acordă un ajutor de restructurare, trebuie să se ia măsuri de limitare a denaturărilor concurenței, astfel încât efectele negative asupra condițiilor comerciale să fie reduse cât mai mult posibil, iar efectele pozitive să le depășească pe cele negative.
- (317) Aceste măsuri ar trebui să vizeze atât preocupările privind hazardul moral, cât și eventualele denaturări înregistrate pe piețele pe care își desfășoară activitatea beneficiarul. Amploarea măsurilor respective se stabilește printr-o analiză de la caz la caz, care include criterii precum cuantumul și natura ajutorului, condițiile și circumstanțele în care a fost acordat acesta, mărimea și importanța relativă a beneficiarului pe piață, precum și amploarea contribuției proprii și a măsurilor de repartizare a sarcinilor.
- (318) În special, măsurile de limitare a denaturării concurenței ar trebui asigurate de regulă prin măsuri structurale, și anume prin cesionări ale unor activități viabile, excluzând cesionările de activități generatoare de pierderi, care ar trebui oricum abandonate pentru a menține viabilitatea. Un principiu fundamental este că măsurile nu trebuie să compromită perspectivele de restabilire a viabilității beneficiarului și nici să fie luate în detrimentul consumatorilor și al concurenței.
- (319) În conformitate cu punctul 124 literele (c) și (d) din Orientările SR, în cazul în care un plan de restructurare a fost modificat, Comisia va solicita statului membru în cauză, dacă se majorează cuantumul ajutorului, măsuri de limitare a denaturărilor concurenței care să fie mai ample decât cele impuse inițial, iar dacă măsurile propuse de limitare a denaturărilor concurenței sunt de mai mică amploare decât cele impuse inițial, o reducere corespunzătoare a cuantumului ajutorului. În plus, conform punctelor 127-129 din Orientările SR, în cazul în care ajutorul de restructurare este analizat în temeiul orientărilor respective, acordarea oricărui alt ajutor în cursul perioadei de restructurare, inclusiv în conformitate cu o schemă care a fost deja autorizată, poate să influențeze evaluarea de către Comisie a amplitudinii necesare a măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței. În consecință, atunci când evaluează amploarea măsurilor menite să limiteze denaturarea concurenței, Comisia ia în considerare și celelalte ajutoare, de orice tip, care sunt acordate beneficiarului în cursul perioadei de restructurare.
- (320) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a afirmat că Franța intenționează, în planul de restructurare revizuit al Corsair, să ajusteze măsurile acceptate inițial. În practică, Franța a prevăzut că: (i) Corsair se va angaja să renunțe la un număr de până la 365 de sloturi de decolare și aterizare prin predarea acestora asociației COHOR; iar (ii) creșterea flotei va fi limitată la zece aeronave începând din august 2024. De asemenea, nu s-a făcut nicio mențiune cu privire la reînnoirea sau consolidarea măsurilor anterioare.

- (321) Pe această bază și ținând seama de ajutorul de stat suplimentar primit și care urmează să fie primit în cursul perioadei de restructurare (inclusiv de cele 32,4 milioane EUR), Comisia a exprimat unele rezerve serioase cu privire la caracterul adecvat al măsurilor menite să limiteze denaturarea concurenței. În conformitate cu punctul 124 litera (c) din Orientările SR, dacă se majorează cuantumul ajutorului, măsurile de limitare a denaturărilor concurenței trebuie să fie mai ample decât cele impuse inițial. Cu toate acestea, măsurile au rămas în mare parte neschimbate, în pofida unei creșteri semnificative a ajutorului. Creșterea flotei la zece aeronave a încălcat principiul reducerii dimensiunii flotei odată cu creșterea ajutorului, iar capacitatea – chiar și atunci când a fost calculată ca număr de locuri – a rămas ușor mai mare decât cea stabilită în planul din 2020.
- (322) În plus, renunțarea la sloturile orare nu părea să fie mai importantă nici din punct de vedere calitativ, nici din punct de vedere cantitativ decât măsura inițială prin care se pune a cotă anuală la dispoziția unei societăți terțe, pentru care, în plus, nu fusese respectată procedura de aprobare a caietului de sarcini. În consecință, ajutorul de restructurare revizuit ridica semne puternice de întrebare cu privire la compatibilitatea sa cu Orientările SR.
- (323) În ceea ce privește creșterea dimensiunii flotei Corsair, din schimburile de informații cu autoritățile franceze reiese că planul de afaceri cuprins în Lista de termene și condiții, referitoare la adaptarea planului de restructurare a Corsair și semnată de Corsair, de acționarii săi și de statul francez, prevede în prezent, spre deosebire de versiunile anterioare [...] ⁽⁵²⁾. De asemenea, a crescut de peste două ori numărul sloturilor orare care ar putea fi transferate temporar concurenților care le-au solicitat. Împreună cu evoluția dimensiunii flotei, această dublare a răspuns în mod adecvat rezervelor exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii.
- (324) Pe lângă măsurile prevăzute în planul inițial, pachetul de măsuri include în prezent: (i) o scădere substanțială a numărului de zboruri pe rutele către departamentele de peste mări – autoritățile franceze au convenit să elimine 97 de rotații ale Corsair din Franța metropolitană către Fort-de-France, Pointe-à-Pitre și Réunion în exercițiul financiar 2025-2026, pentru a atinge un volum anual echivalent cu rotațiile efectuate în medie de o aeronavă Corsair –; (ii) renunțarea permanentă de către Corsair la 700 de sloturi orare pe aeroportul Paris-Orly; și (iii) punerea temporară la dispoziție de către Corsair a 800 de sloturi orare pe aeroportul Paris-Orly până la sfârșitul perioadei de restructurare.
- (325) În ceea ce privește evaluarea măsurilor, în primul rând activitățile Corsair se desfășoară în zonele asistate menționate la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE (teritorii de peste mări), ceea ce justifică o aplicare mai flexibilă a principiilor prevăzute în Orientările SR, astfel cum se menționează la punctul 98 din orientări. Ca atare, se justifică aplicarea unor cerințe mai puțin stricte în ceea ce privește reducerea capacității sau a prezenței pe piață. În acest sens, măsura comportamentală de scădere a numărului de rotații către destinațiile de peste mări reduce utilizarea aeronavelor și a serviciilor de transport prestate, pentru echivalentul a [...], în perioada de restructurare rămasă. Scopul său este de a reduce denaturarea concurenței către destinațiile de pe piața internă deservite numai de companii aeriene concurente înregistrate în UE, ceea ce nu este valabil în cazul destinațiilor Corsair din Africa.
- (326) De asemenea, sloturile orare vizate de măsură constituie o cotă semnificativă, de [...] %, din sloturile orare disponibile pentru Corsair pe aeroportul Paris-Orly. Din cauza congestionării și a limitărilor traficului aerian pe aeroportul respectiv, cererea de sloturi orare depășește oferta, ceea ce creează o barieră la intrare pentru concurenții care doresc să ofere zboruri. Prin urmare, și această măsură vizează rutele exploatare de Corsair.
- (327) În fine, deschiderea către acorduri cu alte societăți care solicită acest lucru este de natură să deschidă concurenței o parte din piața și rețeaua Corsair și să încurajeze o extindere a acordurilor, care nu poate fi decât benefică pentru concurență și consumatori, deoarece va spori oferta de servicii. Un angajament din partea Corsair de a negocia cu bună-credință acorduri de partajare de coduri ar contribui la consolidarea interconectării rețelelor și la îmbunătățirea accesului pe piață al altor companii aeriene. Acestea ar fi mai ales companii aeriene de mici dimensiuni, care, având în vedere dimensiunea redusă a rețelei lor, nu pot oferi clienților servicii și experiențe similare cu cele ale marilor companii aeriene, care pot presta astfel de servicii cu propria flotă în cadrul rețelelor proprii.

⁽⁵²⁾ Anexa II la Lista de termene și condiții: prezentarea intitulată „Proiectul Gwalior”, 23 mai 2025, p. 11.

- (328) De asemenea, toate măsurile ar trebui evaluate prin prisma dimensiunii Corsair și a importanței sale relative pe piață, precum și a caracteristicilor pieței vizate. Datele disponibile arată că piața aviației din Europa este în creștere și că, în 2025, a revenit la nivelurile de activitate din 2019; de asemenea, arată că, datorită ajustărilor efectuate, nu s-a ajuns la supracapacitate. În cazul specific al Franței și al beneficiarului, care a efectuat în medie 16 zboruri pe zi în 2024, ultimul an complet pentru care sunt disponibile date, Corsair a realizat un volum de [...] % din totalul de 4 086 de zboruri pe zi cu plecare din Franța/sosire în Franța, o cifră cu 2 % mai mare decât în anul anterior ⁽⁵³⁾. De asemenea, ca valoare, veniturile Corsair în cuantum de [...] milioane EUR au reprezentat doar [...] % din cele 8,5 miliarde EUR declarate ca cifră de afaceri de companiile aeriene înregistrate în Franța în 2023, ultimul an complet pentru care sunt disponibile date ⁽⁵⁴⁾.
- (329) Denaturările concurenței cauzate de ajutor sunt așadar foarte limitate, iar măsurile de remediere a situației trebuie să țină seama de acest fapt. Acest lucru este cu atât mai relevant cu cât Corsair nu deține active proprii, cum ar fi aeronave, care să poată fi vândute pentru a încuraja intrarea pe piață a unor noi concurenți, extinderea concurenților existenți sau activitatea transfrontalieră.
- (330) În ceea ce privește circumstanțele în care a fost acordat ajutorul, trebuie precizat că modificarea planului de restructurare a avut loc în urma unor evenimente inevitabile independente de voința Corsair, în principal prelungirea crizei COVID-19 și agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei, care au determinat societatea să se abată de la planul de afaceri inițial, fie în ceea ce privește traiectoria financiară (considerentul 346), fie în ceea ce privește destinațiile, și să se reorienteze către Africa, deci în afara pieței interne. În plus, cea mai mare parte a ajutorului solicitat ca parte a planului de restructurare revizuit constă nu în injecții noi, ci într-o renunțare la ajutorul acordat în 2020 sub formă de împrumuturi. Trebuie să se țină seama și de aceste circumstanțe atunci când se analizează caracterul adecvat al măsurilor menite să limiteze denaturările concurenței.
- (331) În plus, ar trebui luată în considerare și valoarea contribuției proprii, care este relativ ridicată în comparație cu valoarea ajutorului. Chiar și după adăugarea sprijinului în cuantum de 6 milioane EUR provenit de la autoritățile locale din regiunile de peste mări prin intermediul OMRP (care a sprijinit planul de restructurare inițial), atât ajutorul anterior, cât și ajutorul notificat în prezent finanțează un procent aflat cu mult sub jumătate din costurile de restructurare. La fel ca măsurile de ajutor, contribuțiile proprii aduse de Corsair în cadrul restructurării răspund atât nevoilor de solvabilitate, cât și nevoilor de lichiditate ale Corsair, reducând astfel amploarea intervenției statului. În mod similar, ar trebui luată în considerare participarea acționarilor actuali, la fel cum Decizia din 2020 a ținut seama de acționarii anteriori, a căror participare a scăzut la zero în contextul viitoarei majorări de capital. În cazul Corsair, gradul mai mare al contribuției proprii și al repartizării sarcinilor, prin limitarea cuantumului ajutorului și a hazardului moral, reduce amploarea necesară a măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței, astfel cum se prevede la punctul 90 din Orientările SR.
- (332) În fine, în ceea ce privește impactul angajamentelor propuse asupra viabilității pe termen lung a întreprinderii, un criteriu esențial este ca măsurile de limitare a denaturărilor să nu reducă activitatea într-o asemenea măsură încât să fie compromisă restabilirea viabilității sale. În acest sens, astfel cum se arată în cea mai recentă versiune a planului de restructurare revizuit, Corsair este din nou pe drumul cel bun înspre restabilirea viabilității sale, chiar și într-un scenariu pesimist care include măsurile antidenaturare propuse.
- (333) Comisia constată că, având în vedere circumstanțele și factorii luați în considerare la calibrarea măsurilor, precum și amploarea intervalelor orare suplimentare eliberate temporar, pe lângă măsurile din planul inițial, acest pachet de măsuri clar îmbunătățit îndeplinește pe deplin cerințele Orientărilor SR, în special pe cele de la punctul 124 litera (c), asigurând contracararea adecvată a oricăror efecte negative asupra concurenței cauzate de ajutorul suplimentar. În plus, Corsair va renunța definitiv la 700 de sloturi orare pe aeroportul Paris-Orly și va opri 97 de rotații din Franța metropolitană către Fort-de-France, Pointe-à-Pitre și Réunion în cursul exercițiului financiar 2025-2026.

⁽⁵³⁾ Eurocontrol, European Aviation Overview (Prezentare generală a sectorului european al aviației), 23 ianuarie 2025. Date privind Corsair extrase din proiectul Gwalior, 23 mai 2025, p. 11.

⁽⁵⁴⁾ IATA, The Value of Air Transport to France (Valoarea transportului aerian către Franța), sursa: Oxford Economics, 2023.

5.3.2.3. Evaluarea efectelor pozitive ale ajutorului în raport cu efectul negativ asupra pieței interne

- (334) O măsură de ajutor de stat este compatibilă cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE în cazul în care efectele sale pozitive le depășesc pe cele negative. Orientările RS stabilesc criteriile pe baza cărora Comisia evaluează compatibilitatea cu piața internă a ajutorului pentru restructurarea unei întreprinderi aflate în dificultate, asigurându-se că dezvoltarea activității economice în cauză nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.
- (335) În Orientările RS, Comisia a stabilit criteriile pe baza cărora evaluează compatibilitatea ajutorului de restructurare a unei întreprinderi cu piața internă, asigurându-se că dezvoltarea activității economice în cauză nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. De asemenea, Comisia a prevăzut la punctul 124 din orientări posibilitatea modificării ajutorului de restructurare deja aprobat prin stabilirea unor condiții de compatibilitate pentru modificările respective.
- (336) În cazul de față, evaluarea prezentată în secțiunile 5.3.1 și 5.3.2 (precum și în secțiunea 5.3.3 în ceea ce privește principiul „pentru prima și ultima dată”) arată că sunt îndeplinite condițiile prevăzute în orientări și că toate motivele de îngrijorare exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii au fost înlăturate. Planul de restructurare al Corsair prevede restabilirea viabilității; creșterea costurilor de restructurare și a cuantumului ajutorului sunt compensate de o creștere a contribuției proprii și de consolidarea măsurilor menite să limiteze denaturarea concurenței.
- (337) Nu în ultimul rând, deși creșterea ajutorului și prelungirea planului de restructurare au efecte care nu sunt neglijabile asupra sectorului transportului aerian, ar trebui subliniat faptul că acest ajutor modificat permite abordarea unor disfuncționalități ale pieței și prevenirea unor dificultăți sociale care ar putea afecta zonele afectate de constrângeri ca urmare a insularității și a depărtării. Comisia are în vedere și faptul că rutele deservite de Corsair nu leagă două state membre diferite ale UE, ci conectează teritorii ale Franței fie cu țări terțe, fie, mai important, cu regiunile ultraperiferice afectate de constrângerile specifice identificate la articolul 349 din TFUE (Guadelupa, Martinica, Réunion, Saint Barthélemy și Saint-Martin), unde contribuie la continuitatea teritorială cu Franța metropolitană. Prin urmare, ajutorul de restructurare acordat Corsair nu afectează în mod nejustificat schimburile comerciale dintre statele membre, având în vedere interesul limitat al operatorilor din alte state membre de a deservi aceste rute, din diverse motive proprii (a se vedea considerentul 16).
- (338) În consecință, impactul pozitiv al ajutorului de restructurare modificat asupra dezvoltării activității economice în cauză depășește posibilele efecte negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale, acestea nefiind, așadar, modificate în mod nefavorabil într-o măsură care să contravină interesului comun.

5.3.2.4. Concluzie privind compatibilitatea

- (339) Având în vedere constatările evaluării prezentate mai sus, Comisia este de părere că noul ajutor de restructurare respectă principalele cerințe ale Orientărilor SR și că, în consecință, condițiile schimburilor comerciale de pe piața internă nu sunt modificate în mod nefavorabil într-o măsură care să contravină interesului comun, ceea ce înseamnă că ajutorul de restructurare este compatibil cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

5.3.3. Compatibilitatea ajutorului suplimentar acordat Corsair în cursul perioadei de restructurare

- (340) În decizia de inițiere a procedurii (a se vedea considerentele 116-118), Comisia a constatat că ajutorul suplimentar primit de Corsair în cursul perioadei de restructurare nu a fost notificat individual, ceea ce contravine cerințelor prevăzute la punctul 129 din Orientările SR. Autoritățile franceze au recunoscut că, întrucât era o întreprindere aflată în dificultate la 31 decembrie 2019, Corsair nu ar fi trebuit să beneficieze de măsurile puse în aplicare în temeiul cadrului temporar și au admis posibilitatea de a fi săvârșit o eroare în contextul excepțional al crizei COVID-19 (a se vedea considerentele 18-21). Totuși, ele și-au exprimat speranța că s-ar putea găsi o soluție pentru regularizarea situației.

- (341) Comisia a reiterat faptul că, în conformitate cu principiul „pentru prima și ultima dată” prevăzut la punctul 70 din Orientările SR, o întreprindere care a beneficiat deja de un ajutor de restructurare nu poate primi un nou ajutor de același tip pe parcursul punerii în aplicare a planului. În cazul de față, Corsair a continuat să solicite și să primească mai multe ajutoare publice în perioada martie 2021-aprilie 2022, când se afla deja în proces de restructurare.
- (342) Deși pandemia de COVID-19 ar putea să justifice o anumită compensație pentru pierderile asociate restricțiilor de călătorie, Comisia a observat că intervențiile statului francez (în cuantum de 32,4 milioane EUR sub formă de ajutor suplimentar) s-au adăugat celor 136,9 milioane EUR deja aprobate în 2020. Acest caracter recurent al ajutorului a ridicat un mare semn de întrebare cu privire la respectarea principiului „pentru prima și ultima dată” și la caracterul adecvat al primei operațiuni de restructurare.
- (343) În consecință și în absența unui temei juridic alternativ pentru evaluarea compatibilității ajutorului cu piața internă, Comisia a constatat că persistă rezervele cu privire la compatibilitatea acestuia în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, în special în ceea ce privește restabilirea viabilității Corsair pe termen lung, proporționalitatea ajutorului și caracterul adecvat al măsurilor menite să limiteze denaturările concurenței.
- (344) În acest context, Comisia a observat că, la 19 decembrie 2025, Corsair a rambursat în mod voluntar întreaga sumă de 32,4 milioane EUR corespunzătoare ajutorului suplimentar acordat în 2021 și 2022, inclusiv dobânda aferentă. Recuperarea efectivă a ajutorului ilegal privează Corsair de avantajul conferit de ajutorul respectiv și înlătură orice risc de dublă intervenție a statului sau de cumul neautorizat de ajutoare. Drept urmare, neconformitatea detectată a fost pe deplin regularizată, iar rezervele au fost înlăturate, în special în ceea ce privește proporționalitatea ajutorului și caracterul adecvat al măsurilor menite să limiteze denaturările concurenței.
- (345) Având în vedere principiul „pentru prima și ultima dată” prevăzut la punctul 70 din Orientările SR, evaluarea primirii unui ajutor suplimentar ilegal trebuie să țină seama de circumstanțele din perioada în care a fost acordat ajutorul (adică între aprilie 2021 și mai 2022); aceste circumstanțe au fost marcate de efectele persistente de la nivel mondial ale celei mai profunde crize cu care s-a confruntat transportul aerian încă de la apariția sa. Aceste efecte au fost agravate și mai mult în cazul Corsair, deoarece compania aeriană deservea aproape exclusiv teritorii în care transportul aerian era grav restricționat din motive de sănătate publică și din cauza unor circumstanțe inevitabile (considerentele 19 și 20).
- (346) Împreună, aceste circumstanțe și efecte au contribuit la amplificarea pierderilor Corsair peste nivelul preconizat în planul de restructurare. Atunci când Comisia a aprobat ajutorul de restructurare în decembrie 2020, se preconiza că pierderile cumulate între 2020 și 2022 se vor ridica la [...] milioane EUR. Pierderile reale din perioada respectivă s-au ridicat la [...] milioane EUR ⁽⁵⁵⁾. Această diferență nu putea fi nici pe departe compensată de celelalte ajutoare compatibile în conformitate cu articolul 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE aprobate la momentul respectiv ⁽⁵⁶⁾.
- (347) În fine, s-a dovedit că a fost acordat un ajutor ilegal în cursul punerii în aplicare a planului de restructurare. Chiar dacă ar fi analizat ca ajutor suplimentar (în pofida faptului că a fost recuperat) pentru acoperirea costurilor suportate în 2021 ⁽⁵⁷⁾, acest ajutor rămâne cu mult inferior contribuției proprii suplimentare pentru acoperirea costurilor de restructurare în raport cu suma totală și cu mult inferior ajutorului de restructurare aprobat în decembrie 2020 pe lângă măsurile care fac obiectul prezentei decizii (tabelul 1). În plus, diferența dintre costurile de restructurare estimate în decembrie 2020 și costurile suportate efectiv în 2021 de Corsair exclude posibilitatea ca aceleași costuri să fi fost acoperite atât de ajutorul de restructurare, cât și de posibilul ajutor ilegal.

⁽⁵⁵⁾ Decizia din decembrie 2020, tabelul 1, nota de subsol de la pagina 3 de mai sus și planul de restructurare revizuit.

⁽⁵⁶⁾ Decizia din decembrie 2020, nota de subsol de la pagina 4 de mai sus.

⁽⁵⁷⁾ Comisia observă, în acest sens, că ajutorul respectiv primit de Corsair în 2022 a fost acordat pentru a compensa costurile suportate de societate până la sfârșitul anului 2021 [a se vedea considerentul 21 punctul (iii) din decizia de extindere, precum și decizia menționată în nota de subsol de la pagina 12 din decizia de extindere].

- (348) În aceste condiții, primirea unui ajutor ilegal în cuantum de 32,4 milioane EUR din cauza unor situații excepționale și imprevizibile care nu sunt imputabile Corsair permite aplicarea excepției de la principiul „pentru prima și ultima dată” prevăzute la punctul 72 litera (c) din Orientările SR. În consecință și ținând seama de rambursarea integrală a acestui ajutor și a dobânzilor aferente, acordarea ajutorului respectiv nu constituie un obstacol în calea acordării unui ajutor suplimentar destinat finanțării planului de restructurare revizuit și nu are nicio influență asupra modalității de contabilizare a acestuia din urmă (a se vedea considerentul 119).
- (349) Pentru sprijinul în cuantum de 6 milioane EUR provenit de la autoritățile locale din regiunile de peste mări prin intermediul OMRP, care a sprijinit planul de restructurare inițial vizat de Decizia din 2020, nu este necesară o excepție precum cea menționată în considerentul 348. Deși acest sprijin s-a dovedit a fi ajutor ilegal, el era deja planificat în planul de restructurare inițial și a fost plătit împreună cu celelalte ajutoare de restructurare și în același scop, ca parte a aceleiași operațiuni, așadar nu constituie un caz de ajutoare repetate care ar putea încălca principiul „pentru prima și ultima dată” prevăzut la punctele 70 și 71 din Orientările SR. El este o componentă a operațiunii de restructurare, a cărei finanțare globală este specificată în tabelul 1, care trebuie considerată ajutor compatibil cu piața internă din aceleași motive ca cele aplicate ajutorului aprobat în Decizia din 2020, ținând seama totodată de conținutul considerentului 331.
- (350) În consecință, Comisia constată că rezervele exprimate anterior cu privire la acordarea unor ajutoare suplimentare au fost înlăturate. Prin urmare, aceste cazuri de ajutoare ilegale, între timp recuperate, nu mai pun sub semnul întrebării compatibilitatea cu piața internă, în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, a ajutorului care stă la baza planului de restructurare revizuit.

5.4. Utilizarea abuzivă a ajutorului de restructurare

- (351) În decizia de extindere, Comisia a reiterat faptul că, în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, pot fi considerate compatibile cu piața internă ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.
- (352) Comisia a reiterat totodată dispozițiile articolului 108 alineatul (2) din TFUE și ale articolului 20 din Regulamentul (UE) 2015/1589, care prevăd că orice utilizare abuzivă a ajutorului poate avea ca rezultat necesitatea ca statul membru în cauză să îl modifice sau să îl anuleze.
- (353) În Decizia din 2020, Comisia a constatat că ajutorul de restructurare acordat Corsair este compatibil cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE sub rezerva respectării depline a planului de restructurare și a măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței incluse în acesta (considerentul 101 din decizia de inițiere a procedurii). În plus, autoritățile franceze s-au angajat să prezinte Comisiei rapoarte bianuale pentru a asigura monitorizarea periodică a punerii în aplicare a planului, a plăților ajutoarelor și a oricăror abateri de la traiectoriile financiare aprobate inițial (considerentul 102 din Decizia din 2020).
- (354) În conformitate cu punctele 122, 126 și 129 din Orientările SR, orice nepunere în aplicare a planului sau orice ajutor suplimentar acordat în afara deciziei inițiale trebuie notificat Comisiei și trebuie considerat o utilizare abuzivă a ajutorului inițial.

5.4.1. Cerința de a limita flota la nouă aeronave

- (355) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a constatat că utilizarea ajutorului de restructurare acordat Corsair cu încălcarea angajamentelor asumate prin Decizia din 2020, în special a celui de limitare a flotei la nouă aeronave prevăzut în considerentul 88 litera (b) din decizia respectivă, ar putea constitui o utilizare abuzivă a ajutorului în sensul articolului 108 alineatul (2) din TFUE (considerentul 65 din decizia de extindere). În cazul în care se va dovedi că este adevărat, Comisia va trebui să decidă în continuare dacă Franța ar trebui sau nu să anuleze ajutorul aprobat, prin recuperarea acestuia sau prin modificarea lui într-un termen care urmează să fie stabilit.

- (356) Pe baza observațiilor formulate de concurenți și a informațiilor comunicate de autoritățile franceze, Comisia a constatat că, în sezoanele IATA de vară din 2023 și 2024, Corsair a exploatat o flotă compusă din cel puțin 10 aeronave, închiriind în mod repetat aeronave în regim charter pentru perioade lungi de timp (considerentele 48-62 din decizia de extindere). Autoritățile franceze au recunoscut că limitele au fost depășite, însă au afirmat că a fost vorba de cazuri punctuale justificate de circumstanțe excepționale independente de voința Corsair (a se vedea considerentul 49 din decizia de extindere).
- (357) Cu toate acestea, în ceea ce privește dimensiunea flotei Corsair din 2021 și 2022, informațiile furnizate de autoritățile franceze arată că eventualele depășiri ale limitei prevăzute în Decizia din 2020 s-ar putea explica prin timpul de așteptare inerent procesului de înmatriculare a aeronavelor, și nu prin închirierea în regim charter a unei a zecea aeronave (a se vedea considerentul 62 din decizia de extindere).
- (358) În acest context, Comisia a susținut că depășirea flotei maxime aprobate ar putea constitui o utilizare abuzivă a ajutorului în sensul articolului 20 din Regulamentul (UE) 2015/1589 (a se vedea considerentul 65 din decizia de extindere). Prin urmare, a decis să extindă procedura oficială de control pentru a evalua dacă această nerespectare a limitării flotei pune sub semnul întrebării compatibilitatea ajutorului de restructurare aprobat în Decizia din 2020 și, după caz, pentru a verifica dimensiunea reală a flotei Corsair în cursul perioadei de restructurare prelungite.

5.4.2. Evaluarea modificărilor care urmează să fie aduse ajutorului de restructurare

- (359) Pe de altă parte, informațiile prezentate de Franța indică un caracter *de minimis* al abaterilor identificate față de Decizia din 2020, aspect necontrazis de observațiile terților.
- (360) Concret, Comisia observă că utilizarea de către Corsair a unor aeronave suplimentare începând din 2020 a rămas strict excepțională, justificată de circumstanțe externe independente de voința societății (cum ar fi întârzieri la livrare, imperative de siguranță sau operațiuni de întreținere) și nu a condus niciodată, în practică, la depășirea efectivă a plafonului de nouă aeronave prevăzut în Decizia din 2020. Aceste cazuri punctuale, care au reprezentat mai puțin de [...] % din activitatea vizată de planul de restructurare, s-au dovedit a fi limitate ca durată și fără vreun impact semnificativ asupra concurenței, astfel cum confirmă studiul prezentat de autoritățile franceze (a se vedea considerentul xx). În plus, Comisia observă că procedura oficială de investigare extinsă nu a stabilit existența vreunei depășiri a plafonului flotei Corsair nici în 2021, nici în 2022. Părțile interesate nu au furnizat niciun element de probă care să contrazică explicațiile oferite de autoritățile franceze, menționate în considerentul 357. Singurele cazuri în care s-a constatat o depășire a plafoanelor de către Corsair au fost evenimentele din 2023 și 2024.
- (361) Prin urmare, Comisia consideră că, chiar și în cazul în care s-ar constata o neregulă formală, aceasta este strict neglijabilă. Ca atare, Comisia consideră că nu este necesară impunerea unei recuperări a ajutorului de restructurare vizat, ci o modificare a ajutorului constituie o măsură suficientă pentru a remedia neregulile identificate, în conformitate cu articolul 108 alineatul (2) din TFUE.
- (362) În acest caz, Comisia consideră că, întrucât utilizarea abuzivă vizează o măsură de limitare a denaturărilor concurenței, trebuie modificat în consecință și ajutorul prevăzut în planul de măsuri referitoare la concurență. Sunt așadar necesare condiții sau măsuri de reducere a denaturării concurenței suplimentare față de măsurile planificate pentru ajutorul inițial și care să depășească măsurile calibrate în raport cu noul ajutor. Această cerință va fi îndeplinită prin renunțarea permanentă la 700 de sloturi orare pe aeroportul Paris-Orly și prin scăderea numărului de rotații de la Franța metropolitană la Fort-de-France, Pointe-à-Pitre și Réunion. Acestea sunt măsuri care, în primul caz, reduc barierele la intrare sau facilitează extinderea concurenților de pe Paris-Orly, iar în al doilea caz vizează rute specifice pe care închirierea temporară în regim charter a unei a zecea aeronave poate să fi avut efecte directe sau indirecte.
- (363) În cazul ambelor măsuri, întrucât niciuna dintre ele nu s-a aplicat ajutorului de restructurare inițial, stabilirea lor drept condiții determină modificări ale ajutorului deja aprobat. Pe de altă parte, nu este necesar să se facă o distincție formală între măsurile care urmează să fie luate de către Franța sau angajamentele propuse de Franța și condițiile specifice care modifică ajutorul aprobat inițial. Astfel, toate condițiile care trebuie respectate de Franța – de Corsair dacă este cazul – trebuie să se reflecte în condițiile aferente aprobării ajutorului.

5.5. Monitorizarea respectării deciziei

(364) În plus, având în vedere cazurile în care Corsair a primit ajutor suplimentar în 2021 și 2022, precum și nerespectarea limitărilor privind dimensiunea flotei de aeronave în 2023 și 2024, ar trebui să se asigure respectarea strictă a tuturor condițiilor prevăzute în prezenta decizie, la fel ca și capacitatea de a verifica respectarea lor. În acest scop, Comisia consideră că este necesar să introducă o obligație care să îi permită să verifice respectarea deciziei sale, pe care Franța va trebui să o respecte, prin intermediul unui administrator fiduciar independent atât față de autoritățile franceze, cât și față de Corsair. Acest administrator fiduciar, care va trebui aprobat de Comisie, va fi responsabil de monitorizarea atentă a respectării condițiilor prevăzute în decizie, inclusiv de punerea în aplicare precisă a planului de restructurare revizuit și de verificarea rezultatelor obținute în raport cu cele preconizate în traiectoriile financiare corespunzătoare. Autoritățile franceze, în cooperare cu Corsair, vor transmite toate informațiile și vor lua toate măsurile necesare pentru ca administratorul fiduciar să își poată îndeplini sarcinile în mod corespunzător. Administratorul fiduciar va prezenta Comisiei rapoarte periodice,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Ajutorul de restructurare în cuantum de 167,8 milioane EUR, din care 80 de milioane EUR reprezintă anularea datoriilor publice corespunzătoare cuantumului împrumuturilor de stat acordate în cadrul planului de restructurare din 2020, iar 87,8 milioane EUR constituie ajutor suplimentar, pe care Republica Franceză intenționează să îl pună în aplicare în beneficiul entității economice formate din Corsair SAS și din toate filialele aflate sub controlul său, și cele 6 milioane EUR deja acordate Corsair SAS în 2020 ca parte a investiției realizate de societatea Outre-Mer R-Plane în societatea Corsair sunt compatibile cu piața internă, sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 2.

Articolul 2

(1) Republica Franceză se asigură că atât Corsair SAS, cât și filialele sale dacă este cazul, pun în aplicare integral și imediat măsurile incluse în planul de restructurare revizuit, astfel cum este descris în prezenta decizie.

(2) Republica Franceză se asigură că atât Corsair SAS, cât și filialele sale dacă este cazul, pun în aplicare integral și imediat măsurile de limitare a denaturărilor concurenței descrise în prezenta decizie, și anume:

- (a) limitarea flotei Corsair SAS la nouă aeronave până la sfârșitul perioadei de restructurare revizuite;
- (b) scăderea cu 97 de rotații a numărului de rotații efectuate de Corsair SAS între aeroportul Paris-Orly și aeroporturile celor trei destinații Pointe-à-Pitre, Fort-de-France și Réunion până la sfârșitul perioadei de restructurare revizuite;
- (c) renunțarea irevocabilă la 700 de sloturi orare pe aeroportul Paris-Orly cât mai curând posibil și cel târziu înainte de sfârșitul perioadei de restructurare revizuite;
- (d) punerea la dispoziția uneia sau a mai multor părți terțe, cât mai curând posibil, a 800 de sloturi orare pe aeroportul Paris-Orly până la sfârșitul perioadei de restructurare revizuite;
- (e) oferirea și negocierea cu bună credință a unor acorduri comerciale cu companiile aeriene care doresc acest lucru, până la sfârșitul perioadei de restructurare revizuite;
- (f) abținerea de la achiziționarea de acțiuni în orice societate, cu excepția cazului în care este esențial pentru a se asigura viabilitatea pe termen lung a Corsair SAS sau a filialelor sale, după caz, și, în acest caz, sub rezerva aprobării achiziției de către Comisie, pe parcursul întregii perioade de restructurare revizuite; și
- (g) abținerea de la prezentarea sprijinului din partea statului ca pe un avantaj concurențial la comercializarea produselor și serviciilor lor, pe parcursul întregii perioade de restructurare revizuite.

Articolul 3

- (1) Republica Franceză prezintă rapoarte periodice privind punerea în aplicare a planului de restructurare și respectarea condițiilor prevăzute în prezenta decizie, la fiecare trei luni de la data adoptării prezentei decizii și până la sfârșitul perioadei de restructurare revizuite.
- (2) Rapoartele se transmit prin intermediul unui administrator fiduciar independent de beneficiar; alegerea administratorului fiduciar trebuie validată de Comisie în termen de 30 de zile de la adoptarea prezentei decizii.
- (3) Rapoartele precizează datele plăților sau ale acordării efective a ajutorului și contribuția proprie a beneficiarului, evoluțiile rețelei, poziția pe piață, flota de aeronave și utilizarea acestora de către Corsair SAS. Rapoartele investighează orice abatere de la traiectoriile financiare sau operaționale din planul de restructurare revizuit în ceea ce privește veniturile, controlul și reducerea costurilor, precum și rezultatele obținute în urma restructurării; după caz, se indică măsurile corective puse în aplicare sau care urmează să fie puse în aplicare pentru a obține rezultatele stabilite în plan. Respectarea condițiilor prevăzute la articolul 2 din prezenta decizie este evaluată în mod cuprinzător de către administratorul fiduciar în fiecare raport, astfel încât să fie semnalată neîntârziat orice abatere detectată sau previzibilă.

Articolul 4

Prezenta procedură oficială de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în măsura în care vizează ajutorul de stat în cuantum de 32,4 milioane EUR acordat de Republica Franceză în perioada 2021-2022 în favoarea Corsair SAS cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și întrucât s-a stabilit că ajutorul a fost rambursat cu dobândă de către Corsair SAS, a rămas fără obiect.

Articolul 5

Republica Franceză informează Comisia, în termen de o lună de la notificarea prezentei decizii, asupra măsurilor luate și avute în intenție pentru a se conforma acestei decizii.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 23 decembrie 2025.

Pentru Comisie
Teresa RIBERA
Vicepreședintă executivă