



C/2026/3952

24.7.2026

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 23. decembra 2025

o štátnej pomoci SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N), ktorú Francúzsko plánuje zaviesť v prospech spoločnosti Corsair

[oznámené pod číslom C(2025) 9292]

(Iba francúzske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(C/2026/3952)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Komisia 11. decembra 2020 rozhodla, že nevzniesie námietky proti plánovanej pomoci na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Corsair SAS (ďalej len „Corsair“) vo výške 106,7 mil. EUR (ďalej len „pomoc na reštrukturalizáciu z roku 2020“), ktorá pozostáva z i) odkladov platenia dane (21,9 mil. EUR); ii) daňového úveru (4,8 mil. EUR); iii) zvýhodneného úveru (18 mil. EUR) a iv) úveru s podielom na zisku (62 mil. EUR), v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), ako sa vykladá v Usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (ďalej len „usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu“ ⁽²⁾) (ďalej len „rozhodnutie z roku 2020“ ⁽³⁾) ⁽⁴⁾.
- (2) Francúzsko 27. septembra 2023 na základe oddielu 7.2.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu predložilo Komisii žiadosť o zmenu reštrukturalizačného plánu schváleného rozhodnutím z roku 2020. Podľa rozhodnutia z roku 2020 sa mal tento reštrukturalizačný plán realizovať v období do [...] (ďalej len „reštrukturalizačný plán z roku 2020“). Francúzske orgány poskytli 29. novembra a 15. decembra 2023 doplňujúce informácie o zmene reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair z roku 2020. K žiadosti o zmenu reštrukturalizačného plánu bol pripojený aktualizovaný reštrukturalizačný plán, ktorý bol následne niekoľkokrát aktualizovaný (ďalej len „revidovaný reštrukturalizačný plán“, pozri odôvodnenia 30 a 31).

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ, C/2024/2822, 24.4.2024 a Ú. v. EÚ, C/2025/2490, 2.5.2025.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1.

⁽³⁾ Rozhodnutie Komisie z 11. decembra 2020 vo veci SA.58463 (2020/N) – Francúzsko – Pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Corsair SA (Ú. v. EÚ C 41, 5.2.2021, s. 8).

⁽⁴⁾ V tento istý deň Komisia v súlade s článkom 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ schválila pomoc vo výške 30,2 mil. EUR pre spoločnosť Corsair vo forme zámorského daňového úveru (daňový úver pre spoločnosti so sídlom vo francúzskych zámorských departmánoch, regiónoch a správnych korporáciách). Prostredníctvom tejto pomoci dostala spoločnosť Corsair náhradu škody, ktorú utrpela od 17. marca do 30. júna 2020 v dôsledku opatrení na zamedzenie šírenia a cestovných obmedzení, ktoré Francúzsko a ďalšie cieľové krajiny zaviedli s cieľom obmedziť šírenie vírusu ochorenia COVID-19. Pozri rozhodnutie Komisie z 11. decembra 2020 vo veci SA.58125 (2020/N) – Francúzsko – Corsair – Náhrada škody spôsobenej pandémiou COVID-19 (Ú. v. EÚ C 242, 24.6.2022, s. 1).

- (3) Komisia 5. februára 2024 rozhodla o začatí formálneho vyšetrovacieho konania v súvislosti so zmenou pomoci pre spoločnosť Corsair a jej reštrukturalizačného plánu ⁽⁵⁾ (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“). Spoločnosť Corsair a tri ďalšie zainteresované strany, konkrétne dvaja konkurenti spoločnosti Corsair – spoločnosti Air Austral a Groupe Dubreuil Aero (ďalej len „GDA“) – a spoločnosť Diamondale Limited, bývalý akcionár spoločnosti Corsair, predložili Komisii 24. mája 2024 svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania.
- (4) Komisia 19. júna 2024 postúpila tieto pripomienky francúzskym orgánom, ktoré na ne odpovedali 26. júla 2024. Spoločnosť GDA následne 22. novembra 2024 predložila dodatočné pripomienky, ktoré boli 17. decembra 2024 postúpené francúzskym orgánom. Francúzske orgány 19. januára 2025 predložili pripomienky, ktorých obsah bol objasnený na dvoch stretnutiach s Komisiou, ktoré sa uskutočnili 20. a 23. januára 2025. Francúzske orgány predložili dodatočné pripomienky a odpovede na otázky Komisie 23. januára, 10. februára a 3. marca 2025.
- (5) Komisia 19. júna 2024 adresovala francúzskym orgánom otázky týkajúce sa dodatočnej pomoci poskytnutej spoločnosti Corsair počas obdobia reštrukturalizácie. Francúzske orgány odpovedali listami z 26. júla a zo 16. decembra 2024.
- (6) Komisia takisto uskutočnila niekoľko stretnutí s francúzskymi orgánmi, konkrétne 7. novembra a 6. a 17. decembra 2024, ako aj 10. a 29. januára, 14. februára a 3. a 19. marca 2025.
- (7) Komisia 11. apríla 2025 rozhodla ⁽⁶⁾ o predĺžení formálneho vyšetrovacieho konania týkajúceho sa zmeny pomoci a reštrukturalizačného plánu vzhľadom na skutočnosť, že francúzske orgány a zainteresované strany predložili nové skutočnosti, ktoré neboli zohľadnené v rozhodnutí o začatí vyšetrovacieho konania a ktoré odôvodňovali predĺženie formálneho vyšetrovacieho konania (ďalej len „rozhodnutie o predĺžení konania“).
- (8) Francúzske orgány zaslali Komisii 20. mája 2025 účtovnú závierku spoločnosti Corsair overenú audítorom za finančný rok končiaci sa 30. septembra 2024.
- (9) Spoločnosti Corsair a GDA predložili 23. mája 2025 pripomienky k rozhodnutiu o predĺžení konania z 11. apríla 2025. Ďalší podnik, ktorý si želal zostať v anonymite, predložil pripomienky 2. júna 2025. Komisia 6. júna 2025 postúpila tieto pripomienky francúzskym orgánom, ktoré odpovedali 17. júna 2025.
- (10) Francúzske orgány 30. mája 2025 zaslali Komisii aktualizovanú verziu revidovaného reštrukturalizačného plánu spoločnosti a príloh k nemu.
- (11) Komisia 27. júna 2025 zaslala francúzskym orgánom doplňujúce otázky týkajúce sa dodatočnej pomoci poskytnutej spoločnosti Corsair počas obdobia reštrukturalizácie, ako aj veľkosti jej lietadlového parku a jej rozvoja v rokoch 2023 a 2024. Francúzske orgány odpovedali listom z 11. júla 2025.
- (12) Komisia 4. novembra 2025 zaslala francúzskym orgánom žiadosť o predloženie dokumentov a doplňujúce otázky týkajúce sa financovania reštrukturalizačného plánu. Francúzske orgány odpovedali listami z 10., zo 17. a z 20. novembra 2025. Komisia 10. decembra 2025 zaslala francúzskym orgánom dodatočnú žiadosť týkajúcu sa revidovaného reštrukturalizačného plánu. Francúzske orgány odpovedali prostredníctvom aktualizácie plánu 15. decembra 2025.
- (13) Komisia takisto uskutočnila viaceré stretnutia s francúzskymi orgánmi zamerané na tieto rôzne témy, a to 28. apríla, 15. mája, 17. júna, 27. júna a 17. septembra, ako aj 10. a 12. decembra 2025.

⁽⁵⁾ Rozhodnutie Komisie C(2024) 8537 final z 5. februára 2024 vo veci SA.109662 – Francúzsko – Zmena pomoci a reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair (Ú. v. EÚ/C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj>).

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ C, C/2025/2490, 2.5.2025.

2. PRÍJEMCA

2.1. Činnosť spoločnosti Corsair

- (14) Spoločnosť Corsair je zjednodušená akciová spoločnosť (*société par actions simplifiée*, SAS) so základným imaním vo výške 5 000 000,00 EUR a so sídlom na adrese Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, Francúzsko. Je zapísaná v obchodnom registri a registri spoločností v meste Pointe-à-Pitre pod číslom 328 621 586.
- (15) Cenné papiere spoločnosti Corsair sú od konca roka 2020 v úplnom vlastníctve holdingovej spoločnosti Outre-Mer R-Plane (ďalej len „OMRP“) (⁷).
- (16) Na konci septembra 2023 mala spoločnosť Corsair lietadlový park, ktorý tvorilo deväť lietadiel, ktoré lietali najmä do najvzdialenejších francúzskych regiónov v Karibiku (Martinik, Guadeloupe) a Indickom oceáne (Réunion, Mayotte) a okrem iného aj do Kanady. Medzi ďalšie letecké spoločnosti, ktoré prevádzkujú lety na rovnakých linkách, patria Air France, Air Austral a Groupe Dubreuil Aéro, do ktorej patria letecké spoločnosti Air Caraïbes a FrenchBee.
- (17) Podľa rozhodnutia z roku 2020 mala spoločnosť Corsair realizovať reštrukturalizačný plán z roku 2020 v období do [...] s cieľom obnoviť svoju dlhodobú životaschopnosť.

2.2. Ťažkosti, ktorým čelí spoločnosť Corsair

- (18) Francúzske orgány v žiadosti o zmenu reštrukturalizačného plánu z roku 2020 vysvetlili, že obchodný plán, z ktorého vychádzal reštrukturalizačný plán z roku 2020, bol založený na predpokladoch, ktoré sa nepotvrdili, a že udalosti, ktorých rozsah sa nedal predvídať, mali na spoločnosť Corsair mimoriadne nepriaznivý vplyv.
- (19) Po prvé, francúzske orgány vysvetlili, že ťažkosti, ktorým spoločnosť Corsair čelila od schválenia reštrukturalizačného plánu z roku 2020, zahŕňali aj obmedzenia v oblasti verejného zdravia, ktoré boli zachované až do začiatku finančného roka 2022/2023 a ktoré mali veľmi závažný vplyv na obchodné a finančné výsledky spoločnosti Corsair.
- (20) V dôsledku obmedzenia – a dokonca dočasného zákazu – letov medzi kontinentálnym Francúzskom a určitými zámorskými departmánmi a územiami (ako sú Antily a Réunion), ktoré bolo zachované až do marca 2022 v dôsledku nového nárastu počtu prípadov ochorenia COVID-19 a ťažkostí pri nasadzovaní vakcín na týchto územiach z dôvodu nízkej zaočkovanosti miestneho obyvateľstva, bolo pre spoločnosť Corsair mimoriadne ťažké či dokonca nemožné vykonávať činnosť v týchto obdobiach:
- a) po novembri 2020, keď kontinentálne Francúzsko a najmä Antily a Réunion postihli opakované obmedzenia pohybu v obdobiach november až december 2020 a apríl až máj 2021, a následne opäť v júli až auguste 2021 v prípade Antíl a ostrova Réunion;
 - b) v období od februára do mája 2021, keď bolo cestovanie v kontinentálnom Francúzsku, na Antilách a ostrove Réunion prísne obmedzené na cestovanie z naliehavých dôvodov; táto požiadavka bola v prípade nezaočkovaných osôb zachovaná až do mája 2022;
 - c) koncom roka 2021, keď vlna omikron viedla k ďalšiemu sprísneniu obmedzení v týchto cieľových krajinách a Maurícius bol tiež na niekoľko dní klasifikovaný ako „šarlátovo červený“, čo viedlo k prudkému nárastu zrušených letov a prudkému poklesu rezervácií, a
 - d) lety do Kanady sa mohli obnoviť až v júni 2022, keďže veľmi prísne cestovné obmedzenia platili až do jari 2022.

(⁷) Spoločnosť OMRP je holdingová spoločnosť, ktorá bola založená 24. augusta 2020 v rámci ozdravenia a reštrukturalizácie spoločnosti Corsair v súvislosti s krízou spôsobenou pandémiou ochorenia COVID-19. Jediným cieľom spoločnosti OMRP je držať a spravovať podiel v spoločnosti Corsair a združovať akcionárov, ktorí sa podieľajú na záchrane spoločnosti, a to vrátane súkromných investorov a verejných subjektov. Spoločnosť OMRP nevykonáva vlastnú činnosť a je nástrojom kapitálu, prostredníctvom ktorého akcionári vykonávajú svoje práva a preberajú hospodárske riziko spojené s reštrukturalizáciou spoločnosti Corsair. Niektorí súkromní akcionári spoločnosti OMRP, ktorí mali záujem opätovne investovať do spoločnosti Corsair, sa preskupili do holdingovej spoločnosti Blue Sky, ktorá nadobudla kapitál v spoločnosti Corsair ako súčasť zmeny jej reštrukturalizačného plánu [pozri dokument s názvom *Firm Offer* (Závazná ponuka), príloha 2, zaslaný Komisii 15. decembra 2023].

- (21) Francúzske orgány ďalej dodali, že na činnosť spoločnosti Corsair mali vplyv aj protestné hnutia na Antilách v období od novembra 2021 do januára 2022 po zavedení povinného očkovania zdravotníckych pracovníkov a povinnosti tzv. zdravotného preukazu v súvislosti s pohybom na viacerých verejných priestranstvách.
- (22) V dôsledku toho sa podľa francúzskych orgánov výsledky spoločnosti Corsair, ktorá očakávala návrat k normálnym trhovým podmienkam na konci roka 2021, odchýlili od výsledkov predpokladaných v pôvodnom obchodnom pláne.
- (23) Francúzske orgány ďalej uviedli, že kríza spojená s ruskou vojenskou agresiou voči Ukrajine a z nej vyplývajúci globálny inflačný kontext viedli k veľmi prudkému zvýšeniu nákladov po obnovení bežnej činnosti spoločnosti, a to vzhľadom na i) veľmi prudké zvýšenie ceny kerozínu, ktorá na svojom vrchole presiahla 1 200 USD za tonu v porovnaní s cenou [500 – 900] USD za tonu pôvodne uvádzanou v podnikateľskom pláne, a ii) oslabenie eura voči americkému doláru, pričom pôvodný podnikateľský plán bol vypracovaný na základe predpokladu výmenného kurzu EUR/USD [0,9 – 1,3], zatiaľ čo najnižší kurz bol na úrovni 0,97 v októbri 2022.
- (24) Francúzske orgány v tejto súvislosti uviedli, že v revidovanom reštrukturalizačnom pláne, ktorý bol pôvodne predložený v decembri 2023, boli náklady na kerozín vo výške [100 – 180] mil. EUR [...] a že zvýšenie ceny kerozínu a slabý kurz eura voči americkému doláru viedli počas uvedeného obdobia k dodatočným nákladom vo výške približne [80 – 120] mil. EUR ročne len pri tejto poločke.
- (25) Francúzske orgány napokon tvrdili, že hoci spoločnosť bola schopná čiastočne zvýšiť svoje ceny, a tým preniesť tieto náklady na trh (v kombinácii so všeobecným inflačným účinkom na všetky náklady spoločnosti), táto kompenzácia bola jednak len čiastočná a jednak sa nemohla uplatniť na väčšinu leteniek, keďže boli predané niekoľko mesiacov pred uskutočnením letov. Prudké zvýšenie nákladov ako to, ktoré nastalo v dôsledku krízy spojenej s ruskou vojenskou agresiou voči Ukrajine, sa preto nemohlo okamžite premietnuť do ceny leteniek a bol potrebný určitý časový odstup.
- (26) V tejto súvislosti a na základe uvedených skutočností francúzske orgány v septembri a decembri 2023 vysvetlili, že spoločnosť Corsair čelila vážnym ťažkostiam s peňažnými tokmi a zaznamenala čistý pokles prevádzkovej marže vo výške [170 – 220] mil. EUR v rokoch 2020 až 2023 v porovnaní s reštrukturalizačným plánom z roku 2020, a to napriek úsiliu spoločnosti znížiť počas uvedeného obdobia fixné náklady o [10 – 25] mil. EUR, ako aj napriek dodatočným podporným opatreniam, ktoré zaviedol francúzsky štát v prospech celého odvetvia, čo malo v uvedenom období pozitívny vplyv na spoločnosť Corsair vo výške [20 – 40] mil. EUR.
- (27) Francúzske orgány zároveň vysvetlili, že vzhľadom na zhoršenie finančných výsledkov spôsobené novými ťažkosťami, ktorým spoločnosť Corsair čelila po prijatí rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu z decembra 2020, ako sa uvádza v odôvodneniach 18 až 25, na prevádzkový výsledok spoločnosti [...] na konci finančného roka [...] (končiaceho sa v septembri [...]) a [...] vlastné imanie, ktoré k uvedenému dátumu predstavovalo [...], ako aj vzhľadom na aktualizovaný obchodný plán vypracovaný spoločnosťou, už spoločnosť Corsair nebola schopná dodržať reštrukturalizačný plán z roku 2020.
- (28) Francúzske orgány napokon uviedli, že cena paliva a výmenný kurz eura voči doláru zostali v období 2022/2023 veľmi nestále. Poukázali tiež na zvýšenie všetkých vyjadrených nákladov spôsobené infláciou, a to najmä nákladov na údržbu lietadiel a ich motorov ([...]) a nákladov na catering ([...]) v období 2022/2023.
- (29) V súlade s uvedeným Francúzsko 15. decembra 2023 zmenilo svoju žiadosť o zmenu reštrukturalizačného plánu z roku 2020 na základe oddielu 7.2.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

3. REVIDOVANÝ REŠTRUKTURALIZAČNÝ PLÁN

3.1. Predpoklady uvedené v revidovanom reštrukturalizačnom pláne

- (30) Francúzske orgány po 15. decembri 2023 niekoľkokrát aktualizovali revidovaný reštrukturalizačný plán s prihliadnutím na vývoj činnosti spoločnosti Corsair, ako aj na geopolitický a makroekonomický vývoj za posledné dva roky.
- (31) Posledná verzia revidovaného reštrukturalizačného plánu bola prijatá 23. mája 2025. Táto verzia plánu je pripojená k zmierovaciemu protokolu s názvom *Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair* (ďalej len „súpis podmienok“), ktorý 7. novembra 2025 podpísali spoločnosť Corsair, francúzske orgány, noví investori a odchádzajúci investori pod záštitou *ad hoc* správcov menovaných súdnym rozhodnutím v rámci konania na predchádzanie platobnej neschopnosti pred súdom Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre a výborom Comité Interministeriel de Restructuring Industrielle (CIRI). Plán vychádza z týchto hlavných predpokladov, ktoré francúzske orgány naposledy aktualizovali 15. decembra 2025:
- a) ukončenie všetkých obmedzení súvisiacich so zdravotnou krízou spôsobenou ochorením COVID-19 a trh od roku 2025 nad úrovňami z roku 2019;
 - b) skutočné výsledky spoločnosti Corsair (predložené francúzskymi orgánmi bez overenia audítorom) za finančný rok 2024 – 2025 končiaci sa 30. septembra 2025 poukazujú na návrat k ziskovosti s čistým výsledkom vo výške [...] mil. EUR;
 - c) zníženie nákladov na palivo od apríla 2025 na úroveň [600 – 900] USD za tonu v porovnaní s priemernou úrovňou približne [500 – 800] USD za tonu od septembra 2024;
 - d) výmenný kurz USD/EUR na úrovni [0,9 – 1,3], t. j. mierne vyšší ako kurz pozorovaný od apríla 2025;
 - e) dokončenie úplnej obnovy lietadlového parku spoločnosti Corsair v januári 2025, pokiaľ ide o [...] lietadiel typu Airbus A330-NEO, pričom výsledkom bude, že všetky destinácie spoločnosti Corsair budú teraz obsluhované lietadlami Airbus A330-NEO s tromi triedami cestovania a kapacitou 343 sedadiel (20 sedadiel v triede Business, 21 sedadiel v triede Premium a 302 sedadiel v triede Economy);
 - f) predaj lietadla [...] dňa [...] spoločnosti [...] za odhadovanú cenu [25 – 45] mil. EUR a záväzok akcionárov poskytnúť príspevok vo výške [25 – 45] mil. EUR v súlade s oddielom B súpisu podmienok, podľa ktorého i) spoločnosti Blue Sky Holding ⁽⁸⁾, Groupe Advens-Geocoton ⁽⁹⁾ a SEMPAT ⁽¹⁰⁾ poskytnú kapitálový príspevok v celkovej výške [10 – 40] mil. EUR ([5 – 30] mil. EUR, [0 – 5] mil. EUR a 3 mil. EUR) alebo, ak to bude potrebné pred prijatím rozhodnutia Komisie, sprístupnia túto sumu ako dočasné financovanie na krytie potrieb likvidity spoločnosti Corsair až do ukončenia reštrukturalizácie (s následnou kapitalizáciou), a ii) spoločnosť Groupe Advens-Geocoton sa tiež zaviazala poskytnúť spoločnosti Corsair druhú časť dočasného financovania vo výške [5 – 30] mil. EUR najneskôr do piatich pracovných dní odo dňa prijatia rozhodnutia Európskej komisie. Toto dočasné financovanie v celkovej výške [20 – 60] ⁽¹¹⁾ mil. EUR bude vložené do kapitálu spoločnosti Corsair v rámci navýšenia kapitálu, ktoré sa uskutoční po rozhodnutí Európskej komisie o schválení (a to aj v prípade, že toto rozhodnutie bude podmienené);

⁽⁸⁾ Blue Sky Holding, SAS so sídlom na Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes je súkromné konzorcium, ktorého súčasťou sú niektorí z bývalých akcionárov spoločnosti Corsair.

⁽⁹⁾ Groupe Advens-Geocoton je súkromná priemyselná skupina francúzskeho pôvodu poskytujúca služby, ktorá je aktívna najmä v textilnom a poľnohospodárskom priemysle, logistike a digitálnych službách a dlhodobo pôsobí v Afrike a zámorských územiach. Vznikla zlúčením spoločností Advens a Geocoton a má uznávané skúsenosti s riadením činností v zložitých a kapitálovo náročných podmienkach.

⁽¹⁰⁾ Spoločnosť SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniaire région Guadeloupe) je spoločnosť so zmiešaným kapitálom, ktorej poslaním je investovať do hospodárskych projektov strategického záujmu na územiach departmánu Guadeloupe a podporovať takéto projekty, <https://www.sempatrimoniaire.com/a-propos>. V rámci reštrukturalizácie spoločnosti Corsair vystupuje spoločnosť SEMPAT ako menšinový verejný investor, ktorý zabezpečuje financovanie poskytnuté regiónom Guadeloupe.

⁽¹¹⁾ Spoločnosti Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton a SEMPAT sa tiež zaviazali investovať do kapitálu dodatočnú sumu [5 – 20] mil. EUR, ak peňažné toky spoločnosti Corsair na konci mesiaca klesnú pod hranicu [20 – 60] mil. EUR. Cieľom tohto záväzku je poskytnúť dodatočnú záruku pre prípad zhoršenia parametrov revidovaného reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair a zvýšiť vlastný príspevok súkromných investorov.

- g) obmedzenie lietadlového parku na deväť lietadiel počas trvania revidovaného reštrukturalizačného plánu (desiate lietadlo bude zaradené až od [...]);
 - h) zníženie počtu najmenej ziskových letov ([...] % zníženie počtu letových hodín v porovnaní s finančným rokom [...]) s cieľom umožniť dosiahnutie lepšieho koeficientu vyťaženia a zvýšenie priemernej ceny letenky;
 - i) zvýšenie počtu letov z Maurícia/na Mauríciu v roku 2025, [...] po prijatí rozhodnutia zamerať sa na Afriku (vzhľadom na to, že prevádzkovanie tejto linky len na sezónnej báze nie je dlhodobou udržateľné);
 - j) dodatočné opatrenia s cieľom zlepšiť úroveň príjmu za počet dostupných miest na kilometer (ďalej len „RASK“) ⁽¹²⁾, ktoré časom prinesú [...] % zvýšenie RASK;
 - k) zlepšenie vedľajších príjmov na základe porovnania so zvyškom odvetvia;
 - l) zlepšenie riadenia výnosov zavedením dodatočných opatrení, ako sú najmä otváranie a zatváranie tarifných tried vďaka štandardizácii lietadlového parku;
 - m) zlepšené prognózy, ktoré v základnom scenári zahŕňajú pozitívny vplyv na obrat cestujúcich vo výške [...] % v roku [...] a [...] % v roku [...]. Toto zvýšenie predajných cien je výsledkom kombinovaného účinku zvýšenia podielu sedadiel v prednej časti kabíny a zmeny letového poriadku s cieľom znížiť počet najmenej ziskových letov (pozri v predchádzajúcom texte);
 - n) ďalšie opatrenia na úsporu nákladov, napr. opätovné prerokovanie štrukturálnych zmlúv (lízing, údržba a servis atď.), zníženie marketingových nákladov, sublízingu motorov a predaj služieb technickej správy, a
 - o) racionalizácia nákladov na zamestnancov, ktorá súvisí najmä so zmenami v zložení posádky.
- (32) Francúzske orgány k týmto predpokladom ďalej dodávajú, že príjmy spoločnosti Corsair sú pravdepodobne stále ovplyvnené jej imidžom nízkonákladového leteckého dopravcu, ktorý sa vyznačuje vysokým podielom dotovaných leteniek, povestou charterovej leteckej spoločnosti, zastaraným palubným vybavením (ako sú obrazovky) a neštandardizovaným lietadlovým parkom. Modernejší lietadlový park v porovnaní so súčasným lietadlovým parkom spoločnosti Corsair tak pravdepodobne umožní predaj leteniek za vyššie ceny a zvýšenie koeficientov vyťaženia, keďže salepší vnímanie zákazníkov. Francúzske orgány navyše uvádzajú, že tento odklon od „charterového“ imidžu sa už prejavil v pozitívnej spätnej väzbe zákazníkov, pokiaľ ide o lety vykonávané novými lietadlami, ako aj v tom, že spoločnosť Corsair získala na podujatí World Airline Awards titul „Najlepšia letecká spoločnosť pre rekreáciu“ vo Francúzsku za rok 2024. Francúzsko uvádza, že sa očakáva, že vplyv stratégie dodatočného predaja (tzv. upselling), hoci nie je zahrnutá v revidovanom reštrukturalizačnom pláne, ako bol predložený Komisii, na ceny a koeficienty vyťaženia sa prejaví postupne, keď sa cestujúci dozvedia o lepších službách a menia svoje preferencie.

3.2. Financovanie revidovaného reštrukturalizačného plánu

- (33) Francúzske orgány vo svojom podaní z 27. septembra 2023 navrhli, aby sa revidovaný reštrukturalizačný plán vzťahoval na obdobie od [...] do [...]. Na druhej strane, z dokumentácie, ktorú francúzske orgány poskytli 15. decembra 2023, vyplýva, že maximálne dodatočné trvanie plánovanej reštrukturalizácie by bolo [...] (a nie [...]), t. j. najneskôr do [...].
- (34) Následne, ako sa vypracúvali rôzne verzie revidovaného reštrukturalizačného plánu, francúzske orgány informovali Komisiu, že dátum 30. septembra 2026 je nakoniec skutočným dátumom skončenia obdobia reštrukturalizácie.
- (35) Na základe toho vychádza reštrukturalizačný plán revidovaný 23. mája 2025, aktualizovaný 15. decembra 2025 a predložený francúzskymi orgánmi Komisii ako konečná verzia, ktorá sa má zohľadniť v jej posúdení, v zásade z týchto finančných predpokladov:

⁽¹²⁾ Ukazovateľ RASK predstavuje všetky príjmy, ktoré letecká spoločnosť vytvorila v pomere k celkovému počtu ponúkaných sedadlolo-kilometrov (ASK) za dané obdobie.

- a) po prvé, trvalé zlepšenie finančných výsledkov (vďaka ktorému by sa mohol dosiahnuť prevádzkový výsledok vo výške [...] mil. EUR k [...]) a finančných tokov vytváraných počas trvania revidovaného reštrukturalizačného plánu vďaka i) optimalizovanej obchodnej ponuke po zvýšení počtu rotácií s využitím lietadlového parku, ktorý je teraz úplne obnovený a štandardizovaný; ii) reštrukturalizačným opatreniam a opatreniam na zníženie nákladov a iii) vplyvu dodatočných opatrení na zlepšenie ziskovosti;
- b) lietadlový park s deviatimi plne modernizovanými lietadlami, zrušenie stratových liniek a ich nahradenie novými linkami do Afriky;
- c) ďalej externé finančné príspevky jednak vo forme poskytnutia nových finančných prostriedkov externými investormi vo výške 145,4 mil. EUR ⁽¹³⁾ a jednak vo forme finančnej podpory poskytnutej francúzskym štátom v celkovej výške 87,8 mil. EUR.

3.2.1. Opis financovania

- (36) Ako sa uvádza v tabuľke 1 ďalej v texte, francúzske orgány vysvetľujú, že zdrojom súkromného financovania bude najmä: i) kapitálový príspevok vo výške [...] mil. EUR od spoločnosti Blue Sky Holding; ii) kapitálový príspevok od nového externého investora (francúzskej spoločnosti Advens-Geocoton) ako nového akcionára vo výške [...] mil. EUR; iii) dodatočný kapitálový príspevok vo výške [...] mil. EUR rozdelený medzi spoločnosti Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton a SEMPAT, ktorý bude poskytnutý spoločnosti Corsair, ak jej peňažné toky klesnú pod prahovú hodnotu [...] mil. EUR; iv) odklad platenia príspevkov na dôchodkové zabezpečenie, ktoré umožnil dôchodkový fond Caisse de Retraite du Personnel Navigant (ďalej len „dôchodkový fond CRPN“) vo výške [...] mil. EUR; v) predaj lietadla Airbus A330 F-HSKY spoločnosťou Corsair za odhadovanú sumu [...] mil. EUR a vi) financovanie štyroch nových lietadiel A330-NEO spoločnosťou Corsair (prostredníctvom lízingových zmlúv) v júli 2022 vo výške [...] mil. EUR ⁽¹⁴⁾.
- (37) Francúzske orgány na základe uvedených skutočností uvádzajú, že výška vlastného príspevku, ktorý sa má uplatniť v súvislosti so žiadosťou o zmenu reštrukturalizačného plánu z roku 2020, predstavuje 145,4 mil. EUR. Francúzske orgány tiež uvádzajú, že v súvislosti s rozhodnutím z roku 2020 založeným na reštrukturalizačnom pláne z roku 2020 súkromné kapitálové príspevky pre spoločnosť Corsair dosiahli [130 – 180] mil. EUR.
- (38) Francúzske orgány preto dospeli k záveru, že v súvislosti so zmenou reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair z roku 2020 by celkový vlastný príspevok dosiahol 319,1 mil. EUR (t. j. s prihliadnutím na pôvodný vlastný príspevok).
- (39) Pokiaľ ide o finančnú podporu zo strany francúzskeho štátu, francúzske orgány vysvetľujú, že prevažnú väčšinu pomoci požadovanej v zmenenom reštrukturalizačnom pláne tvorí odpustenie pomoci poskytnutej v roku 2020 vo forme úverov, a nie nové kapitálové injekcie, a že finančná podpora štátu sa preto bude poskytovať najmä prostredníctvom:
 - i) nového príspevku vo výške 3 mil. EUR od zastupiteľstva Guadeloupe Conseil Départemental de la Guadeloupe;
 - ii) zámorského daňového úveru (CIOM) vo výške 38,1 mil. EUR v rámci investičného programu spoločnosti Corsair na nákup lietadla ⁽¹⁵⁾;
 - iii) zmeny splátkového kalendára vo výške 19 mil. EUR zodpovedajúcej verejnému dlhu, ktorý nemožno odpustiť, počas obdobia šiestich rokov ([...]) ⁽¹⁶⁾;

⁽¹³⁾ Po úplnom vytlačení historického akcionára OMRP zrušením všetkých jeho akcií.

⁽¹⁴⁾ Zodpovedá výške mesačného prenájmu lietadiel do 30. septembra 2025, t. j. na obdobie revidovaného reštrukturalizačného plánu.

⁽¹⁵⁾ Zámorský daňový úver, na ktorý sa vzťahuje článok 244 quater W francúzskeho všeobecného daňového zákonníka, predstavuje daňovú úľavu na investície v zámorských departmánoch. Toto opatrenie nie je bežne dostupné podnikom v ťažkostiach. Francúzsky štát sa však zaväzuje, že vynaloží maximálne úsilie na to, aby ho spoločnosti Corsair poskytol vo forme výnimky, a to aj napriek tomu, že je podnikom v ťažkostiach.

⁽¹⁶⁾ Francúzske orgány pripomínajú, že zostatok verejného dlhu, ktorý nemožno odpustiť, t. j. 5,5 mil. EUR, bude splatený súčasne so splatením daňového úveru na rok 2026 [čo zodpovedá zámorskému daňovému úveru, ktorý má francúzsky štát vyplatiť spoločnosti Corsair podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ].

- iv) odpustenia sumy 23 mil. EUR zodpovedajúcej verejnému dlhu, ktorý možno odpustiť ⁽¹⁷⁾, a
- v) odpustenia verejných dlhov vo výške 80 mil. EUR zodpovedajúcej štátnym úverom poskytnutým ako súčasť reštrukturalizačného plánu z roku 2020 [úvery z Fonds de Développement Économique et Social a Prêt Participatif – ďalej len „úvery FDES a PP“, pozri odôvodnenie 1 body 1 a iv)], ako aj úrokov z týchto úverov vo výške 4,7 mil. EUR.
- (40) Pokiaľ ide o odpustenie úverov FDES a PP [odôvodnenie 39 bod v)], francúzske orgány tvrdia, že keďže táto suma už bola v plnej miere zohľadnená v rozhodnutí z roku 2020, nemala by sa znovu zahŕňať do výpočtu pomoci na financovanie nákladov na reštrukturalizáciu na účely stanovenia pomeru pomoci k vlastnému príspevku, keďže by to viedlo k dvojitému započítaniu tej istej pomoci. Na druhej strane treba zohľadniť sumu vzniknutých a kapitalizovaných úrokov (z úveru s podielom na zisku), ktorá za celý čas trvania úveru s podielom na zisku dosiahne 4,7 mil. EUR. Spoločnosť Corsair navyše ako protihodnotu za takéto odpustenie udeľuje francúzskemu štátu a dotknutým verejným veriteľom doložku o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti („better fortunes clause“), podľa ktorej spoločnosť Corsair v prípade splnenia stanovených podmienok každoročne splatí sumu zodpovedajúcu [...] % kladného rozdielu medzi jej prevádzkovým výsledkom vrátane rezerv na údržbu a odpismi reštrukturalizovaného dlhu ⁽¹⁸⁾ až do výšky [...] mil. EUR. Účinná aktivácia tejto doložky je podmienená kumulatívnym splnením prísnych finančných podmienok, konkrétne existenciou kladného vlastného imania a udrжанím pozície z hľadiska dostatočného peňažného toku, čím sa zabezpečí, že platby uskutočnené na základe doložky o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti neohrozia platobnú schopnosť alebo likviditu podniku.
- (41) Tu treba pripomenúť, že v súvislosti s rozhodnutím z roku 2020 založeným na reštrukturalizačnom pláne z roku 2020 bola štátna pomoc vyplatená spoločnosti Corsair vo forme pomoci na reštrukturalizáciu vo výške 106,7 mil. EUR, ktorá zahŕňala i) odklad platenia záväzkov voči verejným subjektom, ktoré vznikli spoločnosti Corsair ku koncu januára 2021 a ktoré sa odhadujú na 21,9 mil. EUR; ii) 4,8 mil. EUR vo forme zámorského daňového úveru na nákup jedného alebo viacerých lietadiel v roku 2021; iii) priamy zvýhodnený úver od štátu vo výške 18 mil. EUR (ďalej len „úver FDES“) a iv) úver s podielom na zisku vo výške 62 mil. EUR (ďalej len „úver PP“) ⁽¹⁹⁾.
- (42) Francúzske orgány pripomínajú, že v roku 2020 miestne orgány v zámorských departmánoch v rámci investície spoločnosti OMRP zaplatili 6 mil. EUR, čo sa nezohľadnilo v rozhodnutí z roku 2020. Túto sumu treba preto pripočítať k výške štátnej pomoci vyplatennej v roku 2020, výsledkom čoho bude celková štátna pomoc vo výške 112,7 mil. EUR.
- (43) Navyše v reakcii na pripomienku Komisie uvedenú v odôvodnení 95 rozhodnutia o začatí konania, ktorou sa spochybňuje oprávnenosť odkladu platenia [10 – 40] mil. EUR prostredníctvom rozloženého platenia príspevkov na dôchodkové zabezpečenie, ktoré dôchodkový fond CRPN umožnil spoločnosti Corsair v septembri 2023, ako vlastného príspevku, francúzske orgány v podstate tvrdia, že dôchodkový fond CRPN je subjekt, ktorý nezávisle spravuje zdroje súkromného pôvodu. Keďže zdroje dôchodkového fondu CRPN nie sú štátnymi zdrojmi a rozhodnutie rozložiť platenie príspevkov – ktoré možno v kontexte tohto prípadu prirovnať k primeranému správaniu súkromného veriteľa – nemožno pripísať štátu, toto opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (44) V tabuľke 1 sa uvádza rozdelenie vlastných príspevkov a štátnej pomoci pri financovaní reštrukturalizačného plánu z roku 2020. Ďalej sa v nej uvádza toto rozdelenie pri financovaní, ktorým sa prispelo na zmenený reštrukturalizačný plán. Napokon sa v nej uvádza pomer medzi všetkými súkromnými a verejnými príspevkami pri financovaní revidovaného reštrukturalizačného plánu.

⁽¹⁷⁾ Financovanie uvedené v odôvodnení 39 bodoch iii) a iv) sa poskytuje prostredníctvom výboru Commission des Chefs de Services Financiers (ďalej len „CCSF“), ktorý je súčasťou Generálneho riaditeľstva pre verejné financie ministerstva hospodárstva, <https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises>.

⁽¹⁸⁾ Pozri prílohu 5 k súpisu podmienok podpísanému 7. novembra 2025.

⁽¹⁹⁾ Francúzske orgány v tejto súvislosti pripomínajú, že v kontexte rozhodnutia z roku 2020 sa za štátnu pomoc považovala celková výška úverov poskytnutých štátom (80 mil. EUR), a nie len hospodárska výhoda poskytnutá spoločnosti Corsair prostredníctvom úverov od štátu, a to na rozdiel od podobných úverov, ktoré poskytol súkromný subjekt.

Tabuľka 1

Pomoc a vlastné príspevky

Vlastné príspevky		Pomoc	
Druh	Suma v mil. EUR	Druh	Suma v mil. EUR
Koncesie TUI (odchádzajúci akcionár)	[80 – 120]	odklad platenia záväzkov voči verejným subjektom	21,9
Príspevok spoločnosti OMRP	[10 – 50]	zámorský daňový úver	4,8
Príspevok od zámorských miestnych orgánov (prostredníctvom spoločnosti OMRP)	(6)	štátne úvery FDES a PP	80
Predaj troch lietadiel Boeing 747 2. júla 2020	[10 – 25]	príspevok od zámorských miestnych orgánov (prostredníctvom spoločnosti OMRP)	6
Rokovania o lízingu dvoch lietadiel	[3 – 10]		
Plán ochrany pracovných miest a kolektívna vzájomná dohoda o skončení pracovného pomeru	[7 – 20]		
Celkové vlastné príspevky na reštrukturalizačný plán z roku 2020	173,7 60,86 %	Celková pomoc na reštrukturalizačný plán z roku 2020	112,7 39,14 %
Kapitálová injekcia od spoločnosti Blue Sky Holding (bývalí akcionári spoločnosti OMRP a opätovní investori)	[5 – 30]	kapitálová injekcia od zastupiteľstva Conseil Départemental de la Guadeloupe (prostredníctvom spoločnosti SEMPAT)	3
Kapitálová injekcia od spoločnosti Advens-Geocoton	[5 – 30]	odpustenie štátnych úverov FDES a PP	úroky kapitalizované a vzniknuté ku koncu júla 2 025 z úveru s podielom na zisku (PP): 4,7 úroky zaplatené za úver FDES
Nový záväzok akcionárov (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton a SEMPAT) poskytnúť dodatočnú kapitálovú injekciu	[5 – 30]		
Odklad platenia príspevkov do dôchodkového fondu Caisse de Retraite du Personnel Navigant	[10 – 40]	zmena splátkového kalendára verejného dlhu, ktorý nemožno odpustiť	19
Predaj lietadla F-HSKY	[25 – 40]	odpustenie verejného dlhu, ktorý možno odpustiť	23
Financovanie štyroch nových lietadiel typu Airbus A330-NEO prostredníctvom lízingu (lízingové poplatky)	[20 – 80]	zámorský daňový úver	38,1
Celkové vlastné príspevky na revidovaný reštrukturalizačný plán	145,4 62,3 %	Celková pomoc na revidovaný reštrukturalizačný plán	87,8 37,7 %
Celkové vlastné príspevky spolu (na oba plány)	319,1 61,4 %	Celková výška pomoci (na oba plány)	200,5 38,6 %

3.2.2. *Primeranosť medzi pomocou, vlastnými príspevkami a rozdelením zaťaženia*

- (45) Na základe uvedených skutočností francúzske orgány uvádzajú, že v súvislosti so zmenou reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair z roku 2020 by celková diskontovaná výška štátnej pomoci predstavovala 200,5 mil. EUR (so zohľadnením pôvodnej pomoci), t. j. o [80 – 180] mil. EUR menej ako celková diskontovaná výška súkromných príspevkov.
- (46) Francúzske orgány v súlade s tým dospeli k záveru, že podmienka stanovená v bode 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, podľa ktorej vlastné príspevky musia predstavovať najmenej 50 % nákladov na reštrukturalizáciu, je uspokojivo splnená.
- (47) Okrem toho francúzske orgány uvádzajú, že časť verejného úsilia v rámci revidovaného reštrukturalizačného plánu bude mať formu kapitálových injekcií a že súčasní akcionári veľmi významne prispievajú k úsiliu o reštrukturalizáciu tým, že v rámci pripravovaného zvýšenia kapitálu znížia svoj podiel na nulu. V tejto súvislosti francúzske orgány vysvetľujú, že v súlade s bodom 66 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu existujúci akcionári v plnej miere absorbovali akumulované straty spoločnosti Corsair pred zásahom štátu. Na tento účel sa pred poskytnutím verejných prostriedkov zaviedlo zníženie kapitálu s cieľom vyrovnať straty prenesené do budúcich období. V dôsledku tejto operácie sa účasť súčasných akcionárov úplne vymazala úplným znížením hodnoty akcií v obehu. Táto skutočnosť predchádzala zvýšeniu kapitálu, a preto bývalí akcionári nemajú žiaden prínos z rekapitalizácie. Francúzske orgány sa preto domnievajú, že týmto prístupom sa zabezpečuje primerané rozdelenie zaťaženia, keďže existujúci akcionári znášajú celé bremeno minulých strát v plnom rozsahu, ktorý povoľuje vnútroštátne právo, a v rámci reštrukturalizácie kapitálu boli skutočne vytlačení.

3.2.3. *Vhodnosť pomoci*

- (48) Na základe uvedených skutočností sa francúzske orgány domnievajú, že súčasné ťažkosti spoločnosti Corsair vyplývajú tak z bezprostredných problémov s likviditou, ako aj zo štrukturálneho oslabenia jej platobnej schopnosti, ktoré je dôsledkom akumulovaných strát, ktoré z roka na rok znižujú jej vlastné imanie. Poukazujú na to, že plánovaná pomoc, ktorú v podstate tvorilo odpustenie dlhu a daňového úveru, neslúži len na dočasné zlepšenie peňažných tokov spoločnosti, ale prispieva aj k posilneniu jej platobnej schopnosti z dlhodobého hľadiska. Tento druhý aspekt je úmerný schopnosti spoločnosti pokryť všetky svoje záväzky z vlastných zdrojov. Odpustením dlhu sa okamžite a trvalo znižujú krátkodobé záväzky, zatiaľ čo daňovým úverom sa zvyšuje čistý výsledok hospodárenia alebo aktíva, čím sa v oboch prípadoch zlepšuje čistá pozícia. Francúzske orgány sa domnievajú, že toto zníženie záväzkov spolu s obnovením úrovne vlastného imania je najvhodnejším mechanizmom, ako napraviť zistené ťažkosti. Prostredníctvom pomoci, ku ktorej je pripojená doložka o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti do výšky [...] mil. EUR, by sa tak riešili strednodobé potreby likvidity, ako aj nedostatočná platobná schopnosť, a preto by pomoc mala spoločnosti Corsair umožniť návrat k udržateľnej finančnej štruktúre a ku kladnému stavu finančnej hotovosti pri súčasnom plnení jej záväzkov.

3.3. **Obnovenie dlhodobej životaschopnosti**

3.3.1. *Opis predpokladov a finančných prognóz*

- (49) Podľa základného scenára uvedeného v poslednej aktualizácii revidovaného reštrukturalizačného plánu z 23. mája 2025, ktorý predložili francúzske orgány a ktorý bol naposledy aktualizovaný 15. decembra 2025, sa očakáva, že obrat spoločnosti Corsair, najmä obrat z osobnej dopravy, sa počas trvania revidovaného reštrukturalizačného plánu (od konca septembra 2023 do konca septembra 2026) zvýši o približne 17 % a do konca septembra 2026 dosiahne približne [...] mil. EUR.
- (50) Francúzske orgány sa domnievajú, že náklady (variabilné a fixné) sa počas trvania plánu zvýšia len o [...] %, čo je úmerne menej ako očakávané príjmy spoločnosti do konca septembra 2026. Najmä z hľadiska fixných nákladov [...] však francúzske orgány uvádzajú, že sa očakáva zvýšenie týchto nákladov na lízing počas trvania revidovanej reštrukturalizácie o [...] % v dôsledku zaradenia nových lietadiel do lietadlového parku. Francúzske orgány vysvetľujú, že tieto nové lietadlá sú lacnejšie z hľadiska prevádzkových nákladov (najmä z hľadiska spotreby paliva), ale ich prenájom je drahší.

- (51) Francúzske orgány uvádzajú, že na základe uvedenej situácie a, ako to vyplýva z nasledujúcej tabuľky, sa očakáva výrazný nárast prevádzkového výsledku spoločnosti počas trvania revidovaného reštrukturalizačného plánu, a to z [...] mil. EUR na konci septembra 2023 na [...] mil. EUR na konci septembra 2026, čo predstavuje úplné zvrátenie situácie počas trvania revidovaného reštrukturalizačného plánu z výraznej prevádzkovej straty na prevažne kladný prevádzkový výsledok.

Tabuľka 2

Hlavné finančné ukazovatele spoločnosti Corsair (základný scenár)

	Obdobie reštrukturalizácie							
V mil. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Obrat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
z toho cestujúci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkový výsledok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý výsledok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vlastné imanie (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý dlh (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investovaný kapitál (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Hotovostná pozícia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Návratnosť investovaného kapitálu (ROCE) v % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[10,6–13,4]%	[11,4–15,2]	[...]
Návratnosť vlastného kapitálu (ROE) v % (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: rôzne snímky z revidovaného reštrukturalizačného plánu k 23. máju 2025, ako boli poskytnuté; „Zhrnutie predložených dokumentov“ z 20. júna 2025.

(*) Vypočítané na základe NOPAT (čistý prevádzkový zisk po zdanení) ⁽²⁰⁾.

(**) Odpočítané na základe čistého výsledku a vlastného imania.

⁽²⁰⁾ Prevádzkový výsledok meria prevádzkovú výkonnosť podniku pred zohľadnením finančných nákladov a dane z príjmov právnických osôb v súlade s platnými účtovnými pravidlami. Čistý prevádzkový zisk po zdanení (NOPAT) je prevádzkový výsledok po zdanení vypočítaný na normatívnom základe, ako keby bol podnik financovaný výlučne vlastným imaním, a získa sa uplatnením štandardizovanej daňovej sadzby na prevádzkový výsledok. Tento prístup umožňuje neutralizovať účinky štruktúry financovania a mimoriadnych daňových položiek. NOPAT je teda relevantným agregovaným ukazovateľom pre výpočet návratnosti investovaného kapitálu (ROCE), ktorým sa meria návratnosť investovaného kapitálu tým, že vyjadruje pomer NOPAT k investovanému kapitálu a umožňuje posúdiť schopnosť podniku vytvárať hodnotu, keď táto návratnosť presiahne vážené priemerné kapitálové náklady (WACC), čo je tiež miera návratnosti vypočítaná po zdanení. V prípade spoločnosti Corsair sa NOPAT vypočíta takto: EBIT upravené o finančné úroky z lízingu (približný výpočet, keďže spoločnosť nepredkladá konsolidovanú účtovnú závierku podľa IFRS) + dodatočné náklady na zamestnancov + daň z príjmov právnických osôb.

- (52) Pokiaľ ide o čistý výsledok spoločnosti Corsair v základnom scenári, francúzske orgány očakávajú, že sa zvýši o rovnakú sumu, pričom počas trvania plánu výrazne vzrastie z čistej straty vo výške [...] mil. EUR k [...] na očakávaný zisk vo výške [...] mil. EUR na konci septembra 2026. Treba poznamenať, že tento čistý zisk očakávaný na konci septembra 2026 je výrazne vyšší ako v roku 2025 vďaka mimoriadnym príspevkom spojeným s odpustením pohľadávok francúzskeho štátu v kombinácii s mimoriadnym výsledkom vo výške [...] mil. EUR a výnosom vo výške [...] mil. EUR z predaja lietadla F-HSKY. Bez týchto mimoriadnych príspevkov by očakávaný čistý výsledok na konci septembra 2026 predstavoval [...] mil. EUR.
- (53) Francúzske orgány uvádzajú, že tieto pozitívne výsledky, ktoré poukazujú na zjavné zlepšenie, boli dosiahnuté najmä vďaka i) veľmi dobrej obchodnej dynamike; ii) obnove lietadlového parku, ktorá umožnila zlepšiť služby; iii) zavedeniu opatrení na zlepšenie RASK (najmä zvýšenie vedľajších príjmov, zlepšenie riadenia výnosov a opätovné prerokovanie zmlúv s niektorými poskytovateľmi služieb) a iv) začlenení vplyvu opatrení na zlepšenie výkonnosti, ktoré už boli identifikované, ale ktorých pozitívny vplyv nebol až do ich zavedenia plne zohľadnený.
- (54) V tejto súvislosti francúzske orgány spresňujú, že opatrenia na zlepšenie sa týkajú úspor nákladov, ako aj zvýšenia príjmov, pričom okrem iného zahŕňajú tieto hlavné prvky:
- a) začlenenie skutočného vplyvu opatrení na zlepšenie RASK, ktorý sa ukázal byť vyšší ako pôvodné predpoklady ([...] % od roku 2026 v porovnaní s predchádzajúcimi [...] %) v súlade s vynikajúcimi výsledkami zaznamenanými vo finančnom roku 2024/2025 potom, ako spoločnosť Corsair realizovala akčný plán;
 - b) vyšší vplyv priemernej ceny kupónu (ďalej len „ACP“) vzhľadom na stabilizáciu či dokonca mierny nárast ACP pozorovaný počas celého finančného roka 2025, hoci cena paliva sa výrazne znížila ([...] % v porovnaní s predchádzajúcou verziou revidovaného reštrukturalizačného plánu). Francúzske orgány pripomínajú, že tento trend zlepšovania ACP v kombinácii s poklesom cien palív pokračuje a podporuje budúce ciele uvedené v revidovanom reštrukturalizačnom pláne z hľadiska výnosu na cestujúceho; to sa vysvetľuje najmä dodatočným predajom (tzv. upselling) zo strany spoločnosti Corsair v súvislosti s obnovou jej lietadlového parku, čo umožnilo zvýšiť ACP nad pôvodné očakávania počas [...], a
 - c) pokles nákladov na distribúciu vzhľadom na nedávne dobré výsledky dosiahnuté prostredníctvom online kanálov, ktoré boli zaznamenané počas finančného roka 2025. Realizácia dynamickej obchodnej politiky, ktorá trvala niekoľko mesiacov, zameranej na urýchlenie rozvoja priameho predaja, a najmä online predaja, už viedla k zníženiu využívania sietí tretích strán, ktoré sú štrukturálne drahšie.
- (55) Vzhľadom na uvedené skutočnosti tieto predpoklady a vývoj však neumožňujú [...], t. j. ten, ktorý nasleduje po skončení obdobia reštrukturalizácie. Francúzske orgány očakávajú, že v septembri 2026 bude vlastné imanie spoločnosti Corsair stále [...] vo výške [...] mil. EUR, pričom ROCE sa bude pohybovať na úrovni [10,6 – 13,4] %, čo je v súlade s nákladmi na kapitál spoločnosti Corsair, ktoré francúzske orgány odhadujú na [8,6 – 10,5] %. Francúzske orgány napokon uvádzajú, že podľa očakávaní by ROCE na konci septembra 2027 mala dosiahnuť [11,4 – 15,2] % (a prekročiť [18 – 21] % na konci finančného roka 2027/2028, ktorý sa končí koncom septembra 2028).
- (56) Francúzske orgány v tejto súvislosti uvádzajú, že podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa prostredníctvom reštrukturalizačného plánu musí obnoviť dlhodobá životaschopnosť príjemcu v rámci prijateľnej časovej lehoty a na základe realistických predpokladov v súvislosti s budúcimi prevádzkovými podmienkami, ktoré by mali vylučovať akúkoľvek ďalšiu štátnu pomoc, ktorá nie je zahrnutá v reštrukturalizačnom pláne.
- (57) Na základe toho sa francúzske orgány domnievajú, že prijateľná časová lehota stanovená v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nemusí nevyhnutne zodpovedať obdobiu reštrukturalizácie, ktoré musí byť navyše čo najkratšie, a že to podľa nich vyplýva z informačného modelu plánu reštrukturalizácie, ktorý tvorí prílohu II k usmerneniam o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (58) Okrem toho sa francúzske orgány domnievajú, že toto kritérium obnovenia dlhodobej životaschopnosti v prijateľnej časovej lehote sa uplatňuje bez obmedzenia zmeny reštrukturalizačného plánu, a preto východiskom pre prijateľnú časovú lehodu v tomto konkrétnom prípade musí byť podľa nich žiadosť o zmenu.

- (59) Francúzske orgány v tejto súvislosti poukazujú na to, že sa má za to, že dlhodobá životaschopnosť je dosiahnutá vtedy, keď podnik dokáže poskytovať primeranú návratnosť kapitálu a pritom pokryť všetky svoje náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov. Inými slovami, reštrukturalizovaný podnik sa považuje za životaschopný, keď je schopný obstáť v konkurencii na trhu vlastnými silami.
- (60) Na základe toho sa francúzske orgány domnievajú, že Komisia musí v skutočnosti preskúmať kritérium návratu k životaschopnosti na základe súboru dôkazov v súlade so svojou rozhodovacou praxou. V rámci tohto súboru dôkazov francúzske orgány naďalej tvrdia, že Komisia by mala preskúmať ukazovatele peňažných tokov, ale aj ukazovatele ziskovosti [EBITDAR, ROCE, návratnosť vlastného kapitálu (ROE) alebo vážené priemerné kapitálové náklady (WACC)]. Dodávajú, že Komisia by mala analyzovať najmä to, či ROCE bude vyššia ako WACC v prijateľnej časovej lehote s cieľom posúdiť schopnosť leteckej spoločnosti vytvárať dostatočnú ziskovosť na pokrytie nákladov na jej kapitálové financovanie.
- (61) Ako sa uvádza v tabuľke 3, francúzske orgány tiež uvádzajú, že pri pesimistickom scenári uvedenom v reštrukturalizačnom pláne spoločnosti Corsair by prevádzkový výsledok spoločnosti na konci septembra 2026 vykázal zhoršenie v rozsahu –[...] mil. EUR, čo by viedlo k prevádzkovej strate na konci revidovaného obdobia reštrukturalizácie. Toto zhoršenie by sa prejavilo aj na všetkých ostatných ukazovateľoch.

Tabuľka 3

Hlavné finančné ukazovatele spoločnosti Corsair (pesimistický scenár)

		Obdobie reštrukturalizácie						
V mil. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Obrat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
z toho cestujúci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkový výsledok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý výsledok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vlastné imanie (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý dlh (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investovaný kapitál (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Hotovostná pozícia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Návratnosť investovaného kapitálu (ROCE) v % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

		Obdobie reštrukturalizácie						
V mil. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Návratnosť vlastného kapitálu (ROE) v % (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: rôzne snímky z revidovaného reštrukturalizačného plánu k 23. máju 2025, ako boli poskytnuté; „Zhrnutie predložených dokumentov“ z 20. júna 2025.

(*) Vypočítané na základe NOPAT (čistý prevádzkový zisk po zdanení) ⁽²¹⁾.

(**) Odpočítané na základe čistého výsledku a vlastného imania.

- (62) Francúzske orgány zdôrazňujú, že pesimistický scenár vychádza z revízie týchto predpokladov uvedených v základnom scenári:
- a) pokiaľ ide o lety do departmánu Guadeloupe, zatiaľ čo základný scenár vychádza z trhových podmienok, ktoré od roku 2025 presahujú úroveň z roku 2019 (čo spoločnosť už zaznamenala), pesimistický scenár vychádza z postupnejšieho oživenia trhu v departmáne Guadeloupe s návratom k úrovniam z roku 2019 o rok neskôr, teda od roku 2026, pričom primerane je znížený aj počet cestujúcich prepravených spoločnosťou Corsair;
 - b) pokiaľ ide o palivo, zatiaľ čo základný scenár predpokladá cenu paliva vo výške [600 – 900] USD za tonu od mája 2025, pesimistický scenár vychádza z predpokladu nárastu ceny o [...] USD za tonu počas celého obdobia reštrukturalizácie, a teda výsledkom je nárast nákladov na palivo vo výške zodpovedajúcej vývoju cien zníženej o očakávaný prenos do predajnej ceny. V tejto súvislosti francúzske orgány uvádzajú, že sa predpokladá prenesenie jednej tretiny zvýšenia cien paliva do predajných cien;
 - c) pokiaľ ide o predajné ceny leteniek, zatiaľ čo základný scenár vychádza z predpokladu zvýšenia predajných cien v dôsledku i) tzv. mixu priestoru pre cestujúcich spolu so zvýšením podielu miest v prednej časti kabíny a ii) revízie letového plánu, ktorá umožní znížiť počet najmenej ziskových letov, pesimistický scenár vychádzal z obmedzenia zvýšenia cien počas obdobia reštrukturalizácie, čo malo za následok zníženie obrátu v porovnaní so základným scenárom;
 - d) pokiaľ ide o vývoj činnosti spoločnosti Corsair v Afrike, zatiaľ čo základný scenár zohľadňuje vývoj na linke Paríž – Abidžan napriek negatívnemu vplyvu vstupu spoločnosti Air Côte d'Ivoire na trh, pesimistický scenár vychádza z pomalšieho nábehu, než sa pôvodne očakávalo, a zo zodpovedajúceho zníženia počtu prepravených cestujúcich;
 - e) pokiaľ ide o realizáciu úsporných opatrení a opatrení na zlepšenie RASK stanovených v základnom scenári, pesimistický scenár vychádza z oneskorenia realizácie týchto opatrení s negatívnym vplyvom na finančný rok 2026.
- (63) Na základe týchto skutočností francúzske orgány uvádzajú, že z diskontovaného pesimistického scenára vyplýva i) prevažne pozitívny prevádzkový výsledok vo výške [...] mil. EUR na konci obdobia reštrukturalizácie (a dokonca až [10 – 30] mil. EUR k 30. septembru 2028); ii) peňažný tok [...] počas celého trvania plánu a vo výške približne [...] mil. EUR k 30. septembru 2026 (a [...] mil. EUR k 30. septembru 2028).

⁽²¹⁾ Prevádzkový výsledok meria prevádzkovú výkonnosť podniku pred zohľadnením finančných nákladov a dane z príjmov právnických osôb v súlade s platnými účtovnými pravidlami. Čistý prevádzkový zisk po zdanení (NOPAT) je prevádzkový výsledok po zdanení vypočítaný na normatívnom základe, ako keby bol podnik financovaný výlučne vlastným imanom, a získa sa uplatnením štandardizovanej daňovej sadzby na prevádzkový výsledok. Tento prístup umožňuje neutralizovať účinky štruktúry financovania a mimoriadnych daňových položiek. NOPAT je teda relevantným agregovaným ukazovateľom pre výpočet návratnosti investovaného kapitálu (ROCE), ktorým sa meria návratnosť investovaného kapitálu tým, že vyjadruje pomer NOPAT k investovanému kapitálu a umožňuje posúdiť schopnosť podniku vytvárať hodnotu, keď táto návratnosť presiahne vážené priemerné kapitálové náklady (WACC), čo je tiež miera návratnosti vypočítaná po zdanení. V prípade spoločnosti Corsair sa NOPAT vypočíta takto: EBIT upravené o finančné úroky z lízingu (približný výpočet, keďže spoločnosť nepredkladá konsolidovanú účtovnú závierku podľa IFRS) + dodatočné náklady na zamestnancov + daň z príjmov právnických osôb.

- (64) Francúzske orgány vysvetľujú, že tieto výsledky preukazujú schopnosť spoločnosti Corsair splniť všetky finančné záväzky aj v prípade pesimistického scenára bez potreby ďalšej pomoci.
- (65) Francúzske orgány na základe toho vysvetľujú, že všetky ukazovatele zahrnuté v revidovanom reštrukturalizačnom pláne zaslanom Komisii potvrdzujú smerovanie k návratu k životaschopnosti, a to aj pri pesimistickom scenári, a to za predpokladu, že:
- a) sa dosiahne kladný čistý výsledok v základnom scenári vo výške [...] mil. EUR vo finančnom roku [...], [...] mil. EUR k [...] a [...] mil. EUR k [...] a v pesimistickom scenári vo výške [...] mil. EUR k 30. septembru 2026 a ďalší zisk vo výške [...] mil. EUR k [...], čo je rok po skončení obdobia reštrukturalizácie, a
 - b) hotovostný tok spoločnosti Corsair zostane [...] počas trvania revidovaného reštrukturalizačného plánu, pričom konečný stav hotovosti na konci plánu bude [...] mil. EUR v základnom scenári a [...] mil. EUR v pesimistickom scenári.
- (66) Ako už bolo uvedené, očakáva sa, že ROCE bude k 30. septembru 2026 na úrovni [10,6 – 13,4] % a rok po skončení obdobia reštrukturalizácie na úrovni [11,4 – 15,2] %, t. j. vyššia ako WACC vypočítané k rovnakému dátumu na úrovni [8,6 – 10,5] % ⁽²²⁾.
- (67) Francúzske orgány okrem toho uvádzajú, ako to vyplýva z tabuľky 4, že medián návratnosti investovaného kapitálu vo vzorke dvanástich externých leteckých spoločností bol 7,3 % v roku 2019 a 6,9 % v roku 2024. Návratnosť investovaného kapitálu spoločnosti Corsair, ako sa uvádza v tabuľke 3, bola v priebehu rokov [...] vyrovnaná, pričom v roku [...] dosiahla [...] % a očakáva sa, že dosiahne [...], ako to bolo zaznamenané v posledných rokoch, v porovnaní s návratnosťou ostatných leteckých spoločností vo vzorke v priebehu obdobia revidovaného reštrukturalizačného plánu.

Tabuľka 4

Návratnosť investovaného kapitálu

V mil. EUR	Kategória	Návratnosť kapitálu				
		2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	tradičný dopravca	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	tradičný dopravca	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	tradičný dopravca	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	tradičný dopravca	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	tradičný dopravca	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	tradičný dopravca	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	nízkonákladový dopravca	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
Easy Jet	nízkonákladový dopravca	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	USA	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

⁽²²⁾ Na účely hodnotenia reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair a posúdenia jej budúcej ziskovosti francúzske orgány uskutočnili odhad priemerných vážených kapitálových nákladov (WACC) spoločnosti Corsair na úrovni [8,6 – 10,5] % na konci reštrukturalizačného plánu, t. j. do roku 2026. Tieto WACC sú vypočítané na základe štandardného vzorca, v ktorom sa náklady na dlh (RD) vážia voči nákladom na vlastný kapitál. Náklady na vlastný (RE) sú vypočítané na úrovni [...] % na základe vzorca CAPM [model oceňovania kapitálových aktív ($RE = RFR + \beta E \times ERP + \text{riziková prirážka}$) vrátane rizikovej prirážky a s bezrizikovou mierou (RF) plánovanou na rok 2027 na úrovni [...] %, rizikovou prirážkou na vlastný kapitál (ERP) na úrovni [...] % pre Francúzsko a koeficientom beta vlastného kapitálu (βE) na úrovni 1,09]. V rámci rizikovej prirážky bola pridaná prirážka za nelikviditu na úrovni [...] % s cieľom kompenzovať skutočnosť, že spoločnosť Corsair nie je kótovaná na burze. Náklady na dlh (RD) po odpočítaní daní, ktoré sa odhadujú na úrovni [...] %, vychádzajú zo sadzby pred zdanením vo výške [...] % a efektívnej daňovej sadzby vo výške [...] %. Tieto dve zložky sú vážené s použitím finančnej páky vo výške [...] %, ktorá je odhadnutá na základe priemeru pre európske odvetvie leteckej dopravy. Komisia zároveň poznamenáva, že priemerné náklady na kapitál v odvetví leteckej dopravy v Európe, ktoré odhadol profesor Damodaran, uznávaný zdroj používaný pri finančnom hodnotení, boli v roku 2025 približne na úrovni 8 %, a preto predstavujú dolnú medzu vo vzťahu k francúzskemu hodnoteniu (pozri: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

		Návratnosť kapitálu				
V mil. EUR	Kategória	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	USA	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
EN United Airlines	USA	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	USA	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Medián						
Tradiční dopravcovia		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Nízkonákladoví dopravcovia		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
USA		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Všetky letecké spoločnosti		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %
Zdroj: Capital IQ (15. decembra 2025).						

(68) Francúzske orgány sa preto domnievajú, že vzhľadom na všetky tieto prvky je preukázanie životaschopnosti spoločnosti Corsair, dokonca aj v pesimistickom scenári, plne v súlade s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a s rozhodovacou praxou Komisie.

(69) Francúzske orgány sa preto domnievajú, že všetky tieto faktory poukazujú na návrat k životaschopnosti, ktorá umožní spoločnosti Corsair od konca obdobia reštrukturalizácie obstáť v konkurencii na trhu vlastnými silami.

3.4. Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže

(70) Francúzske orgány sa domnievajú, že analýza vykonaná na základe kritérií stanovených v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a v judikatúre potvrdzuje primeranosť záväzkov spoločnosti Corsair. Pokiaľ ide o opatrenia navrhnuté Francúzskom a ich správne nastavenie, v záujme splnenia požiadaviek uvedených v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a vyriešenia počiatočných pochybností, ktoré Komisia vyjadrila vo svojom rozhodnutí o začatí konania, francúzske orgány vysvetľujú, že spoločnosť Corsair prijala počiatočné záväzky, po ktorých nasledovali dodatočné opatrenia na obmedzenie jej prítomnosti na trhu a otvorenie možností pre hospodársku súťaž.

3.4.1. Vrátenie prevádzkových intervalov

(71) Pokiaľ ide o opatrenia na zníženie prítomnosti na trhu, francúzske orgány sa odvolávajú na záväzok spoločnosti Corsair vrátiť na trh 1 500 prevádzkových intervalov na letisku Paríž-Orly (700 sa vzdala trvalo a 800 zapožičala), čo predstavuje viac ako [...] % jej portfólia prevádzkových intervalov. Francúzske orgány sa domnievajú, že toto opatrenie zaväzuje spoločnosť k štruktúrnemu a trvalému obmedzeniu jej kapacity, keďže pravidlá pridelovania prevádzkových intervalov prijaté združením COHOR, ktoré koordinuje letiskové poriadky francúzskych letísk, sťažujú obnovenie rovnakého letu v strednodobom horizonte.

3.4.2. Ponuka obchodných dohôd

(72) Francúzske orgány sa zaväzujú zabezpečiť, aby spoločnosť Corsair do konca predĺženého obdobia reštrukturalizácie ponúkla príležitosť na uzavretie obchodných dohôd so zainteresovanými leteckými spoločnosťami. Spoločnosť Corsair je pripravená zaviazat sa, že v rozsahu, v akom tieto dohody spĺňajú jej obchodné ciele a ciele ziskovosti, bude v dobrej viere rokovať a uzatvárať štandardné obchodné dohody na trhu osobnej a nákladnej leteckej dopravy so zainteresovanými externými leteckými spoločnosťami (dohody o kúpe daného počtu sedadiel na určitých linkách prevádzkovaných spoločnosťou Corsair; dohody o spoločných letových kódoch, na základe ktorých má externá letecká spoločnosť prístup k letom prevádzkovaným spoločnosťou Corsair; dohoda o prepojení liniek, ktorá umožňuje externe leteckej spoločnosti predávať prípojné destinácie na linkách prevádzkovaných spoločnosťou Corsair).

3.4.3. Obmedzenie používania a kapacity lietadlového parku

- (73) Francúzske orgány ďalej vysvetľujú, že v nadväznosti na tieto záväzky sa do konca revidovaného reštrukturalizačného plánu (t. j. do 30. septembra 2026) obmedzí počet lietadiel v lietadlovom parku na deväť a počet pravidelných rotácií do zámorských území sa zníži o 97 v priebehu finančného roka [...], a to v tomto členení: [...]. To bude mať odhadovaný vplyv na obrat spoločnosti vo výške [...] až [...] mil. EUR.

3.4.4. Obmedzenie letového plánu

- (74) Ďalšími záväzkami sú zrušenie liniek ([...]) a vzdanie sa nových plánovaných destinácií ([...]). Francúzske orgány zdôrazňujú, že spoločnosť Corsair má veľmi malý podiel na európskom trhu leteckej dopravy a že jej veľkosť sa obmedzuje na letisko Orly, nehovoriac o francúzskom trhu. Francúzske orgány sa preto domnievajú, že cieľ znížiť prítomnosť spoločnosti na trhu je týmito záväzkami splnený v plnej miere.
- (75) Francúzske orgány sa domnievajú, že opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže navrhované spoločnosťou Corsair sú primerané a správne nastavené. Vzhľadom na už vynaložené značné úsilie, ktoré predstavujú navrhované opatrenia, by preto akékoľvek dodatočné opatrenia mohli ohroziť smerovanie k návratu k životaschopnosti, a boli by tak v rozpore so zásadou stanovenou v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

3.5. Úloha spoločnosti Corsair v Európskej únii a kontrafaktuálny scenár pomoci

- (76) Komisia pri posudzovaní revidovaného reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair skúma, či je navrhovaná pomoc napriek jej potenciálne škodlivému vplyvu na hospodársku súťaž nevyhnutná na dosiahnutie cieľa, ktorým je zabrániť zlyhaniu trhu alebo sociálnym ťažkostiam, a či sa obmedzuje na striktné minimum v súlade s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (77) V tejto súvislosti sa francúzske orgány domnievajú, že úloha spoločnosti Corsair v rámci Únie, najmä ako životaschopného tradičného leteckého prevádzkovateľa spájajúceho kontinentálne Francúzsko s jeho najvzdialenejšími regiónmi, je kľúčovým prvkom hospodárskej a sociálnej štruktúry týchto regiónov.
- (78) Podľa francúzskych orgánov, v súlade s bodom 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, zohráva spoločnosť Corsair kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní územnej kontinuity a riešení preukázaného zlyhania trhu na dôležitých linkách. Zaručuje plynulú prevádzku leteckej dopravy do zámorských území. Francúzske orgány sa domnievajú, že toto strategické postavenie by sa nemalo považovať len za obchodnú činnosť, ale že predstavuje zásadný príspevok k hospodárskej a sociálnej štruktúre týchto regiónov, čo odôvodňuje verejný zásah v prípade ohrozenia jeho existencie.
- (79) Okrem toho sa francúzske orgány domnievajú, že analýza zlučiteľnosti pomoci, ktorá je v podstate založená na kontrafaktuálnom scenári, t. j. na posúdení pravdepodobných dôsledkov pre hospodársku súťaž a trh, ak by pomoc nebola poskytnutá, a následne ak by sa uskutočnila likvidácia spoločnosti Corsair, dokazuje, že úpadok podniku by mal závažné dôsledky, ktoré by boli nad rámec obvyčajného prerozdelenia trhových podielov. Francúzske orgány uvádzajú, že úpadok spoločnosti Corsair by spôsobil veľmi výrazné a okamžité zvýšenie cien pre spotrebiteľov, ktoré sa odhaduje na viac ako 15 % na linkách z/do Antíl a na viac ako 40 % na linkách z/do Mayotte, keďže by spôsobil kritické zhoršenie konkurenčného prostredia v dôsledku zmeny duopolu na monopol na linke Paríž – Mayotte a zníženia počtu hráčov z troch na dvoch na linkách z/do Antíl. Neprítomnosť spoločnosti Corsair by zároveň viedla k zvýšeniu rizika tichej kolúzie medzi ostatnými prevádzkovateľmi.
- (80) Francúzske orgány sa napokon domnievajú, že úpadok spoločnosti Corsair by mal za následok stratu priamych spojení z iných miest ako Paríž do zámorských území, čo by výrazne ovplyvnilo dostupnosť a hospodársku príťažlivosť týchto území. Kontrafaktuálny scenár, ktorý predložili francúzske orgány, teda dokazuje, že neexistencia pomoci na reštrukturalizáciu by nevedla len k prispôbeniu trhu, ale k štruktúrnemu zhoršeniu hospodárskej súťaže a k výraznému sociálno-ekonomickému vplyvu na najvzdialenejšie regióny. Francúzske orgány preto dospeli k záveru, že pomoc je potrebná nielen na záchranu podniku, ale predovšetkým na zachovanie konkurenčnej štruktúry trhu a zabezpečenie cieľa územnej kontinuity, čo predstavuje náležité odôvodnenie podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

4. **PREDBEŽNÉ ZISTENIA UVEDENÉ V ROZHODNUTÍ O ZAČATÍ KONANIA Z 5. FEBRUÁRA 2024 A V ROZHODNUTÍ O PREDLŽENÍ KONANIA Z 11. APRÍLA 2025**

4.1. **Rozhodnutie o začatí konania**

(81) Komisia po tom, ako *prima facie* zistila, že opatrenia oznámené Francúzskom v jeho žiadosti o zmenu reštrukturalizačného plánu by sa mali kvalifikovať ako štátna pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila nasledujúce pochybnosti o ich zlučiteľnosti s vnútorným trhom.

4.1.1. *Príspevok k riešeniu zlyhania trhu*

(82) Komisia zaznamenala posun v činnostiach spoločnosti Corsair smerom k novým destináciám v Afrike na úkor služieb do niektorých najvzdialenejších regiónov Európskej únie. Vzhľadom na to, že nové destinácie, ktoré spoločnosť Corsair plánovala rozvíjať v rámci revidovaného reštrukturalizačného plánu, neprispievali k zachovaniu územnej kontinuity Francúzska a vzhľadom na prítomnosť dvoch či dokonca troch existujúcich konkurentov na týchto linkách, ktorí boli v prevádzke aj po pandémii koronavírusu, podľa Komisie bolo otáznne, či príspevok spoločnosti Corsair k rozvoju hospodárskej činnosti alebo oblasti prostredníctvom zachovania prepojenosti a územnej kontinuity v rámci Európskej únie bol stále opodstatneným odôvodnením (novej) pomoci, ktorú mali francúzske orgány v úmysle poskytnúť spoločnosti Corsair.

4.1.2. *Vhodnosť a primeranosť pomoci*

(83) Komisia uviedla, že podľa bodu 62 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa od príjemcu pomoci, jeho akcionárov, veriteľov, podnikateľskej skupiny, do ktorej patrí, alebo od nových investorov očakáva, že na náklady reštrukturalizácie prispievajú značnou sumou z vlastných zdrojov. Takýto vlastný príspevok by mal byť v zásade porovnateľný s pomocou poskytovanou s cieľom zlepšiť platobnú schopnosť alebo likviditu príjemcu; pomoc musela byť primerane nahradená v súlade s bodom 54 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Okrem toho podľa bodu 63 musel byť tento príspevok reálny, teda vylučovať budúce očakávané zisky, ako napríklad tok hotovosti. Napokon v súlade s bodom 124 písm. b), ak zmena reštrukturalizačného plánu viedla k zvýšeniu nákladov na reštrukturalizáciu, by sa mal vlastný príspevok zodpovedajúcim spôsobom zvýšiť.

(84) Komisia vo svojom rozhodnutí uviedla, že francúzske orgány plánujú poskytnúť novú pomoc vo výške 83,1 mil. EUR vo forme zmeny splátkového kalendára verejného dlhu, odpustenia pohľadávok a zníženia daní v súvislosti s obnovou lietadlového parku. Komisia okrem toho považovala doložku o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti, ktorá sa obmedzuje na sumu [...] mil. EUR, za marginálnu vzhľadom na celkový objem verejnej pomoci poskytnutej spoločnosti Corsair od roku 2020, ktorý sa odhaduje na takmer [...] mil. EUR.

(85) Komisia v tejto súvislosti poznamenala, že všetky výhody reštrukturalizácie by boli predovšetkým v prospech súkromných akcionárov, starých aj nových, zatiaľ čo štát by prevzal značnú časť rizika bez primeranej protihodnoty. Komisia sa zároveň domnievala, že neexistencia nástroja, ktorý by zabezpečil primeranú náhradu, ako napríklad vstup štátu do kapitálu prostredníctvom konverzie dlhu, túto nerovnováhu ešte zvýraznila.

(86) Komisia ďalej poznamenala, že vlastný príspevok navrhnutý Francúzskom sa zakladá na niekoľkých hypotetických prvkoch. Po prvé, [...] nebol dokončený ani zdokumentovaný. Podobne aj financovanie štyroch lietadiel typu A330-NEO zostalo neisté, keďže chýbali konkrétne dôkazy. Oprávnenosť odkladu platenia spojeného s rozložením príspevkov do dôchodkového fondu CRPN sa mala ešte potvrdiť.

(87) Vzhľadom na neexistenciu konkrétnych dôkazov sa preto Komisia domnievala, že vlastný príspevok by pravdepodobne zostal obmedzený a nebol primeraný celkovej výške verejnej pomoci. Komisia preto usúdila, že zistené kapitálové injekcie nepredstavovali dostatočný, skutočný a účinný vlastný príspevok k nákladom na reštrukturalizáciu, a preto neumožňovali stanoviť, že spoločnosť Corsair znášala primeraný podiel finančného úsilia potrebného na jej ozdravenie.

(88) Komisia napokon uviedla, že francúzske orgány nepreukázali, že umiestnenie spoločnosti Corsair v zámorských regiónoch odôvodňuje nižší vlastný príspevok.

- (89) Komisia preto dospela k záveru, že navrhovaný príspevok zostal nedostatočný vzhľadom na požiadavky bodov 62, 63, 64 a 124 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže sa zdal príliš nízky, čiastočne hypotetický a bez dôveryhodných záruk, pokiaľ ide o jeho realizáciu.
- (90) Komisia si preto položila otázku, či by sa revidovaným reštrukturalizačným plánom mohlo zabezpečiť spravodlivé rozdelenie zaťaženia medzi štátom a súkromnými akcionármi. Na základe toho Komisia vyjadrila vážne pochybnosti, pokiaľ ide o primeranosť navrhovanej novej pomoci a náhradu za ňu.

4.1.2.1. Obnovenie dlhodobej životaschopnosti

- (91) Komisia v rozhodnutí o začatí konania usúdila, že revidovaný reštrukturalizačný plán predložený francúzskymi orgánmi má viacero podstatných nedostatkov, v dôsledku ktorých je veľmi neisté, či sa životaschopnosť spoločnosti Corsair obnoví v dlhodobom horizonte. V súlade s bodom 124 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa od dotknutého členského štátu vyžadovalo, aby v prípade zmeny reštrukturalizačného plánu predložil revidovaný plán, ktorý by bol schopný obnoviť dlhodobú životaschopnosť príjemcu v rámci rozumného časového plánu. Pochybnosti Komisie, pokiaľ ide o súlad revidovaného plánu s bodom 124 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, vychádzali z nasledujúcich skutočností.
- (92) Po prvé, Komisia sa domnievala, že makroekonomické a prevádzkové predpoklady, na ktorých je plán založený, neboli dostatočne odôvodnené alebo zdokumentované. Vzhľadom na neexistenciu podrobných vysvetlení Komisia usúdila, že v tejto konkrétnej fáze konania nemôže posúdiť, do akej miery sú reálne alebo relevantné.
- (93) Po druhé, Komisia uviedla, že z finančných prognóz vyplývali veľmi úzke rozpätia z hľadiska ziskovosti a platobnej schopnosti, čo spôsobovalo, že spoločnosť bola mimoriadne zraniteľná voči akémukoľvek zhoršeniu predpokladov, najmä v prípade ďalšieho zvýšenia cien palív. Komisia sa preto domnievala, že už len takáto nestálosť by mohla ohroziť predložené pozitívne plánované výsledky, a teda aj plánované ozdravenie.
- (94) Po tretie, Komisia považovala príspevky vo forme nových finančných prostriedkov uvedené v rozhodnutí o začatí konania ([5 – 25] mil. EUR od existujúcich investorov (OMRP) a [5 – 25] mil. EUR od Konžskej republiky) za skromné v porovnaní s krátkodobými a strednodobými potrebami spoločnosti Corsair v oblasti peňažných tokov. Okrem toho sa ukázalo, že viaceré opatrenia prezentované ako nové sú v skutočnosti staré iniciatívy, ktoré už boli zahrnuté v pláne z roku 2020 a „recyklované“ s cieľom poskytnúť odôvodnenie. Komisia sa domnievala, že týmto prístupom sa oslabuje dôveryhodnosť plánu, keďže ich pozitívne účinky už boli buď absorbované, alebo neboli dostatočné na to, aby zabránili potrebe ďalšej pomoci.
- (95) Okrem toho niektoré ďalšie iniciatívy zostali vo fáze plánovania alebo zámeru bez konkrétneho časového harmonogramu realizácie. Za týchto okolností Komisia usúdila, že je veľmi špekulatívne považovať ich za účinný príspevok k obnoveniu životaschopnosti. Komisia preto usúdila, že v tejto fáze konania sa nové súkromné kapitálové injekcie nemohli považovať za spoľahlivý dôkaz, že revidovaný reštrukturalizačný plán je uskutočniteľný.
- (96) Po štvrté, Komisia konštatovala, že francúzske orgány nepredložili pesimistický scenár, ako sa vyžaduje v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Toto opomenutie zabránilo akémukoľvek riadnemu posúdeniu citlivosti revidovaného reštrukturalizačného plánu na nepriaznivé šoky.
- (97) Po piate, Komisia zistila, že predbežné finančné výkazy boli neúplné, keďže okrem súhrnného výkazu ziskov a strát nebola zaslaná žiadna predpokladaná súvaha ani výkaz peňažných tokov. Dostupné informácie zároveň naznačovali, že vlastné imanie spoločnosti Corsair zostane [...]. Komisia vzhľadom na tieto okolnosti usúdila, že spoločnosť Corsair by bola na konci obdobia naďalej klasifikovaná ako podnik v ťažkostiach, čo vyvolalo pochybnosti, či sa prostredníctvom reštrukturalizačného plánu predloženého v tom čase obnoví jej dlhodobá životaschopnosť.
- (98) V dôsledku toho Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila vážne pochybnosti o tom, či revidovaný reštrukturalizačný plán spĺňa kritériá usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže sa domnievala, že nie je zjrejmé ani pravdepodobné, že by spoločnosť Corsair bola schopná dosiahnuť dostatočnú návratnosť alebo udržať svoje činnosti na trhu bez ďalšej pomoci.

- (99) Komisia preto zaujala predbežné stanovisko, že revidovaný reštrukturalizačný plán nepreukazuje schopnosť spoločnosti Corsair obstať v konkurencii po reštrukturalizácii vlastnými silami, a preto sa navrhovaná pomoc nemohla považovať za pomoc na rozvoj životaschopnej hospodárskej činnosti v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

4.1.2.2. Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže

- (100) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti o tom, či pomoc, na ktorej je založený revidovaný reštrukturalizačný plán, bola v dostatočnej miere sprevádzaná primeranými opatreniami na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže. V súlade s bodom 124 písm. c) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu museli byť tieto opatrenia vzhľadom na výrazné zvýšenie výšky pomoci rozsiahlejšie ako pôvodne uložené opatrenia. Po prvé, Francúzsko navrhlo rozšíriť lietadlový park na desať lietadiel s cieľom uspokojiť nový dopyt, zatiaľ čo veľkosť lietadlového parku by sa mala v zásade znížiť so zvýšením výšky pomoci a predĺžením obdobia reštrukturalizácie. Po druhé, opatrenie týkajúce sa vzdania prevádzkových intervalov sa nezdá kvalitatívne ani kvantitatívne významnejšie ako opatrenie, ktoré už bolo stanovené v reštrukturalizačnom pláne z roku 2020.
- (101) Pochybnosti, ktoré vyjadrila Komisia, okrem zvýšenia pomoci stanovenej v revidovanom reštrukturalizačnom pláne zohľadňovali aj skutočnosť, že podľa informácií, ktoré mala Komisia v tom čase k dispozícii, mohla mať spoločnosť Corsair počas obdobia reštrukturalizácie výhodu z dodatočnej pomoci vo výške až 32 mil. EUR. Preto opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže zostali v podstate rovnaké ako tie, ktoré už boli zavedené, a to napriek výraznému zvýšeniu výšky pomoci v revidovanom reštrukturalizačnom pláne.

4.2. Rozhodnutie o predĺžení konania

- (102) V rozhodnutí o predĺžení konania Komisia okrem pochybností uvedených v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila aj nové pochybnosti.

4.2.1. Porušenie povinnosti obmedziť lietadlový park

- (103) Komisia v rozhodnutí o predĺžení konania zdôraznila, že podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ predstavuje zneužívanie štátnej pomoci samostatný pojem, pokiaľ ide o použitie pomoci v rozpore s rozhodnutím, ktorým sa táto pomoc povoľuje, a nie o jej neoprávnené poskytnutie.
- (104) Komisia v rozhodnutí z roku 2020 schválila pomoc na reštrukturalizáciu spoločnosti Corsair pod podmienkou, že určitými opatreniami sa obmedzí narušenie hospodárskej súťaže, a to najmä obmedzením lietadlového parku na deväť lietadiel počas celého trvania plánu (do septembra 2023). Toto obmedzenie bolo súčasťou základných záväzkov, ktoré zabezpečovali zlučiteľnosť pomoci.
- (105) Komisia v rozhodnutí o predĺžení konania uviedla, že z pripomienok konkurentov a informácií poskytnutých francúzskymi orgánmi vyplýva, že v rokoch 2023 a 2024 prevádzkovala spoločnosť Corsair najmenej desať lietadiel prostredníctvom predĺžených prenájomov. Francúzske orgány takisto uznali, že tento limit bol prekročený, čo dokazujú letové plány spoločnosti Corsair na letné sezóny IATA v rokoch 2023 a 2024.
- (106) Komisia tiež poukázala na to, že francúzske orgány nemohli o tejto situácii nevedieť a že tolerovali prekročenie limitu bez toho, aby oznámili zmenu reštrukturalizačného plánu alebo požiadali Komisiu o výslovné povolenie.
- (107) Francúzske orgány tvrdili, že tieto prenájmy boli jednorazové, motivované vonkajšími prekážkami a poskytovali spoločnosti Corsair len okrajovú výhodu.
- (108) Komisia tieto tvrdenia zamietla vo svojom rozhodnutí z apríla 2025 o predĺžení konania, pričom pripomenula, že cieľom kompenzačného opatrenia na obmedzenie lietadlového parku bolo obmedziť počet lietadiel, nie ich kapacitu, v súlade s konzistentnou praxou v súvislosti s inými rozhodnutiami (o pomoci na reštrukturalizáciu pre spoločnosti TAP, Condor a SAS). Cieľom bolo zmraziť lietadlový park po začlenení nových lietadiel typu Airbus objednaných pred krízou, a to bez toho, aby sa ohrozila životaschopnosť reštrukturalizačného plánu tak, ako bol schválený.

- (109) Ako Komisia vysvetlila, prenájmy v rokoch 2023 a 2024 nemožno označiť za jednorazové udalosti, keďže trvali niekoľko mesiacov počas hlavnej sezóny a týkali sa pravidelných liniek (Paríž – Bamako v roku 2023 a Paríž – Montreal v roku 2024). Okrem toho spoločnosť Corsair po septembri 2023 naďalej používala desať lietadiel, [...].
- (110) Komisia preto túto situáciu považovala za zneužitie pomoci, keďže revidovaným reštrukturalizačným plánom oznámeným v roku 2023 sa nezrušili pôvodné záväzky. Keďže Komisia neprijala nové rozhodnutie, naďalej bol v platnosti limit deviatich lietadiel.
- (111) Okrem toho, podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, každé zvýšenie výšky pomoci malo byť spojené so zvýšením kompenzačných opatrení. Spoločnosť Corsair, naopak, zväčšila svoj lietadlový park, čím ešte viac narušila hospodársku súťaž.
- (112) Odôvodnenia francúzskych orgánov (prevádzkové obmedzenia, naliehavosť, oneskorenie dodávok, bezpečnostná situácia v Mali) Komisiu nepresvedčili, keďže prenájmy boli výsledkom vopred plánovaných a premyslených rozhodnutí, a nie naliehavých udalostí.
- (113) Nakoniec konkurenti spoločnosti Corsair tvrdili, že tieto prenájmy umožnili spoločnosti Corsair prijať agresívnu cenovú politiku, ktorá narušila hospodársku súťaž počas hlavnej sezóny.
- (114) Komisia sa preto domnievala, že existujú vážne pochybnosti o tom, či spoločnosť Corsair a Francúzsko splnili záväzok obmedziť lietadlový park, ktorý bol základnou podmienkou zlučiteľnosti pomoci z roku 2020.
- (115) V dôsledku toho sa Komisia podľa článku 20 nariadenia (EÚ) 2015/1589 rozhodla predĺžiť formálne vyšetrovacie konanie začaté vo februári 2024 s cieľom určiť, či toto porušenie predstavovalo zneužitie pomoci na reštrukturalizáciu, a uviedla, že bude analyzovať skutočnú veľkosť lietadlového parku počas predĺženej reštrukturalizácie oznámenej v roku 2023 vzhľadom na pochybnosti, ktoré už boli vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania.

4.2.2. *Dodatočná pomoc poskytnutá počas obdobia reštrukturalizácie*

- (116) Komisia v rozhodnutí o začatí konania bez toho, aby v tejto súvislosti vyjadrila konkrétne pochybnosti, konštatovala, že spoločnosti Corsair bolo počas obdobia reštrukturalizácie poskytnutých niekoľko dodatočných opatrení pomoci z verejných zdrojov bez toho, aby francúzske orgány preukázali ich zákonnosť alebo zlučiteľnosť. Komisia v rozhodnutí o predĺžení konania uviedla, že v rokoch 2021 až 2022 mala spoločnosť Corsair prospech z grantov vo výške 32,4 mil. EUR, ktoré boli poskytnuté v rámci schém schválených Komisiou podľa dočasného rámca pre COVID-19⁽²³⁾ (ďalej len „dočasný rámec“). Komisia potom, ako klasifikovala tieto granty ako štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, uviedla, že dočasný rámec pre COVID-19 výslovne vylučoval z využívania jeho opatrení podniky, ktoré k 31. decembru 2019 už boli v ťažkostiach. V ten deň už bola spoločnosť Corsair podnikom v ťažkostiach
- (117) Komisia konštatovala, že francúzske orgány neoznámili poskytnutie tejto pomoci, čím porušili bod 129 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Uviedla tiež, že opakované a pokračujúce spoliehanie sa spoločnosti Corsair na verejné financovanie svedčí o tom, že jej ťažkosti pred pandémiou neboli vyriešené. Dodatočná pomoc poskytnutá v rokoch 2021 a 2022 sa tak zdala v rozpore so zásadou „jedenkrát a naposledy“ stanovenou v bode 70 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, podľa ktorej sa zakazuje, aby podnik, ktorý už dostal pomoc na reštrukturalizáciu, dostal novú pomoc pred ukončením svojej reštrukturalizácie. Komisia dospela k záveru, že vzhľadom na neexistenciu akéhokoľvek iného právneho základu predloženého francúzskymi orgánmi nemožno konštatovať, že dodatočná pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom, a že pretrvávajú vážne pochybnosti, pokiaľ ide o jej súlad s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (118) Komisia tiež zistila, že ak by sa suma 32,4 mil. EUR považovala za dodatočnú pomoc na reštrukturalizáciu, prehľadili by sa tým pochybnosti vyjadrené už v rozhodnutí o začatí konania z februára 2024. Tieto pochybnosti sa týkali dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Corsair (umelo podporovanej neoprávnenou pomocou), primeranosti novej podpory z verejných zdrojov, nedostatočnej náhrady pre štát a neprimeranosti opatrení na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže.

⁽²³⁾ Ú. v. EÚ C 91 I, 20.3.2020, s. 1, naposledy zmenené 18. novembra 2021 (Ú. v. EÚ C 473, 24.11.2021, s. 1).

4.2.3. Vplyv dodatočnej pomoci na zlučiteľnosť pomoci na financovanie zmeny reštrukturalizačného plánu

- (119) Napokon vzhľadom na poskytnutie neoprávnenej pomoci spoločnosti Corsair vo výške 32,4 mil. EUR počas obdobia reštrukturalizácie vyjadrila Komisia pochybnosti o vplyve tejto pomoci na zlučiteľnosť dodatočnej pomoci oznámenej v roku 2023 na účely financovania revidovaného reštrukturalizačného plánu.

4.3. **Pripomienky Francúzska**

4.3.1. Rozhodnutie o začatí konania

- (120) Francúzske orgány 7. marca 2024 poskytli Komisii svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania.
- (121) V týchto pripomienkach uviedli, že revidovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti Corsair, predložený Európskej komisii po prijatí pôvodného rozhodnutia o pomoci z 11. decembra 2020 (106,7 mil. EUR), bol v plnom súlade s pôvodným plánom.
- (122) Francúzske orgány v tejto súvislosti potvrdili úplné zavedenie plánovaných prevádzkových a sociálnych opatrení, najmä preorientovanie sa na Antily a Indický oceán, rozvoj činností spoločnosti Corsair v Afrike, modernizáciu lietadlového parku začlenením lietadla Airbus A330-NEO a opätovné prerokovanie kolektívnych zmlúv. Francúzske orgány v tom čase tvrdili, že spoločnosť Corsair dodržiava aj svoje pôvodné záväzky týkajúce sa obmedzenia lietadlového parku na deväť lietadiel s cieľom obmedziť narušenia hospodárskej súťaže.
- (123) Francúzske orgány vysvetlili, že tento revidovaný reštrukturalizačný plán si vyžiadali výnimočné a nepredvídateľné okolnosti, ktoré nemožno pripísať spoločnosti a ktoré viedli k odchýlke od jej finančnej trajektórie a k poklesu prevádzkového výsledku o [200 – 400] mil. EUR v období 2020 až 2023. Tieto okolnosti zahŕňali pokračovanie zdravotnej krízy, protestné hnutia na Antilách, vplyv ruskej vojenskej agresie voči Ukrajine, ktorá viedla k výraznému zvýšeniu cien palív a nárastu hodnoty amerického dolára, ako aj rozsiahlu infláciu v oblasti nákladov v eurách. Francúzske orgány preto tvrdili, že cieľom zmeny vyžiadanej v septembri 2023 na základe oddielu 7.2.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu bolo pokračovať v reštrukturalizačnom úsilí počas obmedzeného obdobia, ktoré francúzske orgány v tom čase ešte stanovili na 30. septembra 2025.
- (124) Francúzsko sa domnievalo, že spoločnosť Corsair prispela k zvýšeniu aktivity v najvzdialenejších regiónoch Únie, v ktorých prevádzkovala lety, a preto by sa malo dospieť k záveru, že samotná spoločnosť Corsair zohrávala dôležitú úlohu v hospodárstve konkrétneho najvzdialenejšieho regiónu (alebo konkrétneho zámorského odvetvia), ako sa ďalej preukázalo počas nedávnych prírodných katastrof, ktoré postihli Mayotte. Francúzsko sa preto domnievalo, že tento príspevok odôvodňuje dodatočnú pomoc na reštrukturalizáciu, ako to bolo v prípade spoločnosti Air Austral (v roku 2022) na ostrove Réunion alebo skupiny SATA (tiež v roku 2022) na Azorských ostrovoch.
- (125) Francúzsko na podporu týchto tvrdení predložilo štúdiu ⁽²⁴⁾, v ktorej sa dospelo k záveru, že i) úpadok spoločnosti Corsair by mal za následok prechod od duopolu k monopolu v oblasti letov medzi Parížom a Mayotte s možným nárastom cien o 41 % (a očakávaným nárastom cien o 15 % v prípade Antíl a o 8 % v prípade ostrova Réunion) a ii) konkurenti, ktorí by nahradili spoločnosť Corsair, by z dôvodu veľkých prekážok vstupu neboli schopní vstúpiť na trh, ak by spoločnosť Corsair ukončila svoju činnosť. Odľahlosť a izolovanosť francúzskych zámorských regiónov odrádzala nových prevádzkovateľov od otvárania liniek do týchto regiónov, čo sa potvrdilo pri skúmaní vstupov na dotknuté trhy a odchodov z nich počas predchádzajúcich ôsmich rokov. Jediným trvalým vstupom bola spoločnosť French Bee, ktorá otvorila linku na ostrov Réunion. Spoločnosť French Bee však bola dcérskou spoločnosťou Air Caraïbes, ktorá už bola na francúzskych zámorských územiach etablovaná. Tri ďalšie podniky, ktoré sa pokúšali presadiť na týchto linkách, rýchlo ukončili svoju činnosť. Podľa štúdie neexistovali pre

⁽²⁴⁾ E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, *Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity* (Analýza ekonomických účinkov ukončenia činnosti spoločnosti Corsair), štúdia zo 7. marca 2024, ktorú si nechala vypracovať spoločnosť Corsair.

spoločnosti, ktoré nemali zázemie vo francúzskych zámorských územiach, žiadne ekonomické stimuly, aby sa tam usadili. Tradiční prevádzkovatelia nemali dostatočnú základňu na letisku Charles de Gaulle a európski prevádzkovatelia sietí medzi dvoma bodmi nemali lietadlové parky potrebné na prevádzkovanie diaľkových letov; navyše prevádzkovanie takýchto letov nebolo v súlade s ich obchodnou stratégiou, ktorá bola založená na letoch na stredné vzdialenosti. Napokon letisko Orly, odkiaľ odlietala väčšina letov do francúzskych zámorských území, bolo preťažené, a preto nové vstupy na trhu neboli pravdepodobné. Štúdia tiež poukázala na vysoké riziko tichej kolúzie medzi zostávajúcimi prevádzkovateľmi na danom trhu v prípade odchodu spoločnosti Corsair a na negatívny sociálny a hospodársky vplyv, ktorý by takýto odchod z trhu mohol mať na regióny, v ktorých spoločnosť Corsair pôsobila. Francúzsko napokon vysvetlilo aj to, že prípadné hypotetické zvýšenie cien v dôsledku úplného odchodu spoločnosti Corsair z trhu nebolo možné riešiť uložením záväzkov služby vo verejnom záujme, ktorými by sa dočasne zakázalo existujúcim dopravcom zvyšovať ceny, a/alebo poskytnutím priamych dotácií obyvateľom, keďže takéto zásahy by predstavovali intervenčnú reguláciu trhu a boli by pre štátny rozpočet, a teda pre francúzskych občanov, oveľa nákladnejšie ako pomoc poskytnutá navyše k vlastným príspevkom príjemcu pomoci.

- (126) Francúzske orgány usúdili, že v revidovanom reštrukturalizačnom pláne boli prezentované dôveryhodné vyhliadky na obnovenie životaschopnosti spoločnosti Corsair, a to aj v prípade pesimistického scenára. Okrem toho uviedli, že základný scenár, ktorý potvrdil nezávislý audítor, zahŕňal injekciu vo výške [20 – 50] mil. EUR do vlastného imania, odpustenie verejných záväzkov vo výške 103 mil. EUR a poskytnutie zámorských daňových úverov vo výške 38,1 mil. EUR a že sa podľa neho očakával [...] prevádzkový výsledok, ktorý by v rokoch 2026/2027 dosiahol [...] mil. EUR. V ten istý deň francúzske orgány uviedli, že z prevádzkového hľadiska je plán založený na neustálej obnove lietadlového parku vo forme lietadiel typu Airbus A330-NEO a prevádzke desiateho lietadla (F-HSKY) s cieľom optimalizovať náklady, posilniť služby v zámorských departmánoch a umožniť väčšiu diverzifikáciu liniek do Afriky ([...]) s cieľom kompenzovať zastavenie liniek na Severnej Amerike ([...]). Francúzske orgány preto dospeli k záveru, že pokiaľ ide o návrat k životaschopnosti, revidovaný reštrukturalizačný plán je v súlade s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, pričom od rokov 2023 – 2024 vykazuje kladnú návratnosť investovaného kapitálu a od rokov 2025 – 2026 ukazovateľ ziskovosti (EBITDAR) zodpovedajúci ziskovosti európskych leteckých spoločností v roku 2019 (približne 15 %) s kladným plánovaným peňažným tokom.
- (127) Francúzske orgány tiež považovali vlastné príspevky za dostatočné, účinné a primerané. V súlade s rozhodovacou praxou v súvislosti so zmenou plánu tvrdili, že by sa malo zohľadniť všetko úsilie vynaložené od roku 2020 vrátane predaja lietadiel Boeing 747, opätovného prerokovania lízingových zmlúv, plánu na ochranu pracovných miest a kolektívnej vzájomnej dohody o skončení pracovného pomeru. Potvrdili, že [...] bolo konkrétne, ale podliehalo schváleniu Komisie, že financovanie [...] a odklad platenia príspevkov boli oprávnené, keďže pochádzali od súkromného subjektu. Kombinácia vlastných príspevkov (293,9 mil. EUR) celkovo pokryla 60,14 % celkových nákladov na reštrukturalizáciu (bez zostatku krytého podnikateľskou činnosťou), čím sa bez ťažkostí dodržala 50 % prahová hodnota požadovaná v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a to aj v prípade dodatočných nákladov (59,9 %).
- (128) Pokiaľ ide o štátny zásah (83,1 mil. EUR), francúzske orgány ho považovali za vhodný na účely odstránenia likvidnej medzery a reštrukturalizácie neudržateľného dlhu. Dodali, že štát dostal riadnu náhradu vo forme doložky o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti (do výšky [...]) mil. EUR), ktorá mala prednosť pred rozdelením dividend, ako aj vo forme zákazu vyplácania dividend akcionárom počas šiestich rokov.
- (129) Francúzske orgány napokon usúdili, že opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže boli správne nastavené a rozsiahlejšie ako opatrenia uvedené v pôvodnom reštrukturalizačnom pláne, keďže spoločnosť Corsair sa v rámci pripomienok Francúzska z uvedeného dňa zaviazala, že sa natrvalo a neodvolateľne vzdá až 365 prevádzkových intervalov na letisku Paríž-Orly, natrvalo zatvorí [...] liniek do Severnej Ameriky a upustí od otvárania ďalších liniek a obmedzí celkovú kapacitu svojho lietadlového parku na [...] lietadiel (zníženie o viac ako [...] % v porovnaní s kapacitou pred reštrukturalizáciou). Francúzske orgány považovali tieto opatrenia za dostatočné a primerané vzhľadom na veľkosť spoločnosti Corsair a jej činnosť v podporovaných oblastiach, pričom údržba desiateho lietadla sa považovala za kľúčovú pre rozvoj činnosti spoločnosti Corsair v Afrike a jej návrat k ziskovosti bez ujmy pre tradičnú hlavnú činnosť spoločnosti, konkrétne pre činnosti v zámorských územiach.

4.3.2. Porušenie povinnosti obmedziť lietadlový park

- (130) Francúzske orgány v pripomienkach z 30. mája 2025 v reakcii na rozhodnutie o predĺžení konania v podstate tvrdili, že spoločnosť Corsair dodržala záväzky prijaté v súvislosti s pôvodným reštrukturalizačným plánom a že jednorazové prenájmy boli výsledkom okolností, ktoré si vyžiadali, aby podnik pristúpil k takémuto opatreniu, a nepredstavujú nedodržanie reštrukturalizačného plánu ani zneužitie pomoci. Hlavný argument francúzskych orgánov spočíval v tom, že z podmienok rozhodnutia z roku 2020 vyplýva, že Komisia sa rozhodla vyjadriť k počtu lietadiel výlučne s cieľom obmedziť kapacitu spoločnosti Corsair z hľadiska počtu sedadiel, a to z dôvodu zjednodušenia a s vedomím počtu sedadiel, ktoré má spoločnosť Corsair k dispozícii pri deviatich lietadlách. Z formulára predbežnej notifikácie pomoci na reštrukturalizáciu zaslaného v roku 2020 vyplýva, že obmedzenie lietadlového parku sa malo chápať z hľadiska počtu sedadiel vo vzťahu ku kapacite, ktorú spoločnosť Corsair plánovala dosiahnuť pred reštrukturalizáciou v rokoch 2020 až 2024. Francúzske orgány sa domnievali, že odlišný výklad opatrenia Komisie na obmedzenie lietadlového parku, ktorý nesúvisel s kapacitou z hľadiska počtu sedadiel, by predstavoval porušenie všeobecných zásad práva EÚ, ako sú zásada právnej istoty a zásada riadnej správy vecí verejných. Takéto porušenie by bolo ešte zjavnejšie, keďže pretrvávajúca nejednoznačnosť formulácie a výkladu povinností spoločnosti Corsair by mohla mať vážne právne dôsledky. Spoločnosť Corsair výrazne znížila svoju kapacitu sedadiel v porovnaní s kapacitou, ktorú plánovala dosiahnuť pred reštrukturalizáciou v rokoch 2020 až 2024, čím splnila cieľ znížiť kapacitu alebo obmedziť prítomnosť na trhu, ako sa uvádza v bode 78 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ako aj svoje povinnosti vyplývajúce z rozhodnutia z roku 2020. Francúzske orgány uviedli (tabuľka 5) vývoj skutočnej kapacity spoločnosti Corsair od prijatia rozhodnutia z roku 2020 (vrátane prenájmov) v porovnaní s kapacitou, ktorú spoločnosť Corsair plánovala dosiahnuť pred reštrukturalizáciou.

Tabuľka 5

Vývoj skutočnej kapacity spoločnosti Corsair v porovnaní s plánovanou kapacitou (počet sedadiel)

Počet sedadiel	2020 ⁽¹⁾	2021 ⁽²⁾	2022 ⁽³⁾	Leto 2023 ⁽⁴⁾	December 2023	Leto 2024 ⁽⁵⁾	December 2024
Predpokladaná kapacita v obchodnom pláne spoločnosti Corsair pred reštrukturalizáciou	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skutočná kapacita od rozhodnutia o schválení reštrukturalizačného plánu z roku 2020 (bez jednorazových prenájmov)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skutočná kapacita od rozhodnutia o schválení reštrukturalizačného plánu z roku 2020 (vrátane jednorazových prenájmov)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Počet sedadiel k 30. septembru 2020.

⁽²⁾ Počet sedadiel k 30. septembru 2021.

⁽³⁾ Počet sedadiel k 30. septembru 2022.

⁽⁴⁾ Počet sedadiel v lete 2023.

⁽⁵⁾ Počet sedadiel v lete 2024.

- (131) Francúzske orgány sa subsidiárne domnievali, že prenájmy nemali žiadny vplyv na zlučiteľnosť žiadosti o zmenu reštrukturalizačného plánu z roku 2020. V tejto súvislosti Francúzsko poznamenalo, že priemerný počet lietadiel prevádzkovaných denne v sezóne IATA bol vždy nižší ako deväť, keďže skutočne jednorazové prenájmy boli ľahko kompenzované dňami, keď spoločnosť Corsair prevádzkovala menej ako deväť lietadiel. Francúzske orgány vyzvali Komisiu, aby preskúmala *in concreto*, ako spoločnosť Corsair plní povinnosti vyplývajúce z rozhodnutia z roku 2020, a to s prihliadnutím nielen na podmienky alebo záväzky, ale aj na ich kontext a ciele. V tejto súvislosti poukázali na to, že prenájmy boli nevyhnutné z naliehavých dôvodov, ktoré boli mimo kontroly spoločnosti Corsair, ako napríklad v prípade linky Paríž – Bamako odmietnutie posádky lietadla prevádzkovať túto linku z dôvodu miestnej geopolitickej a bezpečnostnej situácie. Pokiaľ ide o linku Paríž – Montreal, oneskorenie urýchlenej dodávky nových lietadiel v rámci obnovy lietadlového parku ohrozilo realizáciu letového poriadku spoločnosti Corsair s deviatimi lietadlami v období najväčšej aktivity. Francúzske orgány poukázali na to, že vzhľadom na predaj lietadla [...] si spoločnosť Corsair v septembri 2023 prenajala lietadlo na prevádzku linky Paríž – Montreal na dva mesiace v lete 2024, t. j. na obdobie po predčasnom opätovnom dodaní, počas ktorého lietadlo F-HSKY nebolo k dispozícii a náhradné lietadlo A330-NEO ešte nebolo dodané. Vzhľadom na štátnu [...] bola spoločnosť Corsair nútená ponechať si lietadlo [...]. Akékoľvek iné rozhodnutie by bolo pre podnikanie spoločnosti mimoriadne škodlivé. Francúzske orgány trvali na tom, že rozhodnutia prijaté v súvislosti s týmto prenájomom by sa mali posudzovať vzhľadom na informácie z odvetvia, ktoré boli spoločnosti Corsair známe koncom leta 2023. Hoci rokovania s potenciálnym kupujúcim lietadla [...], ktoré malo opustiť lietadlový park v lete 2024, boli v značne pokročilom štádiu, spoločnosti bolo oznámené oneskorenie dodávky lietadla Airbus, ktoré ho malo nahradiť.

4.3.3. Dodatočná pomoc poskytnutá počas obdobia reštrukturalizácie

- (132) Pokiaľ ide o dodatočnú pomoc vo výške 32,4 mil. EUR poskytnutú spoločnosti Corsair v rokoch 2021 až 2022, francúzske orgány v liste zo 16. decembra 2024 uznali, že spoločnosť Corsair ako podnik v ťažkostiach už k 31. decembru 2019 nebola oprávnená na schémy pomoci schválené v rámci dočasného rámca COVID-19, a preto ich nemala využívať. Francúzske orgány však tvrdili, že ich správne orgány konali v dobrej viere v kontexte mimoriadnej situácie v oblasti verejného zdravia.
- (133) Vo svojich pripomienkach z 30. mája 2025 v reakcii na predĺženie formálneho vyšetrovacieho konania francúzske orgány tvrdili, že dodatočná pomoc nebola poskytnutá v rozpore so zásadou „jedenkrát a naposledy“.
- (134) Po prvé, v tejto súvislosti popreli, že by sa ťažkosti spoločnosti Corsair opakovali, a tvrdili, že boli dôsledkom vonkajších a nepredvídateľných okolností, ktoré zahŕňali najmä predĺženie účinkov krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19, ktoré nebolo možné predvídať v čase nastavenia reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair. Výsledky z posledného celého finančného roka (končiaceho sa 30. septembra 2024) by však potvrdzovali cestu k návratu k životaschopnosti. Po druhé, francúzske orgány tvrdili, že zásada „jedenkrát a naposledy“ sa uplatňuje len na prípady, v ktorých bola poskytnutá nová pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu, zatiaľ čo predmetná pomoc nebola súčasťou operácie na záchranu alebo reštrukturalizáciu spoločnosti Corsair, ale bola poskytnutá s cieľom zmierniť účinky pandémie ochorenia COVID-19. Po tretie, poznamenali, že ak by Komisia považovala pomoc v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 za pomoc na reštrukturalizáciu (čo podľa francúzskych orgánov nie je tento prípad), v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa stanovujú výnimky zo zásady „jedenkrát a naposledy“, a to najmä „za výnimočných a nepredvídateľných okolností, za ktoré príjemca nie je zodpovedný“, ako bolo predĺženie účinkov krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19.
- (135) Francúzske orgány sa napokon zaviazali dobrovoľne vymáhať od spoločnosti Corsair dodatočnú pomoc vo výške 32,4 mil. EUR s úrokmi pred prípadným schválením dodatočnej pomoci na reštrukturalizáciu s cieľom odstrániť akúkoľvek hospodársku výhodu, ktorú mohla spoločnosť Corsair získať z neoprávnenej pomoci, a neutralizovať akýkoľvek vplyv, ktorý by takáto pomoc mohla mať na primeranosť dodatočnej pomoci na reštrukturalizáciu.

4.4. Pripomienky zainteresovaných strán

- (136) Ako sa uvádza vo výrokovej časti rozhodnutia o začatí konania, Komisia informovala zainteresované strany uverejnením rozhodnutia spolu so zmysluplným zhrnutím v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

- (137) Po tomto uverejnení niekoľko zainteresovaných strán predložilo pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania. Pripomienky, ktoré boli najrelevantnejšie pre posúdenie Komisiou, sú zhrnuté v nasledujúcich odsekoch.

4.4.1. *Groupe Dubreuil Aéro*

- (138) Spoločnosť GDA, letecký dopravný podnik skupiny Groupe Dubreuil, uviedla, že je významným hráčom v oblasti francúzskej diaľkovej leteckej dopravy, ktorú prevádzkuje najmä prostredníctvom svojich dvoch spoločností Air Caraïbes a nízkonákladovej dcérskej spoločnosti French Bee. Tieto letecké spoločnosti sa stavali do pozície priameho a významného konkurenta spoločnosti Corsair, keďže ich siete a prevádzkové základne sa značne prekrývali: linky obsluhované spoločnosťou GDA, najmä kľúčové spojenia s Antilami (Martinik, Guadeloupe a Francúzska Guyana) a Indickým oceánom (Réunion), boli strategickými linkami, o ktoré sa delila so spoločnosťou Corsair.
- (139) Táto konkurencia bola o to intenzívnejšia, že obe skupiny pôsobili najmä z toho istého základného uzlového letiska Paríž-Orly. Navyše prítomnosť francúzskej spoločnosti Bee na tých istých linkách vyvolala silný konkurenčný tlak na ceny, keďže modely tradičného dopravcu týchto dvoch skupín priamo konkurovali ponuke diaľkových letov nízkonákladových leteckých spoločností. Spoločnosť GDA bola preto hlavným zdrojom konkurencie na geografických trhoch, ktoré sú pre budúcu životaschopnosť spoločnosti Corsair nevyhnutné.
- (140) Spoločnosť GDA ako priamy konkurent, ktorý bol ovplyvnený narušeniami hospodárskej súťaže, najprv 24. mája 2024 požiadala Komisiu, aby zrušila pôvodnú pomoc z roku 2020 a zamietla revidovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti Corsair. Táto žiadosť bola založená na troch hlavných tvrdeniach: i) preukázané nedodržiavanie podmienok pomoci z roku 2020; ii) poskytnutie dodatočnej neoprávnenej pomoci a iii) nezlučiteľnosť revidovaného reštrukturalizačného plánu s vnútorným trhom.
- (141) Po prvé, spoločnosť GDA odsúdila nedodržanie záväzných podmienok podľa rozhodnutia z roku 2020. V tejto súvislosti spoločnosť GDA poukázala na nedodržanie povinností týkajúcich sa transparentnosti a skutočnej spolupráce, najmä vzhľadom na skutočnosť, že chýbali polročné správy a neboli zverejnené informácie na webovom sídle francúzskej štátnej pokladnice. Ešte závažnejšie je, že spoločnosť GDA tvrdila, že kľúčové kompenzačné opatrenia neboli vykonané: i) lietadlový park sa rozšíril na najmenej desať lietadiel v rozpore so záväzkom obmedziť ho na deväť lietadiel a ii) spoločnosť Corsair otvorila nové linky do Afriky (Antananarivo, Cotonou a Bamako) bez predchádzajúceho povolenia Komisie, čo je v rozpore so stratégiou zmeny zamerania, ktorá bola pôvodne schválená. Okrem toho mala spoločnosť GDA vážne výhrady voči splateniu dvoch štátnych úverov (spolu 80 mil. EUR), keďže skutočnosť, že francúzsky štát chcel teraz odpustiť tento dlh, naznačovala, že spoločnosť Corsair nikdy nezačala so splácaním, čo predstavovalo hrubé porušenie pôvodných podmienok.
- (142) Po druhé, spoločnosť GDA tvrdila, že po roku 2020 bola vyplatená neoprávnená a nová štátna pomoc. Okrem nevyčíslennej pomoci (odhadovanej na najmenej 32 mil. EUR, najmä vo forme daňových a sociálnych úľav) spoločnosť GDA tvrdila, že rozloženie platenia príspevkov do dôchodkového fondu CRPN povolené v septembri 2023 je samo osebe novou neoprávnenou pomocou, ktorú nemožno považovať za vlastný príspevok.
- (143) Po tretie, spoločnosť GDA tvrdila, že revidovaný reštrukturalizačný plán predstavoval novú pomoc na reštrukturalizáciu, ktorá musela byť vyhlásená za nezlučiteľnú podľa zásady „jedenkrát a naposledy“. Spoločnosť GDA odôvodnila túto klasifikáciu rozsahom zmien (významné zvýšenie celkovej pomoci), nedodržaním formálnej lehoty na notifikáciu a predovšetkým radikálnou zmenou stratégie (od racionalizácie k expanzii do Afriky). Podľa spoločnosti GDA táto pomoc, ani ako zmena, nespĺňala podmienky zlučiteľnosti, keďže odpustenie dlhu vo výške 80 mil. EUR spolu s dodatočnou pomocou vo výške 83,1 mil. EUR spôsobilo, že celková pomoc (163,1 mil. EUR) bola neprimeraná vlastnému príspevku akcionárov, ktorý spoločnosť GDA považovala za nedostatočný.
- (144) Spoločnosť GDA napokon spochybnila dôveryhodnosť obnovenia životaschopnosti a tvrdila, že plán už neslúži spoločnému záujmu (územná kontinuita). V tejto súvislosti spoločnosť GDA vysvetlila, že spoločnosť Corsair, ktorá zaznamenala historické straty (takmer 500 mil. EUR v rokoch 2000 až 2018), neuviedla žiadne reálne možnosti dosiahnutia dlhodobej životaschopnosti, najmä vzhľadom na to, že plán bol predĺžený, a že táto pomoc preto nespĺňala základné podmienky usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

- (145) Na záver spoločnosť GDA požiadala Komisiu, aby konštatovala, že pomoc bola zneužitá a že nové opatrenia sú nezlučiteľné. Žiadala okamžité zrušenie rozhodnutia o pomoci z roku 2020 a okamžité vymáhanie celej pomoci (pôvodnej a neoprávnenej) spolu s úrokmi. V prípade, že by Komisia pomoc predsa len schválila, spoločnosť GDA trvala na výrazne posilnených kompenzačných opatreniach (drastický odpredaj lietadlového parku a prevádzkových intervalov na súčasných linkách), určení nezávislého správcu na účely prísneho monitorovania, ako aj na vyplatení pomoci v podmienených splátkach.
- (146) Spoločnosť GDA 11. októbra 2024 zopakovala a doplnila svoje námietky, pričom dospela k záveru, že spoločnosť Corsair nedodržala podmienky pomoci z roku 2020, získala dodatočnú neoprávnenú pomoc a navrhla revidovaný reštrukturalizačný plán, ktorý je štrukturálne nezlučiteľný s právom EÚ, najmä so zásadou „jedenkrát a naposledy“.
- (147) Spoločnosť GDA najmä trvala na tom, že francúzske orgány a spoločnosť Corsair nedodržali povinnosti vyplývajúce z rozhodnutia z roku 2020, keďže, po prvé, nebol dodržaný zákaz, ktorým sa obmedzoval lietadlový park na deväť lietadiel, a, po druhé, na základe analýzy letných a zimných letových poriadkov IATA na rok 2024 dospela spoločnosť GDA k záveru, že spoločnosť Corsair prevádzkovala alebo si musela prenajímať najmenej desať či dokonca jedenásť lietadiel, čím porušila „hlavné štrukturálne opatrenie“ uložené v rozhodnutí z roku 2020. Po druhé, spoločnosť GDA zopakovala, že spoločnosť Corsair získala ďalšiu neoprávnenú pomoc, keďže splácanie priamych úverov od štátu poskytnutých v roku 2020 bolo odložené o jeden rok, čo predstavovalo novú pomoc, ktorá nebola notifikovaná. Podľa GDA bola táto pomoc navyše k už uvedeným neoprávneným sumám. Spoločnosť GDA tiež odsúdila jasný konflikt záujmov spojený s rozložením platenia príspevkov do dôchodkového fondu CRPN (ďalšia údajná neoprávnená pomoc), keďže súčasný riaditeľ ľudských zdrojov spoločnosti Corsair bol zároveň správcom dôchodkového fondu CRPN.
- (148) Spoločnosť GDA následne spochybnila stratégiu preorientovania sa na zámorské linky, ktorá sa použila na odôvodnenie pomoci z roku 2020, a tvrdila, že skutočná stratégia spoločnosti Corsair sa teraz zameriava na Afriku. Spoločnosť Corsair bola označená ako „africká letecká spoločnosť“ na základe nových alebo plánovaných liniek do Brazzaville, Senegalu (Dakar) a Gabonu (Libreville). Podľa spoločnosti GDA boli tieto iniciatívy, motivované zamestnanosťou a miestnou konkurenciou, v rozpore s cieľom územnej kontinuity a spochybňovali opodstatnenosť verejnej pomoci. Okrem toho spoločnosť GDA uviedla, že jedinou ziskovou činnosťou spoločnosti Corsair v roku 2023 bola nákladná doprava, ktorá smerovala najmä do Afriky.
- (149) V ten istý deň spoločnosť GDA kritizovala nestabilitu akcionárov aj na základe odstúpenia Konžskej republiky a histórie bankrotov nového akcionára „záchrancu“, pána Abbasa Jabera, ktorý podľa spoločnosti GDA už niekoľko rokov nezverejnil svoje účtovníctvo.
- (150) Spoločnosť GDA tiež ostro kritizovala nedostatočnú vážnosť ekonomických predpokladov v revidovanom reštrukturalizačnom pláne spoločnosti Corsair. Odhad postupného poklesu ceny leteckého paliva na 900 USD za tonu od septembra 2023 sa ukázal ako nesprávny, keďže ceny zostali na vyšších úrovniach; tento odhad bol nereálny a ešte znásobený nedostatočným pokrytím cien paliva. Okrem toho sa spoločnosť GDA domnievala, že predpoklad zvýšenia priemerných cien letov medzi kontinentálnym Francúzskom a zámorskými územiami poprelo generálne riaditeľstvo pre civilné letectvo, ktoré uvádzalo pokles cien v roku 2024.
- (151) Spoločnosť GDA ďalej odsúdila nedostatočnú finančnú transparentnosť spoločnosti Corsair, ktorá uverejnila svoje účtovné závierky za roky 2022 a 2023 až po prijatí právnych krokov. Spoločnosť GDA v tejto súvislosti uviedla, že audítori vyjadrili výhrady k úprimnosti platobných období, čo naznačuje, že spoločnosť Corsair chcela zatajiť pravdu o svojej situácii. Podľa odhadov spoločnosti GDA bola finančná situácia spoločnosti Corsair katastrofálna, keďže jej prevádzkový výsledok v roku 2023 bol –37.1 mil. EUR. Podľa spoločnosti GDA bola táto úroveň strát napriek prijatej štátnej pomoci dôkazom toho, že spoločnosť bola štrukturálne stratová a neudržateľná.
- (152) V ten istý deň spoločnosť GDA zopakovala svoj záver, že pokračujúca podpora zo strany Francúzska predstavovala zneužívajúce vyplatenie neoprávnenej pomoci, ktoré viedlo k jednoznačnému narušeniu hospodárskej súťaže na trhu. Na základe toho spoločnosť GDA opätovne požiadala Komisiu, aby zrušila rozhodnutie z roku 2020, vyhlásila celú vyplatenú pomoc (vrátane novej pomoci a pomoci, ktorá nebola notifikovaná) za nezlučiteľnú a neoprávnenú a nariadila jej okamžité vymáhanie. Spoločnosť GDA odhadla, že likvidácia spoločnosti Corsair by bola v súlade s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže by umožnila rast efektívnejších konkurentov.

- (153) Spoločnosť GDA 8. novembra 2024 predložila ďalšie pripomienky s cieľom potvrdiť, že spoločnosť Corsair systematicky a dlhodobo porušovala podmienku uložení v rozhodnutí z roku 2020, podľa ktorej mala obmedziť svoj lietadlový park na deväť lietadiel, a že obchádzanie tejto povinnosti bolo dlhodobé, a tým umožnilo spoločnosti Corsair zvýšiť svoje výrobné prostriedky a skutočnú veľkosť lietadlového parku.
- (154) Podľa spoločnosti GDA z historických údajov o lietadlovom parku spoločnosti Corsair vyplýva, že spoločnosť Corsair pravidelne prevádzkovala desať lietadiel, a to aj v období od novembra 2021 do októbra 2022.
- (155) Spoločnosť GDA vysvetlila, že v letnej sezóne 2024 sa letový poriadok IATA v období špičky výrazne zvýšil a vyžadoval si minimálne jedenásť lietadiel. Spoločnosť GDA opäť vyjadrila odhad, že spoločnosť Corsair využívala dlhodobý prenájom (122 letov so spoločnosťou Iberojet na linke Paríž – Montreal, 26 letov so spoločnosťou Gallistair na linke Paríž – Bamako). Na základe toho spoločnosť GDA tvrdila, že spoločnosť Corsair systematicky obchádzala záväzok obmedziť lietadlový park, pravdepodobne nepretržite počas takmer štyroch rokov, pričom sa pravidelne uchýľovala k prenájmu, čo svedčí o jej snahe skryť obchádzanie obmedzení uložených Komisiou.
- (156) Spoločnosť GDA 6. januára reagovala na oznámenia spoločnosti Corsair o kladnom prevádzkovom výsledku a čistom výsledku ku koncu septembra 2024, pričom tvrdila, že tieto oznámenia sú len fasádou, ktorá by Komisiu nemala zavádzať. Spoločnosť GDA poukázala na to, že tento výsledok bol najmä dôsledkom silného rastu nákladnej dopravy v Afrike a vedľajších príjmov, čo je v rozpore s pôvodným cieľom pomoci z roku 2020, ktorým bolo zlepšenie prístupu k zámorským územiám a ochrana spotrebiteľov, ktorí majú „obmedzené zdroje“. V tejto súvislosti spoločnosť GDA uviedla, že vedenie spoločnosti Corsair potvrdilo svoje ambície týkajúce sa operácií v Afrike a očakávania desiateho lietadla v strategickom pláne, čo predstavuje rozšírenie lietadlového parku, ktorým sa prehlbujú narušenia hospodárskej súťaže, a potvrdila, že ide v skutočnosti o nový reštrukturalizačný plán, ktorý by Komisia mala zamietnuť. Spoločnosť GDA predovšetkým upozornila Komisiu na vyhlásenie vedenia spoločnosti Corsair, ktoré sa odvoláva na „dohody so štátom“, ktoré umožňujú realizáciu plánu „za každých okolností“, dokonca aj bez hlasovania o rozpočtových zmenách. Spoločnosť GDA to považovala za náznak novej neoprávnenej pomoci (odloženie platieb alebo odklad platenia záväzkov voči verejným subjektom) a ďalšie porušenie podmienok pomoci na reštrukturalizáciu schválenej v roku 2020, keďže spoločnosť Corsair využívala túto štátnu podporu ako konkurenčnú výhodu. Spoločnosť GDA sa napokon domnievala, že oznámenie o zrušení linky do Montrealu v prospech otvorenia linky do Brazzaville (ktoré Komisia nepovolila) bolo potvrdením zmeny stratégie spoločnosti Corsair a jej ľahostajnosti voči svojim záväzkom, čo posilňuje argument, že plán bol novým reštrukturalizačným plánom, na ktorý sa vzťahuje zásada „jedenkrát a naposledy“. Spoločnosť GDA na záver zopakovala svoju žiadosť o zrušenie pomoci schválenej v roku 2020 a o nariadenie okamžitého vymáhania celej vyplatennej pomoci.
- (157) Spoločnosť GDA napokon 23. mája 2025 uvítala rozhodnutie Komisie o predĺžení vyšetrovania prostredníctvom rozhodnutia o predĺžení konania z 11. apríla 2025, pričom zdôraznila, že toto rozhodnutie potvrdilo jej pochybnosti týkajúce sa porušenia povinnosti obmedziť lietadlový park spoločnosti Corsair na deväť lietadiel a poskytnutia neoprávnenej pomoci vo výške 32,4 mil. EUR, ktorá nebola notifikovaná. V tejto súvislosti spoločnosť GDA trvala na tom, že spoločnosť Corsair neustále a otvorene porušovala záväzok obmedziť lietadlový park tým, že používala 10 až 11 lietadiel na realizáciu agresívnej stratégie založenej na objeme, čo narušilo hospodársku súťaž tým, že spôsobilo pokles cien, ktorý bol bez neoprávnenej verejnej podpory neudržateľný. Spoločnosť GDA pripomenula, že francúzske orgány teraz priznali, že neoprávnene poskytli 32,4 mil. EUR v rámci schémy, ktorá nebola uplatniteľná, čím porušili zásadu „jedenkrát a naposledy“. Podľa spoločnosti GDA tieto opakované zlyhania a zneužitie pôvodnej pomoci spolu so skutočnosťou, že zmenený plán predstavoval nový nezlučiteľný reštrukturalizačný plán, odôvodňovali okamžité konanie. Spoločnosť GDA preto v uvedený deň opätovne požiadala Komisiu, aby začala konanie vo veci zneužitia pomoci, zrušila rozhodnutie z roku 2020, vyhlásila celú pomoc za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom a nariadila jej okamžité vymáhanie.

4.4.2. Air Austral

- (158) Francúzska spoločnosť Air Austral so sídlom na ostrove Réunion, ktorá je významným hráčom v Indickom oceáne, obsluhuje najmä kontinentálne Francúzsko (každodenné lety do Paríža CDG a ďalších miest prostredníctvom partnerstva „Train plus Air“), ostrovy Réunion, Mayotte, Maurícius, Komory, Madagaskar a Seychely, ako aj Južnú Afriku, Thajsko a Indiu.

- (159) Spoločnosť Air Austral je priamym konkurentom spoločnosti Corsair, keďže obe spoločnosti prevádzkujú hlavné a strategické diaľkové linky, najmä linky medzi kontinentálnym Francúzskom a zámorskými územiami, konkrétne ostrovmi Réunion, Mayotte a Antily. Táto konkurencia znamená, že sa prekrývajú na kľúčových linkách a konkurujú si z hľadiska cien a kapacity.
- (160) Spoločnosť Air Austral 24. mája 2024 predložila Komisii pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania. Spoločnosť Air Austral považuje zmenu alebo predĺženie reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair za neprijateľné a nepredstaviteľné. Toto stanovisko vychádzalo z tvrdenia, že spoločnosť Corsair podstatne a neustále porušovala podmienky pôvodnej pomoci z roku 2020 a že novým reštrukturalizačným plánom, aj keby bol revidovaný, by sa nezabezpečila dlhodobá životaschopnosť spoločnosti a zároveň by sa ním výrazne zhoršili narušenia hospodárskej súťaže na trhu.
- (161) Spoločnosť Air Austral vo svojich pripomienkach odsúdila niekoľko závažných pochybení spoločnosti Corsair a označila ich za zneužitie poskytnutej pomoci. Najzávažnejším zlyhaním bolo porušenie povinnosti spoločnosti Corsair obmedziť lietadlový park na deväť lietadiel. Podľa spoločnosti Air Austral analýza letových poriadkov na letné sezóny 2023 a 2024 preukázala využívanie prenájmov, čím sa skutočný lietadlový park v špičke zvýšil na desať lietadiel. Spoločnosť Air Austral to vnímala ako čisto obchodný a expanzívny manéver a tvrdenie spoločnosti Corsair, že toto obmedzenie by mohlo byť nahradené obmedzením kapacity sedadiel, zamietla ako argument, ktorý odporuje judikature a konzistentnej rozhodovacej praxi Komisie. Okrem toho spoločnosť Air Austral vysvetlila, že spoločnosť Corsair prekročila limit 50 % podielu kapacity stanovený pre každú novú pravidelnú linku, keď v roku 2023 otvorila linku Réunion – Antananarivo (Madagaskar). Spoločnosť Air Austral napokon poukázala na nepredloženie polročných správ a účtovných závierok od roku 2022, čo podľa jej názoru bráni Komisii v monitorovaní a vyvoláva vážne podozrenie, že pomoc mohla prekročiť rámec toho, čo bolo „nevyhnutne potrebné“.
- (162) Okrem toho sa spoločnosť Air Austral domnievala, že revidovaný reštrukturalizačný plán nebol schopný zabezpečiť návrat k dlhodobej životaschopnosti, keďže spoločnosť Corsair uplatňovala agresívnu a neudržateľnú cenovú politiku, pričom jej ceny na linke Paríž – Réunion boli výrazne nižšie ako ceny jej konkurentov. Spoločnosť Air Austral usúdila, že táto politika nízkych cien, udržiavaná na pozadí všeobecnej inflácie, viedla k jasnému nepomeru medzi zmenami nákladov a zmenami taríf.
- (163) Spoločnosť Air Austral sa zároveň domnievala, že došlo k vážnemu zhoršeniu negatívnych účinkov na hospodársku súťaž. Podiel spoločnosti Corsair na kapacite sa v rokoch 2019 až 2024 prudko zvýšil, pričom na linke Paríž – Réunion vzrástol o 20,6 % a na linke Réunion – Madagaskar má dominantný 56 % podiel. Táto nadmerná kapacita a cenový dumping viedli k prudkému zníženiu ziskovosti spoločnosti Air Austral na linkách medzi kontinentálnym Francúzskom a ostrovom Réunion a na linke Réunion – Mayotte. Politika nadmernej kapacity spoločnosti Corsair brzdila linku Paríž – Mayotte a paralyzovala schopnosť konkurencie rozvíjať sa. V tejto súvislosti spoločnosť Air Austral vyvrátila tvrdenie Francúzska týkajúce sa „extrémnej konkurencie“, pričom dôrazne poukázala na to, že práve spoločnosť Corsair bola hráčom, ktorý svojou nekontrolovanou stratégiou vytváral túto nekalú konkurenciu.
- (164) Spoločnosť Air Austral dospela k záveru, že pôvodné opatrenia proti narušeniu hospodárskej súťaže sa neosvedčili, keďže spoločnosť Corsair ich nedodržala, a že revidovaný reštrukturalizačný plán napriek výraznému zvýšeniu výšky pomoci neobsahoval návrh žiadnych dodatočných prísnych kompenzačných opatrení.
- (165) Spoločnosť Air Austral na záver formálne požiadala Komisiu, aby zamietla revidovaný reštrukturalizačný plán a začala konanie vo veci zneužitia pôvodnej pomoci, keďže negatívne účinky by jednoznačne prevážili nad pozitívnymi.

4.4.3. *Diamondale Limited*

- (166) Spoločnosť Diamondale Limited (ďalej len „Diamondale“), bývalý väčšinový akcionár spoločnosti Corsair, ktorý mal do roku 2021 kapitálovú účasť vo výške 75,03 % a 100 % hlasovacích práv, predložila Komisii svoje pripomienky 23. mája 2024. Na základe týchto skúseností so spoločnosťou Corsair a vedomostí o nej vyjadrila spoločnosť Diamondale vážne obavy, pokiaľ ide o uskutočniteľnosť revidovaného reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair a dôrazne sa postavila proti zvýšeniu štátnej pomoci.

- (167) Spoločnosť Diamondale vo svojich pripomienkach považovala revidovaný reštrukturalizačný plán za nerealistický a požiadala Komisiu, aby namiesto zvýšenia pomoci, čo by bolo v rozpore s článkom 108 ods. 2 ZFEÚ, požadovala vrátenie pomoci, ktorá už bola spoločnosti Corsair poskytnutá, v plnej výške 139,6 mil. EUR. Okrem toho sa spoločnosť Diamondale stotožnila s pochybnosťami Komisie o možnej dodatočnej štátnej pomoci, ktorú spoločnosť Corsair dostala počas obdobia reštrukturalizácie, keďže sa domnievala, že táto pomoc spôsobila narušenie hospodárskej súťaže.
- (168) Z analýzy spoločnosti Diamondale vyplývalo štrukturálne zhoršovanie účtovnej závierky spoločnosti Corsair od roku 2018 a straty vo výške 48 mil. EUR v roku 2021. Spoločnosť Diamondale sa domnievala, že spoločnosť trpí chronickou finančnou nerovnováhou, pričom od roku 2018 nemá dostatočný prevádzkový kapitál v dôsledku znižovania vlastného kapitálu. Spoločnosť Diamondale sa domnievala, že spoločnosť Corsair financovala svoje dlhodobé investície z krátkodobých zdrojov, čo malo od roku 2018 za následok záporné čisté peňažné toky a ohrozilo platobnú schopnosť spoločnosti. Podľa spoločnosti Diamondale bol dlh nadmerný, pričom nedostatočná ziskovosť znemožňovala prežitie aj v prípade poskytnutia dodatočnej pomoci vo výške 200 mil. EUR.
- (169) Okrem toho mala spoločnosť Diamondale vážne pochybnosti o skutočnom vlastnom príspevku spoločnosti Corsair a o tom, či je dostatočný, ako aj o schopnosti spoločnosti Corsair obnoviť svoju dlhodobú životaschopnosť, a domnievala sa, že niektoré z predložených príspevkov boli staré „recyklované“ iniciatívy.
- (170) Spoločnosť Diamondale preto spochybnila štátny zásah v prospech súkromnej spoločnosti, ktorá už bola značne zadlžená, a domnievala sa, že jediným spôsobom, ako sa vyhnúť novému konkurzu, je súkromné financovanie.

4.4.4. Anonymná zainteresovaná strana

- (171) Zainteresovaná strana, ktorá si želala zostať v anonymite, kritizovala dodatočnú pomoc vo forme priamych grantov a odpustenia pohľadávok bez konkrétnych kompenzačných opatrení, t. j. záväzkov spoločnosti Corsair, ktorými by sa zabránilo riziku narušenia hospodárskej súťaže, a preto vyjadrila obavy z výraznej nerovnováhy, ktorá poškodzuje hospodársku súťaž.

4.5. Pripomienky francúzskych orgánov k pripomienkam zainteresovaných strán

- (172) Francúzske orgány 26. júla 2024 predložili Komisii pripomienky v reakcii na pripomienky tretích strán (spoločností GDA, Air Austral a Diamondale) s cieľom preukázať prípustnosť a zlučiteľnosť revidovaného reštrukturalizačného plánu s vnútorným trhom.
- (173) Francúzske orgány v týchto pripomienkach opätovne potvrdili dodržiavanie záväzkov vyplývajúcich z reštrukturalizačného plánu z roku 2020 v plnom rozsahu a vyvrátili tvrdenia tretích strán. Obvinenie z nedostatočnej transparentnosti bolo zamietnuté, keďže francúzske orgány uviedli, že sa uskutočňovala pravidelná výmena informácií s Komisiou a že účtovné závierky spoločnosti za roky 2021/2022 a 2022/2023 boli uverejnené.
- (174) Pokiaľ ide o obmedzenie lietadlového parku, jednorazové prenájom lietadiel, najmä v prípade letov do Bamaka a Montrealu, boli prezentované ako nevyhnutnosť spojená s vonkajšími faktormi (geopolitické riziká, meškanie dodávok), a nie ako expanzívna politika, keďže ponúkaná kapacita sedadiel, dokonca aj s prenajatými lietadlami, nikdy neprekročila úroveň pred reštrukturalizáciou. V tejto súvislosti francúzske orgány dodali, že Komisia výslovne povolila aj presun služieb do Afriky (Cotonou, Bamako, Antananarivo). Pokiaľ ide o narušenia hospodárskej súťaže, spoločnosť Corsair splnila svoj záväzok sprístupniť externým leteckým spoločnostiam v priemere viac ako 365 prevádzkových intervalov na letisku Paríž-Orly. Napokon sa žiadosť o zmenu považovala za súlad so zásadou „jedenkrát a naposledy“ stanovenou v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže podľa francúzskych orgánov zabezpečovala úplnú kontinuitu s pôvodnou snahou o reštrukturalizáciu, ktorej cieľe (zámorské územia ako hlavná činnosť, rozvoj v Afrike) neboli spochybnené, pričom jej predĺženie trvanie do [...] (dátum skončenia obdobia reštrukturalizácie v čase predloženia týchto pripomienok) sa prísne obmedzovalo na to, čo bolo nevyhnutné.

- (175) Francúzske orgány ďalej usúdili, že žiadosť o zmenu je zlučiteľná s vnútorným trhom, keďže spĺňala kritériá bodu 124 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (176) Na základe podrobných analýz externého poradcu podniku francúzske orgány potvrdili, že spoločnosti Corsair dosiahla pozitívny pokrok, pričom počas kľavého obdobia 12 mesiacov (od júna 2023 do mája 2024) dosiahla kladný prevádzkový výsledok vo výške [...] mil. EUR a výsledky na konci mája 2024 boli vyššie ako rozpočet a výrazne presahovali pesimistický scenár. Týmto pozitívnymi výsledkami v spojení s optimalizáciou nákladov a dodávok sa podporili vyhliadky na dosiahnutie prevádzkového výsledku vo výške [...] mil. EUR do rokov 2026 až 2027. Francúzske orgány tiež uviedli, že dodatočnou správou vypracovanou poradenskou spoločnosťou Analysis Group sa potvrdilo, že cenová politika spoločnosti Corsair je zlučiteľná so životaschopnosťou spoločnosti, a to bez nadmernej kapacity alebo poklesu cien.
- (177) Francúzske orgány opäť vysvetlili, že spoločnosť Corsair zohráva kľúčovú úlohu z hľadiska územnej kontinuity, čo odôvodňuje verejný zásah s cieľom napraviť zlyhanie trhu. Vysvetlili, že z kontrafaktuálnej analýzy vyplýva, že jej úpadok by viedol k veľmi výraznému zvýšeniu cien na zámorských linkách (konkrétne +15,6 % v prípade liniek na Antily a +41,5 % v prípade liniek na ostrov Mayotte), k riziku tichej kolúzie a k výraznému zhoršeniu konkurenčného prostredia (prechod k monopolu na linke Paríž – Mayotte).
- (178) Pokiaľ ide o primeranosť verejného a súkromného úsilia, francúzske orgány uviedli, že zamietli námietky tretích strán týkajúce sa vlastných príspevkov. Rozloženie platieb príspevkov, ktoré umožnil dôchodkový fond CRPN, sa považovalo za súkromný príspevok, keďže podľa francúzskych orgánov bol dôchodkový fond CRPN právnickou osobou, na ktorú sa vzťahuje právo súkromné a ktorej finančné prostriedky neboli štátnymi prostriedkami. Francúzske orgány sa tiež domnievali, že odpustenie verejných dlhov vyplývajúcich z úverov v rámci reštrukturalizačného plánu z roku 2020 nemožno považovať za novú dodatočnú pomoc, keďže by to bolo v rozpore s rozhodovacou praxou Komisie. Podľa francúzskych orgánov teda vlastné príspevky spoločnosti Corsair zostali nad prahovou hodnotou 50 % celkových nákladov na reštrukturalizáciu.
- (179) Francúzske orgány napokon považovali navrhované opatrenia proti narušeniu hospodárskej súťaže za dostatočné a prísnejšie v porovnaní s opatreniami podľa reštrukturalizačného plánu z roku 2020, keďže podľa francúzskych orgánov sa spoločnosť Corsair zaviazala neodvolateľne sa vzdať 365 prevádzkových intervalov na letisku Paríž-Orly, natrvalo zrušiť linky do Severnej Ameriky ([...]) s cieľom zamerať sa na Afriku a obmedziť svoju kapacitu. Pomoc v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19, ktorú získala spoločnosť Corsair (32 mil. EUR), sa považovala za oprávnenú, keďže bola poskytnutá na základe všeobecného práva a bola prístupná konkurentom.
- (180) Francúzske orgány preto dospeli k záveru, že vzhľadom na to, že pred rozhodnutím Komisie nebola vyplatená žiadna pomoc, žiadosť o zmenu spĺňa všetky kritériá a musí sa jej vyhovieť.
- (181) V odpovedi na tvrdenia, ktoré zainteresované strany uviedli vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o predĺžení konania z 11. apríla 2025, francúzske orgány v podstate zopakovali svoje pripomienky k obmedzenej a odôvodnenej povahe jednorazového prenájmu desiateho lietadla. Francúzske orgány tiež zdôraznili, že v rozpore s tvrdeniami spoločnosti GDA boli letové plány spoločnosti Corsair zostavené na základe deviatich lietadiel a že spoločnosť nikdy neprevádzkovala 11 lietadiel. Francúzske orgány ďalej konštatovali, že tvrdenia spoločnosti GDA o vplyve prenájmov na trh neboli podložené dôkazmi. Francúzske orgány sa domnievali, že zníženie cien v prípade destinácií v zámorských územiach nebolo výsledkom stratégie a cenovej politiky spoločnosti Corsair založenej na objeme a realizovanej na základe štátnej podpory, ale skôr odzrkadľovalo všeobecný trend viditeľný nielen v prípade Guadeloupe a Martiniku, čo sú destinácie prevádzkované spoločnosťou Corsair, ale aj v prípade iných destinácií, ktoré spoločnosť Corsair neprevádzkuje, ako sú Francúzska Guyana a iné destinácie na stredné a dlhé vzdialenosti, ktoré spoločnosť Corsair neprevádzkuje. Francúzske orgány napokon tvrdili, že vzhľadom na okolnosti by bolo v rozpore so zásadou primeranosti a s rozhodovacou praxou Komisie domnievať sa, že prenájom desiateho lietadla spochybňuje zlučiteľnosť žiadosti o zmenu reštrukturalizačného plánu alebo predstavuje zneužitie pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2020.

5. POSÚDENIE

5.1. Existencia štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ

- (182) V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa uvádza, že „[a]k nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvyhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.
- (183) Na vyhodnotenie opatrenia ako pomoci v zmysle tohto ustanovenia sa preto vyžaduje, aby boli splnené tieto kumulatívne podmienky: i) opatrenie musí byť pripísateľné štátu a financované zo štátnych prostriedkov; ii) musí poskytovať výhodu príjemcovi; iii) táto výhoda musí byť selektívna a iv) opatrenie musí narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením a musí ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

5.1.1. Opatrenia zahrnuté v reštrukturalizačnom pláne z roku 2020

- (184) Francúzske orgány v oznámení o zmene reštrukturalizačného plánu uviedli, že časť kapitálovej injekcie od konzorcia investorov OMRP poskytnutej v roku 2020 vo výške 6 mil. EUR v skutočnosti pochádzala zo zdrojov miestnych orgánov zámorských departmánov (odôvodnenie 42). Francúzske orgány sa domnievajú, že tento podiel financovania sa musí považovať za štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (185) Rovnako ako všetky ostatné finančné prostriedky zo štátnych rozpočtových alebo daňových zdrojov, ktoré boli spoločnosti Corsair poskytnuté v roku 2020 na základe zmierovacieho protokolu uzavretého v rámci konania na predchádzanie platobnej neschopnosti spoločnosti Corsair, aj predmetné finančné prostriedky pochádzajú zo zdrojov miestnej samosprávy, a preto sa musia považovať za prostriedky francúzskeho štátu, ktoré mu možno pripísať, keďže protokol podpísal v mene francúzskeho štátu výbor CIRI (Comité Interministériel de Restructuration Industrielle – medzirezortný výbor pre priemyselnú reštrukturalizáciu). Toto individuálne finančné opatrenie poskytlo spoločnosti Corsair selektívnu výhodu, keďže v čase jeho poskytnutia sa spoločnosť nachádzala v ťažkostiach, ktoré ešte prehĺbila pandémia ochorenia COVID-19, čo vylučovalo akékoľvek poskytnutie financovania za trhových podmienok. Opatrením sa posilnilo konkurenčné postavenie spoločnosti Corsair v porovnaní s ostatnými leteckými spoločnosťami pôsobiacimi v Európskom hospodárskom priestore, a preto opatrenie narúšalo hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi alebo hrozilo narušením hospodárskej súťaže a obchodu medzi členskými štátmi (pozri oddiel 3.1.1 rozhodnutia z roku 2020).
- (186) Kapitálová injekcia poskytnutá spoločnosťou ORMP v rámci reštrukturalizačného plánu z roku 2020 by sa preto mala považovať za štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.1.2. Opatrenia zahrnuté v revidovanom reštrukturalizačnom pláne

- (187) Po prvé, v revidovanom reštrukturalizačnom pláne sa stanovujú tieto opatrenia, ktoré Francúzsko notifikovalo ako štátnu pomoc: i) nová injekcia vo výške 3 mil. EUR od zastupiteľstva Conseil Départemental de la Guadeloupe; ii) zámorský daňový úver (*crédit d'impôt outre-mer* – CIOM) vo výške 38,1 mil. EUR v rámci investičného programu spoločnosti Corsair na nákup lietadla; iii) zmena splátkového kalendára verejného dlhu vo výške 19 mil. EUR zodpovedajúca verejnému dlhu, ktorý nemožno odpustiť, na obdobie šiestich rokov ([...]); iv) odpustenie pohľadávky vo výške 23 mil. EUR zodpovedajúcej verejnému dlhu, ktorý možno odpustiť a ktorého sa možno vzdať, ako aj v) odpustenie verejných dlhov vo výške 80 mil. EUR zodpovedajúcich štátnym úverom poskytnutým v rámci pôvodného reštrukturalizačného plánu (úvery FDES a PP), ako aj 4,7 mil. EUR na úrokoch z týchto úverov (odôvodnenie 39).
- (188) Prostredníctvom výboru CIRI je francúzsky štát spolu so zástupcami spoločnosti prijímajúcej pomoc, odchádzajúcimi akcionármi a novými investormi spolusignatárom súpisu podmienok, ktorý bol podpísaný 7. novembra 2025 a predložený Komisii francúzskymi orgánmi (odôvodnenie 31). V časti D súpisu podmienok sa stanovuje, že financovanie uvedené v odôvodnení 187 bodoch i) až v) sa poskytuje z rozpočtových alebo daňových prostriedkov ústredného štátu alebo regiónu Guadeloupe. Z toho vyplýva, že tieto opatrenia poskytuje francúzsky štát zo svojich prostriedkov a že mu ich možno pripísať.

- (189) Spoločnosť Corsair sa nachádza vo veľmi vážnych ťažkostiach, a preto sa voči nej začalo konanie na predchádzanie platobnej neschopnosti (tzv. *mandat ad hoc* a následne zmierovacie konanie) a bol vymenovaný správca *ad hoc* a neskôr zmierovateľa⁽²⁵⁾. Ako sa uvádza v odôvodneniach 18 až 29, situácia spoločnosti Corsair, ktorá bola veľmi zložitá už v roku 2020, keď bol vypracovaný a prijatý reštrukturalizačný plán z roku 2020, sa ďalej zhoršovala, čo vylučovalo akúkoľvek možnosť získať financovanie za trhových podmienok. Hoci sa v súpise podmienok uvádza súkromné financovanie vo forme injekcií nového kapitálu, je naďalej podmienené podporou zo strany štátu. V dôsledku toho verejné financovanie vo forme odpisu verejných dlhov, ktoré možno odpustiť, alebo úverov, daňových úverov, kapitálových injekcií alebo zmeny splátkového kalendára časti verejného dlhu, ktorú nemožno odpustiť, poskytuje spoločnosti Corsair určitú výhodu, ktorú by za normálnych trhových podmienok nemohla získať.
- (190) Výhoda uvedená v odôvodnení 189 je selektívna, keďže opatrenia verejného financovania sú opatreniami individuálnej pomoci, z ktorých má prospech len spoločnosť Corsair⁽²⁶⁾.
- (191) Opatreniami uvedenými v odôvodnení 187 bodoch i) až v) sa posilňuje konkurenčné postavenie spoločnosti Corsair vo vzťahu k ostatným leteckým spoločnostiam pôsobiacim v Európskom hospodárskom priestore, najmä k tým, ktoré prevádzkujú rovnaké linky z Paríža buď do destinácií na francúzskom území, alebo do tretích krajín. V dôsledku toho opatrenia narušajú alebo hrozia narušením hospodárskej súťaže medzi leteckými spoločnosťami a pravdepodobne ovplyvnia obchod medzi členskými štátmi.
- (192) Z predchádzajúcich odôvodnení vyplýva, že opatrenia uvedené v odôvodnení 187 bodoch i) až v) predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (193) Po druhé, v revidovanom reštrukturalizačnom pláne sa stanovuje odklad platenia prostredníctvom rozloženia príspevkov na dôchodkové zabezpečenie, ktorý bol spoločnosti Corsair povolený v septembri 2023 zo strany dôchodkového fondu CRPN (Caisse de Retraite des Personnels Navigants – dôchodkový systém pre posádky lietadiel) (odôvodnenie 43). Komisia si v rozhodnutí o začatí konania pôvodne vyhradila stanovisko, pokiaľ ide o to, či by sa toto financovanie mohlo považovať za súčasť vlastného príspevku, pričom konštatovala, že by mohlo predstavovať štátnu pomoc (odôvodnenie 86).
- (194) Francúzske orgány sa domnievajú, že tento odklad platenia sa musí považovať za vlastný príspevok, keďže predstavuje výhodu, ktorú poskytol súkromný subjekt, a nie je spojený so štátnymi prostriedkami. Skupina Dubreuil Aéro spochybňuje názor francúzskych orgánov a pripomína, že členstvo v dôchodkovom fonde CRPN je povinné, sadzbu a spôsob výpočtu príspevkov stanovuje štát, dôchodkový fond CRPN poskytuje služby všeobecného záujmu a podlieha ministerskému dohľadu.
- (195) Štátne zdroje zahŕňajú všetky zdroje verejného sektora vrátane zdrojov vnútroštátnych (decentralizovaných, federatívnych, regionálnych alebo iných) subjektov⁽²⁷⁾. Aj zdroje verejných podnikov predstavujú štátne zdroje v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ⁽²⁸⁾. Navyše skutočnosť, že finančné prostriedky, ktoré zodpovedajú danému opatreniu, zostávajú nepretržite pod kontrolou štátu, a teda k dispozícii príslušným vnútroštátnym orgánom, postačuje na to, aby boli kvalifikované ako štátne prostriedky⁽²⁹⁾. Okrem toho, ak opatrenie poskytuje súkromný subjekt, musia existovať dostatočné dôkazy, ktoré by mohli preukázať, že posudzované opatrenie pomoci bolo prijaté pod účinným vplyvom alebo kontrolou orgánov verejnej moci, a že preto je toto opatrenie pripísateľné štátu⁽³⁰⁾.
- (196) Podľa francúzskeho zákona o doprave majú profesionálni členovia posádok civilného letectva k dispozícii doplnkový dôchodkový systém, pričom účasť na tomto systéme je povinná. Príspevky platí čiastočne zamestnávateľ a čiastočne zamestnanec. Tento systém riadi dôchodkový fond CRPN. Dôchodkový fond CRPN je nezisková právnická osoba súkromného práva, ktorá vykonáva služby všeobecného záujmu pod dohľadom ministra zodpovedného za sociálne zabezpečenie. Jeho správna rada má 22 členov: 11 z nich sú zástupcovia zamestnávateľov vymenovaní správnym orgánom, zvyšní 11 sú zástupcovia členov zvolení v súlade

⁽²⁵⁾ Články L611-3 a nasl. Obchodného zákonníka.

⁽²⁶⁾ Rozsudok zo 4. júna 2015, Komisia/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.

⁽²⁷⁾ Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ C 261, 19.7.2016, s. 1), bod 48 a citovaná judikatúra.

⁽²⁸⁾ Tamže, bod 49 a citovaná judikatúra.

⁽²⁹⁾ Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia, ECLI:EU:C:2002:294, bod 36.

⁽³⁰⁾ Vec C-425/19 P, Taliansko/Komisia, ECLI:EU:C:2021:154, bod 67.

s podmienkami stanovenými vo vyhláske štátnej rady. Zástupcov zamestnávateľov navrhujú profesijné organizácie (osem členov), orgány leteckého priemyslu (jeden člen) a ministerstvá, ktoré zamestnávajú posádky lietadiel (dvaja členovia). Okrem toho sa na rokovaníach zúčastňuje vládny komisár a minister zodpovedný za civilné letectvo; obaja môžu byť vypočutí toľkokrát, koľkokrát o to požiadajú. Sadzba a spôsob výpočtu príspevkov sú stanovené v nariadeniach. Dôchodkový fond CRPN zabezpečuje finančnú rovnováhu systému len s použitím vlastných zdrojov; v prípade nedostatku zdrojov sa platby úmerne znížia ⁽³¹⁾.

- (197) Zdroje dôchodkového fondu CRPN pochádzajú z príspevkov jeho členov a pridružených zamestnávateľov. Neexistuje žiadny dôkaz o tom, že tieto súkromné zdroje boli predložené na preskúmanie štátu, aby slúžili ako financovanie poskytnuté spoločnosti Corsair. Najmä zloženie správnej rady dôchodkového fondu CRPN, v ktorej sú zástupcovia členov dôchodkového fondu CRPN, a teda konkurentov spoločnosti Corsair, a v ktorej sú zástupcovia štátu v menšine (2:22), bráni záveru, že štát mohol rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť použitie prostriedkov získaných z príspevkov a rozhodnúť o ich použití najmä na podporu určitých podnikov. Okrem toho Komisia nemá k dispozícii žiadne informácie o tom, že francúzske orgány môžu mať rozhodujúci vplyv na využívanie zdrojov dôchodkového fondu CRPN prostredníctvom práva byť vypočutý, ktoré majú vládny komisár a minister zodpovedný za civilné letectvo počas rokovaní správnej rady dôchodkového fondu CRPN. Rovnako ministerský dohľad, ktorému dôchodkový fond CRPN podlieha, je obmedzený a týka sa najmä výpočtu dôchodkov, a nie opatrení na účely výberu príspevkov. Odklad platenia, ktoré spoločnosti Corsair umožnil dôchodkový fond CRPN, preto nemožno považovať za výhodu poskytnutú zo štátnych zdrojov.
- (198) Okrem toho dôkazy týkajúce sa štátneho dohľadu, vymenovania členov správnej rady a stanovenia sadzby a spôsobu výpočtu príspevkov nepostačujú na preukázanie toho, že dočasné financovanie poskytnuté dôchodkovým fondom CRPN bolo prijaté pod vplyvom verejných orgánov, najmä vzhľadom na rovnaké zastúpenie v správnej rade a skutočnosť, že zástupcovia zamestnávateľov, hoci sú menovaní správnym orgánom, sú v skutočnosti poverení zastupovaním zamestnávateľov ⁽³²⁾. Navyše dopravný zákonník potvrdzuje, že dôchodkový fond CRPN hospodári so svojimi zdrojmi autonómne, keďže je sám povinný zabezpečiť svoju finančnú rovnováhu a v prípade nedostatku zdrojov sa nemôže spoliehať na podporu štátu. Preto nemožno dospieť k záveru, že rozhodnutie povoliť spoločnosti Corsair odklad platenia príspevkov vo forme odloženia platenia príspevkov z roku 2023 bolo prijaté pod účinným vplyvom verejných orgánov. V dôsledku toho nie je toto opatrenie pripísateľné štátu.
- (199) To nemá žiadny vplyv na ekonomické odôvodnenie rozhodnutia dôchodkového fondu CRPN odložiť platbu príspevkov, ktoré dlhuje spoločnosť Corsair, za obdobie rokov 2020 až 2023 po tom, ako získalo uistenie, že aj ostatní veritelia urobili ústupky ⁽³³⁾, a to s cieľom získať náhradu za svoju pohľadávku skôr uľahčením návratu dlžníka k životaschopnosti ako privodením jeho úpadku.
- (200) Preto, keďže ho nemožno pripísať štátu a nebolo financované zo štátnych zdrojov, rozloženie platieb príspevkov, ktoré dôchodkový fond CRPN umožnil spoločnosti Corsair v septembri 2023, nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ a možno ho oprávnene považovať za súčasť vlastného príspevku na dodatočné náklady na reštrukturalizáciu spoločnosti Corsair.
- (201) Na základe tohto posúdenia kumulatívnych podmienok existencie štátnej pomoci Komisia konštatuje, že opatrenia na financovanie zmeny reštrukturalizačného plánu uvedené v odôvodnení 187 a kapitálová injekcia uvedená v odôvodneniach 184 až 186 predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

⁽³¹⁾ Články L6527-1 až L6527-4 a L6527-8 zákona o doprave.

⁽³²⁾ Skutočnosť, že štát menuje všetkých zástupcov medziodvetvovej organizácie, neznamená, že sú zástupcami štátu, pozri rozsudok Súdneho dvora z 30. januára 1985, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC)/Guy Clair, C-123/83, body 18 a 19.

⁽³³⁾ Pozri uznesenie osobitnej správnej rady dôchodkového fondu CRPN zo 7. novembra 2023, ktoré francúzske orgány zaslali 10. februára 2025.

5.1.3. *Dodatočná pomoc poskytnutá počas obdobia reštrukturalizácie*

- (202) Je nesporné, že v období od 12. apríla 2021 do 31. mája 2022 a bez súvislosti s pomocou na reštrukturalizáciu povolenou Komisiou v roku 2020 spoločnosť Corsair získala 32,4 mil. EUR, ktoré boli rozdelené takto: i) 1,8 mil. EUR v rámci Fondu solidarity; ii) 10 mil. EUR ako podpora fixných nákladov a iii) 20,6 mil. EUR ako pomoc v súvislosti s „uzavretím hraníc“ určená na financovanie záporného hrubého prevádzkového prebytku podnikov ovplyvnených uzavretím hraníc od januára do septembra 2021.
- (203) Opatrenia uvedené v odôvodnení 202 predstavujú individuálne opatrenia prijaté v rámci schém pomoci, ktoré Francúzsko prijalo ako súčasť dočasného rámca a ktoré boli schválené rozhodnutiami Komisie ako štátna pomoc⁽³⁴⁾. Tieto jednotlivé opatrenia sa preto musia považovať za štátnu pomoc z dôvodov stanovených v uvedených rozhodnutiach Komisie.
- (204) V každom prípade boli tieto opatrenia poskytnuté na základe individuálnych rozhodnutí prijatých príslušnými orgánmi (ministerstvo hospodárstva, generálne riaditeľstvo pre verejné financie) prostredníctvom nariadení a vyhlášok. Boli financované z francúzskeho štátneho rozpočtu. Ako také sú financované zo štátnych zdrojov a sú pripísateľné štátu.
- (205) Tieto individuálne opatrenia zvyhodňujú spoločnosť Corsair tým, že sa nimi financuje jej činnosť alebo jej umožňujú pokryť určité náklady, ktoré jej vznikli počas pandémie ochorenia COVID-19 vo výške 32,4 mil. EUR a ktoré by za normálnych okolností mala znášať sama. Vzhľadom na finančnú situáciu spoločnosti v rokoch 2021 a 2022, keď bolo dané verejné financovanie poskytnuté, je vylúčené, že by spoločnosť Corsair ľahko našla financovanie v tejto výške za trhových podmienok. Ak by sa toto financovanie poskytlo vo forme úveru poskytovaného finančnou inštitúciou, čo je nepravdepodobné, keďže hotovostná pozícia spoločnosti Corsair bola v tom čase pravdepodobne nižšia ako 32,4 mil. EUR, spoločnosť Corsair by mala finančné náklady rovnajúce sa nákladom emitenta tesne pred konkurzom. Verejné financovanie bolo navyše poskytnuté vo forme dotácií, s čím by žiaden subjekt na trhu nesúhlasil. Sporné individuálne opatrenia preto poskytujú spoločnosti Corsair hospodársku výhodu, ktorá nie je dostupná za trhových podmienok.
- (206) Táto výhoda je selektívna, keďže bola okrem iných príjemcov predmetnej individuálnej pomoci poskytnutá aj spoločnosti Corsair, ktorá sa považuje za podnik osobitne postihnutý dôsledkami šírenia epidémie ochorenia COVID-19.
- (207) Verejné financovanie poskytnuté spoločnosti Corsair predstavuje riziko narušenia hospodárskej súťaže a ovplyvnenia obchodu medzi členskými štátmi, keďže sa ním posilňuje finančná situácia spoločnosti Corsair, ktorá pôsobí v odvetví leteckej dopravy, ktoré je otvorené hospodárskej súťaži a investíciám z iných členských štátov. Spoločnosť Corsair získala priamu konkurenčnú výhodu v tom, že nemusela uplatňovať ceny, ktoré by pokrývali náklady na služby, ktoré poskytovala v konkurencii s inými leteckými spoločnosťami obsluhujúcimi rovnaké destinácie. Jednotlivé opatrenia uvedené v odôvodnení 202 sa preto musia považovať za štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.2. **Zákonnosť pomoci**

- (208) Podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ musí byť Komisia v dostatočnom čase upovedomená o zámeroch v súvislosti s upravením pomoci, aby mohla podať svoje pripomienky. Ak Komisia usúdi, že takýto zámer je nezlučiteľný s vnútorným trhom podľa článku 107, musí bezodkladne začať konanie podľa článku 108 ods. 2. Zainteresovaný členský štát nemôže vykonať navrhované opatrenia, pokiaľ sa vo veci nerozhodlo s konečnou platnosťou.

⁽³⁴⁾ Rozhodnutie C(2020) 2059 z 30. marca 2020 vo veci SA.56823 (2020/N) – Francúzsko – 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 (Ú. v. EÚ C 144, 30.4.2020, s. 1); rozhodnutie C(2021) 1706 final z 9. marca 2021 vo veci SA.61330 (2021/N) – Francúzsko COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (Ú. v. EÚ C 242, 7.7.2023, s. 1) a rozhodnutie C(2021) 8710 final z 26. novembra 2021 vo veci SA.64114 (2021/N) – Francúzsko 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 (Ú. v. EÚ C 500, 10.12.2021, s. 1). Pozri aj odôvodnenie 27 rozhodnutia o predĺžení konania.

- (209) Navyše podľa článku 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015⁽³⁵⁾ úpravy existujúcej pomoci predstavujú „novú pomoc“, ktorá sa notifikuje podľa článku 2 ods. 1 uvedeného nariadenia. Článok 108 ods. 3 ZFEÚ a článok 3 nariadenia 2015/1589 obsahujú doložku o povinnosti zdržať sa konania v tom zmysle, že notifikovaná pomoc sa nezavedie skôr, ako Komisia prijme, alebo sa má za to, že prijala rozhodnutie, ktorým sa táto pomoc schvaľuje.
- (210) Po prvé, pokiaľ ide o oprávnenosť podielu kapitálovej injekcie od spoločnosti OMRP, ktorú v konečnom dôsledku financujú miestne orgány zámorských departmánov (odôvodnenie 186), francúzske orgány dobrovoľne uviedli, že považovanie tejto injekcie za súkromné financovanie je nesprávne. Toto vyhlásenie však bolo urobené až po tom, ako sa opatrenie skutočne vykonalo v rámci reštrukturalizačného plánu z roku 2020, čo znamená, že opatrenie sa musí považovať za neoprávnenú pomoc.
- (211) Po druhé, pokiaľ ide o oprávnenosť pomoci, ktorá je základom revidovaného reštrukturalizačného plánu a ktorá sa uvádza v odôvodnení 187, od začiatku treba spresniť, že úvery FDES a PP, ktorých poskytnutie bolo schválené rozhodnutím z roku 2020, sa musia považovať za existujúcu pomoc. Odpustenie verejnej pohľadávky vyplývajúcej z týchto úverov vrátane úrokov však predstavuje úpravu existujúcej pomoci, čo znamená, že ide o pomoc, ktorá sa notifikuje. Francúzske orgány oznámili Komisii všetky opatrenia, ktorými sa financuje ich žiadosť o zmenu reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair z roku 2020, t. j. opatrenia uvedené v odôvodnení 187 bodoch i) až iv), ako aj odpustenie verejných pohľadávok vyplývajúcich z úverov FDES a PP [odôvodnenie 187 bod v)]. Keďže opatrenia boli oznámené pred ich vykonaním, ktoré je stále pozastavené až do rozhodnutia Komisie, Komisia sa domnieva, že predstavujú oprávnenú štátnu pomoc. Tým nie je dotknuté posúdenie primeranosti pomoci, najmä pomeru medzi verejným a súkromným podielom na financovaní nákladov na reštrukturalizáciu (odôvodnenia 40, 282 a 293).
- (212) Pokiaľ ide o dodatočnú pomoc vo výške 32,4 mil. EUR poskytnutú počas obdobia reštrukturalizácie (odôvodnenia 202 až 207), treba poznamenať, že v bode 129 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa uvádza, že akúkoľvek pomoc, ktorá sa skutočne poskytuje počas obdobia reštrukturalizácie, vrátane pomoci poskytnutej na základe schválenej schémy, treba samostatne notifikovať Komisii v prípade, keď o tom nebola informovaná v čase jej rozhodnutia o pomoci na reštrukturalizáciu. Je nesporné, že v tomto prípade francúzske orgány neoznámili Komisii predmetnú individuálnu pomoc pri notifikácii pomoci na reštrukturalizáciu, a ani neskôr. Navyše poskytnutie pomoci spoločnosti Corsair nemožno považovať za schválené na základe rozhodnutí Komisie o príslušných schémach pomoci, keďže podniky v ťažkostiach – ako napríklad spoločnosť Corsair – boli výslovne vylúčené z využívania týchto schém. Táto pomoc je teda neoprávnená.

5.3. Zlučiteľnosť pomoci a právny základ pre posúdenie úpravy reštrukturalizačného plánu

- (213) V článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ sa stanovuje, že za zlučiteľnú s vnútorným trhom možno považovať pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (214) Na to, aby sa pomoc mohla vyhlásiť za zlučiteľnú, musí byť na jednej strane jej cieľom rozvoj určitých činností alebo určitých hospodárskych oblastí a na druhej strane nesmie nepriaznivo ovplyvňovať podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (215) Komisia v rámci prvej podmienky preskúma, či je cieľom pomoci rozvoj určitých hospodárskych činností. V rámci druhej podmienky Komisia vyvažuje pozitívne účinky pomoci plánovanej na rozvoj činností, pre ktoré je pomoc určená, a negatívne účinky, ktoré môže mať pomoc na vnútorný trh z hľadiska narušenia hospodárskej súťaže a nepriaznivých účinkov na obchod v dôsledku tejto pomoci⁽³⁶⁾.

⁽³⁵⁾ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

⁽³⁶⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 22. septembra 2020, Rakúsko/Komisia (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, bod 19.

- (216) Komisia vo svojich usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu stanovila kritériá, ktoré používa pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci na reštrukturalizáciu podniku s vnútorným trhom. V súlade s bodom 7.2.2 usmernení platí, že ak bola pomoc na reštrukturalizáciu schválená, dotknutý členský štát môže počas obdobia reštrukturalizácie požiadať Komisiu, aby dala súhlas na vykonanie zmien v pláne reštrukturalizácie a vo výške pomoci.
- (217) V tejto súvislosti Francúzsko predložilo Komisii prvé oznámenie týkajúce sa žiadosti o zmenu reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair 27. septembra 2023, t. j. tri dni pred koncom obdobia reštrukturalizácie spoločnosti Corsair. Francúzsko predložilo Komisii doplňujúce informácie týkajúce sa dodatočných úprav, ktoré sa majú vykonať v reštrukturalizačnom pláne z roku 2020, 15. decembra 2023.
- (218) Pokiaľ ide o povahu zmien reštrukturalizačného plánu, Komisia konštatuje, že úpravy reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair nemenia jeho predmet, ekonomické odôvodnenie ani štrukturálne ciele schválené v rozhodnutí z roku 2020. Revidovaný reštrukturalizačný plán má rovnaký cieľ, t. j. obnoviť dlhodobú životaschopnosť spoločnosti a zachovať územnú kontinuitu medzi kontinentálnym Francúzskom a jeho zámorskými departmánmi a regiónmi. Predložené zmeny sú výsledkom prevádzkového prispôsobenia sa vývoju na trhu po pandémie a nepredstavujú strategický posun.
- (219) Komisia konštatuje najmä, že rozsah činností spoločnosti Corsair zostáva nezmenený; podnik nediverzifikoval svoje činnosti mimo leteckej dopravy, nezmenil svoj obchodný model ani nevykonával žiadnu štrukturálnu transformáciu, ktorá by viedla k zmene jeho ekonomickej identity. Dotknuté trhy zostávajú do značnej miery porovnateľné a podnik naďalej prevádzkuje najmä spojenia medzi zámorskými územiami a kontinentálnym Francúzskom v súlade s mandátom všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorý bol základom pôvodného plánu.
- (220) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že na základe dôkladného preskúmania revidovaného reštrukturalizačného plánu a tvrdení predložených Francúzskom podnik naďalej plní svoj mandát zabezpečovať územnú kontinuitu medzi kontinentálnym Francúzskom a zámorskými územiami a regiónmi, pričom zaručuje diverzifikáciu dodávok a konkurencieschopné ceny, ktoré sú mimoriadne dôležité pre zákazníkov, na ktorých sa vzťahujú obmedzenia uznané v článku 349 ZFEÚ⁽³⁷⁾. Robí tak napriek tomu, že presunul časť svojej kapacity do Afriky, čo nespochybňuje jeho regionálne väzby, ale skôr predstavuje obchodnú úpravu zameranú na optimalizáciu využitia lietadlového parku (pozri odôvodnenie 231).
- (221) Z finančnej analýzy, ktorú vykonala Komisia, vyplýva, že základné parametre revidovaného reštrukturalizačného plánu zostávajú v súlade s parametrami plánu schváleného v roku 2020. Trajektórie znižovania nákladov a dlhu a zvyšovania produktivity a prevádzkovej efektívnosti zostávajú nezmenené. Zmeny vykonané v prognóze výnosov a prideľovaní kapacity odrážajú prirodzený vývoj trhu a makroekonomické podmienky pozorované od roku 2021. Táto revízia vzhľadom na svoj obmedzený rozsah nemení ekonomickú štruktúru plánu, ale skôr zvyšuje jeho dôveryhodnosť.
- (222) Komisia pripomína, že plány reštrukturalizácie možno upraviť, ak si to vývoj trhu alebo prevádzkové podmienky vyžadujú, a to za predpokladu, že tieto úpravy sú v súlade s pôvodnými cieľmi. Zmeny navrhované Francúzskom sú presne také: sú navrhnuté tak, aby sa zaručila realizácia pôvodného plánu v nestabilnom trhovom prostredí a zároveň zachovalo strategické smerovanie stanovené v roku 2020. Mandát územnej kontinuity, ktorý je základným prvkom schváleného plánu, je plne zachovaný.

⁽³⁷⁾ V prípade Francúzska sa to týka najmä departmánov Guadeloupe, Martinik, Réunion, Svätý Bartolomej a Svätý Martin.

- (223) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že zmeny reštrukturalizačného plánu schváleného v roku 2020 nepredstavujú nový plán, ale skôr jeho úpravu, ktorú si vyžiadal cyklický vývoj na trhu. Revidovaný plán je v súlade s duchom a znením pôvodného rozhodnutia a nemá vplyv na rozsah schválenej pomoci ani na sledované ciele životaschopnosti; je tiež plne v súlade s odôvodnením uvedeným v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Tento plán sa preto musí považovať za úpravu existujúceho plánu.
- (224) Na základe toho Komisia konštatuje, že revidovaný reštrukturalizačný plán je v súlade s reštrukturalizačným plánom schváleným Komisiou v roku 2020 a predstavuje jeho úpravu, nie nový plán.
- (225) V zásade môže Komisia v súlade s bodom 124 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu povoliť takéto úpravy, ak spĺňajú tieto podmienky:
- a) revidovaný plán musí stále preukazovať návrat k životaschopnosti v rámci rozumného časového plánu;
 - b) ak sa zvýšia náklady na reštrukturalizáciu, musí sa zodpovedajúco zvýšiť aj vlastný príspevok;
 - c) ak sa zvýši výška pomoci, opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže musia mať väčší rozsah než pôvodne uložené opatrenia;
 - d) pokiaľ navrhované opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže majú menší rozsah v porovnaní s pôvodne uloženými, výška pomoci sa musí zodpovedajúco znížiť;
 - e) nový časový harmonogram vykonávania opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže sa môže oneskorovať vzhľadom na pôvodne prijatý časový harmonogram výlučne z dôvodov, na ktoré nemá dosah ani príjemca, ani členský štát: pokiaľ tomu tak nie je, výška pomoci sa musí zodpovedajúco znížiť ⁽³⁸⁾.
- (226) Treba tiež poznamenať, že oddiel 7.2.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa vzťahuje len na zmeny reštrukturalizačných plánov, a nie na plány týkajúce sa nových reštrukturalizačných operácií.

5.3.1. Príspevok k rozvoju hospodárskej činnosti alebo hospodárskej oblasti

5.3.1.1. Príspevok k riešeniu zlyhania trhu alebo zabráneniu sociálnym ťažkostiam

- (227) Podľa bodu 38 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musí byť štátny zásah zameraný na situáciu, v ktorej môže pomoc priniesť dôležité zlepšenie, ktoré samotný trh dosiahnuť nemôže. V bode 44 usmernení sa uvádza, že pomoc na reštrukturalizáciu sa nemôže poskytnúť len preto, aby sa príjemcovi umožnilo pokračovať v činnosti, ale môže sa povoliť len vtedy, ak je odôvodnená z dôvodov predchádzania sociálnym ťažkostiam alebo riešenia zlyhania trhu. Môže to byť napríklad v prípade, keď existuje riziko narušenia dôležitej služby, ktorú je ťažké nahradiť, a kde by bol ťažký vstup pre akéhokoľvek konkurenta ⁽³⁹⁾.
- (228) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania uviedla, že spoločnosť Corsair má v úmysle rozšíriť svoju sieť liniek medzi dvoma bodmi na Afriku a Indický oceán ⁽⁴⁰⁾. V tejto súvislosti rozhodnutie o začatí konania vyvolalo pochybnosti o tom, či zachovanie územnej kontinuity a prepojenosti so zámorskými regiónmi môže byť stále dôvodom na poskytnutie dodatočnej pomoci na reštrukturalizáciu, najmä vzhľadom na i) prítomnosť dvoch až troch konkurenčných leteckých spoločností zabezpečujúcich pravidelné lety na tých istých linkách v rámci EÚ, ktoré prevádzkuje spoločnosť Corsair, a ii) skutočnosť, že revidovaný plán spoločnosti Corsair sa zameriava najmä na otvorenie nových trás do destinácií mimo EÚ (pozri odôvodnenia 80 až 82 rozhodnutia o začatí konania).

⁽³⁸⁾ Bod 124 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽³⁹⁾ Pozri uplatnenie na stredne veľkú leteckú spoločnosť, ktorá obsluhuje špecifické segmenty dopytu po osobnej doprave, vo veci SA.57026 (2020/N) – Rumunsko COVID-19: Pomoc pre spoločnosť Blue Air (Ú. v. EÚ C 430, 11.12.2020), ako bola potvrdená rozsudkom Všeobecného súdu z 29. marca 2023, Wizz Air Hungary Zrt./Európska komisia, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, body 66 až 74.

⁽⁴⁰⁾ [...].

- (229) Komisia odôvodnila svoje pochybnosti, pokiaľ ide o splnenie podmienky stanovenej v bode 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu tým, že v prípade troch trás, ktoré by spoločnosť Corsair naďalej prevádzkovala (t. j. Pointe-à-Pitre, Fort-de-France a Réunion), najmenej dve ďalšie konkurenčné letecké spoločnosti (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) poskytovali služby porovnateľné so službami spoločnosti Corsair v rámci záväzkov verejnej služby týkajúcich sa frekvencie, kvality a kontinuity prevádzky. Komisia preto dospela k záveru, že služby osobnej dopravy poskytované spoločnosťou Corsair sa nezadajú špecificky alebo neoddeliteľne nevyhnutné, keďže sa zdá, že ostatné tri letecké spoločnosti sú schopné kompenzovať odchod spoločnosti Corsair z trhu zvýšením svojej kapacity, frekvencie alebo počtu destinácií.
- (230) Napriek tomu sú zistenia štúdie predloženej francúzskymi orgánmi (pozri odôvodnenie 125) týkajúcej sa prekážok vstupu na trhy, ktoré obsluhuje spoločnosť Corsair, a dôsledkov jej zlyhania na koncentráciu ponuky a zvýšenie cien na niektorých krehkých trhoch (Mayotte) dôveryhodné. Je teda možné, že zlyhanie spoločnosti Corsair by malo za následok vážne sociálne ťažkosti, t. j. zhoršenie situácie zraniteľných skupín obyvateľstva v regiónoch uvedených v článku 349 ZFEÚ.
- (231) Po druhé, spoločnosť Corsair bude naďalej obsluhovať francúzske zámorské územia prostredníctvom diverzifikácie svojej ponuky a zabezpečovania liniek z regionálnych letísk, ako sú Lyon a Marseille, mimo letiska Paríž-Orly. Cieľom otvorenia a udržiavania priamych spojení z regionálnych letísk je rozšíriť okruh zákazníkov a posilniť vnútroštátnu prepojenosť bez toho, aby sa spochybnila ústredná úloha spoločnosti Corsair pri obsluhu najvzdialenejších zámorských regiónov. Aj v tomto ohľade by neúspech spoločnosti Corsair pravdepodobne viedol k vážnym sociálnym ťažkostiam pre zraniteľné obyvateľstvo týchto regiónov.
- (232) V tejto súvislosti je tiež dôležité poznamenať, že v prípade financovania plánovaného vo forme zámorského daňového úveru (CIOM) sa vyžaduje, aby spoločnosť Corsair nasadila lietadlá financované týmto opatrením na činnosti vykonávané v zámorských územiach ⁽⁴¹⁾.
- (233) Pokiaľ ide o otvorenie liniek do Afriky počas obdobia reštrukturalizácie ([...]), uskutočnilo sa na základe predchádzajúceho povolenia Komisie, ktoré bolo vydané na základe odôvodnenej žiadosti predloženej spoločnosťou Corsair [pozri odôvodnenie 88 písm. d) rozhodnutia z roku 2020]. Boli teda prostriedkom, ktorý podnik použil na dosiahnutie svojho cieľa dlhodobej životaschopnosti, a to v súlade so svojimi povinnosťami vyplývajúcimi z rozhodnutia z roku 2020. Otvorenie týchto liniek bolo teda špecifickým mechanizmom na diverzifikáciu príjmov a optimalizáciu využívania lietadlového parku bez toho, aby došlo k zrušeniu záväzkov na existujúcich zámorských linkách. Naopak, z predložených informácií vyplýva, že cieľom stratégie geografickej diverzifikácie je finančná stabilizácia spoločnosti, ktorá je nevyhnutnou podmienkou na zabezpečenie kontinuity jej mandátu prepájať najvzdialenejšie regióny Francúzska. To znamená, že napriek presunu časti kapacít si spoločnosť Corsair zachováva silnú prítomnosť vo francúzskych zámorských územiach, pričom francúzske zámorské destinácie zostávajú ústredným bodom jej činnosti (približne [...] % činností spoločnosti Corsair, pokiaľ ide o počet ponúkaných sedadiel, je zameraných na francúzske zámorské územia).
- (234) Komisia preto konštatuje, že napriek úprave svojej siete a cielenému zavedeniu liniek do Afriky je spoločnosť Corsair naďalej pevne odhodlaná obsluhovať francúzske zámorské regióny a naďalej zabezpečovať základné spojenie s týmito územiami, čím reaguje na štrukturálne potreby v oblasti mobility a územnej kontinuity, ktoré boli identifikované v rámci posúdenia opatrenia.
- (235) Z uvedeného vyplýva, že, po prvé, návrh na zmenu reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair možno preskúmať na základe oddielu 7.2.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a, po druhé, že zmeny stanovené v pláne nespochybňujú posúdenie príspevku pomoci k riešeniu zlyhania trhu alebo sociálnych ťažkostí, ktoré Komisia vykonala v rozhodnutí z roku 2020 ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ V bode 16 súpisu podmienok a v reštrukturalizačnom pláne priloženom k nemu sa stanovuje, že lietadlá financované z úveru CIOM budú musieť byť prevádzkované na zámorských linkách [...] % svojho letového času a do iných destinácií [...] %.

⁽⁴²⁾ Odôvodnenia 60 až 65 rozhodnutia z roku 2020.

5.3.1.2. Obnovenie dlhodobej životaschopnosti

- (236) Podľa bodu 124 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Komisia v prípade zmeny reštrukturalizačného plánu požiada príslušný členský štát, aby predložil reštrukturalizačný plán, ktorý umožní návrat k životaschopnosti v rámci rozumného časového plánu v porovnaní s pôvodne predloženým reštrukturalizačným plánom.
- (237) Okrem toho sa musí prostredníctvom reštrukturalizačného plánu obnoviť dlhodobá životaschopnosť príjemcu na základe realistických predpokladov o budúcich prevádzkových podmienkach; dlhodobá životaschopnosť je dosiahnutá vtedy, keď podnik dokáže poskytovať primeranú návratnosť kapitálu a pritom pokryť všetky svoje náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov.
- (238) Komisia v rozhodnutí o začatí konania konštatovala, že reštrukturalizačný plán predložený francúzskymi orgánmi vykazoval určité nedostatky, ktoré vyvolávali pochybnosti, pokiaľ ide o návrat spoločnosti Corsair k dlhodobej životaschopnosti.
- (239) Po prvé, ekonomické a prevádzkové predpoklady francúzskych orgánov neboli podložené podrobným odôvodnením, ktoré by umožnilo posúdiť, ako realistické tieto predpoklady sú, čo vyvoláva neistotu, pokiaľ ide o ich obozretný alebo dôveryhodný charakter.
- (240) Po druhé, základné finančné prognózy vykazovali veľmi obmedzené rozpätia vo vzťahu k štandardným ukazovateľom ziskovosti a platobnej schopnosti, čo vystavovalo spoločnosť možnej nestabilite v prípade nepriaznivého vývoja niektorých kľúčových predpokladov, napríklad cien palív.
- (241) Po tretie, Komisia konštatovala, že vklady do vlastného imania označené ako „nové peniaze“, t. j. [5 – 25] mil. EUR od historických investorov a [5 – 25] mil. EUR od Konžskej republiky (Brazzaville) ako nového investora, zostali vzhľadom na potreby spoločnosti Corsair v oblasti hotovosti skromné. Okrem toho sa ukázalo, že viaceré ďalšie opatrenia prezentované ako nové iniciatívy boli v skutočnosti predchádzajúcimi opatreniami, ktoré už boli zohľadnené v rámci plánu z roku 2020 alebo boli v tom čase plánované, a preto ich nemožno považovať za účinný príspevok k obnoveniu životaschopnosti. Za týchto podmienok Komisia zistila, že identifikované príspevky nepreukazujú uskutočniteľnosť plánu.
- (242) Po štvrté, francúzske orgány nepredložili pesimistický scenár, ako sa vyžaduje v bode 50 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, čo znemožnilo akékoľvek náležité posúdenie citlivosti plánu na nepriaznivý vývoj.
- (243) Komisia napokon konštatovala, že predložené finančné prognózy boli neúplné a obmedzovali sa na stručný výkaz ziskov a strát. V rozpore s požiadavkami bodu 50 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa v priebehu obdobia reštrukturalizácie a po ňom negatívne vyvíjalo aj vlastné imanie. Za týchto podmienok bola spoločnosť Corsair na konci obdobia reštrukturalizácie pravdepodobne stále podnikom v ťažkostiach.
- (244) Na základe toho Komisia vyjadrila vážne pochybnosti, pokiaľ ide o súlad revidovaného reštrukturalizačného plánu s kritériami stanovenými v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a teda o schopnosť návratu spoločnosti Corsair k dlhodobej životaschopnosti a schopnosť obstať v konkurencii vlastnými silami bez dodatočnej pomoci.

5.3.1.2.1. Posúdenie predpokladov podporujúcich návrat k životaschopnosti

- (245) Z preskúmania predpokladov prijatých francúzskymi orgánmi vyplýva, že návrat spoločnosti Corsair k dlhodobej životaschopnosti, ako sa uvádza v základnom scenári, vychádza z prevádzkových a finančných prognóz, ktoré sú realistické, konzistentné a riadne odôvodnené v súlade s požiadavkami uvedenými v bodoch 45 až 52 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (246) V rámci predpokladov sa dosahuje rovnováha medzi opatreniami na zlepšenie výnosu na cestujúceho a štruktúrnymi opatreniami na obmedzenie nákladov. Účinky týchto opatrení už možno vidieť na posledných výsledkoch spoločnosti Corsair.

- (247) Komisia konkrétne poznamenáva, že z predpokladov týkajúcich sa zlepšenia RASK v súčasnosti vyplýva skutočný vplyv opatrení, ktoré zaviedla spoločnosť Corsair. Výsledkom je vyššia úroveň RASK v porovnaní s predpokladmi, ktoré sa pôvodne použili v revidovanom reštrukturalizačnom pláne na základe konzervatívneho prístupu, keďže v tom čase nebola možná spoľahlivá prognóza; v prípade verzie plánu predloženej 15. decembra 2025 to už neplatilo. Francúzske orgány teda poukazujú na zlepšenie RASK o [...] % od [...] oproti pôvodne plánovaným [...] %, čo je v súlade s vynikajúcimi výsledkami zaznamenanými vo finančnom roku 2024/2025 po skutočnom vykonaní obchodných a prevádzkových opatrení. Komisia konštatuje, že táto revízia smerom nahor vychádza z najnovších faktických informácií a nie je výsledkom príliš optimistických predpokladov.
- (248) Komisia okrem toho poznamenáva, že predpoklady výnosu na cestujúceho vychádzajú z priemernej ceny kupónu, ktorá je vyššia, ako sa pôvodne predpokladalo, čo odráža stabilizáciu či dokonca mierny nárast, ktorý spoločnosť Corsair zaznamenala v priebehu niekoľkých mesiacov a celého finančného roka 2025, a to vo výške +[...] % v porovnaní s predchádzajúcou verziou reštrukturalizačného plánu predloženého v máji 2025. K tomuto priaznivému vývoju došlo v súvislosti s výrazným poklesom cien palív (–[...] % v porovnaní s predpokladmi plánu), čím sa posilnila dôveryhodnosť budúcich prognóz z hľadiska prevádzkovej marže. Komisia sa domnieva, že kombinácia zlepšenia priemernej ceny kupónu a zníženia nákladov na palivá predstavuje silný faktor ziskovosti.
- (249) Komisia tiež poznamenáva, že zlepšenie priemernej ceny kupónu je do veľkej miery spôsobené dodatočným predajom (tzv. upselling) zo strany spoločnosti Corsair v súvislosti s obnovou jej lietadlového parku, čím sa zvýšila atraktivita jej komerčnej ponuky a stimuloval výnos na cestujúceho nad rámec pôvodných očakávaní. Výsledky pozorované za finančný rok 2025, ako aj prognózy na rok 2026 potvrdzujú, že tieto účinky nie sú jednorazové ani cyklické, ale sú skôr výsledkom štrukturálnych rozhodnutí, ktoré sú v súlade so stratégiou zmeny značky spoločnosti. V tomto ohľade sa Komisia domnieva, že úroveň zvýšenia cien leteniek plánovaná spoločnosťou Corsair je naďalej zlučiteľná s cieľom pomoci na reštrukturalizáciu, keďže odráža skôr kvalitatívne zlepšenie ponúkaných služieb a postupnú normalizáciu výnosu na cestujúceho než stratégiu umelého zvyšovania cien vďaka štátnej pomoci. Komisia ďalej konštatuje, že aj v kontrafaktuálnom scenári bez pomoci by boli potrebné úpravy cien leteniek smerom nahor s cieľom riešiť zvýšenie nákladov (inflácia) a zhoršenie finančnej štruktúry, alebo by boli tieto úpravy dokonca výraznejšie či sprevádzané znížením kapacity a kvality služieb. Za týchto podmienok predpokladaný vývoj priemernej ceny kupónu v scenári s pomocou neposkytuje spoločnosti Corsair neprimeranú konkurenčnú výhodu v porovnaní s týmto kontrafaktuálnym scenárom, ale je skôr v súlade s ekonomicky odôvodnenou a primeranou trajektóriou vzhľadom na ciele usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (250) Komisia napokon berie na vedomie predpoklady týkajúce sa zníženia distribučných nákladov na základe nedávnych výsledkov priameho predajného kanála, a najmä online kanála, ktoré boli zaznamenané počas finančného roka 2025. Zavedenie dynamickej obchodnej politiky zameranej na zvýšenie podielu priameho predaja sa už niekoľko mesiacov prejavuje v merateľnom znížení využívania distribučných sietí tretích strán, ktoré sú štrukturálne drahšie. Komisia sa domnieva, že týmto vývojom, ktorý už prebieha a je zaznamenaný, sa posilňuje dôveryhodnosť prognózy úspor nákladov podľa základného scenára.
- (251) Vzhľadom na všetky tieto faktory sa Komisia domnieva, že predpoklady, z ktorých vychádza základný scenár, sú obozretné, založené na skutočne pozorovaných výsledkoch a v súlade s vykonaným prevádzkovým opatrením. Na základe týchto opatrení možno odôvodnene dospieť k záveru, že prostredníctvom reštrukturalizačného plánu sa môže obnoviť dlhodobá životaschopnosť spoločnosti Corsair v súlade s požiadavkami usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (252) Pokiaľ ide o analýzu pesimistického scenára, ktorú predložili francúzske orgány, vyplýva z nej, že tento scenár predstavuje uplatnenie obozretnej a dôveryhodnej citlivosti v súlade s požiadavkami usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže je nastavený tak, aby sa otestovala spoľahlivosť revidovaného reštrukturalizačného plánu vzhľadom na pravdepodobné nepriaznivé šoky, ktoré ovplyvňujú hlavné faktory ekonomickej výkonnosti spoločnosti Corsair.

- (253) Komisia konštatuje, že pesimistický scenár vychádza z podrobnej analýzy kritických hodnôt troch kľúčových ukazovateľov, t. j. cien palív, priemernej ceny kupónu a miery obsadenosti. Analýzami sa identifikujú odchýlky, ktoré by viedli k čistému nulovému výsledku pre každý z týchto parametrov posudzovaných samostatne. Z analýzy citlivosti, ktorú vykonali finanční poradcovia spoločnosti ⁽⁴³⁾, vyplýva, že pri rovnakých podmienkach by na neutralizáciu čistého výsledku bolo potrebné zvýšenie cien palív o [...] % až [...] % v porovnaní s predpokladmi základného scenára, čo by zodpovedalo cene paliva od [1 000 – 1 500] do [1 000 – 1 500] USD za tonu, a to je výrazne viac ako predpoklady použité v revidovanom reštrukturalizačnom pláne a priemerná cena skutočne zaznamenaná v priebehu finančného roka 2024/2025 ([500 – 800] USD za tonu). Komisia konštatuje, že tieto prahové hodnoty vykazujú značnú hranicu bezpečnosti z hľadiska rizika spojeného s palivom.
- (254) Podobne, pokiaľ ide o výnos na cestujúceho, Komisia poznamenáva, že čistý výsledok by bol nulový len vtedy, ak by priemerná cena kupónu klesla o [...] % v porovnaní so základným scenárom, t. j. pokles o [...] až [...] EUR na cestujúceho podľa posudzovaných finančných rokov. Pokiaľ ide o mieru obsadenosti, na dosiahnutie čistého nulového výsledku by bolo potrebné zhoršenie vo výške [...] percentuálnych bodov v porovnaní so základným scenárom, čo by viedlo k miere [...] % až [...] %. Komisia sa domnieva, že tieto odchýlky, ktoré sa analyzujú samostatne, presahujú obvyklé výkyvy pozorované na trhoch, ktoré obsluhuje spoločnosť Corsair, a potvrdzujú obozretný charakter použitých predpokladov.
- (255) Na základe týchto analýz citlivosti francúzske orgány vypracovali pesimistický scenár, v ktorom sa kombinujú súbežné nepriaznivé šoky, t. j. i) zvýšenie cien palív o [...] USD za tonu v porovnaní s obchodným plánom (t. j. +[...] % v porovnaní so základným scenárom a +[...] % v porovnaní s priemerom pozorovaným v rokoch 2024/2025); ii) pokles priemernej ceny kupónu o [...] % a iii) pokles miery obsadenosti o [...] percentuálnych bodov. Komisia konštatuje, že tieto kombinované predpoklady sú prísnejšie ako odchýlky zvyčajne pozorované v krátkom období, a preto predstavujú dôveryhodný záťažový test obchodného modelu spoločnosti Corsair.
- (256) Komisia konštatuje, že v tomto pesimistickom scenári je kumulatívny vplyv na prevádzkový výsledok stále významný, ale zároveň je kontrolovaný, pričom predstavuje negatívny vplyv vo výške [...] mil. EUR vo finančnom roku 2025/2026, ktorý sa kumulatívne zvýši na [...] mil. EUR v roku 2026/2027 a na [...] mil. EUR v roku 2027/2028. Porovnateľné miery možno pozorovať aj v prípade peňažných tokov. Napriek týmto kombinovaným šokom sa však spoločnosti Corsair darí v krátkodobom horizonte plánu udržať kladný prevádzkový výsledok, čo dokazuje jej schopnosť odolávať primerane nepriaznivému zhoršeniu hospodárskeho prostredia bez toho, aby to bezprostredne ohrozilo jej prevádzkovú životaschopnosť.
- (257) Vzhľadom na všetky tieto informácie sa Komisia domnieva, že pesimistický scenár nespochybňuje dôveryhodnosť návratu spoločnosti Corsair k dlhodobej životaschopnosti. Naopak, vyplýva z neho, že reštrukturalizačný plán je dostatočne spoľahlivý na to, aby odolal hlavným zisteným rizikám, najmä tým, ktoré sa týkajú nestálosti cien palív a mierneho zhoršenia obchodných podmienok, čo je v súlade s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Tento záver platí o to viac, že skončenie obdobia reštrukturalizácie je stanovené na 30. septembra 2026, t. j. len za niekoľko mesiacov, a že hoci to nemožno úplne vylúčiť, je veľmi nepravdepodobné, že by sa takýto scenár naplnil vo všetkých svojich prvkoch a že by sa v takom krátkom čase zhoršil na takú úroveň.
- (258) Pokiaľ ide o spoločnú analýzu základného a pesimistického scenára, Komisia sa domnieva, že predpoklady, ktoré spoločnosť Corsair použila na preukázanie návratu k životaschopnosti, sú dôveryhodné, obozretné a dostatočne odôvodnené. Základný scenár vychádza z prevádzkových a obchodných predpokladov, ktoré sa opierajú o už zistené a zdokumentované trendy, najmä pokiaľ ide o zlepšenie výnosu na cestujúceho, dodatočný predaj (tzv. upselling) a optimalizáciu predajných kanálov, a to bez toho, aby vychádzal z príliš optimistických narušení. Na druhej strane pesimistický scenár predstavuje prísny záťažový test založený na pravdepodobných nepriaznivých šokoch, ktoré súčasne ovplyvňujú hlavné faktory ekonomickej výkonnosti, a poukazuje na značnú hranicu

⁽⁴³⁾ Zdroj: Strana 7 aktualizovaného reštrukturalizačného plánu, ako bol predložený Komisii 15. decembra 2025.

bezpečnosti v porovnaní s kritickými prahovými hodnotami, ktoré by viedli k čistému nulovému výsledku. Skutočnosť, že aj v prípade pesimistického scenára sa spoločnosti Corsair podarí dosiahnuť v krátkodobom horizonte kladný prevádzkový výsledok, je dôkazom odolnosti reštrukturalizačného plánu. Komisia preto konštatuje, že všetky predpoklady, z ktorých vychádzajú tieto dva scenáre, spĺňajú požiadavky usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a podporujú pozitívny záver o dôveryhodnosti dlhodobého návratu spoločnosti Corsair k životaschopnosti.

5.3.1.2.2. Posúdenie očakávaných finančných výsledkov

- (259) Francúzske orgány v rámci svojich najnovších pripomienok zaslali niekoľko revízií finančných údajov a prognóz spoločnosti Corsair, pričom posledná bola z 15. decembra 2025. Tieto aktualizované prognózy (pozri odôvodnenia 49 až 65) poukazujú na konzistentné a štrukturálne zlepšenie prevádzkových a finančných výsledkov spoločnosti počas obdobia reštrukturalizácie, ktoré bolo predĺžené do 30. septembra 2026. Podľa základného scenára spoločnosť Corsair vykáže kladný čistý výsledok vo výške [...] mil. EUR (alebo [...] mil. EUR, ak sa vylúči mimoriadny výsledok vo výške [...] mil. EUR v dôsledku štátnej pomoci) a návratnosť investovaného kapitálu (ROCE) na úrovni [10,6 – 13,4] % na konci obdobia, čo potvrdzuje rastúci trend pozorovaný od roku 2023 a naznačuje, že spoločnosť by mala byť schopná zabezpečiť primeranú plánovanú návratnosť kapitálu po pokrytí všetkých svojich nákladov vrátane odpisov a finančných poplatkov, a to v súlade s bodom 52 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Zo strednodobých prognóz vyplýva pokračovanie tohto trendu, pričom na konci finančného roka končiaceho sa v septembri 2027 sa predpokladá čistý výsledok vo výške [...] mil. EUR a ROCE na úrovni [11,4 – 15,2] %.
- (260) Komisia konštatuje, že miera ROCE predpokladaná na konci obdobia revidovaného reštrukturalizačného plánu je vyššia ako WACC, ktoré francúzske orgány odhadujú na úrovni [8,6 – 10,5] %. Táto úroveň WACC je sama osebe podstatne vyššia ako priemerné sadzby, ktoré Komisia použila vo svojich nedávnych rozhodnutiach týkajúcich sa odvetvia leteckej dopravy a ktoré sú na úrovni približne [...] ⁽⁴⁴⁾. Komisia sa domnieva, že dôvodom tohto rozdielu je špecifická situácia spoločnosti Corsair, t. j. vyšší rizikový profil a chýbajúce presvedčivé výsledky zo schváleného prvého reštrukturalizačného plánu, čo nebol prípad iných leteckých spoločností, na ktoré sa vzťahovali porovnateľné rozhodnutia o reštrukturalizácii. Spoločnosť Corsair nie je kótovaná na burze, je menšia a pôsobí na obmedzenom počte trhov s diaľkovými letmi; jej dlhodobá životaschopnosť je naďalej do veľkej miery podmienená účinným vykonávaním revidovaného reštrukturalizačného plánu a dosiahnutím náročných predpokladov v oblasti prevádzky a ziskovosti. V tejto súvislosti sa zdá použitie vyšších WACC v porovnaní s inými prípadmi v odvetví náležité s cieľom zohľadniť úroveň zostatkového rizika, ktoré znášajú investori po reštrukturalizácii, a zabrániť akémukoľvek nadhodnoteniu očakávanej hospodárskej ziskovosti.
- (261) Komisia v tejto súvislosti na základe informácií poskytnutých francúzskymi orgánmi, a najmä na základe podrobnej analýzy uvedenej v štúdiu s názvom *Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair* (Metóda výpočtu WACC spoločnosti Corsair) konštatuje, že metóda použitá na výpočet WACC je odôvodnená ⁽⁴⁵⁾.
- (262) Konkrétnejšie, Komisia tiež považuje za vhodné použiť cieľovú finančnú páku na úrovni [...], keďže sa nezakladá na vlastnej finančnej situácii spoločnosti Corsair počas obdobia ťažkostí, ale skôr na priemere pozorovanom u európskych leteckých spoločností. Tento prístup je v súlade s metódou odporúčanou pre nekótované podniky, ako je napríklad spoločnosť Corsair ⁽⁴⁶⁾. Podobne aj použitý koeficient beta vlastného kapitálu, ktorý je stanovený na úrovni [...], je odvodený z odvetvového koeficientu beta aktív odhadnutého na základe širokej vzorky európskych leteckých spoločností, ktorý je následne očistený o pákový efekt a opätovne posudzovaný vrátane pákového efektu na základe pákového efektu vzorky. Táto metóda je všeobecne uznávaná vo finančnej teórii a regulačnými orgánmi citovanými v štúdiu francúzskych orgánov ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁴⁾ Priemer vypočítaný Komisiou pre spoločnosti Condor, SAS, TAP a TAROM.

⁽⁴⁵⁾ V štúdiu sa odhadujú WACC na konci obdobia reštrukturalizačného plánu na základe trhových údajov, a nie vo vzťahu k súčasnej situácii spoločnosti Corsair a jej nákladom na vnútorné financovanie a k prognózam finančnej páky na konci obdobia v roku 2026. To je v súlade s analýzou schopnosti podniku pokryť svoje kapitálové náklady v dlhodobom horizonte za bežných trhových podmienok. Alternatívou je odhadnúť alternatívne náklady na kapitál v prípade investovania kapitálu (alebo dlhu) a analyzovať ich.

⁽⁴⁶⁾ V rámci tohto prístupu sa uprednostňujú štandardizované odvetvové parametre pred idiosynkratickými údajmi o príjemcovi, ktoré odrážajú štátnu pomoc poskytnutú príjemcovi pomoci na reštrukturalizáciu, ako je v prípade spoločnosti Corsair odpis verejných pohľadávok.

⁽⁴⁷⁾ Na základe tohto prístupu možno ukázať skôr systémové riziko, ktoré je špecifické pre odvetvie leteckej dopravy, ako prechodný rizikový profil spoločnosti Corsair.

- (263) Komisia okrem toho poznamenáva, že náklady na vlastný kapitál zahŕňajú osobitnú prirážku za nelikviditu, ktorá je odôvodnená skutočnosťou, že spoločnosť Corsair nie je kótovaná na burze, pričom sa neuplatňuje žiadna prirážka za finančné ťažkosti, keďže výpočet WACC sa uskutočňuje v časovom bode, v ktorom sa predpokladá návrat podniku k životaschopnosti. Napokon použité náklady na dlh vychádzajú z objektívnych trhových referenčných hodnôt, ktoré kombinujú francúzske odvetvové a makroekonomické údaje a odrážajú náklady na financovanie stredne veľkého životaschopného podniku pôsobiaceho v leteckej doprave, a nie náklady, ktoré znáša spoločnosť Corsair v súčasnosti alebo v budúcnosti.
- (264) Komisia preto konštatuje, že WACC na úrovni [8,6 – 10,5] % predstavujú obozretnú a dôveryhodnú referenčnú sadzbu na posúdenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Corsair a na overenie toho, či finančné prognózy uvedené v revidovanom reštrukturalizačnom pláne umožňujú dlhodobé pokrytie nákladov na kapitál v súlade s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a ustálenou praxou Komisie v porovnateľných prípadoch v odvetví leteckej dopravy.
- (265) Navyše situácia spoločnosti v oblasti vlastného imania sa [...], čo teda znamená definitívne ukončenie postavenia spoločnosti Corsair ako podniku v ťažkostiach v zmysle usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (266) Komisia na základe toho konštatuje, že aj keby došlo k úplnému obnoveniu vlastného imania spoločnosti Corsair po skončení obdobia reštrukturalizácie, predložený plán predstavuje stabilné a spoľahlivé vyhliadky na návrat k životaschopnosti. V najnovších prognózach sa zohľadňujú dodatočné opatrenia na zefektívnenie a zvýšenie konkurencieschopnosti, ktoré spoločnosť prijala, najmä kontrola prevádzkových nákladov, modernizácia lietadlového parku, zlepšenie koeficientu vyťaženia a účinnejšia cenová politika. Zohľadňujú sa v nich aj opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, ako ich navrhli francúzske orgány. Očakávaná úroveň ziskovosti (ROCE na úrovni [10,6 – 13,4] % v roku 2026 a [11,4 – 15,2] % v roku 2027) svedčí o skutočnom a udržateľnom ozdravení, ktoré je o to pozoruhodnejšie, že sa dosiahlo v situácii, ktorá je stále poznačená dôsledkami ruskej vojenskej agresie voči Ukrajine.
- (267) V tejto súvislosti a na základe tabuľky 4, ktorú predložili francúzske orgány, Komisia vyjadruje tieto dodatočné pripomienky, ktorými sa posilňuje analýza návratu spoločnosti Corsair k životaschopnosti:
- a) po prvé, Komisia poznamenáva, že francúzske orgány podložili svoju analýzu porovnaním návratnosti investovaného kapitálu (ROCE) spoločnosti Corsair so širokou a reprezentatívnou vzorkou desiatich európskych a severoamerických leteckých spoločností tretích strán. Táto vzorka zahŕňa tradičných dopravcov, nízkonákladové spoločnosti a severoamerické letecké spoločnosti, čo umožňuje podrobne zohľadniť štrukturálne rozdiely z hľadiska návratnosti kapitálu v závislosti od obchodných modelov. Komisia konštatuje, že toto rozdelenie podľa kategórií poskytuje relevantný referenčný bod pre spoločnosť Corsair, ktorej postavenie a rizikový profil sú podobné postaveniu a rizikovému profilu tradičných leteckých spoločností, ktoré prevádzkujú siete diaľkových letov s vysokou kapitálovou náročnosťou, hoci v porovnaní s nimi je v prípade spoločnosti Corsair zjavne nižšia;
 - b) po druhé, Komisia konštatuje, že vývoj ROCE pozorovaný v rokoch 2019 až 2024 poukazuje na hlavné exogénne šoky, ktoré ovplyvnili odvetvie leteckej dopravy: po celkovo uspokojivej úrovni v roku 2019 s priemernou hodnotou ROCE na úrovni 7,3 % v prípade všetkých leteckých spoločností došlo v rokoch 2021 a 2022 k prudkému poklesu ukazovateľov, pričom priemerná hodnota bola buď záporná, alebo veľmi nízka, a to najmä v dôsledku krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19, obmedzení mobility a narušenia hodnotových reťazcov. Vzostupný trend pozorovaný v roku 2023 a potvrdený v roku 2024 s priemernou hodnotou ROCE na úrovni 6,9 % svedčí o postupnom návrate k normalizovanejším trhovým podmienkam, hoci nie s jednotným návratom na úrovne pred pandémiou ochorenia COVID-19;
 - c) vzhľadom na tieto podmienky v odvetví Komisia konštatuje, že úroveň ROCE spoločnosti Corsair sa vo finančnom roku 2024/2025 ustálila na [...] % po tom, ako vo finančnom roku 2023/2024 dosiahla úroveň blízku rovnováhe. Odráža to výrazné zlepšenie jej hospodárskych výsledkov po zavedení prvých reštrukturalizačných opatrení. Konkrétnejšie, z prognóz uvedených v revidovanom reštrukturalizačnom pláne vyplýva, že ROCE spoločnosti Corsair bude do konca obdobia plánu rásť.
- (268) Komisia konštatuje, že táto trajektória je v súlade s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže ukazuje schopnosť príjemcu v strednodobom horizonte dosiahnuť návratnosť kapitálu, ktorá je v priebehu času kladná a zlučiteľná s nákladmi na kapitál, čo mu umožňuje fungovať za bežných trhových podmienok bez toho, aby sa neustále spoliehal na štátnu pomoc. V tejto súvislosti predstavuje predpokladaný trend vývoja ROCE relevantný a dôveryhodný ukazovateľ dlhodobého návratu spoločnosti Corsair k životaschopnosti.

- (269) Navyše, hoci vlastné imanie zostáva na konci obdobia reštrukturalizácie záporné, Komisia sa domnieva, že táto situácia sama osebe nestačí na to, aby sa vylúčil záver o návrate k životaschopnosti v dlhodobom horizonte. Pojem „životaschopnosť“, ako ho Komisia vykladá v podobných prípadoch rozsiahlej reštrukturalizácie, nie je založený len na platobnej schopnosti na základe súvahy, ale na štrukturálnej a trvalej schopnosti spoločnosti vytvárať kladné peňažné toky, a teda financovať seba samú bez ďalšej štátnej pomoci. V tejto súvislosti z revidovaného reštrukturalizačného plánu vyplýva pozitívna trajektória prevádzkovej ziskovosti, ktorá zaručuje, že hospodárske oživenie spoločnosti Corsair je nezvratné a že spoločnosť Corsair bude nakoniec schopná financovať svoje investície a splácať svoje dlhy, hoci na vyrovnanie strát z minulosti (nedostatok vlastného imania) bude potrebné (o niečo) dlhšie obdobie. Dočasné pretrvávajúce záporné vlastné imanie sa musí preto akceptovať ako prirodzený dôsledok strát z minulosti, a to bez toho, aby tým bola dotknutá budúca hospodárska životaschopnosť.
- (270) Komisia okrem toho konštatuje, že aj nedávny a očakávaný vývoj hlavných makroekonomických parametrov podporuje predloženú trajektóriu oživenia. Po prvé, v dôsledku stabilizácie a očakávaného mierneho nárastu kurzu eura voči doláru v priebehu rokov 2025/2027⁽⁴⁸⁾ sa automaticky znížia náklady na nákupy denominované v dolároch, najmä v prípade leteckého paliva a zmlúv o lízingu lietadiel denominovaných v dolároch. Po druhé, po prudkých výkyvoch zaznamenaných v rokoch 2022 a 2023 vykazujú trhy s futures na kerozín tendenciu zmiernovania cien⁽⁴⁹⁾ počas obdobia trvania reštrukturalizačného plánu, čím sa značne znižuje riziko, ktorému sú vystavené prevádzkové marže. Tieto dva kombinované faktory, priaznivý vývoj výmenného kurzu a uvoľnenie cien palív, predstavujú vonkajšie páky, ktoré podporujú ziskovosť spoločnosti Corsair a posilňujú dôveryhodnosť jej návratu k dlhodobej životaschopnosti.
- (271) Komisia tiež poznamenáva, že po skončení plánu by spoločnosť Corsair mala zdravšiu finančnú štruktúru a dostatočný tok hotovosti na to, aby mohla pokračovať vo svojom rozvoji bez toho, aby sa musela spoliehať na ďalšiu verejnú pomoc; platí to v prípade základného scenára, ako aj pesimistického scenára.
- (272) Pokiaľ ide o pesimistický scenár, Komisia konštatuje, že čistý výsledok očakávaný na konci obdobia reštrukturalizácie je kladný vo výške [...] EUR, ak sa vylúčia účinky štátnej pomoci. To isté platí aj pre peňažný tok spoločnosti, ktorý sa očakáva vo výške [...] až [...] mil. EUR.

⁽⁴⁸⁾ Trhové prognózy aj makroekonomické predpoklady poukazujú na stabilizáciu či dokonca mierne zvýšenie kurzu eura voči americkému doláru v období rokov 2025 až 2027. Po prvé, podľa technických projekcií Eurosystému by sa výmenný kurz eura voči americkému doláru mohol v rokoch 2025 až 2027 mierne zlepšovať, konkrétne sa zvýšiť z približne 1,08 v roku 2025 na 1,11 a následne na 1,13 v rokoch 2026 až 2027, čo by v kontexte klesajúcich cien surovín a zlepšujúcich sa dlhodobých sadzieb v eurozóne predstavovalo posilnenie eura v porovnaní s predchádzajúcimi úrovňami. Po druhé, z prognózy odborníkov na trhy (Prieskum profesionálnych prognostikov ECB) vyplýva očakávaný rast kurzu eura voči doláru, pričom v roku 2026 sa očakávajú vyššie výmenné kurzy EUR/USD v porovnaní s rokom 2025 v nadväznosti na vzostupnú trajektóriu v strednodobom horizonte. Potvrzuje to aj prognózy medzinárodných finančných inštitúcií, ktoré sú v rovnakom duchu; niektorí sa domnievajú, že euro by mohlo v rokoch 2025/2026 dlhodobo prekročiť hranicu 1,15 až 1,20 USD vzhľadom na štrukturálne faktory, ako sú potenciálne rozdiely v menových politikách Európskej centrálnej banky a amerického Federálneho rezervného systému, ako aj relatívna odolnosť hospodárstva eurozóny. Celkovo tieto úvahy založené na faktoch podporujú predpoklad, že euro sa v sledovanom období stabilizuje a potom sa voči doláru mierne posilní.

⁽⁴⁹⁾ Zo získaných údajov o trhu s ropnými produktmi a trhu s futures vyplýva všeobecný trend zmiernovania cien destilovaných palív vrátane kerozínu, ktorého cena zaznamenala v rokoch 2022 a 2023 prudké výkyvy. Svetové ceny ropy, ktoré sú hlavným faktorom ovplyvňujúcim náklady na kerozín, sa z najvyšších úrovní dosiahnutých v posledných rokoch výrazne znížili a v roku 2025 zostali na historicky nižších úrovniach, pričom cena ropy Brent sa často pohybovala pod úrovňou 70 USD za barel, čo odráža prebytok ponuky a slabší než očakávaný globálny dopyt. Zo spoľahlivých prognóz vyplýva, že tento klesajúci trend by mohol pokračovať aj v rokoch 2026 a 2027, pričom podľa odhadov by sa ceny Brent mali v strednodobom horizonte pohybovať na úrovni približne 58 – 60 USD za barel, čo zodpovedá výrazne nižšej úrovni v porovnaní s nedávnymi najvyššími úrovňami a vytvára tlak na znižovanie cien kerozínu.

Navyše na trhoch s futures na destilované produkty sa prejavuje vyrovnávanie prírážok za letecké palivo (kerozín) v porovnaní s ostatnými destilovanými palivami, čo je znakom toho, že očakávania napätia v oblasti ponuky sa rozptyľujú. Európske prírážky za letecké palivo voči futures na plynový olej takmer vymizli, čo odráža pokles obáv z nedostatku a normalizáciu cenových štruktúr na trhu s futures (pozri: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).

V tejto súvislosti sa kombinácia trvalo miernejších cien ropy a poklesu prírážok za destilované produkty odráža v očakávaniach, že cena leteckého kerozínu zostane v plánovacom horizonte rokov 2025 – 2027 stabilná alebo mierne klesne, čo výrazne znižuje riziko, ktorému čelia prevádzkové marže leteckých spoločností, ktoré sú závislé od tohto základného paliva, ako je napríklad spoločnosť Corsair.

- (273) Predpoklady, ktoré použili francúzske orgány, sú síce obozretné, ale vzhľadom na vývoj v odvetví leteckej dopravy a na nedávne výsledky dosiahnuté spoločnosťou Corsair, najmä pokiaľ ide o jej diaľkové linky do zámorských departmánov a Afriky, sa zdajú realistické. Hoci v pesimistickom scenári sa zdôrazňuje zvyšková citlivosť na zmeny nákladov a dopytu, Komisia sa napriek tomu domnieva, že kombinácia trvalo nižších nákladov, lepšieho obchodného zamerania, priaznivejšieho externého hospodárskeho prostredia a udržateľného obnovenia medzinárodnej dopravy umožňuje návrat spoločnosti k životaschopnosti do konca obdobia reštrukturalizácie, ktoré sa skončí už koncom septembra 2026.
- (274) V súlade s bodom 52 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Komisia pripomína, že návrat k životaschopnosti zahŕňa dlhodobú schopnosť podniku pokryť všetky svoje náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov a zároveň zabezpečiť primeranú plánovanú návratnosť kapitálu a, ako osobitné kritérium, schopnosť reštrukturalizovaného podniku obstáť v konkurencii na trhu vlastnými silami bez toho, aby sa naďalej spoliehal na verejnú podporu. Komisia v tejto súvislosti spresňuje, že toto kritérium sa neobmedzuje na pozíciu vlastného imania počas fázy reštrukturalizácie, ktorá môže zostať dočasne záporná, ale musí sa posudzovať výhľadovo, v horizonte ukončenia plánu, a to prostredníctvom súboru relevantných hospodárskych a finančných ukazovateľov.
- (275) V tomto prípade Komisia konštatuje, že po skončení reštrukturalizačného plánu sa predpokladá, že spoločnosť Corsair bude dosahovať kladný a opakujúci sa prevádzkový výsledok, kladné disponibilné peňažné toky a návratnosť investovaného kapitálu, ktorá bude trvalo vyššia ako vážené priemerné náklady na kapitál. Tieto faktory sú dôkazom schopnosti podniku financovať svoju činnosť a svoje budúce investície za bežných trhových podmienok bez toho, aby sa spoliehal na ďalšiu štátnu pomoc. Komisia okrem toho poznamenáva, že plánovaná finančná štruktúra umožňuje spoločnosti Corsair splniť štandardné trhové požiadavky z hľadiska platobnej schopnosti a krytia dlhovej služby, čo jej po skončení reštrukturalizácie umožní bežný prístup k zdrojom trhového financovania.
- (276) Za týchto podmienok a v súlade s prístupom, ktorý Komisia zaujala v predchádzajúcich veciach, najmä vo veci spoločnosti TAP, ako to schválil Súdny dvor (Ryanair DAC/Európska komisia, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, bod 104 a nasl.), sa Komisia domnieva, že spoločnosť Corsair bude do konca obdobia reštrukturalizačného plánu, najneskôr však do septembra 2026, schopná obstáť v konkurencii na trhu vlastnými silami. V dôsledku toho sa môže opatreniami vykonanými v rámci revidovaného reštrukturalizačného plánu obnoviť dlhodobá životaschopnosť spoločnosti Corsair a zabezpečiť jej finančnú nezávislosť bez ďalšej štátnej pomoci.

5.3.2. Vplyv na obchod a hospodársku súťaž

5.3.2.1. Vhodnosť pomoci, primeranosť, vlastný príspevok a rozdelenie zaťaženia

- (277) V zmysle bodu 62 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa od príjemcu pomoci, jeho akcionárov, veriteľov, podnikateľskej skupiny, do ktorej patrí, alebo od nových investorov očakáva, že na náklady reštrukturalizácie prispievajú značnou sumou z vlastných zdrojov. Takýto vlastný príspevok by mal byť bežne porovnateľný s pomocou poskytovanou s cieľom zlepšiť platobnú schopnosť alebo stav likvidity príjemcu; ďalej sa musí pomoc primerane nahradiť (bod 54 usmernení). V súlade s bodom 63 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musí byť tento príspevok reálny, t. j. skutočný, vylučujúci budúce očakávané zisky, ako napríklad tok hotovosti. Okrem toho podľa bodu 124 písm. b) usmernení, ak sa v rámci zmien reštrukturalizačného plánu zvýšia náklady na reštrukturalizáciu, musí sa zodpovedajúco zvýšiť aj vlastný príspevok.

- (278) Komisia v rozhodnutí o začatí konania uviedla, že francúzske orgány zvažujú nové podporné opatrenia pre spoločnosť Corsair vo výške 83,1 mil. EUR ⁽⁵⁰⁾ vrátane novej injekcie vo výške 3 mil. EUR od zastupiteľstva Conseil Départemental de Guadeloupe, zmeny splátkového kalendára verejného dlhu vo výške 19 mil. EUR, odpustenia pohľadávok vo výške 23 mil. EUR, nových daňových úľav v súvislosti s obnovou lietadlového parku vo výške približne 38,1 mil. EUR a tiež odpustenie verejných dlhov zodpovedajúcich sumám úverov FDES a PP poskytnutých v rámci pôvodnej reštrukturalizácie (spolu 80 mil. EUR).
- (279) Komisia okrem toho poznamenala, že plánovaná doložka o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti zostala obmedzená na [...] mil. EUR, zatiaľ čo kumulovaná výška verejnej pomoci poskytnutá od roku 2020 predstavovala takmer 200 mil. EUR. Vzhľadom na uvedené nastavenie Komisia usúdila, že aj v prípade úspešnej reštrukturalizácie by väčšina zisku pripadla súkromným akcionárom, zatiaľ čo štát by znášal hlavnú záťaž v dôsledku odpísania dlhov a poskytnutia daňového zvýhodnenia, ktoré sa rovnajú nenávratným dotáciám. Komisia preto poznamenala, že náhrada pre štát sa nezdá primeraná a že čiastočnou premenou verejných pohľadávok na kapitál by sa mohla zabezpečiť lepšia symetria s ostatnými investormi.
- (280) Okrem toho Komisia usúdila, že na základe revidovaného reštrukturalizačného plánu sa ešte nepreukázala existencia dostatočného, skutočného a účinného vlastného príspevku v zmysle bodu 64 a bodu 124 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Najmä niektoré uvedené zdroje financovania – napríklad plánovaný predaj a spätný lízing v hodnote približne 21,7 mil. EUR alebo financovanie štyroch lietadiel typu Airbus A330-NEO, ktoré majú byť ešte len dodané – sa v tejto fáze zdali nedostatočne zdokumentované alebo len hypotetické.
- (281) Komisia preto usúdila, že vlastný príspevok je obmedzený a neistý vo vzťahu k celkovému objemu verejnej pomoci a že francúzske orgány nepreukázali, že špecifická geografická situácia spoločnosti Corsair odôvodňuje taký nízky príspevok. Vyjadrila preto vážne pochybnosti, pokiaľ ide o primeranosť plánovanej pomoci a náhradu za ňu vzhľadom na požiadavky podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (282) Na základe podrobnej analýzy najnovších pripomienok Francúzska a objasnení a zmien, ktoré predložili francúzske orgány, najmä pokiaľ ide o rôzne zložky vlastného príspevku príjemcu (pozri odôvodnenia 36 až 43 a tabuľku 1 v odôvodnení 44), však z revidovaného reštrukturalizačného plánu vyplývajú celkové náklady vo výške 233 mil. EUR, ktoré sú financované vo výške 145,4 mil. EUR vo forme vlastného príspevku (62,3 %) a vo výške 87,8 mil. EUR vo forme štátnej pomoci (37,7 %), ako aj suma 519,4 mil. EUR financovaná vo forme vlastného príspevku vo výške 319,1 mil. EUR (61,4 %) a vo forme pomoci vo výške 200,5 mil. EUR (38,6 %) pri zahrnutí pôvodného reštrukturalizačného plánu (z roku 2020) a pripočítaní sumy 6 mil. EUR od námorských departmánov prostredníctvom podpory spoločnosti OMRP ako pomoci, a nie ako vlastného príspevku.
- (283) V tejto súvislosti musí Komisia zabezpečiť, aby príspevky boli skutočné, neobsahovali štátnu pomoc a boli dostatočné. Vlastný príspevok vo výške 145,4 mil. EUR výrazne presahuje požadovanú minimálnu hranicu 50 %, čím sa zabezpečuje, že príjemca a jeho veritelia a/alebo akcionári znášajú väčšinu nákladov na reštrukturalizáciu. V tejto súvislosti z podrobnej analýzy týchto príspevkov vyplýva, že každé z týchto opatrení je v súlade s predpismi.
- (284) Kapitálové injekcie od súkromných investorov Blue Sky Holding a Advens-Geocoton v celkovej výške [10 – 50] mil. EUR predstavujú čerstvé finančné prostriedky, ktoré budú vložené priamo na základe dohody medzi akcionármi, ktorá bude podpísaná v súlade s ich záväzkom uvedeným v súpise podmienok. To isté možno povedať o dodatočnom záväzku vložiť [5 – 30] mil. EUR, na ktorom sa dohodli traja akcionári (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton a SEMPA), ak by rezervy hotovosti spoločnosti Corsair klesli pod [...] mil. EUR. V tejto súvislosti francúzske orgány síce tvrdia, že zvýšenie kapitálu spoločnosti Corsair o 3 mil. EUR zo zdrojov regiónu Guadeloupe predstavuje štátnu pomoc [pozri odôvodnenie 39 bod i)], neposkytli však informácie o tom, ako klasifikovať alebo kvantifikovať účasť spoločnosti SEMPAT na tomto dodatočnom financovaní. Komisia okrem

⁽⁵⁰⁾ Pozri odôvodnenie 32 rozhodnutia o začatí konania, v ktorom sa neuvádzajú žiadne vyhlásenia o úrokoch z odpustených úverov FDES a PP.

toho poznamenáva, že vzhľadom na podiel regiónu Guadeloupe na budúcom kapitáli spoločnosti Corsair, aj keby sa časť dodatočného financovania od spoločnosti SEMPAT považovala za štátnu pomoc, a nie za položku vlastného príspevku, by to malo len malý vplyv na pomer verejného a súkromného financovania pri financovaní revidovaného reštrukturalizačného plánu, a preto by to nemenilo účtovné posúdenie uvedené v tomto rozhodnutí, a to ani vzhľadom na primeranosť. Tieto príspevky možno preto na účely usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu považovať za určité a skutočné príspevky, ktoré neobsahujú štátnu pomoc.

- (285) Pokiaľ ide o financovanie štyroch nových lietadiel typu Airbus A330-NEO prostredníctvom lízingu vo výške [20 – 80] mil. EUR, hoci je spojené so splátkami lízingu, stále sa považuje za súkromné financovanie podľa obchodného plánu zmluvného poskytovateľa lízingu. Lízingové zmluvy týkajúce sa obnovy lietadlového parku spoločnosti Corsair boli podpísané a dodávky sa už uskutočnili. Konkrétne spoločnosť AerCap, jedna z najväčších lízingových spoločností na svete, dodala prvé zo štyroch lietadiel Airbus A330-900-NEO, ktoré si spoločnosť Corsair prenajala v rámci obnovy lietadlového parku. Dodávka sa uskutočnila [...], pričom ďalšie tri lietadlá majú byť spoločnosti Corsair odovzdané v priebehu roka 2024 na základe rovnakej lízingovej zmluvy. Tento príspevok preto možno považovať za skutočný príspevok, ktorý neobsahuje štátnu pomoc.
- (286) Okrem toho suma [25 – 45] mil. EUR za predaj lietadla H-SKY v lete 2025 je prípustná ako výnos z predaja, ktorý sa už uskutočnil so súkromnou protistranou [pozri odôvodnenie 31 písm. f)] a ktorý bol neodvolateľne zahrnutý do revidovaného reštrukturalizačného plánu.
- (287) Pokiaľ ide o odklad platenia príspevkov do dôchodkového fondu CRPN vo výške [10 – 40] mil. EUR, z odôvodnení 193 až 200 vyplýva, že toto opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc. Keďže sa zakladá na nezávislej obchodnej dohode medzi spoločnosťou Corsair a dôchodkovým fondom CRPN, a nie na rozhodnutí, ktoré možno pripísať štátu, možno ju považovať za pomoc, ktorá neobsahuje štátnu pomoc. O tomto odklade platenia sa rozhodlo v uznesení osobitnej správnej rady dôchodkového fondu CRPN zo 7. novembra 2023, ktoré francúzske orgány predložili Komisii, a preto ho možno považovať za skutočnú, efektívnu a overiteľnú zložku vlastného príspevku v zmysle bodu 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, v ktorom sa vyžaduje, aby vlastný príspevok predstavoval najmenej 50 % nákladov na reštrukturalizáciu veľkých podnikov.
- (288) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia konštatuje, že značná časť vlastného príspevku priamo zvyšuje vlastné imanie spoločnosti Corsair prostredníctvom vloženia nového kapitálu (pozri odôvodnenie 283). Zvyšné opatrenia síce priamo nezvyšujú vlastné imanie, ale významne prispievajú k obnoveniu platobnej schopnosti spoločnosti Corsair tým, že posilňujú jej schopnosť plniť finančné záväzky a podporujú dlhodobú životaschopnosť jej obchodného modelu.
- (289) Platobná schopnosť podniku zodpovedá jeho schopnosti plniť všetky svoje finančné záväzky v strednodobom a dlhodobom horizonte prostredníctvom vlastných zdrojov a budúcich peňažných tokov. Má sa posudzovať nielen staticky, a to porovnaním aktív a pasív v súvahe, ale aj dynamicky na základe schopnosti podniku vytvárať dostatočné výsledky a peňažné toky na vyrovnanie dlhov v čase ich splatnosti. Platobnú schopnosť teda možno zlepšiť priamym zvýšením vlastného kapitálu alebo udržateľným znížením záväzkov, znížením dlhovej služby alebo štruktúrnym znížením nákladov na financovanie.
- (290) Preto, pokiaľ ide o opatrenia týkajúce sa vlastného príspevku, ktoré sa zaviedli v rámci revidovaného reštrukturalizačného plánu, Komisia poznamenáva, že každé z nich osobitným spôsobom prispieva k zlepšeniu platobnej schopnosti spoločnosti Corsair, hoci ich účinok nie je vždy okamžite viditeľný na vlastnom imaní v súvahe. Odklad platenia, ktorý umožnil dôchodkový fond CRPN, znamená, že sa odložili termíny splatnosti a predbežne sa znížilo finančné zaťaženie, čo zmiernuje odliv hotovosti v krátkodobom a strednodobom horizonte a zlepšuje schopnosť spoločnosti plniť ostatné finančné záväzky, čím prispieva k stabilizácii jej celkovej finančnej štruktúry. Financovaním nových lietadiel, ktoré umožňuje obnovu lietadlového parku bez nadmernej mobilizácie vlastného kapitálu, sa znižujú jednotkové prevádzkové náklady a zlepšuje prevádzková efektívnosť; tým sa následne zvyšuje schopnosť vytvárať peňažné toky, čím sa posilňuje platobná schopnosť počas obdobia reštrukturalizačného plánu. Napokon predajom lietadla sa vytvára likvidita a znižujú náklady na prevádzku a držbu príslušného aktíva, a tým sa následne znižujú budúce potreby financovania a z finančného hľadiska zlepšuje platobná schopnosť a rizikový profil spoločnosti.

- (291) Pokiaľ ide o štátnu pomoc vo výške 87,8 mil. EUR ([...] % celkových nákladov spojených so zmenami reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair), tá je obmedzená na minimálnu úroveň potrebnú na zabezpečenie životaschopnosti spoločnosti Corsair, čo je základnou zásadou usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže táto suma je určená na vyrovnanie nedostatku finančných prostriedkov spôsobeného nepredvídanými okolnosťami, za ktoré nemožno viniť podnik. Okrem pomoci vo výške 3 mil. EUR vo forme kapitálovej injekcie od zastupiteľstva Conseil Départemental de la Guadeloupe, pomoc zahŕňa najmä odpustenie verejného dlhu, ktorý možno odpustiť (23 mil. EUR), odpustenie úrokov vzniknutých a kapitalizovaných z úveru PP (4,7 mil. EUR), zámorský daňový úver (38,1 mil. EUR) a zmenu splátkového kalendára verejného dlhu, ktorý nemožno odpustiť (19 mil. EUR), pričom výška pomoci sa oceňuje z hľadiska poskytnutej výhody.
- (292) Po prvé, pokiaľ ide o pomoc vo výške 3 mil. EUR vo forme kapitálovej injekcie od zastupiteľstva Conseil Départemental de la Guadeloupe, Komisia konštatuje, že toto opatrenie predstavuje nástroj, ktorý je cieľový a nevyhnutný na reštrukturalizáciu v súlade s príslušnými bodmi usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže zvolený nástroj – kapitálová injekcia – je najpriamejším nástrojom na nápravu záväzkov spoločnosti Corsair a okamžité posilnenie jej platobnej schopnosti, čím sa odstráni bezprostredné riziko úpadku. Pôvod pomoci, ktorá pochádza priamo od miestnej samosprávy v zámorskom regióne, navyše poukazuje na rozmer regionálnej súdržnosti, ako aj na zásadný rozmer verejného záujmu spojený s danou destináciou. Priama účasť zastupiteľstva Guadeloupe Conseil Départemental de la Guadeloupe na kapitáli potvrdzuje dôveryhodnosť revidovaného reštrukturalizačného plánu a poskytuje finančné prostriedky, ktoré sú štrukturálne rozhodujúce pre budúcu životaschopnosť spoločnosti. Toto opatrenie sa takisto považuje za primerané, keďže prispieva k obmedzeniu účinkov odchodu z trhu, a teda jeho narušenia, a zároveň zaručuje, že výhody vyplývajúce z pomoci slúžia výlučne na obnovenie konkurencieschopnosti a finančnej nezávislosti spoločnosti Corsair.
- (293) Pokiaľ ide o úvery dohodnuté a vyplatené v roku 2020 v rámci prvého rozhodnutia o reštrukturalizácii (s plným započítaním istiny), odpustenie pohľadávky na podporu zmeneného plánu skutočne predstavuje novú pomoc navyše k inej pomoci (odôvodnenie 211). Na účely preskúmania primeranosti dodatočnej pomoci na reštrukturalizáciu by sa však odpustenie istiny už nemalo brať do úvahy, keďže v opačnom prípade by to viedlo k dvojitému započítaniu tých istých verejných zdrojov na podporu jedného reštrukturalizačného plánu. Keďže istina už bola zohľadnená v plnej výške pri posudzovaní pôvodnej pomoci na reštrukturalizáciu spoločnosti Corsair, pri preskúmaní primeranosti novej a minulej pomoci sa zohľadňujú len splatné úroky (tabuľka 1), čím sa zabezpečuje transparentnosť a úplná výsledovateľnosť opatrenia v súlade s bodom 58 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (294) Komisia sa domnieva, že plánovaná dodatočná pomoc, najmä vo forme odpustenia pohľadávok, ako sa uvádza v predchádzajúcom texte, v skutočnosti predstavuje vhodný a primeraný nástroj v zmysle bodu 60 a nasledujúcich usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže jej cieľom je obnoviť dlhodobú životaschopnosť spoločnosti Corsair a zároveň obmedziť narušenia hospodárskej súťaže. Týmto odpustením dlhu, ktoré je v podstate rovnocenné kapitálovej injekcii, sa rozhodne zlepši platobná schopnosť spoločnosti, pričom sa zvýši jej schopnosť plniť finančné záväzky bez ďalšej pomoci.
- (295) Komisia sa okrem toho domnieva, že dodatočná pomoc vo výške 38,1 mil. EUR, najmä vo forme daňového úveru (CIOM), takisto predstavuje vhodný a primeraný nástroj v zmysle bodu 60 a nasledujúcich usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže jej cieľom je obnoviť dlhodobú životaschopnosť spoločnosti Corsair a zároveň obmedziť narušenie hospodárskej súťaže. Keďže táto finančná podpora je funkčným ekvivalentom kapitálovej injekcie, výrazne sa ňou zlepšuje štruktúra vlastného imania a platobná schopnosť príjemcu. Výsledné zabezpečenie likvidity je nevyhnutné na to, aby spoločnosť Corsair mohla absorbovať náklady spojené s reštrukturalizáciou a financovať výdavky potrebné na realizáciu revidovaného reštrukturalizačného plánu. Toto posilnenie súvahy a schopnosti samofinancovania sa považuje za súčasť minimálnej požiadavky na to, aby spoločnosť bola schopná plniť svoje budúce finančné záväzky, čím sa zabezpečí jej životaschopnosť bez závislosti od novej pomoci.
- (296) Na základe uvedených skutočností je vlastný príspevok spoločnosti Corsair vo výške 61,4 % celkových nákladov na reštrukturalizáciu, ak sa zohľadnia dve obdobia reštrukturalizácie (2020 – 2026), pričom v prípade dodatočného obdobia (2023 – 2026) je vyšší, a to na úrovni 62,3 %.

- (297) Tieto úrovne výrazne presahujú minimálnu prahovú hodnotu 50 % stanovenú v bode 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, čo zaručuje, že verejná pomoc zostane striktnie primeraná zostávajúcej potrebe financovania a že väčšinu hospodárskeho rizika znášajú akcionári a súkromní investori. Platí to tak pre financovanie v rámci pôvodného plánu, ako aj pre financovanie v rámci revidovaného plánu, a to v súlade s bodom 124 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, pokiaľ ide o zmenu plánu posudzovanú samostatne.
- (298) Navyše kombinácia plánovaných opatrení, ako sa uvádza v predchádzajúcom texte, je plne v súlade s požiadavkami uvedenými v bodoch 61 a 65 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže sa ňou zabezpečuje, aby sa pomoc obmedzila na nevyhnutné minimum a aby sa zaťaženie spojené s reštrukturalizáciou rovnomerne rozdelilo medzi zainteresované strany.
- (299) Vysoký vlastný príspevok (62,3 %) je najlepším ukazovateľom toho, že verejná pomoc sa obmedzuje na striktné minimum potrebné na umožnenie návratu spoločnosti k dlhodobej životaschopnosti, čím je plne dodržané kritérium primeranosti pomoci na reštrukturalizáciu.
- (300) Okrem toho, hoci sa v bode 124 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nevyžaduje kontrola tohto aspektu revidovaného reštrukturalizačného plánu, Komisia konštatuje, že k týmto reštrukturalizačným opatreniam dochádza po úplnom absorbovaní akumulovaných strát spoločnosti Corsair, ktoré úplne vymazali hodnotu akcií v držbe súčasných akcionárov, ktorí podporili predchádzajúcu reštrukturalizáciu (odôvodnenie 47).
- (301) Napokon, pokiaľ ide o náhradu pre štát, Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania vyjadrila výhrady voči skutočnosti, že francúzske orgány neplánovali žiadnu konverziu dlhu na kapitál, a konštatovala, že samotné odpustenie pohľadávky by mohlo znamenať, že všetky budúce zisky z reštrukturalizácie by boli v prospech nových súkromných akcionárov.
- (302) V bode 67 usmernení o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa však uvádza, že akákoľvek štátna pomoc, ktorá vylepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu, by sa mala poskytovať za podmienok, ktoré štátu umožnia, aby sa primerane podieľal na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu s prihliadnutím na sumu štátneho kapitálu vloženého v porovnaní so zostávajúcim vlastným imaním spoločnosti po zaúčtovaní strát. V tejto súvislosti treba poznamenať, že spojenie „primerane sa podieľal na budúcich ziskoch“ v prípade akejkoľvek pomoci vrátane zložiek, ktorými sa zvyšuje vlastné imanie, závisí od „zostávajúceho vlastného imania spoločnosti po zaúčtovaní strát“ a že tieto dve spojenia sa musia uplatňovať vo vzájomnej súvislosti.
- (303) Pokiaľ ide o spoločnosť Corsair, po vykonaní reštrukturalizačných opatrení stratili súčasní akcionári (OMRP) a zabezpečení veritelia (francúzsky štát) celú hodnotu svojich akcií a ich pohľadávky boli takmer úplne zrušené (odôvodnenie 47). Neexistuje teda už žiadne vlastné imanie, ktoré by mohlo mať prospech z budúcich ziskov vyplývajúcich z poskytnutia verejných prostriedkov alebo z odpísania dlhu.
- (304) Za týchto okolností Komisia konštatuje, že pokiaľ ide o požiadavky uvedené v bode 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, neexistencia osobitnej náhrady za odpísanie dlhov spoločnosti Corsair je úplne odôvodnená. Akcionári a zabezpečení veritelia boli (takmer) úplne obetovaní, preto už nemôžu niesť zaťaženie spojené s reštrukturalizáciou spoločnosti Corsair.
- (305) Komisia preto vzhľadom na uvedené poznamenáva, že francúzske orgány presvedčivo preukázali, že implicitná ekonomická náhrada za vzdanie sa pohľadávok by bola priamo korelovaná s úspechom reštrukturalizačného plánu, a teda s vyhlídkami na návrat spoločnosti Corsair k ziskovosti. Rovnako je významná aj výška náhrady vyjadrená ako percento odpísaných pohľadávok, ktorá by sa vyplácala prednostne pred náhradou pre nových akcionárov vrátane zastupiteľstva Conseil départemental. To však súhlasí s tým, že bude znášať riziká injekcií, ktoré štát nepreberá, a to odpísaním tých pohľadávok, ktoré pravdepodobne nebudú vyrovnané. Asymetrický a nižší rizikový profil štátu preto odôvodňuje náhradu vo forme doložky o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti, ktorou sa rozptyľujú vyjadrené pochybnosti.
- (306) Na základe toho Komisia preskúmala náhradu za pomoc schválenú francúzskym štátom, najmä odpísanie pohľadávok, na základe požiadaviek stanovených v bodoch 54 a 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu týkajúcich sa náhrady za pomoc a rozdelenia zaťaženia.

- (307) Po prvé, pokiaľ ide o náhradu za pomoc, Komisia konštatuje, že štruktúra, ktorú zvolili francúzske orgány, spĺňa požiadavku primeranej náhrady, ktorá zohľadňuje kritickú finančnú situáciu a profil rizika, ktoré na seba prevzal štát v situácii, v ktorej sa nachádza spoločnosť Corsair. Francúzske orgány sa rozhodli pre doložku o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti namiesto pevnej a okamžitej náhrady (ktorá by mohla ohroziť životaschopnosť spoločnosti Corsair) alebo akcií s neistou hodnotou a náhradou. Touto doložkou je náhrada pre štát podmienená budúcimi výsledkami a účinnou opravou súvahy, pričom doložka sa aktivuje len v prípade dosiahnutia čistého pozitívneho stavu. Mechanizmus úhrady založený na [...] % sumy viazanej na prevádzkový výsledok preto zaručuje, že štát dostáva náhradu skôr formou vytvárania prevádzkových finančných tokov spoločnosti, než akumulácie nových dlhov. Táto potenciálna náhrada – obmedzená na [...] mil. EUR – imituje správanie veriteľa, ktorý súhlasí s premenou svojej pohľadávky (ktorej súčasná hodnota je nulová, pretože spoločnosť Corsair ju nemôže uhradiť) na podmienený participatívny nástroj, čím sa zaručí, že pomoc bude kompenzovaná len ziskom z reštrukturalizácie.
- (308) Po druhé, Komisia sa domnieva, že v bode 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa nevyžaduje žiadne dodatočné rozdelenie zaťaženia po tom, ako sa súčasným akcionárom spoločnosti Corsair (ktorí sa podieľali na financovaní pôvodného plánu) úplne znehodnotia ich akcie s cieľom absorbovať straty, a preto neexistuje žiadne „zostávajúce vlastné imanie“, ktorého držiteľia by sa museli podieľať na zatažení spojenom s reštrukturalizáciou spolu so štátom (pozri odôvodnenia 302 až 304), či už ide o akcionárov pred plánom schváleným v decembri 2020, alebo o akcionárov, ktorí financovali pôvodne schválený plán. Vzhľadom na uvedené, aj keby sa v príslušnom bode usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu vyžadovalo rozdelenie zaťaženia nad rámec úplného vymazania existujúcich kapitálových nástrojov, čo nie je prípad akcionárov v prípade plánu schváleného v decembri 2020, doložkou o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti by sa tiež zabezpečil súlad so zásadou spravodlivého rozdelenia zaťaženia, keďže zaručuje symetriu medzi znášaným rizikom a zdieľaným ziskom. Keďže štát súhlasí s tým, že sa vzdá pohľadávky, spočiatku znáša riziko, pričom obmedzením maximálnej výšky úhrady na [...] mil. EUR sa vzdáva vymáhania celej sumy, čo by mohlo odradiť nových akcionárov a súkromných veriteľov od dlhodobých investícií do spoločnosti. Tento strop teda umožňuje súkromným investorom mať plný prospech z budúcich výsledkov nad rámec tohto stropu, ktorý je vyhradený pre štát.
- (309) Na základe týchto vysvetlení a odôvodnení, ktoré predložili francúzske orgány, Komisia konštatuje, že táto štruktúra zaručuje štátu primeraný podiel na budúcich prírastkoch hodnoty spoločnosti Corsair. Štátna pomoc poskytnutá vo forme odpustenia pohľadávok, ktorá má za následok zlepšenie pozície vlastného imania spoločnosti, je teda kompenzovaná doložkou o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti. Týmto mechanizmom sa zabezpečuje, aby štát dostal primeraný podiel na budúcich ziskoch z reštrukturalizácie, ktorý je úmerný úsiliu vynaloženému na záchranu podniku. Vzhľadom na naviazanie náhrady pre štát na prevádzkové výsledky a dosiahnutie čistého pozitívneho stavu, sa týmto prístupom vytvára vyvážené zdieľanie rizík a ziskov so súkromnými investormi, čo predstavuje pozitívny a dôveryhodný signál z hľadiska udržateľnosti obchodného modelu spoločnosti Corsair.
- (310) V tejto doložke sa konkrétne stanovuje, že ak sú splnené stanovené podmienky, spoločnosť Corsair ročne uhradí sumu zodpovedajúcu [...] % kladného rozdielu medzi jej prevádzkovým výsledkom vrátane rezerv na údržbu a amortizáciou obnoveného dlhu⁽⁵¹⁾. Účinná aktivácia tejto doložky je podmienená kumulatívnym splnením prísnych finančných podmienok, t. j. existenciou kladného vlastného imania a udržaním pozície z hľadiska dostatočného peňažného toku, čím sa zabezpečí, že platby uskutočnené na základe doložky o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti neohrozia platobnú schopnosť alebo likviditu spoločnosti.
- (311) Okrem toho mechanizmus zahŕňa doložku o „nadmernej hotovosti“, ktorej cieľom je zachytiť väčší podiel na tvorbe hodnoty v prípade, že peňažný tok spoločnosti Corsair prekročí 75 % výšky regulačných prevádzkových požiadaviek. V takom prípade a za predpokladu, že si spoločnosť Corsair udrží kladné vlastné imanie a peňažné toky, ktoré sú trvalo nad touto hranicou, by sa ročný príspevok spoločnosti Corsair zvýšil na 75 % jej ročného prevádzkového výsledku, pričom kumulovaný strop by bol [...] mil. EUR. Týmto opatrením sa zabezpečuje, aby sa návrat podniku k ziskovosti dynamicky prispôbil skutočnej platobnej schopnosti podniku bez toho, aby neprimerane zaťažoval jeho finančnú štruktúru.

⁽⁵¹⁾ Pozri prílohu 5 k súpisu podmienok podpísanému 7. novembra 2025.

- (312) Komisia tiež poznamenáva, že doložkou sa stanovuje mechanizmus predčasnej splatnosti v prípade postúpenia spoločnosti Corsair, na základe ktorého by sa splatný zostatok splatil v danom čase v rámci celkového stanoveného stropu. Toto ustanovenie umožňuje zabezpečiť štátu spravodlivý prospech z každej kladnej udalosti v oblasti likvidity.
- (313) Na základe finančných prognóz oznámených francúzskymi orgánmi Komisia konštatuje, že v základnom scenári by sa podmienky na aktiváciu doložky o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti splnili až od finančného roka [...], keď by sa vlastné imanie spoločnosti Corsair stalo opäť trvalo kladné a stav peňažného toku by dosiahol dostatočnú úroveň. Aktivácia doložky až do stropu [...] mil. EUR by tak nastala bez toho, aby bolo ohrozené postupné posilňovanie vlastného imania, ktoré by zostalo kladné počas celého posudzovaného obdobia, alebo bez ohrozenia schopnosti spoločnosti Corsair financovať svoje operácie a budúce investície.
- (314) Za týchto podmienok sa Komisia domnieva, že plánovaný mechanizmus návratu k ziskovosti je primeraný, prísne podmienený skutočným návratom spoločnosti Corsair k životaschopnosti a v súlade s cieľmi usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže umožňuje obmedziť čisté náklady na štátny zásah a zároveň sa vyhnúť akejkoľvek prekážke, ktorá by bránila dlhodobému ozdraveniu podniku.
- (315) Pôvodné pochybnosti Komisie týkajúce sa primeranosti plánovanej pomoci sú preto teraz rozptýlené a celkový balík štátnych a súkromných intervencií v prospech spoločnosti Corsair možno považovať za zlučiteľný s vnútorným trhom podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

5.3.2.2. Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže

- (316) Podľa bodu 76 a nasledujúcich bodov usmernení o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu v prípade, ak sa poskytne pomoc na reštrukturalizáciu, musia byť prijaté opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže tak, aby sa nepriaznivé účinky na obchod minimalizovali a aby pozitívne účinky prevažovali nad akýmkoľvek negatívnymi.
- (317) Týmito opatreniami by sa mali riešiť obavy z morálneho hazardu, ako aj možného narušenia na trhoch, na ktorých príjemca pôsobí. Rozsah takýchto opatrení sa určuje na základe analýzy jednotlivých prípadov, ktorá zahŕňa kritériá, ako sú veľkosť a povaha pomoci, podmienky a okolnosti, za ktorých bola poskytnutá, veľkosť a relatívny význam príjemcu na trhu a rozsah opatrení v oblasti vlastného príspevku a rozdelenia zafáženia.
- (318) Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže by zvyčajne mali mať formu štrukturálnych opatrení, t. j. jasného oddelenia životaschopných činností, a vylúčenia oddelenia stratových činností, ktoré by podnik musel aj tak zanechať, aby si zachoval životaschopnosť. Základnou zásadou je, že opatrenia nesmú ohroziť vyhladky na návrat príjemcu k životaschopnosti alebo byť prijaté na úkor spotrebiteľov a hospodárskej súťaže.
- (319) V súlade s bodom 124 písm. c) a d) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ak bol reštrukturalizačný plán zmenený, Komisia bude v prípade zvýšenia výšky pomoci požadovať od dotknutého členského štátu opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, ktoré majú väčší rozsah než pôvodne uložené opatrenia, a pokiaľ navrhované opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže majú menší rozsah v porovnaní s pôvodne uloženými, bude požadovať zodpovedajúce zníženie výšky pomoci. Navyše podľa bodov 127 až 129 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu v prípade, keď sa pomoc na reštrukturalizáciu skúma na základe týchto usmernení, poskytnutie akejkoľvek inej pomoci počas obdobia reštrukturalizácie, dokonca v súlade so schémou, ktorá už bola schválená, má tendenciu ovplyvniť posúdenie Komisie, pokiaľ ide o nevyhnutný rozsah opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže. Komisia preto posudzuje rozsah opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, pričom zohľadňuje inú pomoc akéhokoľvek druhu poskytnutú príjemcovi počas obdobia reštrukturalizácie.
- (320) Komisia v rozhodnutí o začatí konania uviedla, že Francúzsko má v úmysle upraviť v revidovanom reštrukturalizačnom pláne spoločnosti Corsair pôvodne schválené opatrenia. Francúzsko v skutočnosti predpokladalo, že i) spoločnosť Corsair sa zaviazala, že sa vzdá až 365 prevádzkových intervalov na vzlet a pristávanie tak, že ich odovzdá združeniu COHOR, a že ii) od augusta 2024 bude rozšírenie lietadlového parku obmedzené na desať lietadiel. Okrem toho nebola uvedená žiadna zmienka o obnovení alebo posilnení predchádzajúcich opatrení.

- (321) Na základe toho a s prihliadnutím na dodatočnú štátnu pomoc (vrátane 32,4 mil. EUR), ktorá bola a má byť poskytnutá počas obdobia reštrukturalizácie, Komisia vyjadrila určité vážne pochybnosti, pokiaľ ide o vhodnosť opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže. Podľa bodu 124 písm. c) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ak sa zvýši výška pomoci, opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže musia mať väčší rozsah než pôvodne uložené opatrenia. Napriek výraznému zvýšeniu pomoci však opatrenia zostali v podstate nezmenené. Rozšírenie lietadlového parku na desať lietadiel bolo v rozpore so zásadou znižovania veľkosti lietadlového parku v prípade zvýšenia pomoci, pričom aj pri prepočte na počet sedadiel zostala kapacita mierne nad kapacitou stanovenou v pláne z roku 2020.
- (322) Navyše vzdanie sa prevádzkových intervalov sa nezdalo kvalitatívne ani kvantitatívne významnejšie ako pôvodné opatrenie, ktorým bolo sprístupnenie ročnej kvóty tretej spoločnosti, v prípade ktorého nebol ani dodržaný postup schvaľovania špecifikácie. Revidovaná pomoc na reštrukturalizáciu preto vyvolala vážne pochybnosti, pokiaľ ide o jej zlučiteľnosť s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (323) Pokiaľ ide o rozšírenie lietadlového parku spoločnosti Corsair, po výmene názorov s francúzskymi orgánmi sa teraz v obchodnom pláne v dokumente súpis podmienok týkajúcom sa úpravy reštrukturalizačného plánu spoločnosti Corsair, ktorý podpísali spoločnosť Corsair, jej akcionári a francúzsky štát, na rozdiel od predchádzajúcich verzií [...] ⁽³²⁾. Rovnako sa viac než zdvojnásobil počet prevádzkových intervalov, ktoré bolo možné dočasne previesť na konkurentov, ktorí o ne požiadali. V spojení s vývojom veľkosti lietadlového parku sa týmto zdvojnásobením primerane vyriešili pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila vo svojom rozhodnutí o začatí konania.
- (324) Popri opatreniach stanovených v pôvodnom pláne balík opatrení teraz zahŕňa: i) výrazné zníženie počtu letov na linkách do zámorských departmánov – francúzske orgány súhlasili so zrušením 97 rotácií spoločnosti Corsair z kontinentálneho Francúzska do Fort de France, Pointe à Pitre a na ostrov Réunion vo finančnom roku 2025/2026 s cieľom dosiahnuť ročný objem rovnajúci sa rotáciám, ktoré v priemere uskutoční jedno lietadlo spoločnosti Corsair; ii) trvalé vzdanie sa 700 prevádzkových intervalov na letisku Paríž-Orly zo strany spoločnosti Corsair a iii) dočasné uvoľnenie 800 prevádzkových intervalov na letisku Paríž-Orly zo strany spoločnosti Corsair do konca obdobia reštrukturalizácie.
- (325) Pokiaľ ide o posúdenie opatrení, po prvé, činnosti spoločnosti Corsair sa vykonávajú v podporovaných oblastiach uvedených v článku 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ (zámorské územia), čo odôvodňuje pružnejšie uplatňovanie zásad stanovených v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ako sa uvádza v bode 98 uvedených usmernení. To odôvodňuje menej prísne požiadavky z hľadiska zníženia kapacity alebo prítomnosti na trhu. V tejto súvislosti sa opatrením na obmedzenie rotácií do zámorských destinácií znižuje využívanie lietadiel a dopravných služieb poskytovaných za ekvivalent [...] počas zostávajúceho obdobia reštrukturalizácie. Je zamerané na zníženie narušení hospodárskej súťaže v destináciách v rámci vnútorného trhu, ktoré obsluhujú len konkurenčné letecké spoločnosti registrované v EÚ, čo nie je prípad destinácií spoločnosti Corsair v Afrike.
- (326) Podobne prevádzkové intervaly, ktorých sa opatrenie týka, predstavujú významný podiel [...] % prevádzkových intervalov, ktoré má spoločnosť Corsair k dispozícii na letisku Paríž-Orly. Z dôvodu preťaženia a obmedzení letovej prevádzky na tomto letisku dopyt po prevádzkových intervaloch prevyšuje ponuku, čo vytvára prekážku vstupu na trh pre konkurentov, ktorí chcú ponúkať lety. Toto opatrenie sa preto zameriava aj na linky prevádzkované spoločnosťou Corsair.
- (327) Napokon ochota uzavrieť dohody s inými spoločnosťami, ktoré o to požiadajú, pravdepodobne povedie k otvoreniu časti trhu a siete spoločnosti Corsair konkurencii a k podpore rozšírenia dohôd, čo môže byť pre hospodársku súťaž a spotrebiteľov len prospešné, keďže sa tým rozšíri ponuka služieb. Záväzok spoločnosti Corsair rokovať v dobrej viere o dohodách o spoločnom letovom kóde by prispel k posilneniu vzájomného prepojenia sietí a k zlepšeniu prístupu na trh pre ostatné letecké spoločnosti. Týka sa to najmä malých leteckých spoločností, ktoré vzhľadom na obmedzenú veľkosť svojej siete nie sú schopné ponúknuť zákazníkom služby a skúsenosti podobné tým, ktoré poskytujú veľké letecké spoločnosti, ktoré môžu poskytovať takéto služby s využitím vlastného lietadlového parku v rámci svojich sietí.

⁽³²⁾ Príloha II k súpisu podmienok: Prezentácia s názvom *Gwalior project* (Projekt Gwalior), 23. mája 2025, s. 11.

- (328) Všetky opatrenia by sa mali posudzovať aj z hľadiska relatívnej veľkosti a významu spoločnosti Corsair na trhu a charakteristík daného trhu. Z dostupných údajov vyplýva, že letecký trh v Európe rastie a v roku 2025 sa obnovila jeho aktivita na úrovniach z roku 2019; rovnako z nich vyplýva, že vďaka vykonaným úpravám tu nie je nadmerná kapacita. Konkrétne v prípade Francúzska a príjemcu, spoločnosť Corsair so 16 letmi v priemere v roku 2024, ktorý je posledným celým rokom, za ktorý sú k dispozícii údaje, bola zodpovedná za [...] % objemu z celkového počtu 4 086 letov denne s odletom z Francúzska/príletom do Francúzska, čo predstavuje nárast o 2 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom ⁽⁵³⁾. Podobne, z hľadiska hodnoty, výnosy spoločnosti Corsair vo výške [...] mil. EUR predstavovali len ([...] %) z 8,5 mld. EUR, ktoré dosiahli letecké spoločnosti registrované vo Francúzsku za rok 2023, čo je posledný celý rok, za ktorý sú k dispozícii údaje ⁽⁵⁴⁾.
- (329) Narušenia hospodárskej súťaže spôsobené pomocou sú preto veľmi obmedzené a to sa musí zohľadniť v opatreniach na nápravu situácie. To platí o to viac vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť Corsair nedisponuje vlastnými aktívami, ako sú lietadlá, ktoré by mohla predať s cieľom podporiť vstup nových konkurentov na trh, expanziu existujúcich konkurentov alebo cezhraničnú činnosť.
- (330) Pokiaľ ide o okolnosti, za ktorých bola pomoc poskytnutá, treba poznamenať, že k zmene reštrukturalizačného plánu došlo po neodvratiteľných udalostiach, ktoré boli mimo kontroly spoločnosti Corsair, predovšetkým po predĺžení krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19 a ruskej vojenskej agresii voči Ukrajine, čo spoločnosť viedlo k tomu, aby sa odchyľila od pôvodného obchodného plánu, či už z hľadiska finančnej trajektórie (odôvodnenie 346), alebo z hľadiska destinácií, pričom sa preorientovala na Afriku, a teda na oblasť mimo vnútorného trhu. Navyše prevažná väčšina pomoci požadovanej v rámci revidovaného reštrukturalizačného plánu spočíva v upustení od pomoci poskytnutej v roku 2020 vo forme úverov, nie v nových injekciách. Tieto okolnosti sa musia zohľadniť aj pri analýze vhodnosti opatrení zameraných na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže.
- (331) Okrem toho by sa mala zohľadniť aj výška vlastného príspevku, ktorá je v porovnaní s výškou pomoci pomerne vysoká. Dokonca aj po pripočítaní podpory vo výške 6 mil. EUR od miestnych orgánov v zámorských regiónoch prostredníctvom spoločnosti OMRP (ktorá bola základom pôvodného reštrukturalizačného plánu) sa z predchádzajúcej pomoci, ako aj z teraz notifikovanej pomoci financuje podiel, ktorý je výrazne nižší ako polovica nákladov na reštrukturalizáciu. Vlastnými príspevkami spoločnosti Corsair v rámci reštrukturalizácie, rovnako ako opatreniami pomoci, sa riešia potreby týkajúce sa platobnej schopnosti a likvidity spoločnosti Corsair, čím sa znižuje rozsah štátneho zásahu. Rovnako by sa mala zohľadniť účasť súčasných akcionárov, ako to bolo v prípade predchádzajúcich akcionárov pri rozhodnutí z roku 2020, ktorých účasť sa v rámci nadchádzajúceho zvýšenia kapitálu znížila na nulu. Vyššími stupňami vlastného príspevku a rozdelenia zaťaženia prostredníctvom obmedzenia výšky pomoci a morálneho hazardu sa v prípade spoločnosti Corsair znižuje nevyhnutný rozsah opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, ako sa stanovuje v bode 90 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (332) Napokon, pokiaľ ide o vplyv navrhovaných záväzkov na dlhodobú životaschopnosť podniku, základným kritériom je, aby sa opatreniami na obmedzenie narušení neobmedzili činnosti do takej miery, že by bol ohrozený návrat k životaschopnosti. V tejto súvislosti, ako sa uvádza v najnovšej verzii revidovaného reštrukturalizačného plánu, je spoločnosť Corsair opäť na ceste k návratu k životaschopnosti, a to aj v prípade pesimistického scenára, ktorý zahŕňa navrhované opatrenia proti narušeniam.
- (333) Komisia konštatuje, že vzhľadom na okolnosti a faktory zohľadnené pri nastavení opatrení, vzhľadom na rozsah dočasne uvoľnených dodatočných prevádzkových intervalov, ktorými sa dopĺňajú opatrenia v pôvodnom pláne, tento jasne vylepšený balík opatrení v plnej miere spĺňa požiadavky usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, najmä požiadavky uvedené v bode 124 písm. c), keďže sa ním zabezpečuje, aby sa primerane bojovalo proti akýmkoľvek negatívnym účinkom na hospodársku súťaž spôsobeným dodatočnou pomocou. Spoločnosť Corsair sa navyše natrvalo vzdá 700 prevádzkových intervalov na letisku Paríž-Orly a v priebehu finančného roka 2025/2026 ukončí 97 rotácií z kontinentálneho Francúzska do Fort de France, Pointe à Pitre a na ostrov Réunion.

⁽⁵³⁾ Eurocontrol, Prehľad európskej leteckej dopravy, 23. januára 2025. Údaje o spoločnosti Corsair získané z projektu Gwailor, 23. mája 2025, s. 11.

⁽⁵⁴⁾ IATA, *The Value of Air Transport to France* (Hodnota leteckej dopravy do Francúzska), zdroj Oxford Economics, 2023.

5.3.2.3. Porovnanie pozitívnych účinkov pomoci s negatívnymi účinkami na vnútorný trh

- (334) Opatrenie štátnej pomoci je zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, ak jeho pozitívne účinky prevažujú nad jeho negatívnymi účinkami. V usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa stanovujú kritériá, podľa ktorých Komisia posudzuje zlučiteľnosť pomoci na reštrukturalizáciu podniku v ťažkostiach s vnútorným trhom, čím sa zabezpečuje, aby rozvoj predmetnej hospodárskej činnosti nepriaznivo neovplyvňoval podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (335) V usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Komisia stanovila kritériá, ktoré skúma pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci na reštrukturalizáciu podniku s vnútorným trhom, čím sa zabezpečuje, aby rozvoj predmetnej hospodárskej činnosti nepriaznivo neovplyvňoval podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom. Komisia tiež stanovila možnosť zmeniť už schválenú pomoc na reštrukturalizáciu stanovením podmienok zlučiteľnosti pre takéto zmeny v bode 124 usmernení.
- (336) V tomto prípade z posúdenia uvedeného v oddieloch 5.3.1 a 5.3.2 (a aj v oddiele 5.3.3, pokiaľ ide o zásadu „jedenkrát a naposledy“) vyplýva, že podmienky stanovené v usmerneniach sú splnené a že všetky obavy, ktoré Komisia vyjadrila vo svojom rozhodnutí o začatí konania, boli rozptýlené. V reštrukturalizačnom pláne spoločnosti Corsair sa uvádza návrat k životaschopnosti; zvýšenie nákladov na reštrukturalizáciu a výšky pomoci je kompenzované zvýšením vlastného príspevku a posilnením opatrení zameraných na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže.
- (337) Napokon, hoci zvýšenie pomoci a predĺženie reštrukturalizačného plánu majú nezanedbateľný vplyv na odvetvie leteckej dopravy, treba zdôrazniť, že táto zmenená pomoc umožňuje riešiť zlyhanie trhu a zabrániť sociálnym ťažkostiam, ktoré by mohli postihnúť oblasti obmedzené ich ostrovnou polohou a odľahlosťou. Komisia zohľadňuje aj skutočnosť, že linky, ktoré obsluhuje spoločnosť Corsair, nespájajú dva rôzne členské štáty EÚ, ale francúzske územia buď s tretími krajinami, alebo, čo je dôležitejšie, s najvzdialenejšími regiónmi, na ktoré sa vzťahujú osobitné obmedzenia uvedené v článku 349 ZFEÚ (Guadeloupe, Martinik, Réunion, Svätý Bartolomej a Svätý Martin), kde spoločnosť Corsair prispieva k územnej kontinuite s kontinentálnym Francúzskom. Pomoc na reštrukturalizáciu spoločnosti Corsair preto nemá nepriaznivý vplyv na obchod medzi členskými štátmi vzhľadom na obmedzený záujem prevádzkovateľov v iných členských štátoch o obsluhu týchto liniek z rôznych vlastných dôvodov (pozri odôvodnenie 16).
- (338) V dôsledku toho pozitívny vplyv zmenenej pomoci na reštrukturalizáciu na rozvoj predmetnej hospodárskej činnosti prevažuje nad potenciálnymi negatívnymi účinkami na hospodársku súťaž a obchod, ktoré preto nie sú nepriaznivo ovplyvnené v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

5.3.2.4. Záver o otázke zlučiteľnosti

- (339) Vzhľadom na uvedené zistenia z posúdenia Komisia zastáva názor, že nová pomoc na reštrukturalizáciu je v súlade s hlavnými požiadavkami usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a teda že podmienky obchodovania na vnútornom trhu nie sú nepriaznivo ovplyvnené v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom, a preto je pomoc na reštrukturalizáciu zlučiteľná s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

5.3.3. Zlučiteľnosť dodatočnej pomoci poskytnutej spoločnosti Corsair počas obdobia reštrukturalizácie

- (340) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania (pozri odôvodnenia 116 až 118) Komisia konštatovala, že dodatočná pomoc, ktorú spoločnosť Corsair dostala počas obdobia reštrukturalizácie, nebola individuálne notifikovaná, čo je v rozpore s požiadavkami stanovenými v bode 129 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Francúzske orgány uznali, že vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť Corsair bola k 31. decembru 2019 podnikom v ťažkostiach, nemala mať prospech z opatrení zavedených v rámci dočasného rámca, a pripustili, že vo výnimočnom kontexte krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19 mohlo dôjsť k chybe (pozri odôvodnenia 18 až 21). Napriek tomu vyjadrili nádej, že sa podarí nájsť riešenie na nápravu tejto situácie.

- (341) Komisia zopakovala, že v súlade so zásadou „jedenkrát a naposledy“ stanovenou v bode 70 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu podnik, ktorý už dostal pomoc na reštrukturalizáciu, nemôže počas realizácie plánu získať novú pomoc tohto druhu. V tomto prípade spoločnosť Corsair v období od marca 2021 do apríla 2022, keď už prechádzala reštrukturalizáciou, naďalej žiadala a dostala verejnú pomoc pri viacerých príležitostiach.
- (342) Hoci pandémie ochorenia COVID-19 by mohla odôvodňovať určitú kompenzáciu za straty spojené s cestovnými obmedzeniami, Komisia konštatovala, že zásahy francúzskeho štátu (vo výške 32,4 mil. EUR vo forme dodatočnej pomoci) boli navyše k sume 136,9 mil. EUR, ktorá už bola schválená v roku 2020. Tento opakujúci sa charakter pomoci vyvolal vážne pochybnosti, pokiaľ ide o dodržanie zásady „jedenkrát a naposledy“ a vhodnosť prvej reštrukturalizačnej operácie.
- (343) V dôsledku toho a vzhľadom na neexistenciu iného právneho základu na posúdenie zlučiteľnosti pomoci s vnútorným trhom Komisia konštatovala, že pretrvávajú pochybnosti týkajúce sa jej zlučiteľnosti podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, najmä pokiaľ ide o obnovenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Corsair, primeranosť pomoci a vhodnosť opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže.
- (344) Komisia v tejto súvislosti poznamenala, že spoločnosť Corsair 19. decembra 2025 dobrovoľne vrátila celú sumu 32,4 mil. EUR zodpovedajúcu dodatočnej pomoci poskytnutej v rokoch 2021 a 2022 vrátane súvisiacich úrokov. Skutočné vrátenie neoprávnenej pomoci zbavuje spoločnosť Corsair výhody, ktorú jej pomoc poskytla, a vylučuje akékoľvek riziko dvojitého zásahu štátu alebo nepovolenej kumulácie pomoci. Následne sa zistené nedodržiavanie predpisov úplne odstránilo a pochybnosti sa rozptýlili, najmä pokiaľ ide o primeranosť pomoci a vhodnosť opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže.
- (345) Vzhľadom na zásadu „jedenkrát a naposledy“ stanovenú v bode 70 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa pri posudzovaní prijatia dodatočnej neoprávnenej pomoci musia zohľadniť okolnosti v období, v ktorom bola pomoc poskytnutá (t. j. od apríla 2021 do mája 2022); tieto okolnosti boli poznačené pretrvávajúcimi dôsledkami najhlbšej krízy, akej kedy letecká doprava od svojho vzniku čelila. Tieto účinky boli v prípade spoločnosti Corsair o to horšie, že táto letecká spoločnosť obsluhovala takmer výlučne územia, kde bola letecká doprava významne obmedzená z dôvodov verejného zdravia a nevyhnutných okolností (odôvodnenia 19 a 20).
- (346) Tieto kombinované okolnosti a účinky prispeli k zvýšeniu strát spoločnosti Corsair nad rámec reštrukturalizačného plánu. Keď Komisia v decembri 2020 schválila pomoc na reštrukturalizáciu, akumulované straty očakávané v rokoch 2020 až 2022 predstavovali [...] mil. EUR. Skutočné straty za toto obdobie dosiahli [...] mil. EUR⁽⁵⁵⁾. Tento rozdiel nebol ani zďaleka kompenzovaný touto druhou pomocou zlučiteľnou s článkom 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, ktorá bola v tom čase schválená⁽⁵⁶⁾.
- (347) Napokon sa ukázalo, že počas realizácie reštrukturalizačného plánu bola poskytnutá neoprávnená pomoc. Aj keby sa táto pomoc mala analyzovať ako dodatočná pomoc (napriek tomu, že bola vrátená), ktorá pokrýva náklady vzniknuté v roku 2021⁽⁵⁷⁾, táto pomoc zostáva výrazne pod úrovňou dodatočného vlastného príspevku na krytie nákladov na reštrukturalizáciu vzhľadom na celkovú sumu a výrazne pod úrovňou pomoci na reštrukturalizáciu schválenej v decembri 2020 navyše k opatreniam, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie (tabuľka 1). Okrem toho rozdiel medzi nákladmi na reštrukturalizáciu odhadnutými v decembri 2020 a nákladmi, ktoré spoločnosť Corsair skutočne vynaložila v roku 2021, vylučuje možnosť pokrytia tých istých nákladov z pomoci na reštrukturalizáciu a akékoľvek neoprávnenej pomoci.

⁽⁵⁵⁾ Rozhodnutie z decembra 2020, tabuľka 1, poznámka pod čiarou na strane 3 v predchádzajúcom texte a revidovaný reštrukturalizačný plán.

⁽⁵⁶⁾ Rozhodnutie z decembra 2020, poznámka pod čiarou na strane 4 v predchádzajúcom texte.

⁽⁵⁷⁾ Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že predmetná pomoc, ktorú spoločnosť Corsair dostala v roku 2022, bola poskytnutá na kompenzáciu nákladov, ktoré jej vznikli do konca roka 2021 [pozri rozhodnutie o predložení konania, odôvodnenie 21 bod iii) a rozhodnutie uvedené v poznámke pod čiarou na strane 12 rozhodnutia o predložení konania].

- (348) Za týchto podmienok získanie neoprávnenej pomoci vo výške 32,4 mil. EUR v dôsledku výnimočných a nepredvídateľných okolností, ktoré nemožno pripísať spoločnosti Corsair, umožňuje uplatniť výnimku zo zásady „jedenkrát a naposledy“ stanovenej v bode 72 písm. c) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. V dôsledku toho a s prihliadnutím na vrátenie tejto pomoci v plnej výške vrátane súvisiacich úrokov, poskytnutie tejto pomoci nie je prekážkou, ktorá by bránila poskytnutiu ďalšej pomoci určenej na financovanie revidovaného reštrukturalizačného plánu, a nemá vplyv na spôsob, akým sa táto pomoc započítava (pozri odôvodnenie 119).
- (349) Výnimka uvedená v odôvodnení 348 sa nevyžaduje v prípade podpory vo výške 6 mil. EUR od miestnych orgánov v zámorských regiónoch poskytnutej prostredníctvom spoločnosti OMRP, ktorá bola základom pôvodného reštrukturalizačného plánu, ktorý bol predmetom rozhodnutia z roku 2020. Hoci sa ukázalo, že táto podpora predstavuje neoprávnenú pomoc, bola plánovaná už v pôvodnom reštrukturalizačnom pláne a vyplatená spolu s ostatnými prípadmi poskytnutia pomoci na reštrukturalizáciu a na ten istý účel ako súčasť tej istej operácie, a preto nepredstavuje opakované prípady poskytnutia pomoci, ktoré by mohli byť v rozpore so zásadou „jedenkrát a naposledy“ stanovenou v bodoch 70 a 71 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Ide o súčasť reštrukturalizačnej operácie, ktorej celkové financovanie sa uvádza v tabuľke 1 a ktorá sa musí považovať za pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom z rovnakých dôvodov, aké sa uplatňovali na pomoc schválenú v rozhodnutí z roku 2020, a to s prihliadnutím aj na znenie odôvodnenia 331.
- (350) Komisia preto konštatuje, že predtým vyjadrené pochybnosti, pokiaľ ide o poskytnutie dodatočnej pomoci, sa rozptýlili. Tieto prípady neoprávnenej pomoci, ktorá bola medziasom vrátená, už preto nespochybňujú zlučiteľnosť pomoci, ktorá je základom revidovaného reštrukturalizačného plánu, s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

5.4. Zneužitie pomoci na reštrukturalizáciu

- (351) Komisia vo svojom rozhodnutí o predĺžení konania zopakovala, že v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ za zlučiteľnú s vnútorným trhom možno považovať pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností, za predpokladu, že táto pomoc nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (352) Komisia tiež zopakovala ustanovenia článku 108 ods. 2 ZFEÚ a článku 20 nariadenia (EÚ) 2015/1589, v ktorých sa uvádza, že akékoľvek zneužitie pomoci môže mať za následok, že dotknutý členský štát ju bude musieť zmeniť alebo zrušiť.
- (353) Komisia vo svojom rozhodnutí z roku 2020 konštatovala, že pomoc na reštrukturalizáciu spoločnosti Corsair je zlučiteľná s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ za predpokladu úplného súladu s reštrukturalizačným plánom a opatreniami na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, ktoré sú v ňom zahrnuté (odôvodnenie 101 rozhodnutia o začatí konania). Francúzske orgány sa navyše zaviazali predkladať Komisii polročné správy s cieľom zabezpečiť pravidelné monitorovanie vykonávania plánu, vyplácania pomoci a prípadných odchýlok od pôvodne schválených finančných plánov (odôvodnenie 102 rozhodnutia z roku 2020).
- (354) V súlade s bodmi 122, 126 a 129 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa akékoľvek chyby pri realizácii plánu alebo akejkoľvek dodatočnej pomoci poskytnutej nad rámec pôvodného rozhodnutia musia oznámiť Komisii a musia sa považovať za zneužitie pôvodnej pomoci.

5.4.1. Požiadavka obmedziť lietadlový park na deväť lietadiel

- (355) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania konštatovala, že použitie pomoci na reštrukturalizáciu spoločnosti Corsair v rozpore so záväzkami prijatými na základe rozhodnutia z roku 2020, najmä obmedzenie lietadlového parku na deväť lietadiel, ako sa uvádza v odôvodnení 88 písm. b) uvedeného rozhodnutia, by mohlo predstavovať zneužitie pomoci v zmysle článku 108 ods. 2 ZFEÚ (odôvodnenie 65 rozhodnutia o predĺžení konania). Komisia by v takom prípade mala rozhodnúť, či by Francúzsko malo alebo nemalo zrušiť schválenú pomoc jej vrátením alebo zmenou v lehote, ktorá sa určí.

- (356) Na základe pripomienok, ktoré predložili konkurenti, a informácií, ktoré poskytli francúzske orgány, Komisia konštatovala, že počas letných sezón IATA v rokoch 2023 a 2024 spoločnosť Corsair prevádzkovala lietadlový park pozostávajúci z najmenej desiatich lietadiel, pričom si opakovane prenajímala lietadlá na dlhšie časové obdobia (odôvodnenia 48 až 62 rozhodnutia o predĺžení konania). Francúzske orgány uznali, že limity boli prekročené, a zároveň uviedli, že išlo o jednorazové prípady, ktoré boli odôvodnené výnimočnými okolnosťami mimo kontroly spoločnosti Corsair (pozri odôvodnenie 49 rozhodnutia o predĺžení konania).
- (357) Pokiaľ však ide o veľkosť lietadlového parku spoločnosti Corsair na roky 2021 a 2022, z informácií poskytnutých francúzskymi orgánmi vyplýva, že prípadné prekročenie limitu stanoveného v rozhodnutí z roku 2020 možno vysvetliť oneskorením spojeným s procesom registrácie lietadiel, a nie prenájom desiateho lietadla (pozri odôvodnenie 62 rozhodnutia o predĺžení konania).
- (358) Komisia v tejto súvislosti usúdila, že prekročenie maximálneho schváleného lietadlového parku by mohlo predstavovať zneužitie pomoci v zmysle článku 20 nariadenia (EÚ) 2015/1589 (pozri odôvodnenie 65 rozhodnutia o predĺžení konania). Rozhodla sa preto predĺžiť formálne vyšetrovacie konanie s cieľom posúdiť, či toto porušenie limitu lietadlového parku spochybňuje zlučiteľnosť pomoci na reštrukturalizáciu schválenej v rozhodnutí z roku 2020, a v príslušných prípadoch overiť skutočnú veľkosť lietadlového parku spoločnosti Corsair počas predĺženého obdobia reštrukturalizácie.

5.4.2. Posúdenie zmien pomoci na reštrukturalizáciu, ktoré sa majú vykonať

- (359) Informácie, ktoré Francúzsko predložilo, však poukazujú na to, že zistené odchýlky od rozhodnutia z roku 2020 majú povahu *de minimis*; to nie je v rozpore s pripomienkami tretích strán.
- (360) Komisia predovšetkým poznamenáva, že používanie ďalších lietadiel spoločnosťou Corsair od roku 2020 bolo len výnimočné, odôvodnené vonkajšími okolnosťami, ktoré boli mimo kontroly spoločnosti (ako napríklad meškanie dodávok, bezpečnostné požiadavky alebo údržba), a v praxi nikdy nevedlo k prekročeniu stropu deviatich lietadiel stanoveného v rozhodnutí z roku 2020. Ukázalo sa, že tieto jednorazové prípady, ktoré predstavujú menej ako [...] % činnosti, na ktorú sa vzťahuje reštrukturalizačný plán, majú obmedzené trvanie a nemajú významný vplyv na hospodársku súťaž, ako to potvrdila štúdia predložená francúzskymi orgánmi [pozri odôvodnenie xx]. Komisia okrem toho poznamenáva, že v rámci predĺženého formálneho vyšetrovacieho konania sa nezistilo, že by spoločnosť Corsair prekročila strop lietadlového parku v roku 2021 alebo 2022. Zainteresované strany nepredložili žiadne dôkazy, ktoré by boli v rozpore s vysvetleniami francúzskych orgánov uvedenými v odôvodnení 357. Jediné prípady, keď sa zistilo, že spoločnosť Corsair prekročila stropy, sa týkajú udalostí v rokoch 2023 a 2024.
- (361) Komisia preto zastáva názor, že aj keby sa zistila formálna nezrovnalosť, je absolútne zanedbateľná. Komisia sa preto domnieva, že namiesto uloženia povinnosti vrátiť príslušnú pomoc na reštrukturalizáciu predstavuje zmena pomoci dostatočné opatrenie na riešenie zistených nezrovnalostí v súlade s článkom 108 ods. 2 ZFEÚ.
- (362) V tomto prípade sa Komisia vzhľadom na skutočnosť, že zneužitie sa týka opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, domnieva, že treba vykonať príslušnú zmenu pomoci aj v pláne opatrení v oblasti hospodárskej súťaže. Dodatočné podmienky alebo opatrenia sú preto potrebné na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže v porovnaní s opatreniami plánovanými v prípade pôvodnej pomoci, ktoré presahujú rámec opatrení nastavených v súvislosti s novou pomocou. Táto požiadavka sa splní prostredníctvom vzdania sa 700 prevádzkových intervalov na letisku Paríž-Orly a zníženia počtu rotácií z kontinentálneho Francúzska do Fort de France, Pointe à Pitre a na ostrov Réunion. V prvom prípade ide o opatrenia, ktorými sa znižujú prekážky vstupu na trh alebo uľahčuje expanzia konkurentov so základňou na letisku Paríž-Orly, a v druhom prípade ide o opatrenia, ktoré sa zameriavajú na konkrétne linky, na ktoré mohol mať dočasný prenájom desiateho lietadla priamy alebo nepriamy vplyv.
- (363) V prípade oboch opatrení platí, keďže žiadne z nich sa nevzťahovalo na pôvodnú pomoc, že ich nastavenie ako podmienok má za následok zmenu už schválenej pomoci. Nie je však potrebné formálne rozlišovať opatrenia, ktoré sa majú prijať, alebo záväzky navrhnuté Francúzskom od osobitných podmienok, ktorými sa mení pôvodne schválená pomoc. Všetky podmienky, ktoré musí Francúzsko – prípadne spoločnosť Corsair – dodržiavať, sa teda musia zohľadniť v podmienkach pripojených k schváleniu pomoci.

5.5. Monitorovanie dodržiavania rozhodnutia

- (364) Navyše vzhľadom na prípady, keď bola spoločnosti Corsair poskytnutá dodatočná pomoc v rokoch 2021 a 2022, a na nedodržanie obmedzení týkajúcich sa veľkosti lietadlového parku v rokoch 2023 a 2024 by sa malo zabezpečiť prísne dodržiavanie všetkých podmienok stanovených v tomto rozhodnutí, a rovnako aj možnosť skontrolovať, či tomu tak je. Komisia preto považuje za potrebné zaviesť povinnosť, ktorá by jej umožnila kontrolovať súlad s jej rozhodnutím, ktoré bude musieť Francúzsko dodržiavať, a to prostredníctvom správcu nezávislého od francúzskych orgánov aj od spoločnosti Corsair. Tento správca, ktorého bude musieť schváliť Komisia, bude zodpovedný za dôsledné monitorovanie dodržiavania podmienok stanovených v rozhodnutí vrátane presného vykonávania revidovaného reštrukturalizačného plánu a kontroly dosiahnutých výsledkov v porovnaní s výsledkami očakávanými v zodpovedajúcich finančných trajektoriách. Francúzske orgány v spolupráci so spoločnosťou Corsair odovzdajú všetky informácie a prijímú všetky potrebné opatrenia, aby si správca mohol riadne plniť svoje povinnosti. Správca bude Komisii predkladať pravidelné správy,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Pomoc na reštrukturalizáciu vo výške 167,8 mil. EUR, z toho 80 mil. EUR vo forme odpustenia verejných dlhov zodpovedajúcich výške štátnych úverov poskytnutých v rámci reštrukturalizačného plánu z roku 2020 a 87,8 mil. EUR vo forme dodatočnej pomoci, ktorú Francúzska republika plánuje zaviesť v prospech hospodárskeho subjektu zloženého zo spoločnosti Corsair SAS a všetkých dcérskych spoločností pod jej kontrolou, ako aj 6 mil. EUR, ktoré už boli spoločnosti Corsair SAS poskytnuté v roku 2020 ako súčasť investície spoločnosti Outre-Mer R-Plane do spoločnosti Corsair, sú zlučiteľné s vnútorným trhom za podmienok stanovených v článku 2.

Článok 2

1. Francúzska republika zabezpečí, aby spoločnosť Corsair SAS alebo v príslušných prípadoch jej dcérske spoločnosti v plnom rozsahu a bezodkladne vykonali opatrenia zahrnuté v revidovanom reštrukturalizačnom pláne, ako sa uvádza v tomto rozhodnutí.
2. Francúzska republika zabezpečí, aby spoločnosť Corsair SAS alebo v príslušných prípadoch jej dcérske spoločnosti v plnom rozsahu a bezodkladne vykonali opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, ako sa uvádza v tomto rozhodnutí, konkrétne:
 - a) obmedzenie lietadlového parku spoločnosti Corsair SAS na deväť lietadiel do konca revidovaného obdobia reštrukturalizácie;
 - b) zníženie počtu rotácií spoločnosti Corsair SAS medzi letiskom Paríž-Orly a letiskami v troch destináciách, a to v Pointe-à-Pitre, vo Fort-de-France a na ostrove Réunion, o 97 rotácií do konca revidovaného obdobia reštrukturalizácie;
 - c) neodvolateľné vzdanie sa 700 prevádzkových intervalov na letisku Paríž-Orly, a to čo najskôr, najneskôr však do konca revidovaného obdobia reštrukturalizácie;
 - d) sprístupnenie 800 prevádzkových intervalov na letisku Paríž-Orly jednej alebo viacerým tretím stranám čo najskôr, a to až do konca revidovaného obdobia reštrukturalizácie;
 - e) ponúkание obchodných dohôd a rokovanie o obchodných dohodách v dobrej viere s leteckými spoločnosťami, ktoré o to majú záujem, až do konca revidovaného obdobia reštrukturalizácie;
 - f) zdržanie sa nadobúdania akcií v akejkoľvek spoločnosti s výnimkou prípadov, keď je to nevyhnutné na zabezpečenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Corsair SAS alebo v príslušných prípadoch jej dcérskych spoločností, a v takom prípade pod podmienkou schválenia kúpy Komisiou, a to počas celého revidovaného obdobia reštrukturalizácie, a
 - g) zdržanie sa prezentovania štátnej pomoci ako konkurenčnej výhody pri uvádzaní svojich výrobkov a služieb na trh počas celého revidovaného obdobia reštrukturalizácie.

Článok 3

1. Francúzska republika bude predkladať pravidelné správy o vykonávaní reštrukturalizačného plánu a dodržiavaní podmienok tohto rozhodnutia každé tri mesiace odo dňa prijatia tohto rozhodnutia až do konca revidovaného obdobia reštrukturalizácie.
2. Správy sa predkladajú prostredníctvom správcu nezávislého od príjemcu; Komisia potvrdí výber správcu do 30 dní od prijatia tohto rozhodnutia.
3. V správach sa uvedú dátumy vyplatenia alebo skutočného poskytnutia pomoci a informácie o vlastnom príspevku príjemcu, vývoji siete, postavení na trhu, lietadlovom parku a jeho využívaní spoločnosťou Corsair SAS. V správach sa preskúmajú všetky odchýlky od finančných alebo prevádzkových trajektórií uvedených v revidovanom reštrukturalizačnom pláne z hľadiska príjmov, kontroly a znižovania nákladov, ako aj z hľadiska výsledkov dosiahnutých prostredníctvom reštrukturalizácie; v príslušných prípadoch sa v nich uvedú nápravné opatrenia, ktoré boli alebo majú byť vykonané s cieľom dosiahnuť výsledky stanovené v pláne. Správca v každej správe komplexne posúdi dodržiavanie podmienok stanovených v článku 2 tohto rozhodnutia s cieľom bezodkladne upozorniť na akékoľvek zistené alebo predvídateľné odchýlky.

Článok 4

Toto formálne vyšetrovacie konanie stanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o štátnu pomoc vo výške 32,4 mil. EUR, ktorú Francúzska republika poskytla spoločnosti Corsair SAS v rokoch 2021 až 2022 v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, je bezpredmetné, keďže sa zistilo, že spoločnosť Corsair SAS túto pomoc vrátila aj s úrokmi.

Článok 5

Francúzska republika informuje Komisiu v lehote jedného mesiaca od oznámenia tohto rozhodnutia o opatreniach, ktorá prijala a plánuje prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli 23. decembra 2025

Za Komisiu
Teresa RIBERA
výkonná podpredsedníčka