C/2026/3952

24.7.2026

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 23. prosince 2025

o státní podpoře SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N), kterou má Francie v plánu poskytnout společnosti Corsair

(oznámeno pod číslem C(2025) 9292)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(C/2026/3952)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s těmito články ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dne 11. prosince 2020 se Komise rozhodla nevznášet námitky proti plánované podpoře na restrukturalizaci společnosti Corsair SAS (dále jen „Corsair“) ve výši 106,7 milionu EUR (dále jen „podpora na restrukturalizaci z roku 2020“) sestávající z i) odkladů daně (21,9 milionu EUR), ii) daňového zvýhodnění (4,8 milionu EUR), iii) zvýhodněné půjčky (18 milionů EUR) a iv) účastnického úvěru (62 milionů EUR) v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie („SFEU“), jak je vykládán v pokynech pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci“ ([2])) (dále jen „rozhodnutí z roku 2020“ ([3])) ([4]).

(2) Dne 27. září 2023 předložila Francie Komisi na základě oddílu 7.2.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci žádost o změnu plánu restrukturalizace schváleného rozhodnutím z roku 2020. Podle rozhodnutí z roku 2020 měl být tento plán restrukturalizace prováděn v období do [...] (dále jen „plán restrukturalizace z roku 2020“). Dne 29. listopadu a 15. prosince 2023 poskytly francouzské orgány další informace o změně plánu restrukturalizace společnosti Corsair z roku 2020. K žádosti o změnu plánu restrukturalizace byl přiložen aktualizovaný plán restrukturalizace, který byl následně několikrát aktualizován (dále jen „revidovaný plán restrukturalizace“, viz 30. a 31. bod odůvodnění).

([1]) Úř. věst. C, C/2024/2822, 24.4.2024 a Úř. věst. C, C/2025/2490, 2.5.2025.
([2]) Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1.
([3]) Rozhodnutí Komise ze dne 11. prosince 2020 ve věci SA.58463 (2020/N) – Francie – Podpora na restrukturalizaci společnosti Corsair (Úř. věst. C 41, 5.2.2021, s. 8).
([4]) Komise téhož dne schválila v souladu s čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU podporu ve výši 30,2 milionu EUR ve prospěch společnosti Corsair ve formě daňového zvýhodnění pro zámořská území (daňové zvýhodnění pro podniky se sídlem ve francouzských zámořských departementech, regionech a společenstvích). Tato podpora nahradila společnosti Corsair škody, které jí vznikly v období od 17. března do 30. června 2020 v důsledku opatření omezujících volný pohyb osob a cestovních omezení zavedených Francií a dalšími cílovými zeměmi s cílem omezit šíření viru COVID-19. Viz rozhodnutí Komise ze dne 11. prosince 2020 ve věci SA.58125 (2020/N) – Francie – Corsair – Náhrada škod způsobených pandemií COVID-19 (Úř. věst. C 242, 24.6.2022, s. 1).

(3) Dne 5. února 2024 se Komise rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení týkající se změny podpory a plánu restrukturalizace společnosti Corsair ([5]) (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení"). Společnost Corsair a tři další zúčastněné strany, a to dva konkurenti společnosti Corsair – Air Austral a Groupe Dubreuil Aero (GDA) – a společnost Diamondale Limited, bývalý akcionář společnosti Corsair, předložili dne 24. května 2024 Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.

(4) Dne 19. června 2024 Komise uvedené připomínky předala francouzským orgánům, které na ně odpověděly svými připomínkami dne 26. července 2024. Dne 22. listopadu 2024 pak společnost GDA předložila další připomínky, které byly francouzským orgánům předány dne 17. prosince 2024. Francouzské orgány předložily dne 19. ledna 2025 své připomínky, přičemž jejich obsah byl upřesněn na dvou jednáních s Komisí ve dnech 20. a 23. ledna 2025. Dne 23. ledna, 10. února a 3. března 2025 pak francouzské orgány předložily dodatečné připomínky a odpovědi na otázky Komise.

(5) Dne 19. června 2024 Komise zaslala francouzským orgánům otázky týkající se dodatečné podpory poskytnuté společnosti Corsair během období restrukturalizace. Francouzské orgány odpověděly dopisy ze dne 26. července a 16. prosince 2024.

(6) Komise rovněž uspořádala několik setkání s francouzskými orgány, zejména ve dnech 7. listopadu a 6. a 17. prosince 2024, jakož i 10. a 29. ledna, 14. února a 3. a 19. března 2025.

(7) Dne 11. dubna 2025 se Komise rozhodla ([6]) rozšířit formální vyšetřovací řízení týkající se změny podpory a plánu restrukturalizace, a to vzhledem k tomu, že francouzské orgány a zúčastněné strany předložily nové skutečnosti, které nebyly zohledněny v rozhodnutí o zahájení vyšetřovacího řízení a které odůvodňovaly rozšíření formálního vyšetřovacího řízení (dále jen „rozhodnutí o rozšíření řízení").

(8) Dne 20. května 2025 zaslaly francouzské orgány Komisi auditovanou účetní závěrku společnosti Corsair za účetní období končící dne 30. září 2024.

(9) Dne 23. května 2025 předložila společnost Corsair a společnost GDA připomínky k rozhodnutí o rozšíření řízení ze dne 11. dubna 2025. Další podnik, který si přál zůstat v anonymitě, předložil připomínky dne 2. června 2025. Dne 6. června 2025 Komise uvedené připomínky předala francouzským orgánům, které na ně odpověděly dne 17. června 2025.

(10) Dne 30. května 2025 zaslaly francouzské orgány Komisi aktualizovanou verzi revidovaného plánu restrukturalizace společnosti a jeho příloh.

(11) Dne 27. června 2025 zaslala Komise francouzským orgánům doplňující otázky týkající se dodatečné podpory poskytnuté společnosti Corsair během období restrukturalizace a velikosti jejího letadlového parku a jeho rozvoje v letech 2023 a 2024. Francouzské orgány odpověděly dopisem ze dne 11. července 2025.

(12) Dne 4. listopadu 2025 zaslala Komise francouzským orgánům žádost o předložení dokumentů a doplňujících otázek týkajících se financování plánu restrukturalizace. Francouzské orgány odpověděly dopisy ze dne 10., 17. a 20. listopadu 2025. Dne 10. prosince 2025 zaslala Komise francouzským orgánům další žádost týkající se revidovaného plánu restrukturalizace. Francouzské orgány odpověděly zasláním aktualizovaného plánu dne 15. prosince 2025.

(13) Komise rovněž uspořádala několik setkání s francouzskými orgány týkající se těchto různých otázek, zejména ve dnech 28. dubna, 15. května, 17. června, 27. června a 17. září, a také 10. a 12. prosince 2025.

([5]) Rozhodnutí Komise C(2024) 8537 final ze dne 5. února 2024 ve věci SA.109662 – Francie – Změna podpory a plánu restrukturalizace společnosti Corsair (Úř. věst. C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

([6]) Úř. věst. C, C/2025/2490, 2.5.2025.

2 **PŘÍJEMCE**

2.1. Činnost společnosti Corsair

(14) Společnost Corsair je zjednodušená akciová společnost (*société par actions simplifiée*, SAS) se základním kapitálem 5 000 000,00 EUR a sídlem na adrese Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, Francie. Je zapsána v obchodním a podnikovém rejstříku v Pointe-à-Pitre pod číslem 328 621 586.

(15) Cenné papíry společnosti Corsair od konce roku 2020 plně vlastní holdingová společnost Outre-Mer R-Plane (OMRP) ([7]).

(16) Na konci září 2023 měla společnost Corsair letadlový park devíti letadel obsluhujících zejména francouzské nejvzdálenější regiony v Karibiku (Martinik, Guadeloupe) a v Indickém oceánu (Réunion, Mayotte) a mimo jiné také v Kanadě. Na stejných trasách létají také společnosti Air France, Air Austral a Groupe Dubreuil Aéro, jejíž součástí jsou letecké společnosti Air Caraïbes a FrenchBee.

(17) Podle rozhodnutí z roku 2020 měla společnost Corsair provést plán restrukturalizace z roku 2020 v období do [...] s cílem zajistit obnovení své dlouhodobé životaschopnosti.

2.2. Potíže, kterým společnost Corsair čelila

(18) Ve své žádosti o změnu plánu restrukturalizace z roku 2020 francouzské orgány vysvětlily, že obchodní plán, z něhož plán restrukturalizace z roku 2020 vycházel, byl založen na předpokladech, které se nepotvrdily, a že události, jejichž rozsah nebylo možné předvídat, měly na společnost Corsair obzvláště nepříznivý dopad.

(19) Francouzské orgány nejprve vysvětlily, že z potíží, s nimiž se společnost Corsair potýkala od schválení plánu restrukturalizace z roku 2020, měla velmi vážný dopad na její obchodní a finanční výsledky zejména omezení v oblasti veřejného zdraví, která zůstala v platnosti až do začátku účetního období 2022/2023.

(20) Omezení – a dokonce i dočasný zákaz – letů mezi metropolitní Francií a některými zámořskými departementy a územími (například Antilami a Réunionem), která zůstala v platnosti až do března 2022 v důsledku nového nárůstu počtu případů onemocnění COVID-19 a obtíží při zavádění očkování na těchto územích z důvodu nízkého zájmu místního obyvatelstva o očkování, působila společnosti Corsair při výkonu její činnosti mimořádné obtíže, nebo ji dokonce zcela znemožnily, během následujících období:

a) po listopadu 2020, kdy metropolitní Francii, a zejména Antily a Réunion, postihla opakovaná omezení volného pohybu osob v období listopad–prosinec 2020 a duben–květen 2021 a v případě Antil a Réunionu znovu v období červenec–srpen 2021;

b) únor–květen 2021, kdy bylo cestování v metropolitní Francii, na Antilách a Réunionu přísně omezeno na cesty z naléhavých důvodů; pro neočkované osoby zůstal tento požadavek v platnosti až do května 2022;

c) konec roku 2021, kdy omezení pro tyto destinace ještě zpřísnila vlna šíření varianty omikron a Mauricius byl navíc po několik dní klasifikován jako „šarlatově červený“, což způsobilo prudký nárůst rušení letů a pokles rezervací, a

d) lety do Kanady bylo možné obnovit až v červnu 2022, neboť velmi přísná cestovní omezení zůstala v platnosti až do jara 2022.

([7]) OMRP je holdingová společnost založená dne 24. srpna 2020 v rámci oživení a restrukturalizace společnosti Corsair v souvislosti s krizí způsobenou onemocněním COVID-19. Jediným cílem společnosti OMRP je držet a spravovat podíl ve společnosti Corsair a sdružovat akcionáře, kteří se podílejí na záchraně společnosti, včetně soukromých investorů a veřejných subjektů. Společnost OMRP nevykonává vlastní činnost a představuje kapitálový nástroj, jehož prostřednictvím akcionáři vykonávají svá práva a přebírají hospodářské riziko spojené s restrukturalizací společnosti Corsair. Někteří soukromí akcionáři společnosti OMRP, kteří chtěli znovu investovat do společnosti Corsair, se seskupili v holdingové společnosti Blue Sky, která v rámci změny plánu restrukturalizace získala ve společnosti Corsair kapitálový podíl (viz dokument „Pevná nabídka“, příloha 2, zaslaný Komisi dne 15. prosince 2023).

(21) Francouzské orgány dále uvedly, že činnost společnosti Corsair byla také negativně ovlivněna protestními hnutími na Antilách v období od listopadu 2021 do ledna 2022 v důsledku zavedení povinného očkování zdravotnických pracovníků a požadavku na předkládání „zdravotního průkazu“ na několika veřejných místech.

(22) V důsledku toho se podle francouzských orgánů výsledky společnosti Corsair, která předpokládala návrat k běžným tržním podmínkám na konci roku 2021, odchýlily od výsledků předpokládaných v původním obchodním plánu.

(23) Dále podle francouzských orgánů vedla krize spojená s vojenskou agresí Ruska proti Ukrajině a z ní vyplývající celosvětová inflace po obnovení běžné činnosti společnosti k velmi prudkému nárůstu nákladů, zejména v důsledku i) velmi prudkého zvýšení ceny leteckého petroleje, která v době vrcholu překročila 1 200 USD za tunu oproti [500–900] USD za tunu původně uvedeným v obchodním plánu, a ii) oslabení eura vůči americkému dolaru, přičemž původní obchodní plán byl vypracován na základě směnného kurzu EUR/USD ve výši [0,9–1,3], zatímco v říjnu 2022 dosáhl kurz minima 0,97.

(24) V této souvislosti francouzské orgány uvedly, že v revidovaném plánu restrukturalizace, který byl původně předložen v prosinci 2023, představovaly náklady na letecký petrolej částku [100–180] milionů EUR z [...] a že zvýšení ceny leteckého petroleje a slabý kurz eura vůči americkému dolaru vedly v tomto období k dodatečným nákladům ve výši přibližně [80–120] milionů EUR ročně pouze u této položky.

(25) Francouzské orgány nakonec tvrdily, že ačkoli společnost byla schopna částečně zvýšit ceny s cílem přenést tuto situaci na své zákazníky (v kombinaci s celkovým inflačním dopadem na všechny náklady společnosti), tato kompenzace byla jednak pouze částečná a jednak ji nebylo možné uplatnit u většiny letenek, protože byly prodány několik měsíců před uskutečněním letů. Agresivní zvýšení nákladů, k němuž došlo v důsledku krize spojené s vojenskou agresí Ruska proti Ukrajině, se tak nemohlo promítnout do ceny letenek okamžitě a bylo nutné určité přechodné období.

(26) V této souvislosti a na základě výše uvedených skutečností francouzské orgány v září a prosinci 2023 vysvětlily, že společnost Corsair čelila vážným potížím s peněžními toky a v období 2020–2023 zaznamenala čistý pokles provozní marže ve výši [170–220] milionů EUR ve srovnání s plánem restrukturalizace z roku 2020, a to navzdory úsilí společnosti snížit v tomto období své fixní náklady o [10–25] milionů EUR a dodatečným podpůrným opatřením zavedeným francouzským státem ve prospěch celého odvětví, která měla v tomto období na společnost Corsair pozitivní dopad ve výši [20–40] milionů EUR.

(27) Francouzské orgány rovněž vysvětlily, že na základě zhoršujících se finančních výsledků způsobených novými obtížemi, kterým společnost Corsair čelila po přijetí rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci z prosince 2020, jak je uvedeno v 18. až 25. bodě odůvodnění výše, hospodářského výsledku společnosti [...] na konci účetního období [...] (které skončilo v září [...]), [...] vlastního kapitálu, který k tomuto datu činil [...], a že na základě aktualizovaného obchodního plánu vypracovaného společností již společnost Corsair nebyla schopna splnit plán restrukturalizace z roku 2020.

(28) Francouzské orgány nakonec uvedly, že ceny paliva a směnný kurz eura vůči dolaru zůstaly v období 2022/2023 velmi volatilní. Poukázaly také na nárůst všech denominovaných nákladů způsobený inflací, zejména v oblasti údržby letadel a jejich motorů ([...]) a stravovacích služeb ([...]) v období 2022/2023.

(29) Dne 15. prosince 2023 proto francouzský stát změnil svou žádost o změnu plánu restrukturalizace z roku 2020 na základě oddílu 7.2.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

3. REVIDOVANÝ PLÁN RESTRUKTURALIZACE

3.1. Předpoklady v revidovaném plánu restrukturalizace

(30) Francouzské orgány od 15. prosince 2023 revidovaný plán restrukturalizace několikrát aktualizovaly, přičemž zohlednily vývoj činnosti společnosti Corsair a geopolitický a makroekonomický vývoj v posledních dvou letech.

(31) Nejnovější verze revidovaného plánu restrukturalizace byla přijata dne 23. května 2025. Tato verze plánu je připojena k protokolu o dohodě nazvanému „Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuringation de Corsair“, který dne 7. listopadu 2025 podepsala společnost Corsair, francouzské orgány, noví investoři a odcházející investoři pod záštitou správců ad hoc jmenovaných soudním rozhodnutím v rámci řízení o předcházení platební neschopnosti před Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre a Comité Interministeriel de Restructuring Industrielle (CIRI) (dále jen „Soubor podmínek“). Základem plánu jsou následující hlavní předpoklady, které francouzské orgány naposledy aktualizovaly 15. prosince 2025:

a) ukončení všech omezení souvisejících se zdravotní krizí způsobenou onemocněním COVID-19 a tržní úroveň nad hodnotami roku 2019 od roku 2025;

b) skutečné výsledky společnosti Corsair (bez auditu, předložené francouzskými orgány) za účetní období 2024–2025 končící 30. září 2025, které vykazují návrat k ziskovosti s čistým výsledkem ve výši [...] milionů EUR;

c) náklady na palivo snížené od dubna 2025 na [600–900] USD za tunu ve srovnání s průměrnou hodnotou přibližně [500–800] USD za tunu od září 2024;

d) směnný kurz USD/EUR na úrovni [0,9–1,3], tj. mírně vyšší než kurz pozorovaný od dubna 2025;

e) dokončení kompletní obnovy letadlového parku společnosti Corsair v lednu 2025, kdy bude společnost disponovat [...] letadly Airbus A330–NEO, takže všechny destinace společnosti Corsair budou nyní obsluhovány letadly Airbus A330–NEO se třemi cestovními třídami a kapacitou 343 míst (20 míst v obchodní třídě, 21 míst v prémiové třídě a 302 míst v turistické třídě);

f) prodej [...] letadel společnosti [...] dne [...] za odhadovanou částku [25–45] milionů EUR a závazek akcionářů poskytnout příspěvek ve výši [25–45] milionů EUR v souladu s oddílem B dokumentu „Soubor podmínek“, podle kterého i) společnosti Blue Sky Holding ([8]), Groupe Advens–Geocoton ([9]) a SEMPAT ([10]) přispějí celkovou částkou [10–40] milionů EUR ([5–30] milionů EUR, [0–5] milionů EUR, resp. 3 miliony EUR) ve formě kapitálu, nebo v případě potřeby před přijetím rozhodnutí Komise ve formě prozatímního financování k pokrytí potřeb likvidity společnosti Corsair do doby, než bude restrukturalizace dokončena (s následnou kapitalizací), a ii) společnost Groupe Advens-Geocoton se dále zavázala poskytnout společnosti Corsair druhou tranši prozatímního financování ve výši [5–30] milionů EUR nejpozději do pěti pracovních dnů ode dne přijetí rozhodnutí Evropské komise. Toto prozatímní financování v celkové výši [20–60] ([11]) milionů EUR bude začleněno do kapitálu společnosti Corsair v rámci navýšení kapitálu, které bude provedeno po přijetí rozhodnutí Evropské komise o schválení (včetně případného podmíněného rozhodnutí);

([8]) Společnost Blue Sky Holding, SAS, se sídlem na letišti Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, je soukromé konsorcium sdružující některé z bývalých akcionářů společnosti Corsair.

([9]) Společnost Groupe Advens-Geocoton je soukromá průmyslová skupina a skupina služeb francouzského původu, která vyvíjí činnost zejména v odvětvích textilního a zemědělského průmyslu, logistiky a digitálních služeb a dlouhodobě působí v Africe a na zámořských územích. Vznikla spojením společností Advens a Geocoton a má prokazatelné zkušenosti s řízením činností ve složitém a kapitálově náročném prostředí.

([10]) Společnost SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadeloupe) je společnost se smíšeným vlastnictvím zaměřená na investice do hospodářských projektů se strategickým významem pro území Guadeloupe a jejich podporu, https://www.sempatrimoniale.com/a-propos. V rámci restrukturalizace společnosti Corsair společnost SEMPAT působí jako menšinový veřejný investor, který poskytuje financování z prostředků regionu Guadeloupe.

([11]) Společnosti Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton a SEMPAT se rovněž zavázaly poskytnout kapitálový příspěvek ve výši [5–20] milionů EUR, pokud hotovostní zůstatek společnosti Corsair na konci měsíce klesne pod hranici [20–60] milionů EUR. Tento závazek slouží jako dodatečné zajištění pro případ, že by se parametry revidovaného plánu restrukturalizace společnosti Corsair zhoršily, a zároveň ke zvýšení vlastního příspěvku soukromých investorů.

g) omezení letadlového parku na devět letadel po celou dobu trvání revidovaného plánu restrukturalizace (desáté letadlo bude zařazeno až od [...]);

h) snížení počtu nejméně ziskových letů ([...]% snížení počtu letových hodin ve srovnání s účetním obdobím [...]) s cílem zlepšit míru obsazenosti a zvýšit průměrné ceny letenek;

i) zvýšení počtu letů z Mauricia/na Mauricius v roce 2025 na [...] v návaznosti na rozhodnutí zaměřit se na Afriku (vzhledem k tomu, že sezónní provoz této linky není dlouhodobě udržitelný);

j) dodatečná opatření ke zlepšení ukazatele „RASK“ ([12]), která v průběhu času povedou ke zvýšení ukazatele RASK o [...] %;

k) zlepšení vedlejších příjmů na základě srovnání se zbytkem odvětví;

l) zlepšení řízení výnosů zavedením dalších opatření, jako je zejména otevírání a uzavírání tarifních tříd díky standardizaci letadlového parku;

m) zlepšení prognóz, které budou v základním scénáři předpokládat pozitivní dopad na příjmy z přepravy cestujících ve výši [...] % v roce [...] a [...] % v roce [...]. Toto zvýšení prodejních cen je důsledkem kombinace zvýšení podílu míst v přední části kabiny a přepracování letového řádu s cílem omezit nejméně ziskové lety (viz výše);

n) další opatření ke snižování nákladů, jako je nové projednání strukturálních smluv (leasing, údržba a servis atd.), snížení marketingových nákladů, podnájem motorů a prodej služeb technické správy, a

o) racionalizace nákladů na zaměstnance, především v souvislosti se změnami ve složení posádek letadel.

(32) Francouzské orgány k těmto předpokladům dále uvádějí, že příjmy společnosti Corsair jsou pravděpodobně stále ovlivněny její nízkonákladovou image, která se vyznačuje vysokým podílem dotovaných letenek, pověstí charterové letecké společnosti, zastaralým palubním vybavením (např. obrazovkami) a nestandardizovaným letadlovým parkem. Proto je pravděpodobné, že modernější letadlový park, kterým společnost Corsair nyní disponuje, umožní prodávat letenky za vyšší ceny a zvýšit míru obsazenosti, protože se zlepší její vnímání ze strany zákazníků. Francouzské orgány navíc uvádějí, že tento odklon od „charterové“ image se již projevil v pozitivních ohlasech zákazníků na lety provozované novými letadly a v ocenění „Nejlepší letecká společnost pro volný čas“ ve Francii, které společnost Corsair získala za rok 2024 v rámci soutěže World Airline Awards. Francie uvádí, že i když tato její upsellingová strategie není zahrnuta do revidovaného plánu restrukturalizace předloženého Komisi, očekává se, že její dopad na ceny a míru obsazenosti se bude projevovat postupně s tím, jak se cestující budou seznamovat s lepší úrovní služeb a jak se budou měnit jejich preference.

3.2. **Financování revidovaného plánu restrukturalizace**

(33) Ve svém podání ze dne 27. září 2023 francouzské orgány navrhly, aby se revidovaný plán restrukturalizace vztahoval na období od [...] do [...]. V dokumentaci, kterou francouzské orgány poskytly dne 15. prosince 2023, je však uvedeno, že maximální předpokládaná doba prodloužení revidovaného plánu restrukturalizace činí [...] (nikoli [...]), tj. nejpozději do [...].

(34) Následně, v průběhu vývoje jednotlivých verzí revidovaného plánu restrukturalizace, francouzské orgány informovaly Komisi, že skutečným datem konce období restrukturalizace je nakonec datum 30. září 2026.

(35) Na tomto základě vychází plán restrukturalizace revidovaný dne 23. května 2025, aktualizovaný dne 15. prosince 2025 a předložený francouzskými orgány Komisi jako konečná verze, která má být zohledněna v jejím posouzení, v zásadě z následujících finančních předpokladů:

([12]) Ukazatel „RASK“ představuje veškeré příjmy letecké společnosti v poměru k celkovému počtu dostupných sedadlokilometrů (available seat kilometres, ASK) za dané období.

a) za prvé trvalé zlepšení finanční výkonnosti (které by mělo umožnit dosažení provozního výsledku ve výši [...] milionů EUR v [...]) a finančních toků vytvářených v průběhu trvání revidovaného plánu restrukturalizace díky i) optimalizované obchodní nabídce v důsledku zvýšení počtu obrátek s využitím nyní zcela obnoveného a standardizovaného letadlového parku, ii) restrukturalizačním opatřením a opatřením na snížení nákladů a iii) dopadu dalších opatření ke zlepšení ziskovosti;

b) flotila devíti plně modernizovaných letadel, ukončení ztrátových linek a jejich nahrazení novými linkami do Afriky;

c) dále externí finanční příspěvky v podobě jednak poskytnutí nového kapitálu externími investory ve výši 145,4 milionu EUR ([13]) a jednak finanční podpory ze strany francouzského státu v celkové výši 87,8 milionu EUR.

3.2.1 *Popis financování*

(36) Jak je uvedeno v tabulce 1 níže, francouzské orgány uvádějí, že soukromé financování bude pocházet zejména z následujících zdrojů: i) z kapitálového příspěvku ve výši [...] milionů EUR od společnosti Blue Sky Holding, ii) z kapitálového příspěvku nového externího investora (francouzské společnosti Advens-Geocoton) jako nového akcionáře ve výši [...] milionů EUR, iii) z dodatečného kapitálového příspěvku ve výši [...] milionů EUR, o který se podělí společnosti Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton a SEMPAT a který má být společnosti Corsair poskytnut v případě, že její peněžní tok klesne pod hranici [...] milionů EUR, iv) z moratoria na příspěvky na důchodové zabezpečení poskytnutého fondem Caisse de Retraite du Personnel Navigant (CRPN) ve výši [...] milionů EUR, v) z prodeje letadla Airbus A330 F-HSKY společností Corsair za odhadovanou částku [...] milionů EUR a vi) z financování čtyř nových letadel A330-NEO společností Corsair (prostřednictvím leasingových smluv) v červenci 2022 ve výši [...] milionů EUR ([14]).

(37) Na tomto základě francouzské orgány uvádějí, že výše vlastního příspěvku, který má být použit v souvislosti se žádostí o změnu plánu restrukturalizace z roku 2020, činí 145,4 milionu EUR. Francouzské orgány dále uvádějí, že v souvislosti s rozhodnutím z roku 2020 vycházejícího z plánu restrukturalizace z roku 2020 dosáhly soukromé kapitálové vklady společnosti Corsair výše [130–180] milionů EUR.

(38) Francouzské orgány tedy dospěly k závěru, že v rámci změny plánu restrukturalizace společnosti Corsair z roku 2020 bude celkový vlastní příspěvek činit 319,1 milionu EUR (tj. při zohlednění původního vlastního příspěvku).

(39) Pokud jde o finanční podporu ze strany francouzského státu, francouzské orgány uvádějí, že převážná většina podpory požadované v rámci změny plánu restrukturalizace spočívá v prominutí podpory poskytnuté v roce 2020 ve formě úvěrů, a nikoliv v nových finančních injekcích, a že finanční podpora ze strany státu bude tedy poskytována především prostřednictvím:

i) nového příspěvku ve výši 3 miliony EUR od Conseil Départemental de la Guadeloupe;

ii) daňového zvýhodnění pro zámořská území (CIOM) ve výši 38,1 milionu EUR v rámci investičního programu společnosti Corsair na nákup letadla ([15]);

iii) přeplánování splátek částky 19 milionů EUR odpovídající neodepsatelnému veřejnému dluhu na období šesti let ([...]) ([16]);

([13]) Po úplném vytlačení historického akcionáře OMRP zrušením všech jeho akcií.

([14]) Odpovídající částce měsíčního pronájmu letadla do 30. září 2025, tj. po dobu platnosti revidovaného plánu restrukturalizace.

([15]) Daňové zvýhodnění pro zámořská území, upravené v článku 244 quater W francouzského obecného daňového zákoníku, představuje daňovou úlevu pro investice v zámořských departementech. Toto opatření není běžně k dispozici podnikům v obtížích. Francouzský stát se nicméně zavazuje, že vynaloží veškeré úsilí na to, aby ho společnosti Corsair poskytl na základě výjimky, a to bez ohledu na její status podniku v obtížích.

([16]) Francouzské orgány dále uvádějí, že zbývající část neodepsatelného veřejného dluhu, tj. 5,5 milionu EUR, bude splacena současně s vyplacením daňového zvýhodnění za rok 2026 (odpovídajícího daňovému zvýhodnění pro zámořská území, který má francouzský stát zaplatit společnosti Corsair podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU).

iv) prominutí částky 23 milionů EUR odpovídající odepsatelnému veřejnému dluhu, který lze prominout ([17]), a

v) prominutí veřejných dluhů ve výši 80 milionů EUR odpovídajících státním úvěrům poskytnutým v rámci plánu restrukturalizace z roku 2020 (úvěry z Fonds de Développement Économique et Social a Prêt Participatif – „úvěry FDES a PP“, viz 1. bod odůvodnění, body 1 a iv)), jakož i úroků z těchto úvěrů ve výši 4,7 milionu EUR.

(40) Pokud jde o prominutí úvěrů FDES a PP (39. bod odůvodnění v)), francouzské orgány tvrdí, že jelikož tato částka již byla plně zohledněna v rozhodnutí z roku 2020, neměla by být znovu zahrnuta do výpočtu podpory financování nákladů na restrukturalizaci pro účely stanovení poměru podpory a vlastního příspěvku, protože by to vedlo k dvojímu započtení téže podpory. Na druhé straně je třeba zohlednit částku naběhlých a kapitalizovaných úroků (z účastnického úvěru), která bude za celou dobu trvání účastnického úvěru činit 4,7 milionu EUR. Kromě toho společnost Corsair poskytuje francouzskému státu a dotčeným veřejným věřitelům výměnou za toto prominutí přednostní ustanovení o splácení v případě zlepšení hospodářské situace „better fortunes“, podle něhož má společnost Corsair v případě splnění stanovených podmínek každoročně splácet částku odpovídající [...] % kladného rozdílu mezi jejím provozním výsledkem, včetně rezerv na údržbu, a odpisy restrukturalizovaného dluhu ([18]), a to až do výše [...] milionů EUR. Skutečné uplatnění tohoto ustanovení je podmíněno kumulativním splněním přísných finančních podmínek, konkrétně existencí kladného vlastního kapitálu a zachováním dostatečné likvidity, které zajistí, že platby provedené na základě ustanovení „better fortunes“ neohrozí solventnost ani likviditu podniku.

(41) V této souvislosti je třeba připomenout, že v rámci rozhodnutí z roku 2020, které vychází z plánu restrukturalizace z roku 2020, měla státní podpora vyplacená společnosti Corsair podobu podpory na restrukturalizaci ve výši 106,7 milionu EUR, která zahrnovala i) moratorium na veřejné závazky společnosti Corsair ke konci ledna 2021 odhadované na 21,9 milionů EUR, ii) 4,8 milionu EUR ve formě daňového zvýhodnění pro zámořská území na nákup jednoho nebo více letadel v roce 2021, iii) přímý zvýhodněný úvěr od státu ve výši 18 milionů EUR („úvěr FDES“) a iv) účastnický úvěr ve výši 62 milionů EUR („úvěr PP“) ([19]).

(42) Francouzské orgány připomínají, že v roce 2020 bylo v rámci investice společnosti OMRP místními orgány zámořských departementů vyplaceno 6 milionů EUR, což nebylo v rozhodnutí z roku 2020 zohledněno. Tuto částku je proto třeba připočítat k částce státní podpory vyplacené v roce 2020, takže celková částka státní podpory činí 112,7 milionu EUR.

(43) Francouzské orgány dále v reakci na připomínku Komise uvedenou v 95. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, která zpochybňuje způsobilost moratoria na [10–40] milionů EUR získaného rozložením plateb příspěvků na důchodové zabezpečení, které fond CRPN poskytl společnosti Corsair v září 2023, jako vlastního příspěvku, v podstatě tvrdí, že fond CRPN je subjektem, který nezávisle spravuje zdroje soukromého původu. Vzhledem k tomu, zdroje fondu CRPN nejsou státními prostředky a rozhodnutí o rozložení plateb příspěvků – které lze v kontextu tohoto případu přirovnat k racionálnímu jednání soukromého věřitele – nelze přičítat státu, nepředstavuje toto opatření státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(44) Tabulka 1 znázorňuje rozdělení vlastních příspěvků a státní podpory při financování plánu restrukturalizace z roku 2020. Dále toto rozdělení uvádí při financování v rámci pozměněného plánu restrukturalizace. Nakonec je uvedeno poměr mezi všemi soukromými a veřejnými příspěvky při financování v rámci revidovaného plánu restrukturalizace.

([17]) Financování uvedené v 39. bodě odůvodnění písm. iii) a iv) je zajišťováno prostřednictvím Komise vedoucích finančních útvarů (Commission des chefs des services financiers, CCSF), která je součástí Generálního ředitelství pro veřejné finance Ministerstva hospodářství, https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises.

([18]) Viz příloha 5 dokumentu „Soubor podmínek“ podepsaného dne 7. listopadu 2025.

([19]) V tomto ohledu francouzské orgány uvádějí, že v rámci rozhodnutí z roku 2020 byla za státní podporu považována celková částka úvěrů poskytnutých státem (80 milionů EUR), a nikoli pouze hospodářská výhoda, kterou společnosti Corsair přinesly úvěry poskytnuté státem ve srovnání s obdobnými úvěry poskytnutými soukromým subjektem.

Tabulka 1

Podpora a vlastní příspěvky

Vlastní příspěvky		Podpora	
Druh	Částka v milionech EUR	Druh	Částka v milionech EUR
Koncese TUI (odcházející akcionář)	[80–120]	Moratorium na veřejné závazky	21,9
Příspěvek OMRP	[10–50]	Daňové zvýhodnění pro zámořská území	4,8
Příspěvek místních orgánů zámořských území (prostřednictvím OMRP)	(6)	Státní úvěry FDES a PP	80
Prodej tří letadel Boeing 747 dne 2. července 2020	[10–25]	Příspěvek místních orgánů zámořských území (prostřednictvím OMRP)	6
Vyjednání leasingu dvou letadel	[3–10]		
Plán na ochranu pracovních míst a kolektivní smlouva o vzájemném ukončení pracovního poměru	[7–20]		
Celkové vlastní příspěvky pro plán restrukturalizace z roku 2020	**173,7 60,86 %**	**Celková podpora pro plán restrukturalizace z roku 2020**	**112,7 39,14 %**
Kapitálová injekce od společnosti Blue Sky Holding (bývalí akcionáři OMRP a reinvestoři)	[5–30]	Kapitálová injekce od Conseil Départemental de la Guadeloupe (prostřednictvím společnosti SEMPAT).	3
Kapitálová injekce od společnosti Advens-Geocoton	[5–30]	Prominutí státních úvěrů FDES a PP	Úroky kapitalizované a naběhlé na konci července 2 025 z účastnického úvěru (PP): 4,7 Úroky zaplacené z úvěru FDES
Nový závazek akcionářů (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton a SEMPAT) k dodatečné kapitálové injekci	[5–30]		
Moratorium na příspěvky poskytnuté fondem Caisse de Retraite du Personnel Navigant	[10–40]	Přeplánování splátek neodepsatelného veřejného dluhu	19
Prodej letadla F-HSKY	[25–40]	Prominutí odepsatelného veřejného dluhu	23
Financování čtyř nových letadel Airbus A330-NEO prostřednictvím leasingu (leasingové splátky)	[20–80]	Daňové zvýhodnění pro zámořská území	38,1
Celkové vlastní příspěvky pro revidovaný plán restrukturalizace	**145,4 62,3 %**	**Celková podpora pro revidovaný plán restrukturalizace**	**87,8 37,7 %**
Celková výše vlastních příspěvků (oba plány)	**319,1 61,4 %**	**Celková výše podpory (oba plány)**	**200,5 38,6 %**

3.2.2 *Vyváženost mezi podporou, vlastními příspěvky a sdílením nákladů*

(45) Na tomto základě francouzské orgány uvádějí, že v kontextu změny plánu restrukturalizace společnosti Corsair z roku 2020 by celková diskontovaná částka státní podpory činila 200,5 milionu EUR (se zohledněním původní podpory), tj. o [80–180] milionů EUR méně než celková diskontovaná částka soukromých příspěvků.

(46) Francouzské orgány proto dospěly k závěru, že podmínka stanovená v bodě 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, podle níž musí vlastní příspěvky činit nejméně 50 % nákladů na restrukturalizaci, je splněna.

(47) Francouzské orgány dále uvádějí, že část veřejné podpory v rámci revidovaného plánu restrukturalizace bude mít podobu kapitálových injekcí a že současní akcionáři velmi významně přispívají k restrukturalizačnímu úsilí tím, že v rámci připravovaného navýšení kapitálu sníží svůj podíl na nulu. V tomto ohledu francouzské orgány vysvětlují, že v souladu s bodem 66 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci stávající akcionáři v plném rozsahu převezmou kumulované ztráty společnosti Corsair před zásahem státu. Proto bylo před poskytnutím veřejných prostředků provedeno snížení základního kapitálu za účelem vypořádání převedených ztrát. V důsledku této operace byla účast stávajících akcionářů zcela eliminována úplným znehodnocením nesplacených akcií. K tomu došlo ještě před navýšením kapitálu, takže rekapitalizace bývalé akcionáře nijak nezvýhodňuje. Francouzské orgány se proto domnívají, že tento přístup zajišťuje přiměřené sdílení nákladů, neboť stávající akcionáři nesou v plném rozsahu povoleném vnitrostátními právními předpisy veškeré břemeno minulých ztrát a jsou v rámci restrukturalizace kapitálu prakticky vytěsněni.

3.2.3 *Vhodnost podpory*

(48) Na základě výše uvedených skutečností se francouzské orgány domnívají, že současné potíže společnosti Corsair vyplývají jak z okamžitých problémů s likviditou, tak ze strukturálního oslabení její solventnosti v důsledku kumulovaných ztrát, jež rok od roku snižovaly její vlastní kapitál. Poukazují na to, že plánovaná podpora, která spočívá především v prominutí dluhu a daňovém zvýhodnění pro zámořská území, neslouží pouze k dočasnému zlepšení peněžních toků společnosti, ale přispívá také k posílení její platební schopnosti v dlouhodobém horizontu. Tento druhý aspekt odpovídá schopnosti společnosti pokrýt všechny své závazky z vlastních zdrojů. Prominutí dluhu okamžitě a trvale snižuje krátkodobé závazky, zatímco daňové zvýhodnění zvyšuje čistý výsledek hospodaření nebo aktiva, přičemž v obou případech dochází ke zlepšení čisté pozice společnosti. Francouzské orgány se domnívají, že toto snížení závazků spolu s obnovením úrovně vlastního kapitálu je nejvhodnějším mechanismem pro nápravu zjištěných obtíží. Tato podpora, doplněná ustanovením „better fortunes“ až do výše [...] milionů EUR, by tak řešila jak střednědobé potřeby likvidity, tak nedostatečnou solventnost, a měla by tak společnosti Corsair umožnit návrat k udržitelné finanční struktuře a kladné hotovostní pozici při současném plnění jejích závazků.

3.3. **Obnovení dlouhodobé životaschopnosti**

3.3.1 *Popis předpokladů a finančních prognóz*

(49) Podle základního scénáře v poslední aktualizaci revidovaného plánu restrukturalizace předložené francouzskými orgány ze dne 23. května 2025 a naposledy aktualizované dne 15. prosince 2025 se očekává, že obrat společnosti Corsair, zejména obrat z přepravy cestujících, vzroste během trvání revidovaného plánu restrukturalizace (od konce září 2023 do konce září 2026) přibližně o 17 % a na konci září 2026 dosáhne přibližně [...] milionů EUR.

(50) Francouzské orgány se domnívají, že náklady (variabilní i fixní) by se měly během trvání plánu zvýšit pouze o [...] %, což je úměrně méně než očekávaný růst příjmů společnosti do konce září 2026. Pokud však jde zejména o fixní náklady, [...], francouzské orgány uvádějí, že náklady na leasing se mají po dobu trvání revidované restrukturalizace zvýšit o [...] % v důsledku zařazení nových letadel do letadlového parku. Francouzské orgány objasňují, že tato nová letadla jsou z hlediska provozních nákladů (zejména z hlediska spotřeby paliva) levnější, ale jejich leasing je nákladnější.

(51) Francouzské orgány uvádějí, že na základě výše uvedené situace, a jak vyplývá z následující tabulky, během trvání revidovaného plánu restrukturalizace se očekává výrazné zlepšení provozního výsledku společnosti, a to z ([...]) milionů EUR na konci září 2023 na [...] milionů EUR na konci září 2026, což představuje úplné obrácení situace během trvání revidovaného plánu restrukturalizace z výrazné provozní ztráty na výrazně kladný provozní výsledek.

Tabulka 2

Hlavní finanční ukazatele společnosti Corsair (základní scénář)

		Období restrukturalizace						
V milionech EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Obrat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
z toho cestující	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Provozní výsledek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čisté hospodářské výsledky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vlastní kapitál (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý dluh (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Investovaný kapitál (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Hotovostní pozice	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Návratnost investovaného kapitálu (ROCE) % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[10,6–13,4] %	[11,4–15,2]	[…]
Návratnost vlastního kapitálu (ROE) % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	[…]	[…]

Zdroj: různé snímky z revidovaného plánu restrukturalizace ve znění ze dne 23. května 2025, jak byly předloženy; „Souhrn předložených dokumentů“ ze dne 20. června 2025.

(*) Vypočteno na základě čistého provozního zisku po zdanění (NOPAT, net operating profit after tax) ([20]).

(**) Stanoveno na základě čistého výsledku hospodaření a vlastního kapitálu.

([20]) Provozní výsledek měří provozní výkonnost podniku před započtením finančních nákladů a daně z příjmů právnických osob v souladu s platnými účetními předpisy. Čistý provozní zisk po zdanění (NOPAT, net operating profit after tax) je provozní výsledek hospodaření po zdanění vypočtený na normativním základě, jako kdyby byl podnik financován výhradně vlastním kapitálem, a stanoví se použitím standardizované daňové sazby na provozní výsledek hospodaření. Tento přístup umožňuje neutralizovat dopady struktury financování a mimořádných daňových položek. NOPAT je tedy relevantním souhrnným ukazatelem pro výpočet návratnosti investovaného kapitálu (ROCE, return on capital employed), která měří návratnost investovaného kapitálu prostřednictvím poměru NOPAT k investovanému kapitálu a umožňuje posoudit schopnost podniku vytvářet hodnotu, pokud tato návratnost převyšuje vážené průměrné náklady kapitálu (WACC), které rovněž představují míru návratnosti vypočtenou po zdanění. V případě společnosti Corsair se NOPAT vypočítá takto: EBIT upravený o finanční úroky z leasingu (přibližný výpočet, protože společnost nepředkládá konsolidovanou účetní závěrku podle IFRS) + dodatečné náklady na zaměstnance + daň z příjmů právnických osob.

(52) Pokud jde o čistý výsledek společnosti Corsair v základním scénáři, francouzské orgány očekávají, že se zvýší ve stejném rozsahu, přičemž v průběhu trvání plánu dojde k výraznému nárůstu z čisté ztráty ve výši [...] milionů EUR v roce [...] na očekávaný zisk ve výši [...] milionů EUR na konci září 2026. Je třeba poznamenat, že tento čistý zisk očekávaný na konci září 2026 je výrazně vyšší než v roce 2025, a to díky mimořádným příspěvkům spojeným jak s prominutím pohledávek ze strany francouzského státu spolu s mimořádným výsledkem ve výši [...] milionů EUR, tak s výnosy v řádu [...] milionů EUR z prodeje letadla F-HSKY. Bez těchto mimořádných příspěvků by očekávaný čistý výsledek na konci září 2026 činil [...] milionů EUR.

(53) Francouzské orgány uvádějí, že těchto pozitivních výsledků, které svědčí o významném zlepšení, bylo dosaženo zejména díky i) velmi dobré obchodní dynamice, ii) obnově letadlového parku, která umožnila zkvalitnění služeb, iii) zavedení opatření ke zlepšení ukazatele RASK (zejména zvýšení vedlejších příjmů, zlepšení řízení výnosů a novému projednání smluv s některými poskytovateli služeb) a iv) začlenění dopadu opatření ke zlepšení výkonnosti, která již byla identifikována, ale jejichž pozitivní dopad nebyl plně zohledněn do doby jejich zavedení.

(54) V této souvislosti francouzské orgány upřesňují, že opatření ke zlepšení se týkají jak úspor nákladů, tak zvýšení příjmů a zahrnují mimo jiné tyto hlavní prvky:

a) zohlednění skutečného dopadu opatření na zlepšení ukazatele RASK, který se ukázal být vyšší než původní předpoklady ([...] % v roce 2026 oproti dříve předpokládaným [...] %), v souladu s vynikajícími výsledky zjištěnými v účetním období 2024/2025 po provedení akčního plánu společností Corsair;

b) vyšší dopad průměrné ceny letenky, a to vzhledem ke stabilizaci nebo dokonce mírnému nárůstu průměrné ceny letenky zaznamenanému v průběhu celého účetního období 2025, přestože cena paliva výrazně poklesla (o [...] % oproti předchozí verzi revidovaného plánu restrukturalizace). Francouzské orgány zdůrazňují, že tento trend zlepšování průměrné ceny letenky spolu s poklesem cen paliva pokračuje a podporuje budoucí cíle stanovené v revidovaném plánu restrukturalizace, pokud jde o výnos z počtu cestujících; to lze vysvětlit zejména tím, že společnost Corsair v souvislosti s obnovou svého letadlového parku uskutečňuje strategii upsellingu, která v průběhu roku [...] umožnila zvýšení průměrné ceny letenky nad původně očekávanou úroveň, a

c) pokles distribučních nákladů vzhledem k nedávným dobrým výsledkům dosaženým prostřednictvím online kanálů, které byly zaznamenány během účetního období 2025. Několikaměsíční provádění dynamické obchodní politiky zaměřené na urychlení rozvoje přímého prodeje, a zejména prodeje on–line, již vedlo k omezení využívání sítí třetích stran, které mají vyšší strukturální náklady.

(55) Tyto předpoklady a vývoj však neumožňují [...], tedy pokud jde o období následující po skončení období restrukturalizace. Francouzské orgány očekávají, že v září 2026 bude vlastní kapitál společnosti Corsair stále [...] ve výši [...] milionů EUR, přičemž návratnost investovaného kapitálu (ROCE) se bude pohybovat v rozmezí [10,6–13,4] %, což je v souladu s kapitálovými náklady společnosti Corsair, které francouzské orgány odhadují na [8,6–10,5] %. Francouzské orgány dále uvádějí, že návratnost investovaného kapitálu (ROCE) by měla na konci září 2027 dosáhnout výše [11,4–15,2] % (a na konci účetního období 2027–2028, které končí na konci září 2028, překročit [18–21] %).

(56) V této souvislosti francouzské orgány uvádějí, že podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí plán restrukturalizace obnovit dlouhodobou životaschopnost příjemce v přiměřené lhůtě a na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku, které by měly vylučovat jakoukoli další státní podporu, na kterou se plán restrukturalizace nevztahuje.

(57) Na tomto základě se francouzské orgány domnívají, že přiměřená lhůta stanovená v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nemusí nutně odpovídat období restrukturalizace, které navíc musí být co nejkratší, a že to podle jejich názoru vyplývá z orientačního vzoru plánu restrukturalizace, jenž je přílohou II pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(58) Francouzské orgány se navíc domnívají, že toto kritérium obnovení dlouhodobé životaschopnosti v přiměřené lhůtě platí bez omezení i pro změnu plánu restrukturalizace, takže výchozím bodem pro přiměřenou lhůtu v tomto konkrétním případě musí být podle jejich názoru žádost o změnu.

(59) V této souvislosti francouzské orgány uvádějí, že se má za to, že dlouhodobé životaschopnosti je dosaženo, pokud je podnik schopen zajistit odpovídající předpokládanou návratnost kapitálu poté, co pokryl veškeré náklady včetně nákladů spojených s opotřebením a finančními poplatky. Jinými slovy, restrukturalizovaný podnik je považován za životaschopný tehdy, pokud je schopen konkurovat na trhu vlastními silami.

(60) Francouzské orgány proto považují za nutné, aby Komise v praxi posuzovala kritérium návratu k životaschopnosti na základě souboru důkazů v souladu se svou rozhodovací praxí. V rámci tohoto souboru důkazů by Komise podle francouzských orgánů měla zkoumat nejen ukazatele peněžních toků, ale také ukazatele ziskovosti (EBITDAR, ROCE, návratnost vlastního kapitálu (ROE) nebo vážené průměrné náklady kapitálu (WACC)). Francouzské orgány dodávají, že Komise by měla analyzovat zejména to, zda ukazatel ROCE v přiměřené době překročí WACC, aby bylo možné posoudit schopnost letecké společnosti dosahovat dostatečné ziskovosti k pokrytí nákladů na kapitálové financování.

(61) Jak je uvedeno v tabulce 3, francouzské orgány rovněž uvádějí, že pesimistický scénář plánu restrukturalizace společnosti Corsair by na konci září 2026 ukázal zhoršení provozního výsledku společnosti v řádu –[...] milionů EUR, a vedl by tedy k provozní ztrátě na konci revidovaného období restrukturalizace. Toto zhoršení by se projevilo i ve všech ostatních ukazatelích.

Tabulka 3

Hlavní finanční ukazatele společnosti Corsair (pesimistický scénář)

		Období restrukturalizace						
V milionech EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Obrat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
z toho cestující	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Provozní výsledek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čisté hospodářské výsledky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vlastní kapitál (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý dluh (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Investovaný kapitál (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Hotovostní pozice	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Návratnost investovaného kapitálu (ROCE) % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Období restrukturalizace						
V milionech EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Návratnost vlastního kapitálu (ROE) % (**)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: různé snímky z revidovaného plánu restrukturalizace ve znění ze dne 23. května 2025, jak byly předloženy; „Souhrn předložených dokumentů" ze dne 20. června 2025.

(*) Vypočteno na základě čistého provozního zisku po zdanění (NOPAT, net operating profit after tax) ([21]).

(**) Stanoveno na základě čistého výsledku hospodaření a vlastního kapitálu.

(62) Francouzské orgány uvádějí, že pesimistický scénář vychází z revize následujících předpokladů základního scénáře:

a) pokud jde o lety na Guadeloupe, zatímco základní scénář vychází z předpokladu, že trh od roku 2025 překročí úroveň roku 2019 (což společnost již zaznamenala), pesimistický scénář vychází z předpokladu pozvolnějšího oživení guadeloupského trhu, kdy by návrat k hodnotám z roku 2019 nastal o rok později, tedy od roku 2026, přičemž počet cestujících přepravených společností Corsair by byl rovněž nižší;

b) pokud jde o palivo, zatímco základní scénář předpokládá cenu paliva ve výši [600–900] USD/t od května 2025, pesimistický scénář vychází z předpokladu nárůstu ceny o [...] USD/t po celé období restrukturalizace, a vede tedy ke zvýšení nákladů na palivo ve výši odpovídající vývoji cen po odečtení očekávaného promítnutí tohoto nárůstu do prodejní ceny. Francouzské orgány v této souvislosti předpokládají, že jedna třetina zvýšení ceny paliva se promítne do prodejních cen;

c) pokud jde o prodejní ceny letenek, zatímco základní scénář vychází z předpokladu zvýšení prodejních cen v důsledku i) změny struktury kabin „cabin mix" se zvýšením podílu míst „v přední části kabiny" a ii) revize letového plánu, která umožňuje zrušení nejméně ziskových letů, pesimistický scénář vychází z omezení růstu cen v průběhu období restrukturalizace, což vede ke snížení obratu oproti základnímu scénáři;

d) pokud jde o rozvoj činnosti společnosti Corsair v Africe, zatímco základní scénář zohledňuje vývoj linky Paříž–Abidžan navzdory negativnímu dopadu vstupu společnosti Air Côte d'Ivoire na trh, pesimistický scénář vychází z pomalejšího náběhu, než se původně předpokládalo, a z odpovídajícího snížení počtu přepravených cestujících;

e) pokud jde o provádění úsporných opatření a opatření ke zlepšení ukazatele RASK stanovených v základním scénáři, pesimistický scénář vychází ze zpoždění provádění těchto opatření, což má negativní dopad na účetní období 2026.

(63) Na tomto základě francouzské orgány uvádějí, že diskontovaný pesimistický scénář vykazuje i) převážně kladný provozní výsledek ve výši [...] milionů EUR na konci období restrukturalizace (a dokonce až [10–30] milionů EUR ke dni 30. září 2028, ii) peněžní toky ve výši [...] po celou dobu trvání plánu a ve výši přibližně [...] milionů EUR ke dni 30. září 2026 (a [...] milionů EUR ke dni 30. září 2028).

([21]) Provozní výsledek měří provozní výkonnost podniku před započtením finančních nákladů a daně z příjmů právnických osob v souladu s platnými účetními předpisy. Čistý provozní zisk po zdanění (NOPAT, net operating profit after tax) je provozní výsledek hospodaření po zdanění vypočtený na normativním základě, jako kdyby byl podnik financován výhradně vlastním kapitálem, a stanoví se použitím standardizované daňové sazby na provozní výsledek hospodaření. Tento přístup umožňuje neutralizovat dopady struktury financování a mimořádných daňových položek. NOPAT je tedy relevantním souhrnným ukazatelem pro výpočet návratnosti investovaného kapitálu (ROCE, return on capital employed), která měří návratnost investovaného kapitálu prostřednictvím poměru NOPAT k investovanému kapitálu a umožňuje posoudit schopnost podniku vytvářet hodnotu, pokud tato návratnost převyšuje vážené průměrné náklady kapitálu (WACC), které rovněž představují míru návratnosti vypočtenou po zdanění. V případě společnosti Corsair se NOPAT vypočítá takto: EBIT upravený o finanční úroky z leasingu (přibližný výpočet, protože společnost nepředkládá konsolidovanou účetní závěrku podle IFRS) + dodatečné náklady na zaměstnance + daň z příjmů právnických osob.

(64) Francouzské orgány objasňují, že tyto výsledky dokládají schopnost společnosti Corsair, i v případě pesimistického scénáře, plnit všechny své finanční závazky bez potřeby další podpory.

(65) Na základě výše uvedených skutečností francouzské orgány vysvětlují, že všechny ukazatele obsažené v revidovaném plánu restrukturalizace, který byl předložen Komisi, potvrzují směřování k obnovení životaschopnosti, a to i v pesimistickém scénáři, jelikož:

a) v základním scénáři bylo dosaženo kladného čistého výsledku ve výši [...] milionů EUR v účetním období [...], ve výši [...] milionů EUR k [...] a [...] milionů EUR k [...] a v pesimistickém scénáři ve výši [...] milionů EUR k 30. září 2026 a dále zisku ve výši [...] milionů EUR k [...], tedy v roce následujícím po skončení období restrukturalizace a

b) peněžní toky společnosti Corsair zůstanou po celou dobu trvání revidovaného plánu restrukturalizace [...] a konečný zůstatek hotovosti na konci plánu bude činit v základním scénáři [...] milionů EUR a v pesimistickém scénáři [...] milionů EUR.

(66) Jak je uvedeno výše, očekává se, že ukazatel ROCE bude k 30. září 2026 činit [10,6–13,4] % a rok po skončení období restrukturalizace [11,4–15,2] %, tj. více než WACC vypočtené ke stejnému datu na úrovni [8,6–10,5] % ([22]).

(67) Francouzské orgány dále uvádějí, že, jak vyplývá z tabulky 4 níže, střední hodnota návratnosti investovaného kapitálu ve vzorku přibližně dvanácti leteckých společností třetích stran činila 7,3 % v roce 2019 a 6,9 % v roce 2024. Návratnost investovaného kapitálu společnosti Corsair, jak je uvedeno v tabulce 3 výše, byla v průběhu let [...] vyrovnaná a v roce [...] dosáhla [...] % a očekává se, že v průběhu revidovaného plánu restrukturalizace [...], jak lze pozorovat v posledních letech, než je tomu ostatních leteckých společností ve vzorku.

Tabulka 4

Výnos z investovaného kapitálu

		Výnos z kapitálu				
v milionech EUR	Kategorie	2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	Tradiční	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Tradiční	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Tradiční	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Tradiční	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Tradiční	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Tradiční	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Nízkonákladová	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
Easy Jet	Nízkonákladová	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]) Pro účely posouzení plánu restrukturalizace společnosti Corsair a posouzení budoucí ziskovosti společnosti odhadly francouzské orgány vážené průměrné náklady kapitálu (WACC) společnosti Corsair na [8,6–10,5] % na konci plánu restrukturalizace, tj. v roce 2026. Tato hodnota WACC se vypočítá na základě standardního vzorce vážícího náklady dluhu (RD) vůči nákladům vlastního kapitálu. Náklady vlastního kapitálu (RE) jsou stanoveny ve výši [...] % na základě vzorce CAPM (capital asset pricing model, model oceňování kapitálových aktiv (RE = RFR + βE × ERP + riziková přirážka) zahrnujícího rizikovou přirážku, bezrizikovou sazbu (RF), která se pro rok 2027 předpokládá ve výši [...] %, rizikovou prémii vlastního kapitálu (ERP) ve výši [...] % pro Francii a hodnotu beta vlastního kapitálu (βE) ve výši 1,09). Součástí rizikové přirážky je přirážka za nelikviditu ve výši [...] %, aby se kompenzovala skutečnost, že společnost Corsair není kótovaná na burze. Náklady dluhu (RD) po zdanění, odhadované na [...] %, vycházejí ze sazby před zdaněním ve výši [...] % a efektivní daňové sazby ve výši [...] %. Tyto dvě složky jsou váženy finanční pákou ve výši [...] %, odhadnutou na základě průměru pro evropské odvětví letecké dopravy. Komise dále konstatuje, že průměrné kapitálové náklady v odvětví letecké dopravy v Evropě, odhadované profesorem Damodaranem, uznávaným zdrojem používaným při finančním oceňování, činily v roce 2025 přibližně 8 %, a představují tak dolní hranici ve vztahu k hodnocení francouzských orgánů (viz: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

		Výnos z kapitálu				
v milionech EUR	Kategorie	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		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Nízkonákladová		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
USA		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Všechny letecké společnosti		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %

Zdroj: Capital IQ (15. prosince 2025)

(68) Francouzské orgány se proto domnívají, že s ohledem na všechny tyto skutečnosti je prokázání životaschopnosti společnosti Corsair, a to i v pesimistickém scénáři, plně v souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a s rozhodovací praxí Komise.

(69) Francouzské orgány tedy mají za to, že všechny tyto faktory svědčí o návratu k životaschopnosti, která společnosti Corsair umožní od konce období restrukturalizace soutěžit na trhu vlastními silami.

3.4. Opatření k omezení narušování hospodářské soutěže

(70) Francouzské orgány se domnívají, že analýza provedená podle kritérií stanovených v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a v judikatuře potvrzuje přiměřenost závazků společnosti Corsair. Pokud jde o opatření navržená Francií a jejich správnou kalibraci tak, aby splňovala požadavky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a aby reagovala na počáteční pochybnosti, které Komise vyjádřila ve svém rozhodnutí o zahájení řízení, francouzské orgány uvádějí, že společnost Corsair přijala původní závazky, po nichž následovala dodatečná opatření vedoucí k omezení její přítomnosti na trhu a otvírání příležitostí pro hospodářskou soutěž.

3.4.1 *Vracení letištních časů*

(71) Pokud jde o opatření k omezení přítomnosti na trhu, francouzské orgány odkazují na závazek společnosti Corsair vrátit na trh 1 500 letištních časů na letišti Paříž-Orly (700 trvale zrušeno a 800 zapůjčeno), což představuje více než [...] % jejího portfolia letištních časů. Francouzské orgány se domnívají, že toto opatření zavazuje společnost ke strukturálnímu a dlouhodobému omezení kapacity, neboť pravidla přidělování letištních časů přijatá sdružením COHOR (Sdružení pro koordinaci letových řádů, Association pour la coordination des horaires), které koordinuje letové řády francouzských letišť, ztěžují ve střednědobém horizontu obnovení stejné linky.

3.4.2 *Nabídka obchodních dohod*

(72) Francouzské orgány se zavazují zajistit, aby společnost Corsair až do konce prodlouženého období restrukturalizace nabízela zainteresovaným leteckým společnostem možnost uzavírat obchodní dohody. Společnost Corsair je připravena zavázat se k tomu, že v rozsahu, v jakém budou tyto dohody v souladu s jejími obchodními cíli a cíli v oblasti ziskovosti, bude v dobré víře vyjednávat a uzavírat standardní obchodní dohody se zainteresovanými leteckými společnostmi třetích stran v oblasti osobní a nákladní letecké dopravy (dohody o blokovém nákupu určitého počtu míst na určitých letech provozovaných společností Corsair; dohody o společném označování linek poskytující letecké společnosti třetí strany přístup k letům provozovaným společností Corsair; dohody o propojení tras umožňující letecké společnosti třetí strany prodávat na lety provozované společností Corsair navazující destinace).

3.4.3 *Omezení využití a omezení kapacity letadlového parku*

(73) Francouzské orgány dále uvádějí, že v důsledku těchto závazků bude letadlový park až do konce revidovaného plánu restrukturalizace (tj. do 30. září 2026) omezen na devět letadel a počet pravidelných obrátek na zámořská území bude v průběhu účetního období [...] snížen o 97, a to následovně: […]. Očekává se, že toto opatření bude mít dopad na obrat společnosti ve výši [...] až [...] milionů EUR.

3.4.4 *Omezení letového plánu*

(74) Dalšími závazky jsou uzavření některých linek ([...]) a upuštění od zavedení nových pravidelných destinací ([...]). Francouzské orgány poukazují na to, že společnost Corsair má na evropském trhu letecké dopravy velmi malý podíl a že její působení na letišti Orly, natožpak na francouzském trhu, je omezené. Francouzské orgány se proto domnívají, že cíle spočívajícího ve snížení přítomnosti společnosti na trhu je těmito závazky plně dosaženo.

(75) Francouzské orgány se domnívají, že opatření k omezení narušování hospodářské soutěže navržená společností Corsair jsou přiměřená a správně nastavená. S ohledem na značný rozsah úsilí, které navrhovaná opatření již představují, by proto jakákoli další opatření mohla ohrozit proces obnovení životaschopnosti, a byla by tak v rozporu se zásadou stanovenou v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

3.5. **Úloha společnosti Corsair v Evropské unii a hypotetický srovnávací scénář**

(76) Komise při posuzování revidovaného plánu restrukturalizace společnosti Corsair zkoumá, zda je navrhovaná podpora navzdory svému potenciálně škodlivému dopadu na hospodářskou soutěž nezbytná k dosažení cíle, kterým je zabránit tržnímu selhání nebo vzniku sociálních potíží, a zda je omezena na úplné minimum v souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(77) Francouzské orgány se v této souvislosti domnívají, že úloha společnosti Corsair v rámci Unie, zejména jako důležitého tradičního operátora spojujícího metropolitní Francii s jejími nejvzdálenějšími regiony, je klíčovým prvkem hospodářské a sociální struktury těchto regionů.

(78) Podle francouzských orgánů hraje společnost Corsair v souladu s bodem 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci zásadní roli při zajišťování územní kontinuity a řešení prokázaného tržního selhání na důležitých trasách. Zajišťuje plynulé fungování letecké dopravy do zámořských území. Francouzské orgány mají za to, že toto strategické postavení nelze považovat pouze za obchodní činnost, ale že představuje zásadní přínos pro hospodářské a sociální fungování těchto regionů, což odůvodňuje veřejný zásah v případě ohrožení jeho existence.

(79) Francouzské orgány se navíc domnívají, že analýza slučitelnosti podpory, která je v zásadě založena na hypotetickém srovnávacím scénáři, tj. na posouzení pravděpodobných důsledků pro hospodářskou soutěž a trh, pokud by podpora nebyla poskytnuta, a tedy pokud by společnost Corsair byla zlikvidována, prokazuje, že krach podniku by měl závažné důsledky, které by přesahovaly pouhé přerozdělení podílů na trhu. Francouzské orgány uvádějí, že krach společnosti Corsair by způsobil velmi výrazné a okamžité zvýšení cen pro spotřebitele, které se na trasách z Antil / na Antily odhaduje na více než 15 % a na trasách z/na Mayotte na více než 40 %, neboť by kriticky zhoršil konkurenční prostředí tím, že by na trase Paříž–Mayotte došlo k přechodu od duopolu k monopolu a na trasách z Antil / na Antily ke snížení počtu dopravců ze tří na dva. Nepřítomnost společnosti Corsair by rovněž zvýšila riziko tiché koordinace mezi zbývajícími provozovateli.

(80) V neposlední řadě se francouzské orgány domnívají, že krach společnosti Corsair by vedl ke ztrátě přímých spojů z měst mimo Paříž do zámořských území, což by výrazně ovlivnilo dostupnost a hospodářskou atraktivitu těchto území. Hypotetický srovnávací scénář předložený francouzskými orgány tedy ukazuje, že neposkytnutí podpory na restrukturalizaci by nevedla k pouhému přizpůsobení trhu, ale ke strukturálnímu zhoršení hospodářské soutěže a k významnému sociálně-ekonomickému dopadu na nejvzdálenější regiony. Francouzské orgány tedy dospěly k závěru, že podpora je nezbytná nejen k záchraně společnosti, ale především k zachování konkurenční struktury trhu a k zajištění cíle územní kontinuity, což představuje řádné odůvodnění podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

4. PŘEDBĚŽNÁ ZJIŠTĚNÍ V ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ ZE DNE 5. ÚNORA 2024 A V ROZHODNUTÍ O ROZŠÍŘENÍ ŘÍZENÍ ZE DNE 11. DUBNA 2025

4.1. Rozhodnutí o zahájení řízení

(81) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise poté, co konstatovala, že opatření oznámená Francií v její žádosti o změny plánu restrukturalizace by měla být *prima facie* kvalifikována jako státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, vyjádřila následující pochybnosti ohledně jejich slučitelnosti s vnitřním trhem.

4.1.1 *Přínos k řešení tržního selhání*

(82) Komise poukázala na posun činností společnosti Corsair směrem k novým destinacím v Africe na úkor obsluhy některých nejvzdálenějších regionů Evropské unie. Vzhledem k tomu, že nové destinace, jejichž rozvoj společnost Corsair plánovala v rámci revidovaného plánu restrukturalizace, nepřispívaly k zachování územní kontinuity Francie, a vzhledem k přítomnosti dvou nebo dokonce tří stávajících konkurentů na těchto trasách, kteří zůstali v provozu i po koronavirové pandemii, bylo podle Komise sporné, zda přínos společnosti Corsair k rozvoji hospodářské činnosti nebo oblasti prostřednictvím zachování dopravního spojení a územní kontinuity v rámci Evropské unie nadále představuje platné odůvodnění (nové) podpory, kterou francouzské orgány zamýšlely společnosti Corsair poskytnout.

4.1.2 *Vhodnost a přiměřenost podpory*

(83) Komise uvedla, že podle bodu 62 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci se požaduje významné přispění na náklady na restrukturalizaci z vlastních zdrojů příjemce podpory, jeho akcionářů či věřitelů nebo obchodní skupiny, ke které náleží, nebo od nových investorů. Tento příspěvek z vlastních zdrojů by měl mít v zásadě srovnatelné účinky na solventnost či likviditu příjemce jako přidělená podpora a za tuto podporu by mělo být podle bodu 54 uvedených pokynů poskytnuto řádné protiplnění. Podle bodu 63 musí být toto přispění navíc skutečné, tedy bez očekávaných budoucích výnosů, jako je peněžní tok. A konečně podle bodu 124 písm. b) platí, že pokud změna plánu restrukturalizace vedla ke zvýšení nákladů na restrukturalizaci, měl by se odpovídajícím způsobem zvýšit vlastní příspěvek.

(84) Komise ve svém rozhodnutí uvedla, že francouzské orgány hodlají poskytnout novou podporu ve výši 83,1 milionu EUR formou přeplánování splátek veřejných dluhů, prominutí pohledávek a snížení daní v souvislosti s obnovou letadlového parku. Ustanovení „better fortunes“ s limitem [...] milionů EUR přitom Komise považovala za marginální vzhledem k celkovému objemu veřejné podpory poskytnuté společnosti Corsair od roku 2020, který se odhaduje na téměř [...] milionů EUR.

(85) V této souvislosti Komise konstatovala, že veškeré přínosy restrukturalizace by byly především ve prospěch soukromých akcionářů, starých i nových, zatímco stát by nesl značnou část rizika bez odpovídajícího protiplnění. Komise rovněž uvedla, že neexistence nástroje zajišťujícího přiměřené protiplnění, jako je vstup státu do kapitálu prostřednictvím kapitalizace dluhu, tuto nerovnováhu ještě prohlubuje.

(86) Komise dále uvedla, že vlastní příspěvek navržený Francií vychází z několika hypotetických prvků. Za prvé, nebylo dokončeno ani zdokumentováno [...]. Stejně tak zůstává nejisté financování čtyř letadel A330-NEO, protože nebyly předloženy konkrétní důkazy. Způsobilost moratoria spojeného s rozložením plateb příspěvků fondu CRPN má být teprve potvrzena.

(87) Vzhledem k absenci hmatatelných důkazů proto Komise usoudila, že vlastní příspěvek pravděpodobně zůstane omezený a nebude úměrný celkové výši veřejné podpory. Komise se proto domnívala, že zjištěné kapitálové injekce nepředstavují dostatečný, skutečný a účinný vlastní příspěvek k nákladům na restrukturalizaci, a že tedy neumožňují prokázat, že společnost Corsair nesla spravedlivý podíl na finančním úsilí potřebném k jejímu ozdravení.

(88) Komise nakonec konstatovala, že francouzské orgány neprokázaly, že působení společnosti Corsair v zámořských regionech odůvodňuje nižší vlastní příspěvek.

(89) Komise proto dospěla k závěru, že navrhovaný příspěvek je z hlediska požadavků bodů 62, 63, 64 a 124 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nedostatečný, neboť se jeví jako příliš nízký, částečně hypotetický a bez důvěryhodných záruk, pokud jde o jeho provedení.

(90) Komise proto zpochybnila, zda revidovaný plán restrukturalizace může zajistit spravedlivé rozdělení zátěže mezi stát a soukromé akcionáře. Na tomto základě Komise vyjádřila vážné pochybnosti o přiměřenosti a protiplnění navrhované nové podpory.

4.1.2.1 Obnovení dlouhodobé životaschopnosti

(91) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise konstatovala, že revidovaný plán restrukturalizace předložený francouzskými orgány má několik podstatných nedostatků, takže je velmi nejisté, zda se dlouhodobou životaschopnost společnosti Corsair podaří obnovit. V souladu s bodem 124 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí dotčený členský stát v případě změny plánu restrukturalizace předložit revidovaný plán umožňující obnovení dlouhodobé životaschopnosti příjemce v přiměřené lhůtě. Pochybnosti Komise ohledně souladu revidovaného plánu s bodem 124 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci vycházejí z následujících skutečností.

(92) Za prvé, Komise dospěla k názoru, že makroekonomické a provozní předpoklady, z nichž plán vychází, nejsou dostatečně odůvodněné ani zdokumentované. Vzhledem k absenci podrobných vysvětlení Komise uvedla, že v této konkrétní fázi řízení nemůže posoudit, nakolik jsou tyto předpoklady realistické nebo relevantní.

(93) Za druhé Komise uvedla, že finanční prognózy vykazují velmi malé rozpětí z hlediska ziskovosti a solventnosti, což činí společnost obzvláště zranitelnou vůči jakémukoli zhoršení předpokladů, zejména v případě dalšího zvýšení cen paliva. Komise proto dospěla k závěru, že tato volatilita sama o sobě by mohla ohrozit předpokládané pozitivní výsledky, a tedy i předpokládané oživení.

(94) Za třetí, příspěvky ve formě nových finančních prostředků uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení ([5–25] milionů EUR od stávajících investorů (OMRP) a [5–25] milionů EUR od Konžské republiky) považovala Komise za skromné vzhledem ke krátkodobým a střednědobým potřebám společnosti Corsair v oblasti peněžních toků. Kromě toho se ukázalo, že několik opatření, která byla prezentována jako nová, jsou ve skutečnosti starými iniciativami, které byly zahrnuty již do plánu z roku 2020 a které byly „recyklovány“, aby mohly být použity jako odůvodnění. Komise měla za to, že tento přístup snižuje důvěryhodnost plánu, protože pozitivní účinky těchto opatření byly buď již absorbovány, nebo nebyly dostatečné k tomu, aby zabránily potřebě další podpory.

(95) Některé další iniciativy navíc zůstaly ve fázi plánování nebo záměru bez konkrétního harmonogramu jejich realizace. Za těchto okolností se Komise domnívala, že je velmi spekulativní považovat je za účinný příspěvek k obnovení životaschopnosti. Komise proto dospěla k závěru, že v této fázi řízení nelze nové injekce soukromého kapitálu považovat za spolehlivý důkaz proveditelnosti revidovaného plánu restrukturalizace.

(96) Za čtvrté Komise uvedla, že francouzské orgány nepředložily pesimistický scénář, jak vyžadují pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Toto opomenutí zabránilo řádnému posouzení citlivosti revidovaného plánu restrukturalizace vůči nepříznivým otřesům.

(97) Za páté Komise zjistila, že předběžné finanční výkazy jsou neúplné, neboť kromě souhrnného výkazu zisků a ztrát nebyla zaslána žádná předpokládaná rozvaha ani výkaz peněžních toků. Z dostupných informací rovněž vyplývá, že vlastní kapitál společnosti Corsair zůstane [...]. Za těchto okolností Komise dospěla k závěru, že společnost Corsair bude na konci období nadále klasifikována jako podnik v obtížích, což vyvolává pochybnosti o tom, zda plán restrukturalizace předložený v té době může obnovit její dlouhodobou životaschopnost.

(98) V důsledku toho Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila vážné pochybnosti o tom, zda revidovaný plán restrukturalizace splňuje kritéria pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť se domnívala, že není zřejmé ani pravděpodobné, že společnost Corsair bude schopna vytvářet dostatečný zisk nebo udržet svou činnost na trhu bez další podpory.

(99) Komise proto předběžně konstatovala, že revidovaný plán restrukturalizace neprokázal schopnost společnosti Corsair po restrukturalizaci konkurovat na trhu vlastními silami, a že navrhovanou podporu proto nelze považovat za podporu rozvoje životaschopné hospodářské činnosti ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

4.1.2.2 Opatření k omezení narušování hospodářské soutěže

(100) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila pochybnosti o tom, zda je podpora, která je základem revidovaného plánu restrukturalizace, v dostatečné míře doprovázena odpovídajícími opatřeními k omezení narušování hospodářské soutěže. Podle bodu 124 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být tato opatření vzhledem k výraznému zvýšení částky podpory obsáhlejší než opatření, která byla uložena původně. Za prvé, Francie navrhla zvýšení počtu letadel na 10, aby bylo možné uspokojit novou poptávku, přičemž velikost letadlového parku by se měla při zvýšení částky podpory a prodloužení období restrukturalizace spíše snížit. Za druhé, opatření týkající se převodu letištních časů se nejevilo jako kvalitativně ani kvantitativně významnější než opatření, které již bylo stanoveno v plánu restrukturalizace z roku 2020.

(101) Pochybnosti, které Komise vyjádřila, zohledňovaly kromě navýšení podpory stanovené v revidovaném plánu restrukturalizace také skutečnost, že podle informací, které měla Komise v té době k dispozici, mohla společnost Corsair v období restrukturalizace získat další podporu ve výši až 32 milionů EUR. Opatření k omezení narušování hospodářské soutěže proto zůstala v podstatě stejná jako ta, která již byla zavedena, a to navzdory výraznému zvýšení částky podpory v revidovaném plánu restrukturalizace.

4.2. **Rozhodnutí o rozšíření řízení**

(102) Ve svém rozhodnutí o rozšíření řízení Komise kromě pochybností uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení vznesla nové pochybnosti.

4.2.1 *Porušení povinnosti omezit letadlový park*

(103) V rozhodnutí o rozšíření řízení Komise připomněla, že podle čl. 108 odst. 2 SFEU představuje zneužití státní podpory samostatný pojem, jelikož se týká použití podpory v rozporu s rozhodnutím, kterým byla schválena, a nikoli jejího protiprávního poskytnutí.

(104) Ve svém rozhodnutí z roku 2020 Komise schválila podporu na restrukturalizaci společnosti Corsair pod podmínkou, že budou přijata určitá opatření omezující narušování hospodářské soutěže, zejména omezení letadlového parku na devět letadel po celou dobu trvání plánu (do září 2023). Uvedené omezení bylo součástí základních závazků zajišťujících slučitelnost podpory.

(105) Ve svém rozhodnutí o rozšíření řízení Komise uvedla, že z připomínek konkurentů a informací poskytnutých francouzskými orgány vyplývá, že společnost Corsair v letech 2023 a 2024 provozovala nejméně 10 letadel formou prodlouženého pronájmu. Francouzské orgány rovněž uznaly, že tento limit byl překročen, což dokládají letové plány společnosti Corsair pro letní sezóny 2023 a 2024 IATA.

(106) Komise rovněž uvedla, že francouzské orgány si této situace musely být vědomy a že tolerovaly překročení stanoveného limitu, aniž by oznámily změnu plánu restrukturalizace nebo požádaly Komisi o výslovné povolení.

(107) Francouzské orgány tvrdily, že tyto pronájmy byly jednorázové, motivované vnějšími omezeními, a poskytovaly společnosti Corsair pouze okrajovou výhodu.

(108) Komise tyto argumenty ve svém rozhodnutí o rozšíření řízení z dubna 2025 odmítla a připomněla, že kompenzační opatření spočívající v omezení letadlového parku mělo omezit počet letadel, nikoli jejich kapacitu, v souladu s ustálenou praxí v případech jiných rozhodnutí (o podpoře na restrukturalizaci pro společnosti TAP, Condor a SAS). Cílem bylo stabilizovat velikost letadlového parku po začlenění nových letadel Airbus objednaných před krizí, aniž by byla ohrožena životaschopnost schváleného plánu restrukturalizace.

(109) Jak Komise vysvětlila, pronájmy letadel v letech 2023 a 2024 nelze označit za jednorázové události, protože trvaly několik měsíců během hlavní sezóny a týkaly se pravidelných linek (Paříž–Bamako v roce 2023 a Paříž–Montreal v roce 2024). Společnost Corsair navíc pokračovala v provozu 10 letadel i po září 2023, [...].

(110) Komise proto tuto situaci považovala za zneužití podpory, protože v revidovaném plánu restrukturalizace oznámeném v roce 2023 nebyly zrušeny původní závazky. Dokud Komise nepřijala nové rozhodnutí, platil limit devíti letadel.

(111) Podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci navíc jakékoli zvýšení částky podpory znamená rozšíření kompenzačních opatření. Společnost Corsair svůj letadlový park naopak zvětšila, čímž ještě více narušila hospodářskou soutěž.

(112) Odůvodnění francouzských orgánů (operační omezení, naléhavost, zpoždění dodávek, bezpečnostní situace v Mali) Komisi nepřesvědčila, neboť pronájmy byly výsledkem promyšlených a předem plánovaných rozhodnutí, a nikoli reakcí na naléhavé události.

(113) Konkurenti společnosti Corsair dále tvrdili, že tyto pronájmy umožnily společnosti Corsair uplatňovat agresivní cenovou politiku, která vedla k narušení hospodářské soutěže během hlavní sezóny.

(114) Komise proto konstatovala, že existují vážné pochybnosti o tom, zda společnost Corsair a Francie splnily závazek omezit letadlový park, což je zásadní podmínka slučitelnosti podpory z roku 2020.

(115) Komise se proto v souladu s článkem 20 nařízení (EU) 2015/1589 rozhodla rozšířit formální vyšetřovací řízení zahájené v únoru 2024 s cílem posoudit, zda toto porušení představuje zneužití podpory na restrukturalizaci, a uvedla, že bude analyzovat skutečnou velikost letadlového parku během prodlouženého období restrukturalizace oznámeného v roce 2023 s ohledem na pochybnosti vyjádřené již v rozhodnutí o zahájení řízení.

4.2.2 *Dodatečná podpora poskytnutá v období restrukturalizace*

(116) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, aniž by v tomto ohledu vyjádřila konkrétní pochybnosti, že společnost Corsair obdržela v období restrukturalizace několik dalších opatření veřejné podpory, aniž by francouzské orgány prokázaly jejich zákonnost nebo slučitelnost. V rozhodnutí o rozšíření řízení Komise uvedla, že v letech 2021 až 2022 společnost Corsair využila dotace ve výši 32,4 milionu EUR poskytnuté v rámci režimů schválených Komisí podle dočasného rámce pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19 ([23]) (dále jen „dočasný rámec“). Komise poté, co tyto dotace kvalifikovala jako státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, uvedla, že dočasný rámec výslovně vylučuje, aby se jeho opatření vztahovala na podniky, které se k 31. prosinci 2019 již nacházely v obtížích. Společnost Corsair byla k tomuto datu již podnikem v obtížích.

(117) Komise konstatovala, že francouzské orgány poskytnutí této podpory neoznámily, čímž porušily bod 129 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Komise rovněž uvedla, že opakované a soustavné využívání veřejného financování ze strany společnosti Corsair ukazuje, že její potíže z období před pandemií nebyly vyřešeny. Dodatečná podpora poskytnutá v letech 2021 a 2022 se proto jevila jako v rozporu se zásadou „jednou a dost“ stanovenou v bodě 70 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, která zakazuje, aby podnik, který již obdržel podporu na restrukturalizaci, obdržel novou podporu před dokončením restrukturalizace. Komise dospěla k závěru, že vzhledem k tomu, že francouzské orgány nepředložily žádný jiný právní základ, nelze konstatovat slučitelnost dodatečné podpory s vnitřním trhem, a že přetrvávají vážné pochybnosti o jejím souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(118) Komise rovněž konstatovala, že pokud by částka 32,4 milionu EUR měla být považována za dodatečnou podporu na restrukturalizaci, prohloubilo by to pochybnosti vyjádřené již v rozhodnutí o zahájení řízení z února 2024. Tyto pochybnosti se týkaly dlouhodobé životaschopnosti společnosti Corsair (uměle podporované protiprávní podporou), přiměřenosti nové veřejné podpory, nedostatečného protiplnění ve prospěch státu a nedostatečnosti opatření omezujících narušování hospodářské soutěže.

([23]) Úř. věst. C 91 I, 20.3.2020, s. 1, naposledy pozměněný dne 18. listopadu 2021 (Úř. věst. C 473, 24.11.2021, s. 1).

4.2.3 *Dopad dodatečné podpory na slučitelnost podpory, z níž je financována změna plánu restrukturalizace*

(119) Vzhledem k poskytnutí protiprávní podpory ve výši 32,4 milionu EUR společnosti Corsair v období restrukturalizace Komise vyjádřila pochybnosti o dopadu této podpory na slučitelnost dodatečné podpory oznámené v roce 2023 za účelem financování revidovaného plánu restrukturalizace.

4.3. **Připomínky Francie**

4.3.1 *Rozhodnutí o zahájení řízení*

(120) Dne 7. března 2024 podaly francouzské orgány Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.

(121) V těchto připomínkách uvedly, že revidovaný plán restrukturalizace společnosti Corsair, který byl Evropské komisi předložen v návaznosti na původní rozhodnutí o podpoře ze dne 11. prosince 2020 (106,7 milionu EUR), je zcela v souladu s původním plánem.

(122) V této souvislosti francouzské orgány potvrdily úplné provedení plánovaných provozních a sociálních opatření, zejména přesměrování činnosti na Antily a Indický oceán, rozvoj činnosti společnosti Corsair v Africe, modernizaci letadlového parku začleněním letadel Airbus A330-NEO a nové projednání kolektivních smluv. Francouzské orgány v té době rovněž tvrdily, že společnost Corsair dodržuje své původní závazky omezit letadlový park na devět letadel s cílem omezit narušování hospodářské soutěže.

(123) Francouzské orgány uvedly, že tento revidovaný plán restrukturalizace byl nutný kvůli výjimečným a nepředvídatelným okolnostem, které nelze přičítat společnosti a které vedly k odchylce od její finanční trajektorie a k poklesu provozního výsledku o [200–400] milionů EUR v období 2020–2023. K těmto okolnostem patřilo pokračování zdravotní krize, protestní hnutí na Antilách, dopady vojenské agrese Ruska proti Ukrajině, která vedla k výraznému zvýšení cen paliva a růstu hodnoty amerického dolaru, a rozsáhlá inflace nákladů v eurech. Francouzské orgány proto tvrdily, že změna, o kterou bylo požádáno v září 2023 na základě oddílu 7.2.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, měla za cíl pokračovat v restrukturalizačním úsilí po omezenou dobu, kterou francouzské orgány v té době ještě stanovily do 30. září 2025.

(124) Francie se domnívala, že společnost Corsair přispívá k posilování hospodářské činnosti v nejvzdálenějších regionech Unie, které obsluhuje, a proto je třeba konstatovat, že sama společnost Corsair hraje důležitou úlohu v hospodářství určitého nejvzdálenějšího regionu (nebo určitého zámořského odvětví), jak bylo dále prokázáno během nedávných přírodních katastrof, které postihly Mayotte. Francie proto zastávala názor, že tento přínos odůvodňuje poskytnutí dodatečné podpory na restrukturalizaci, podobně jako v případě společnosti Air Austral (v roce 2022) na Réunionu nebo skupiny SATA (rovněž v roce 2022) na Azorech.

(125) Na podporu těchto argumentů Francie předložila studii ([24]), která dospěla k závěru, že i) krach společnosti Corsair by měl za následek přechod od duopolu k monopolu na linkách mezi Paříží a Mayotte s možným nárůstem cen o 41 % (a očekávaným nárůstem cen o 15 % na Antilách a o 8 % na Réunionu) a ii) potenciální konkurenti by nebyli schopni vstoupit na trh, pokud by společnost Corsair ukončila svou činnost, z důvodu vysokých překážek vstupu na trh. Odlehlost a ostrovní povaha francouzských zámořských regionů odrazovaly nové hospodářské subjekty od otevírání linek do těchto regionů, což se potvrdilo při analýze vstupů na dotčené trhy a odchodů z nich v předchozích osmi letech. Jediným trvalým vstupem na trh byl vstup společnosti French Bee, která otevřela linku na Réunion. Společnost French Bee je však dceřinou společností společnosti Air Caraïbes, která je ve francouzských zámořských regionech již dobře zavedena. Další tři podniky, které se na těchto linkách pokusily prosadit, svou činnost rychle ukončily. Podle studie neexistovaly žádné ekonomické pobídky pro podniky, které ve francouzských

([24]) E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity (Analýza ekonomických dopadů ukončení činnosti společnosti Corsair), studie ze dne 7. března 2024 zadaná společností Corsair.

zámořských regionech neměly zázemí, aby tam zahájily činnost. Tradiční provozovatelé neměli dostatečné zázemí na letišti Charlese de Gaulla a evropští provozovatelé sítí přímých spojení mezi dvěma body (point-to-point) neměli k dispozici letadlový park potřebný k provozování dálkových letů; provozování těchto letů navíc nebylo v souladu s jejich obchodní strategií, která byla založena na středně dlouhých letech. Letiště Orly, odkud většina letů do francouzských zámořských regionů odlétá, bylo navíc kapacitně nasycené, takže vstup nových subjektů byl nepravděpodobný. Studie rovněž poukázala na vysoké riziko tiché koordinace mezi zbývajícími subjekty na daném trhu v případě odchodu společnosti Corsair a na negativní sociální a ekonomické dopady, které by takový odchod mohl mít na regiony obsluhované společností Corsair. Francie dále vysvětlila, že případné hypotetické zvýšení cen v důsledku úplného odchodu společnosti Corsair nelze řešit uložením závazku veřejné služby, který by dočasně zakázal stávajícím dopravcům zvyšovat tarify, ani poskytnutím přímých dotací obyvatelům, neboť takové zásahy by představovaly intervenční regulaci trhu a byly by pro státní rozpočet, a tedy pro francouzské občany, mnohem nákladnější než podpora poskytnutá nad rámec vlastních příspěvků příjemce.

(126) Francouzské orgány se domnívaly, že revidovaný plán restrukturalizace představuje důvěryhodné předpoklady pro obnovení životaschopnosti společnosti Corsair, a to i v případě pesimistického scénáře. Dále uvedly, že základní scénář, potvrzený nezávislým auditorem, předpokládal kapitálovou injekci ve výši [20–50] milionů EUR, prominutí veřejných závazků ve výši 103 milionů EUR a poskytnutí daňových zvýhodnění pro zámořská území ve výši 38,1 milionu EUR a že se očekával provozní výsledek ve výši [...], který by v letech 2026/2027 dosáhl [...] milionů EUR. Ve stejném podání francouzské orgány uvedly, že z provozního hlediska byl plán založen na průběžné obnově letadlového parku prostřednictvím letadel Airbus A330-NEO a nasazení desátého letadla (F-HSKY) s cílem optimalizovat náklady, posílit spojení do zámořských regionů a umožnit větší diverzifikaci linek do Afriky ([...]) jako kompenzaci za ukončení provozu linek do Severní Ameriky ([...]). Francouzské orgány proto dospěly k závěru, že pokud jde o návrat k životaschopnosti, je revidovaný plán restrukturalizace v souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť od období 2023–2024 vykazuje kladnou návratnost investovaného kapitálu a od období 2025–2026 ukazatel ziskovosti (EBITDAR) odpovídající úrovni evropských leteckých společností v roce 2019 (přibližně 15 %) při současně kladném předpokládaném peněžním toku.

(127) Francouzské orgány se rovněž domnívaly, že vlastní příspěvky jsou dostatečné, účinné a přiměřené. Tvrdily, že v souladu s rozhodovací praxí týkající se změny plánu restrukturalizace je třeba zohlednit veškeré úsilí vynaložené od roku 2020, včetně prodeje letadel Boeing 747, nového projednání leasingových smluv, plánu na ochranu pracovních míst a kolektivní smlouvy o vzájemném ukončení pracovního poměru. Potvrdily, že [...] představuje konkrétní opatření, ale podléhá schválení Komise, že financování [...] a že moratorium na příspěvky je způsobilé, protože pochází od soukromého subjektu. Celkově kombinace vlastních příspěvků (293,9 milionu EUR) pokrývala 60,14 % celkových nákladů na restrukturalizaci (bez zůstatku hrazeného z podnikatelské činnosti), čímž pohodlně překračovala 50 % hranici požadovanou pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a to i v případě dodatečných nákladů (59,9 %).

(128) Pokud jde o státní zásah (83,1 milionu EUR), francouzské orgány jej považovaly za vhodný k překlenutí nedostatku likvidity a restrukturalizaci neudržitelného dluhu. Dále uvedly, že státu bylo poskytnuto náležité protiplnění prostřednictvím ustanovení „better fortunes“ (až do výše [...] milionů EUR), které mělo přednost před výplatou dividend, a také prostřednictvím zákazu vyplácení dividend akcionářům po dobu šesti let.

(129) Francouzské orgány dále uvedly, že opatření k omezení narušování hospodářské soutěže byla kalibrována správně a byla rozsáhlejší než opatření v původním plánu restrukturalizace, neboť společnost Corsair se v rámci připomínek předložených Francií v daném okamžiku zavázala, že se trvale a neodvolatelně vzdá až 365 letištních časů na letišti Paříž-Orly, že trvale ukončí provoz na [...] severoamerických linkách a upustí od otevírání dalších linek a omezí celkovou kapacitu svého letadlového parku na [...] letadel (což představuje snížení o více než [...] % ve srovnání s kapacitou před restrukturalizací). Francouzské orgány považovaly tato opatření za dostatečná a přiměřená vzhledem k velikosti společnosti Corsair a její činnosti v podporovaných oblastech, přičemž zachování desátého letadla bylo považováno za klíčové pro rozvoj činnosti společnosti Corsair v Africe a její návrat k ziskovosti, aniž by byla poškozena tradiční hlavní činnost společnosti, tj. její činnost v zámořských územích.

4.3.2 *Porušení povinnosti omezit letadlový park*

(130) Ve svých připomínkách ze dne 30. května 2025 k rozhodnutí o rozšíření řízení francouzské orgány v podstatě tvrdí, že společnost Corsair dodržela závazky přijaté v rámci původního plánu restrukturalizace a že jednorázové pronájmy byly důsledkem okolností, které podnik k takovému postupu donutily, a nepředstavovaly nedodržení plánu restrukturalizace ani zneužití podpory. Hlavní argument francouzských orgánů spočívá v tom, že z rozhodnutí z roku 2020 jasně vyplývá, že Komise se z důvodu zjednodušení a s ohledem na počet míst, která má společnost Corsair s devíti letadly k dispozici, rozhodla vyjádřit omezení kapacity počtem letadel, a to pouze s cílem omezit kapacitu společnosti Corsair z hlediska počtu míst. Z formuláře pro předběžné oznámení podpory na restrukturalizaci zaslaného v roce 2020 bylo zřejmé, že omezení letadlového parku je třeba chápat z hlediska počtu míst ve vztahu ke kapacitě, které společnost Corsair plánovala dosáhnout před restrukturalizací v období 2020–2024. Francouzské orgány se domnívaly, že jiný výklad opatření o omezení letadlového parku ze strany Komise, který by nesouvisel s kapacitou z hlediska počtu míst, by porušoval obecné zásady práva EU, zejména zásadu právní jistoty a řádné správy. Takové porušení by bylo o to zjevnější, že přetrvávající nejasnosti ve formulaci a výkladu povinností společnosti Corsair by mohly mít závažné právní důsledky. Společnost Corsair významně snížila svou kapacitu míst oproti kapacitě, které plánovala dosáhnout před restrukturalizací v období 2020–2024, čímž splnila jak cíl omezení své kapacity nebo přítomnosti na trhu, jak je uvedeno v bodě 78 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, tak své povinnosti vyplývající z rozhodnutí z roku 2020. Francouzské orgány předložily (v tabulce 5) vývoj skutečné kapacity společnosti Corsair od přijetí rozhodnutí z roku 2020 (včetně pronájmů) ve srovnání s kapacitou, které společnost Corsair plánovala dosáhnout před restrukturalizací.

Tabulka 5

Vývoj skutečné kapacity společnosti Corsair ve srovnání s předpokládanou kapacitou (počet míst)

Počet míst	2020 (1)	2021 (2)	2022 (3)	léto 2023 (4)	prosinec 2023	léto 2024 (5)	prosinec 2024
Předpokládaná kapacita v obchodním plánu společnosti Corsair před restrukturalizací	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Skutečná kapacita po přijetí rozhodnutí o schválení plánu restrukturalizace z roku 2020 (bez jednorázových pronájmů)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Skutečná kapacita po přijetí rozhodnutí o schválení plánu restrukturalizace z roku 2020 (včetně jednorázových pronájmů)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Počet míst k 30. září 2020.
(2) Počet míst k 30. září 2021.
(3) Počet míst k 30. září 2022.
(4) Počet míst v létě 2023.
(5) Počet míst v létě 2024.

(131) Alternativně francouzské orgány tvrdily, že pronájmy letadel neměly žádný vliv na slučitelnost žádosti o změnu plánu restrukturalizace z roku 2020. V této souvislosti Francie uvedla, že průměrný počet letadel provozovaných denně v sezóně IATA byl vždy nižší než devět, neboť skutečně jednorázové pronájmy byly snadno kompenzovány dny, kdy společnost Corsair provozovala méně než devět letadel. Francouzské orgány vyzvaly Komisi, aby posoudila skutečné plnění povinností společnosti Corsair vyplývajících z rozhodnutí z roku 2020, přičemž by kromě podmínek nebo závazků měla zohlednit i jejich kontext a cíle. V této souvislosti uvedly, že pronájmy byly nutné z naléhavých důvodů, které společnost Corsair nemohla ovlivnit, jako například v případě linky Paříž–Bamako, kdy letecké posádky na této trase odmítly létat z důvodu místní geopolitické a bezpečnostní situace. Pokud jde o linku Paříž–Montreal, zpoždění při urychleném dodání nových letadel v rámci obnovy letadlového parku ohrozilo letové řády společnosti Corsair s devíti letadly v období největší sezónní vytíženosti. Francouzské orgány uvedly, že vzhledem k prodeji letadla [...] si společnost Corsair v září 2023 pronajala letadlo, které mělo provozovat linku Paříž–Montreal po dobu dvou měsíců v létě 2024, tedy v období po předčasném vrácení letadla F-HSKY, během kterého toto letadlo nebylo k dispozici a náhradní letadlo A330-NEO ještě nebylo dodáno. V důsledku [...] ze strany státu byla společnost Corsair nucena ponechat si letadlo [...]. Jakékoli jiné rozhodnutí by mělo na podnikatelskou činnost společnosti mimořádně nepříznivý dopad. Francouzské orgány trvaly na tom, že rozhodnutí přijatá v souvislosti s tímto pronájmem je třeba posuzovat ve světle informací z odvětví, které měla společnosti Corsair k dispozici na konci léta 2023. Přestože jednání s potenciálním kupujícím letadla [...], které mělo být vyřazeno z letadlového parku v létě 2024, značně pokročila, bylo současně oznámeno, že dodávka Airbusu, který jej měl nahradit, se zpozdí.

4.3.3 *Dodatečná podpora poskytnutá v období restrukturalizace*

(132) Pokud jde o dodatečnou podporu ve výši 32,4 milionu EUR poskytnutou společnosti Corsair v letech 2021–2022, francouzské orgány v dopise ze dne 16. prosince 2024 uznaly, že společnost Corsair, která se již ke dni 31. prosince 2019 nacházela v obtížích, nebyla způsobilá pro režimy podpory schválené v rámci dočasného rámce pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19, a neměla je tedy využívat. Francouzské orgány nicméně tvrdily, že její správní orgány jednaly v dobré víře v kontextu mimořádné situace v oblasti veřejného zdraví.

(133) Francouzské orgány ve svých připomínkách ze dne 30. května 2025 v reakci na rozšíření formálního vyšetřovacího řízení tvrdily, že dodatečná podpora nebyla poskytnuta v rozporu se zásadou „jednou a dost“.

(134) V tomto ohledu zaprvé popírají, že by potíže společnosti Corsair byly opakované, a tvrdí, že jsou důsledkem vnějších a nepředvídatelných okolností, mezi nimiž je na prvním místě prodloužení účinků krize COVID-19, které při sestavování plánu restrukturalizace společnosti Corsair nebylo možné předvídat. Výsledky posledního celého účetního období (do 30. září 2024) však měly potvrdit cestu k obnovení životaschopnosti. Za druhé francouzské orgány tvrdily, že zásada „jednou a dost“ se vztahuje pouze na případy, kdy je poskytnuta nová podpora na záchranu nebo restrukturalizaci, zatímco dotčená podpora nebyla součástí záchranné nebo restrukturalizační operace společnosti Corsair, ale byla poskytnuta na zmírnění dopadů pandemie COVID-19. Za třetí uvedly, že pokud by Komise považovala podporu související s pandemií COVID-19 za podporu na restrukturalizaci (což podle francouzských orgánů není tento případ), pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci stanoví výjimky ze zásady „jednou a dost“, zejména „za mimořádných a nepředvídaných okolností, za něž příjemce nenese odpovědnost“, jako je prodloužení účinků krize COVID-19.

(135) Francouzské orgány se nakonec zavázaly, že před případným schválením dodatečné podpory na restrukturalizaci dobrovolně vymohou od společnosti Corsair dodatečnou podporu ve výši 32,4 milionu EUR včetně úroků, aby zrušily jakoukoli hospodářskou výhodu, kterou mohla společnost Corsair získat z protiprávní podpory, a aby neutralizovaly případný dopad této podpory na přiměřenost dodatečné podpory na restrukturalizaci.

4.4. **Připomínky zúčastněných stran**

(136) Jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí o zahájení řízení, Komise informovala zúčastněné strany zveřejněním tohoto rozhodnutí spolu se smysluplným shrnutím v *Úředním věstníku Evropské unie*.

(137) Po tomto zveřejnění předložilo několik zúčastněných stran připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení. Připomínky, které jsou pro posouzení Komise nejrelevantnější, jsou shrnuty v následujících odstavcích.

4.4.1 *Groupe Dubreuil Aéro*

(138) GDA, letecká divize společnosti Groupe Dubreuil, uvedla, že je významným aktérem francouzské dálkové letecké dopravy, přičemž svou činnost vykonává zejména prostřednictvím svých dvou společností, Air Caraïbes a nízkonákladové dceřiné společnosti French Bee. Tyto letecké společnosti představují přímé a významné konkurenty společnosti Corsair, neboť jejich sítě a provozní základny se značně překrývají: linky provozované společností GDA, zejména klíčová spojení s Antilami (Martinik, Guadeloupe a Francouzská Guyana) a Indickým oceánem (Réunion) představují strategické linky sdílené se společností Corsair.

(139) Tato konkurence byla o to intenzivnější, že obě skupiny působily převážně ze stejného základního uzlového letiště Paříž-Orly. Přítomnost společnosti French Bee na stejných linkách navíc vyvolala silný konkurenční tlak na ceny, protože model tradičních leteckých dopravců obou skupin přímo soutěžil s nabídkou nízkonákladových dálkových letů. Společnost GDA tak byla hlavním zdrojem konkurenčního tlaku na geografických trzích, které jsou pro budoucí životaschopnost společnosti Corsair zásadní.

(140) Společnost GDA jako přímý konkurent dotčený narušením hospodářské soutěže nejprve dne 24. května 2024 požádala Komisi, aby zrušila původní podporu z roku 2020 a zamítla revidovaný plán restrukturalizace společnosti Corsair. Tato žádost byla založena na třech hlavních výhradách: i) prokázané nedodržení podmínek podpory z roku 2020, ii) poskytnutí další protiprávní podpory a iii) neslučitelnost revidovaného plánu restrukturalizace s vnitřním trhem.

(141) Společnost GDA nejprve odsoudila nedodržení závazných podmínek rozhodnutí z roku 2020. V tomto ohledu poukázala na nedodržení povinností transparentnosti a loajální spolupráce, zejména tím, že nebyly předkládány pololetní zprávy a na internetových stránkách francouzské státní pokladny nebyly zveřejňovány příslušné informace. Závažnější podle společnosti GDA byla skutečnost, že nebyla provedena klíčová kompenzační opatření: i) letadlový park byl rozšířen nejméně na deset letadel, což je v rozporu se závazkem jeho omezení na devět, a ii) společnost Corsair otevřela nové linky do Afriky (Antananarivo, Cotonou a Bamako) bez předchozího povolení Komise, což je v rozporu s původně stanovenou strategií přeorientování činnosti. Kromě toho měla společnost GDA vážné výhrady ke splácení dvou státních úvěrů (celkem 80 milionů EUR), neboť skutečnost, že francouzský stát chtěl nyní tento dluh prominout, podle ní znamenala, že společnost Corsair nikdy nezahájila jeho splácení, což bylo hrubé porušení původních podmínek.

(142) Za druhé, společnost GDA tvrdila, že po roce 2020 byla vyplacena nová a protiprávní podpora. Tvrdila, že kromě podpory, jejíž výše nebyla vyčíslena (odhadované nejméně na 32 milionů EUR, zejména ve formě daňových úlev a úlev v oblasti sociálního zabezpečení), představuje novou protiprávní podporu, kterou nelze započítat jako vlastní příspěvek, i rozložení plateb příspěvků do fondu CRPN poskytnuté v září 2023.

(143) Za třetí společnost GDA uvedla, že revidovaný plán restrukturalizace představuje novou podporu na restrukturalizaci, která měla být prohlášena za neslučitelnou podle zásady „jednou a dost“. Společnost GDA toto stanovisko odůvodnila rozsahem provedených změn (výrazné zvýšení celkové podpory), nedodržením formální lhůty pro oznámení a především radikální změnou strategie (od racionalizace k expanzi do Afriky). Podle společnosti GDA však podpora nesplňovala podmínky slučitelnosti ani jako změna původního plánu, jelikož prominutí dluhu ve výši 80 milionů EUR spolu s dodatečnou podporou ve výši 83,1 milionu EUR způsobilo, že celková podpora (163,1 milionu EUR) byla neúměrná vlastnímu příspěvku akcionářů, jejž společnost GDA považovala za nedostatečný.

(144) Nakonec společnost GDA zpochybnila důvěryhodnost návratu společnosti k životaschopnosti a tvrdila, že plán již neslouží společnému zájmu (zachování územní kontinuity). V této souvislosti společnost GDA vysvětlila, že společnost Corsair, která v letech 2000 až 2018 vykázala historické ztráty (téměř 500 milionů EUR), nenabízela žádné věrohodné vyhlídky na dlouhodobou životaschopnost, zejména po prodloužení plánu, a že tato podpora proto nesplňovala základní podmínky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(145) Závěrem společnost GDA požádala Komisi, aby konstatovala, že podpora byla zneužita a že nová opatření jsou neslučitelná. Vyzvala k okamžitému zrušení rozhodnutí o podpoře z roku 2020 a k nařízení okamžitého navrácení veškeré podpory (původní i protiprávní) včetně úroků. Pokud by Komise podporu přesto schválila, společnost GDA trvala na podstatném zpřísnění kompenzačních opatření (výrazné omezení letadlového parku a letištních časů na stávajících linkách), jakož i na ustanovení nezávislého správce pro přísnou kontrolu a na vyplácení podpory v podmíněných splátkách.

(146) Dne 11. října 2024 společnost GDA své námitky zopakovala a rozšířila a dospěla k závěru, že společnost Corsair nedodržela podmínky podpory z roku 2020, obdržela další protiprávní podporu a navrhla revidovaný plán restrukturalizace, který je strukturálně neslučitelný s právem EU, zejména se zásadou „jednou a dost“.

(147) Společnost GDA zejména zdůraznila, že francouzské orgány a společnost Corsair nedodržely povinnosti vyplývající z rozhodnutí z roku 2020, neboť zaprvé nebyl dodržen zákaz omezující letadlový park na devět letadel a analýza letních a zimních letových řádů IATA pro rok 2024 vedla společnost GDA k závěru, že společnost Corsair provozovala nebo si musela pronajmout nejméně deset nebo dokonce jedenáct letadel, čímž porušila „hlavní strukturální opatření“ uložené v rozhodnutí z roku 2020. Za druhé společnost GDA zopakovala, že společnost Corsair získala další protiprávní podporu, jelikož přímé státní úvěry poskytnuté v roce 2020 byly spojeny s jednoletým odkladem splátek, což představovalo novou neoznámenou podporu. Podle společnosti GDA byla tato podpora poskytována nad rámec dalších částek podpory, které již byly označeny za protiprávní. Společnost GDA rovněž odsoudila jasný střet zájmů spojený s rozložením plateb příspěvků fondu CRPN (další údajně protiprávní podpora), neboť současný personální ředitel společnosti Corsair zastává zároveň funkci správce fondu CRPN.

(148) Společnost GDA dále zpochybnila strategii přeorientování na zámořské trasy, která byla použita k odůvodnění podpory z roku 2020, a tvrdila, že skutečná strategie společnosti Corsair se nyní zaměřuje na Afriku. Společnost Corsair byla označována za „africkou leteckou společnost“, a to na základě nových nebo plánovaných linek do Brazzaville, Senegalu (Dakar) a Gabonu (Libreville). Podle společnosti GDA byly tyto iniciativy, motivované zaměstnaností a místní hospodářskou soutěží, v rozporu s cílem územní kontinuity a zpochybňovaly odůvodnění poskytnuté veřejné podpory. Společnost GDA dále uvedla, že jedinou ziskovou činností společnosti Corsair v roce 2023 byla nákladní doprava, která byla zaměřena především na Afriku.

(149) Ve stejném podání společnost GDA rovněž kritizovala nestabilitu akcionářské struktury společnosti, a to na základě vystoupení Konžské republiky a historie bankrotů nového akcionáře označovaného za „podnikatelského anděla“, pana Abbase Jabera, který podle společnosti GDA již několik let nezveřejňoval své účetní výkazy.

(150) Společnost GDA rovněž ostře kritizovala nedostatečnou seriózност ekonomických předpokladů v revidovaném plánu restrukturalizace společnosti Corsair. Odhad postupného poklesu ceny leteckého paliva na 900 USD za tunu od září 2023 se ukázal jako nesprávný, jelikož ceny zůstaly na vyšší úrovni; to svědčilo o nedostatku realismu, který byl dále umocněn absencí zajištění proti cenovým výkyvům paliva. Kromě toho se společnost GDA domnívá, že předpoklad růstu průměrných cen letenek mezi metropolitní Francií a zámořskými územími je v rozporu se zjištěními generálního ředitelství pro civilní letectví, které v roce 2024 uvádí pokles cen.

(151) Společnost GDA dále odsoudila nedostatečnou finanční transparentnost společnosti Corsair, která zveřejnila své účetní závěrky za roky 2022 a 2023 až po zahájení právních kroků. Společnost GDA v této souvislosti uvedla, že auditoři vyjádřili výhrady k věrohodnosti platebních lhůt, což podle ní naznačuje, že společnost Corsair se snažila zakrýt skutečný stav své situace. Společnost GDA odhadovala, že finanční situace společnosti Corsair je katastrofální, přičemž její provozní výsledek v roce 2023 činil −37,1 milionu EUR. Podle společnosti GDA byla tato výše ztrát i přes obdrženou státní podporu důkazem, že společnost je strukturálně ztrátová a neudržitelná.

(152) Ve stejném podání společnost GDA zopakovala svůj závěr, že pokračující podpora ze strany Francie představuje zneužívající poskytování protiprávní podpory, které vedlo k jasnému narušení hospodářské soutěže na trhu. Na základě toho společnost GDA znovu vyzvala Komisi, aby zrušila rozhodnutí z roku 2020, prohlásila veškerou vyplacenou podporu (včetně nové a neoznámené podpory) za neslučitelnou a protiprávní a nařídila její okamžité navrácení. Společnost GDA odhadovala, že likvidace společnosti Corsair by byla v souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť by umožnila růst efektivnějších konkurentů.

(153) Dne 8. listopadu 2024 společnost GDA předložila další připomínky, v nichž potvrdila, že společnost Corsair systematicky a dlouhodobě porušovala podmínku uloženou rozhodnutím z roku 2020, která vyžadovala omezení počtu letadel na devět, a že obcházení této povinnosti bylo dlouhodobé, což společnosti Corsair umožnilo zvýšit výrobní kapacity a skutečnou velikost svého letadlového parku.

(154) Podle společnosti GDA historie letadlového parku společnosti Corsair ukázala, že pravidelně provozovala 10 letadel, a to i v období od listopadu 2021 do října 2022.

(155) Společnost GDA uvedla, že v letní sezóně IATA 2024 se letový řád v období špiček výrazně rozšířil, což vyžadovalo minimálně jedenáct letadel. Společnost GDA odhadovala, že společnost Corsair využívala dlouhodobé pronájmy (122 letů se společností Iberojet na trase Paříž–Montreal, 26 letů se společností Gallistair na trase Paříž–Bamako). Na tomto základě společnost GDA tvrdila, že společnost Corsair systematicky obcházela omezení letadlového parku, pravděpodobně nepřetržitě po dobu téměř čtyř let, přičemž pravidelně využívala pronájmu, což svědčí o snaze skrýt obcházení omezení uložených Komisí.

(156) Dne 6. ledna společnost GDA reagovala na oznámení společnosti Corsair o kladném provozním výsledku a čistém výsledku ke konci září 2024 a uvedla, že tato oznámení představují pouze fasádu, která by neměla Komisi uvádět v omyl. Společnost GDA poukázala na to, že tohoto výsledku bylo dosaženo zejména díky silnému nárůstu nákladní dopravy v Africe a vedlejších příjmů, což je v rozporu s původním cílem podpory z roku 2020, kterým bylo zlepšení dostupnosti zámořských území a ochrana spotřebitelů s „omezenými zdroji“. V této souvislosti společnost GDA uvedla, že vedení společnosti Corsair potvrdilo své ambice týkající se činnosti v Africe a očekávání zařazení desátého letadla do strategického plánu, přičemž toto navýšení letadlového parku prohlubovalo narušení hospodářské soutěže a potvrzovalo, že se ve skutečnosti jedná o nový plán restrukturalizace, který by Komise měla zamítnout. Společnost GDA především upozornila Komisi na prohlášení vedení společnosti Corsair, které se odvolává na „dohody se státem“, jež umožňovaly realizaci plánu „za všech okolností“, a to i bez hlasování o rozpočtových změnách. Společnost GDA v tom spatřovala náznak nové protiprávní podpory (odklady plateb nebo moratoria na veřejné závazky) a další porušení podpory na restrukturalizaci schválené v roce 2020, přičemž společnost Corsair podle ní tuto státní podporu využívala jako konkurenční výhodu. Společnost GDA dále uvedla, že oznámení o uzavření linky do Montrealu ve prospěch otevření linky do Brazzaville (které Komise nepovolila) potvrdilo změnu strategie společnosti Corsair a její lhostejnost k závazkům, což posílilo argument, že se jedná o nový plán restrukturalizace, na který se vztahuje zásada „jednou a dost“. Závěrem společnost GDA zopakovala svůj požadavek na zrušení podpory schválené v roce 2020 a nařízení okamžitého navrácení veškeré vyplacené podpory.

(157) Dne 23. května 2025 společnost GDA uvítala rozhodnutí Komise o rozšíření vyšetřovacího řízení prostřednictvím rozhodnutí o rozšíření řízení ze dne 11. dubna 2025 a zdůraznila, že toto rozhodnutí potvrdilo její pochybnosti ohledně porušení povinnosti omezit letadlový park společnosti Corsair na devět letadel a poskytnutí protiprávní neoznámené podpory ve výši 32,4 milionu EUR. V této souvislosti společnost GDA trvala na tom, že společnost Corsair trvale a otevřeně porušovala omezení letadlového parku tím, že využívala 10 až 11 letadel v rámci agresivní strategie zaměřené na objem, která narušovala hospodářskou soutěž tím, že způsobila pokles cen, který byl bez protiprávní veřejné podpory neudržitelný. Společnost GDA připomněla, že francouzské orgány nyní přiznaly, že protiprávně poskytly podporu ve výši 32,4 milionu EUR v rámci režimu, který nebyl použitelný, čímž porušily zásadu „jednou a dost“. Podle společnosti GDA tato opakovaná pochybení a zneužití původní podpory spolu se skutečností, že pozměněný plán představoval nový, neslučitelný plán restrukturalizace, odůvodňovaly okamžité opatření. Společnost GDA proto v tomto podání znovu požádala Komisi, aby zahájila řízení o zneužití podpory, zrušila rozhodnutí z roku 2020, prohlásila veškerou podporu za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem a nařídila její okamžité navrácení.

4.4.2 *Air Austral*

(158) Společnost Air Austral, francouzská společnost se sídlem na ostrově Réunion a významný aktér v oblasti Indického oceánu, zajišťuje letecké spojení především s metropolitní Francií (každodenní lety do Paříže (CDG) a dalších měst prostřednictvím partnerství „Train plus Air“), ostrovy Réunion, Mayotte, Mauricius, Komory, Madagaskar a Seychely, Jihoafrickou republikou, Thajskem a Indií.

(159) Společnost Air Austral je přímým konkurentem společnosti Corsair, protože obě společnosti provozují významné a strategické dálkové linky, zejména mezi metropolitní Francií a zámořskými územími, konkrétně ostrovy Réunion, Mayotte a Antily. Tato konkurence znamená, že jejich činnost se překrývá na klíčových trasách a že si konkurují cenami a kapacitou.

(160) Dne 24. května 2024 předložila společnost Air Austral Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení. Společnost Air Austral považovala změnu nebo prodloužení plánu restrukturalizace společnosti Corsair za nepřijatelné a nepředstavitelné. Toto stanovisko vycházelo z tvrzení, že společnost Corsair podstatně a dlouhodobě porušovala podmínky původní podpory z roku 2020 a že nový plán restrukturalizace, i kdyby byl revidován, by nezajistil dlouhodobou životaschopnost společnosti a zároveň by výrazně zhoršil narušení hospodářské soutěže na trhu.

(161) Společnost Air Austral ve svých připomínkách odsoudila několik závažných pochybení společnosti Corsair a označila je za zneužití obdržené podpory. Nejzávažnějším pochybením bylo porušení povinnosti omezit počet letadel na devět. Podle společnosti Air Austral analýza letových řádů v letních sezónách 2023 a 2024 prokázala soustavné využívání pronájmu, čímž skutečná velikost letadlového parku ve špičkách dosáhla počtu deseti letadel. Tento postup vnímala společnost Air Austral jako čistě obchodní a expanzivní manévr a argument společnosti Corsair, že by toto omezení mohlo být nahrazeno omezením kapacity vyjádřeným počtem sedadel, odmítla jako odporující judikatuře a ustálené rozhodovací praxi Komise. Společnost Air Austral dále uvedla, že společnost Corsair při otevření linky Réunion–Antananarivo (Madagaskar) v roce 2023 překročila limit 50 % podílu na kapacitě, který se vztahuje na každou novou pravidelnou linku. Společnost Air Austral dále poukázala na to, že od roku 2022 nejsou předkládány půlroční zprávy a zveřejňovány účetní závěrky, což podle jejího názoru brání Komisi v monitorování a vyvolává vážné podezření, že podpora mohla přesáhnout rámec toho, co bylo „nezbytně nutné“.

(162) Kromě toho se společnost Air Austral domnívala, že revidovaný plán restrukturalizace není schopen zajistit návrat k dlouhodobé životaschopnosti, neboť společnost Corsair uplatňuje agresivní a neudržitelnou cenovou politiku, přičemž ceny na trase Paříž–Réunion jsou výrazně nižší než ceny jejích konkurentů. Společnost Air Austral měla za to, že tato politika nízkých cen, udržovaná v podmínkách všeobecné inflace, vytvořila zjevný nesoulad mezi vývojem nákladů a vývojem sazeb.

(163) Společnost Air Austral se současně domnívala, že se vážně zhoršily negativní dopady na hospodářskou soutěž. Podíl společnosti Corsair na kapacitě se mezi lety 2019 a 2024 prudce zvýšil, a to o 20,6 % na trase Paříž–Réunion a na dominantní 56 % podíl na kapacitě na trase Réunion–Madagaskar. Tato nadměrná kapacita a cenový dumping vedly k výraznému snížení ziskovosti společnosti Air Austral na trase mezi metropolitní Francií a Réunionem a na trase Réunion–Mayotte. Politika nadměrné kapacity uplatňovaná společností Corsair potlačovala fungování trhu na trase Paříž–Mayotte a paralyzovala schopnost konkurence rozvíjet své aktivity. V tomto ohledu společnost Air Austral vyvrátila argument Francie týkající se „extrémní konkurence“ a důrazně poukázala na to, že právě společnost Corsair byla subjektem, který svou neomezenou strategií tuto nekalou soutěž vytvářel.

(164) Společnost Air Austral dospěla k závěru, že původní opatření proti narušování hospodářské soutěže selhala v důsledku nedodržování závazků ze strany společnost Corsair, a že revidovaný plán restrukturalizace, navzdory výraznému zvýšení částky podpory, nenavrhoval žádná další skutečná kompenzační opatření.

(165) Závěrem společnost Air Austral formálně požádala Komisi, aby revidovaný plán restrukturalizace zamítla a zahájila řízení o zneužití původní podpory, neboť negativní účinky by zjevně převážily nad pozitivními.

4.4.3 *Diamondale Limited*

(166) Dne 23. května 2024 předložila společnost Diamondale Limited (dále jen „Diamondale“), bývalý většinový akcionář společnosti Corsair, který do roku 2021 držel 75,03 % kapitálu a 100 % hlasovacích práv, své připomínky Komisi. Na základě těchto zkušeností a znalostí společnosti vyjádřila společnost Diamondale vážné obavy ohledně proveditelnosti revidovaného plánu restrukturalizace společnosti Corsair a důrazně se postavila proti zvýšení veřejné podpory.

(167) Společnost Diamondale ve svých připomínkách považovala revidovaný plán restrukturalizace za nerealistický a vyzvala Komisi, aby požadovala úplné vrácení podpory ve výši 139,6 milionu EUR, která již byla společnosti Corsair poskytnuta, namísto jejího navýšení, které by bylo v rozporu s čl. 108 odst. 2 SFEU. Společnost Diamondale se dále ztotožnila s pochybnostmi Komise ohledně případné další státní podpory, kterou společnost Corsair obdržela v období restrukturalizace, neboť se domnívala, že tato podpora vedla k narušení hospodářské soutěže.

(168) Analýza společnosti Diamondale odhalila strukturální zhoršování účetní situace společnosti Corsair od roku 2018, přičemž v roce 2021 společnost vykázala ztrátu ve výši 48 milionů EUR. Společnost Diamondale se domnívala, že společnost trpí chronickou finanční nerovnováhou a od roku 2018 neměla dostatečný provozní kapitál v důsledku eroze vlastního kapitálu. Společnost Diamondale měla za to, že společnost Corsair financovala své dlouhodobé investice prostřednictvím krátkodobých zdrojů, což od roku 2018 vedlo k zápornému čistému peněžnímu toku a vystavilo společnost riziku platební neschopnosti. Společnost Diamondale zastávala názor, že zadlužení je příliš vysoké a že nedostatečná ziskovost znemožňuje přežití společnosti, a to i v případě dodatečné podpory ve výši 200 milionů EUR.

(169) Společnost Diamondale měla dále vážné pochybnosti o skutečné výši vlastního příspěvku společnosti Corsair a o tom, zda je dostatečný, jakož i o schopnosti společnosti Corsair obnovit svou dlouhodobou životaschopnost, a domnívala se, že některé z uvedených příspěvků představují staré, „recyklované“ iniciativy.

(170) Společnost Diamondale proto zpochybnila státní zásah ve prospěch soukromé společnosti, která již byla značně zadlužená, a domnívala se, že jediným způsobem, jak se vyhnout novému úpadku, je soukromé financování.

4.4.4 *Anonymní zúčastněná strana*

(171) Zúčastněná strana, která si přála zůstat v anonymitě, kritizovala dodatečnou podporu ve formě přímých grantů a prominutí pohledávek, aniž by byla přijata konkrétní kompenzační opatření, tj. závazky společnosti Corsair zaměřené na omezení rizika narušování hospodářské soutěže, což vyvolávalo obavy z výrazné nerovnováhy v neprospěch hospodářské soutěže.

4.5. **Připomínky francouzských orgánů k připomínkám zúčastněných stran**

(172) Dne 26. července 2024 předložily francouzské orgány Komisi připomínky k připomínkám třetích stran (společností GDA, Air Austral a Diamondale) s cílem prokázat přípustnost a slučitelnost revidovaného plánu restrukturalizace s vnitřním trhem.

(173) Francouzské orgány v těchto připomínkách znovu potvrdily plné dodržování závazků vyplývajících z plánu restrukturalizace z roku 2020 a vyvrátily tvrzení třetích stran. Obvinění z nedostatečné transparentnosti bylo odmítnuto, neboť francouzské orgány uvedly, že s Komisí probíhala pravidelná výměna informací a že účetní závěrky společností za období 2021/2022 a 2022/2023 byly zveřejněny.

(174) Pokud jde o omezení letadlového parku, jednorázové pronájmy letadel, zejména pro linky do Bamaka a Montrealu, byly prezentovány jako nezbytnost související s vnějšími faktory (geopolitická rizika, zpoždění dodávek), a nikoli jako součást expanzivní politiky, jelikož nabízená kapacita míst ani při využití pronajatých letadel nikdy nepřesáhla úroveň před restrukturalizací. V této souvislosti francouzské orgány dodaly, že převedení provozu na africké destinace (Cotonou, Bamako, Antananarivo) bylo Komisí rovněž výslovně schváleno. Pokud jde o narušování hospodářské soutěže, společnost Corsair splnila svůj závazek tím, že leteckým společnostem třetích stran poskytla v průměru více než 365 letištních časů na letišti Paříž-Orly. Francouzské orgány dále uvedly, že žádost o změnu je podle jejich názoru v souladu se zásadou „jednou a dost“ uvedenou v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť podle francouzských orgánů zajišťovala plnou kontinuitu s původním restrukturalizačním úsilím, jehož cíle (zámořská území jako hlavní oblast činnosti, rozvoj v Africe) nebyly zpochybněny, a prodloužení jeho trvání do [...] (datum konce období restrukturalizace v době předložení těchto připomínek) bylo přísně omezeno na nezbytně nutnou dobu.

(175) Francouzské orgány se dále domnívaly, že žádost o změnu je slučitelná s vnitřním trhem, jelikož splňuje kritéria bodu 124 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(176) Na základě podrobných analýz provedených externím poradcem podniku francouzské orgány potvrdily pozitivní vývoj společnosti Corsair, která za 12 po sobě jdoucích měsíců (od června 2023 do května 2024) dosáhla kladného provozního výsledku ve výši [...] milionů EUR, přičemž výsledky na konci května 2024 převyšovaly plánovaný rozpočet a výrazně převyšovaly pesimistický scénář. Tento pozitivní výsledek spojený s optimalizací nákladů a nabídky podporoval vyhlídku na dosažení provozního výsledku ve výši [...] milionů EUR v letech 2026–2027. Francouzské orgány rovněž uvedly, že doplňující zpráva vypracovaná poradenskou společností Analysis Group potvrdila, že cenová politika společnosti Corsair je slučitelná s životaschopností společnosti, aniž by docházelo k přebytku kapacity nebo poklesu cen.

(177) Francouzské orgány znovu vysvětlily, že společnost Corsair hraje klíčovou roli v zajišťování územní kontinuity, což odůvodňuje veřejný zásah s cílem napravit selhání trhu. Uvedly, že hypotetická srovnávací analýza ukázala, že její krach by vedl k velmi výraznému zvýšení cen na zámořských trasách (zejména +15,6 % na Antily a +41,5 % na Mayotte), k riziku tiché koordinace a k výraznému zhoršení konkurenčního prostředí (s přechodem k monopolu na trase Paříž–Mayotte).

(178) Pokud jde o proporcionalitu veřejného a soukromého úsilí, francouzské orgány uvedly, že odmítají námitky třetích stran týkající se vlastních příspěvků. Rozložení plateb příspěvků poskytnuté fondem CRPN bylo považováno za soukromý příspěvek, protože fond CRPN je podle francouzských orgánů soukromoprávní právnickou osobou, jejíž prostředky nejsou státními prostředky. Francouzské orgány se rovněž domnívaly, že prominutí veřejných dluhů vyplývajících z úvěrů v rámci plánu restrukturalizace z roku 2020 nelze považovat za novou dodatečnou podporu, protože by to bylo v rozporu s rozhodovací praxí Komise. Podle francouzských orgánů tak vlastní příspěvky společnosti Corsair zůstaly nad hranicí 50 % celkových nákladů na restrukturalizaci.

(179) Francouzské orgány dále měly za to, že navrhovaná opatření proti narušování hospodářské soutěže jsou dostatečná a přísnější než opatření obsažená v plánu restrukturalizace z roku 2020, neboť podle francouzských orgánů se společnost Corsair zavázala, že se neodvolatelně vzdá 365 letištních časů na letišti Paříž-Orly, trvale ukončí provoz na severoamerických trasách ([...]), aby se mohla zaměřit na Afriku, a omezí svou kapacitu. Podpora v souvislosti s pandemií COVID-19, kterou společnost Corsair obdržela (32 milionů EUR), byla považována za zákonnou, neboť byla poskytnuta na základě obecného práva a byla přístupná i konkurentům.

(180) Francouzské orgány proto dospěly k závěru, že vzhledem k tomu, že před rozhodnutím Komise nebyla vyplacena žádná podpora, žádost o změnu splňuje všechna kritéria a měla by být schválena.

(181) V reakci na argumenty předložené zúčastněnými stranami v jejich připomínkách k rozhodnutí o rozšíření řízení ze dne 11. dubna 2025 francouzské orgány v podstatě zopakovaly své připomínky týkající se omezené a odůvodněné povahy jednorázových pronájmů desátého letadla. Francouzské orgány rovněž zdůraznily, že v rozporu s tvrzením společnosti GDA byly letové řády společnosti Corsair sestaveny na základě devíti letadel a že společnost nikdy neprovozovala 11 letadel. Francouzské orgány dále uvedly, že tvrzení společnosti GDA, že pronájmy měly dopad na trh, nebylo podloženo důkazy. Francouzské orgány se domnívaly, že snížení cen u destinací v zámořských územích nebylo výsledkem strategie společnosti Corsair řízené objemem letů a její cenové politiky prováděné na základě státní podpory, ale spíše odráželo obecný trend patrný nejen na Guadeloupu a Martiniku, tedy v destinacích obsluhovaných společností Corsair, ale také v jiných destinacích, které společnost Corsair neobsluhuje, jako je Francouzská Guyana a další destinace ve střední vzdálenosti a dálkové destinace. Francouzské orgány nakonec uvedly, že vzhledem k okolnostem by závěr, že pronájem desátého letadla zpochybňuje slučitelnost žádosti o změnu plánu restrukturalizace nebo představuje zneužití podpory na restrukturalizaci z roku 2020, byl v rozporu se zásadou proporcionality a s rozhodovací praxí Komise,

5 POSOUZENÍ

5.1. Existence státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU

(182) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU je stanoveno, že „[p]odpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak“.

(183) Aby bylo možné považovat určité opatření za státní podporu ve smyslu tohoto ustanovení, je tedy nutné, aby byly splněny tyto kumulativní podmínky: i) opatření musí být přičitatelné státu a financováno ze státních prostředků; ii) musí zvýhodňovat svého příjemce; iii) tato výhoda musí být selektivní a iv) opatření musí narušovat nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

5.1.1 *Opatření obsažená v plánu restrukturalizace z roku 2020*

(184) Francouzské orgány ve svém oznámení o změně plánu restrukturalizace uvedly, že část kapitálové injekce poskytnuté konsorciem investorů OMRP v roce 2020 ve výši 6 milionů EUR ve skutečnosti pochází ze zdrojů místních orgánů zámořských departementů (42. bod odůvodnění). Francouzské orgány se domnívají, že tato část financování musí být považována za státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU.

(185) Stejně jako všechny ostatní finanční prostředky ze státních rozpočtových nebo daňových zdrojů, které byly společnosti Corsair poskytnuty v roce 2020 na základě protokolu o dohodě uzavřeného v rámci řízení o předcházení platební neschopnosti společnosti Corsair, pochází i dotčené finanční prostředky ze zdrojů místních orgánů, a proto je třeba je považovat za prostředky francouzského státu a přičitatelné státu, jelikož protokol podepsal jménem francouzského státu výbor CIRI (Comité Interministériel de Restructuration Industrielle – Meziresortní výbor pro restrukturalizaci průmyslu). Toto individuální finanční opatření poskytlo společnosti Corsair selektivní výhodu, neboť v době jeho poskytnutí se společnost nacházela v obtížích, které ještě zhoršila pandemie COVID-19, což vylučovalo možnost získání financování za tržních podmínek. Opatření posílilo konkurenční postavení společnosti Corsair ve srovnání s ostatními leteckými společnostmi působícími v Evropském hospodářském prostoru, a proto narušilo nebo hrozilo narušením hospodářské soutěže a obchodu mezi členskými státy (viz oddíl 3.1.1 rozhodnutí z roku 2020).

(186) Kapitálová injekce od společnosti ORMP, poskytnutá v rámci plánu restrukturalizace z roku 2020, by proto měla být považována za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.2 *Opatření obsažená v revidovaném plánu restrukturalizace*

(187) Za prvé, revidovaný plán restrukturalizace stanoví následující opatření, která Francie oznámila jako státní podporu: i) novou kapitálovou injekci ve výši 3 milionů EUR od Conseil Départemental de la Guadeloupe, ii) daňové zvýhodnění pro zámořská území (*crédit d'impôt outre-mer* – „CIOM“) ve výši 38,1 milionu EUR v rámci investičního programu společnosti Corsair na nákup letadla, iii) přeplánování splátek ve výši 19 milionů EUR odpovídajících neodepsatelnému veřejnému dluhu na období šesti let ([....]), iv) prominutí pohledávky ve výši 23 milionů EUR odpovídající odepsatelnému veřejnému dluhu a také v) prominutí veřejného dluhu ve výši 80 milionů EUR odpovídajícího státním úvěrům poskytnutým v rámci původního plánu restrukturalizace (úvěry FDES a PP), jakož i úroků z těchto úvěrů ve výši 4,7 milionu EUR (39. bod odůvodnění).

(188) Francouzský stát je prostřednictvím výboru CIRI spolu se zástupci společnosti přijímající podporu, odstupujícími akcionáři a novými investory spolusignatářem dokumentu „Soubor podmínek“, který byl podepsán dne 7. listopadu 2025 a předložen francouzskými orgány Komisi (31. bod odůvodnění). Část D dokumentu „Soubor podmínek“ stanoví, že financování uvedené v bodech i) až v) 187. bodu odůvodnění bude poskytnuto z rozpočtových nebo daňových zdrojů ústředního státu nebo regionu Guadeloupe. Z toho vyplývá, že tato opatření jsou poskytována francouzským státem z jeho prostředků a že jsou mu přičitatelná.

(189) Společnost Corsair se nachází ve velmi vážných potížích, a proto vůči ní bylo zahájeno řízení o předcházení platební neschopnosti („*mandat ad hoc*“ následované dohodovacím řízením) a byl jmenován správce ad hoc a poté smírčí správci ([25]). Jak je uvedeno v 18. až 29. bodě odůvodnění výše, situace společnosti Corsair, která byla velmi obtížná již v roce 2020, kdy byl vypracován a přijat plán restrukturalizace z roku 2020, se dále zhoršila, což vylučovalo jakoukoli možnost získat financování za tržních podmínek. I když dokument „Soubor podmínek“ předpokládá soukromé financování ve formě injekcí nového kapitálu, zůstává toto financování podmíněno podporou ze strany státu. Veřejné financování v podobě odpisu odepsatelných veřejných dluhů nebo úvěrů, daňových zvýhodnění, kapitálových injekcí nebo přeplánování splátek neodepsatelné části veřejného dluhu proto poskytuje společnosti Corsair jednoznačnou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nemohla získat.

(190) Výhoda uvedená ve 189. bodě odůvodnění je selektivní, protože opatření veřejného financování jsou opatřeními individuální podpory, z nichž má prospěch pouze společnost Corsair ([26]).

(191) Opatření uvedená v 187. bodě odůvodnění i) až v) posilují konkurenční postavení společnosti Corsair ve vztahu k ostatním leteckým společnostem působícím v Evropském hospodářském prostoru, zejména těm, které provozují stejné linky z Paříže do destinací buď na území Francie, nebo do třetích zemí. Tato opatření tedy narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž mezi leteckými společnostmi a mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(192) Z předchozích bodů odůvodnění vyplývá, že opatření uvedená v 187. bodě odůvodnění pod písmeny i) až v) představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(193) Za druhé, revidovaný plán restrukturalizace stanoví moratorium spočívající v rozložení plateb příspěvků na důchodové zabezpečení, které společnosti Corsair v září 2023 poskytl fond CRPN (Caisse de Retraite des Personnels Navigants – důchodový systém leteckého personálu) (43. bod odůvodnění). Komise si ve svém rozhodnutí o zahájení řízení původně vyhradila stanovisko k tomu, zda lze toto financování považovat za součást vlastního příspěvku, a uvedla, že by mohlo představovat státní podporu (86. bod odůvodnění).

(194) Francouzské orgány se domnívají, že toto moratorium je třeba považovat za vlastní příspěvek, protože představuje výhodu poskytnutou soukromým subjektem a nezahrnuje státní prostředky. Společnost Groupe Dubreuil Aéro tento názor francouzských orgánů zpochybňuje a připomíná, že členství ve fondu CRPN je povinné, sazbu a způsob výpočtu příspěvků stanoví stát, fond CRPN vykonává službu obecného zájmu a podléhá ministerskému dohledu.

(195) Státní prostředky zahrnují veškeré zdroje veřejného sektoru, včetně prostředků subjektů působících pod úrovní státu (decentralizovaných, federálních, regionálních nebo jiných) ([27]). Prostředky veřejných podniků rovněž představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU ([28]). Skutečnost, že částky, které odpovídají dotčenému opatření, zůstávají trvale pod veřejnou kontrolou, a jsou tedy k dispozici příslušným vnitrostátním orgánům, postačuje k tomu, aby mohly být považovány za státní prostředky ([29]). Navíc v případě, že opatření poskytuje soukromý subjekt, musí existovat dostatečné důkazy prokazující, že posuzované opatření podpory bylo přijato pod skutečným vlivem nebo kontrolou orgánů veřejné moci, a že je tedy toto opatření přičitatelné státu ([30]).

(196) Podle francouzského zákona o dopravě mají profesionální členové letových posádek civilního letectví nárok na systém doplňkového penzijního pojištění, jehož členství je povinné. Příspěvky jsou hrazeny částečně zaměstnavatelem a částečně zaměstnancem. Tento systém spravuje fond CRPN, což je nezisková právnická osoba soukromého práva, která vykonává službu obecného zájmu pod dohledem ministra odpovědného za sociální zabezpečení. Jeho správní rada se skládá z 22 členů: jedenáct z nich jsou zástupci zaměstnavatelů jmenovaní

([25]) Články L611-3 a následující obchodního zákoníku.
([26]) Rozsudek ze dne 4. června 2015, Komise v. MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.
([27]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 261, 19.7.2016, s. 1), bod 48 a citovaná judikatura.
([28]) Tamtéž, bod 49 a citovaná judikatura.
([29]) Rozsudek ve věci Francie v. Komise, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 36.
([30]) Rozsudek ve věci Itálie v. Komise, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, bod 67.

správním orgánem a zbývajících jedenáct jsou zástupci členů volení v souladu s podmínkami stanovenými nařízením Státní rady. Zástupce zaměstnavatelů navrhují profesní organizace (8 členů), organizace leteckého průmyslu (1 člen) a ministerstva, která zaměstnávají palubní personál (2 členové). Jednání se dále účastní vládní komisař a ministr odpovědný za civilní letectví; oba mohou být vyslechnuti tolikrát, kolikrát o to požádají. Výše a způsob výpočtu příspěvků jsou stanoveny předpisy. Fond CRPN zajišťuje finanční rovnováhu systému výhradně z vlastních zdrojů; v případě nedostatku zdrojů se platby poměrně sníží ([31]).

(197) Zdroje fondu CRPN pocházejí z příspěvků jeho členů a přidružených zaměstnavatelů. Není k dispozici žádný důkaz o tom, že tyto soukromé zdroj byly předloženy k přezkoumání státu, aby mohly být použity jako finanční prostředky poskytnuté společnosti Corsair. Zejména složení správní rady fondu CRPN, v níž zasedají zástupci členů fondu CRPN – a tedy konkurentů společnosti Corsair – a v níž jsou zástupci státu v menšině (2:22), brání závěru, že stát mohl rozhodujícím způsobem ovlivnit použití prostředků získaných z příspěvků a rozhodnout o jejich použití především na podporu určitých podniků. Komise navíc nemá žádné indicie, že by francouzské orgány mohly mít rozhodující vliv na využívání prostředků fondu CRPN prostřednictvím práva na slyšení, které mají vládní komisař a ministr odpovědný za civilní letectví při jednáních správní rady fondu CRPN. Stejně tak ministerský dohled, kterému fond CRPN podléhá, je omezený a týká se především výpočtu důchodů, nikoli způsobu výběru příspěvků. Moratorium poskytnuté společnosti Corsair fondem CRPN proto nelze považovat za opatření financované ze státních prostředků.

(198) Kromě toho důkazy týkající se státního dohledu, jmenování členů správní rady a stanovení výše a způsobu výpočtu příspěvků nepostačují k prokázání, že prozatímní financování poskytnuté fondem CRPN bylo přijato pod vlivem veřejných orgánů, zejména vzhledem k rovnému zastoupení ve správní radě a skutečnosti, že zástupci zaměstnavatelů, ačkoli jsou jmenováni správním orgánem, jsou fakticky pověřeni zastupováním zaměstnavatelů ([32]). Zákon o dopravě dále potvrzuje, že fond CRPN hospodaří se svými zdroji autonomně, neboť je sám povinen zajistit svou finanční rovnováhu a v případě nedostatku zdrojů nemůže spoléhat na podporu státu. Nelze tedy konstatovat, že rozhodnutí poskytnout společnosti Corsair moratorium v podobě odkladu plateb příspěvků za rok 2023 bylo přijato pod skutečným vlivem veřejných orgánů. Toto opatření proto není přičitatelné státu.

(199) Tím není dotčeno ekonomické odůvodnění rozhodnutí fondu CRPN odložit platby příspěvků dlužných společností Corsair za období od roku 2020 do roku 2023 poté, co získal ujištění, že i ostatní věřitelé učinili ústupky ([33]), s cílem dosáhnout úhrady své pohledávky usnadněním návratu dlužníka k životaschopnosti, nikoli jeho úpadku.

(200) Vzhledem k tomu, že toto opatření nelze přičítat státu a nebylo financováno ze státních prostředků, nepředstavuje rozložení plateb příspěvků poskytnuté společnosti Corsair fondem CRPN v září 2023 státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a lze je oprávněně považovat za součást vlastního příspěvku na dodatečné náklady na restrukturalizaci společnosti Corsair.

(201) Na základě tohoto posouzení kumulativních podmínek existence státní podpory Komise konstatuje, že opatření k financování změny plánu restrukturalizace uvedená v 187. bodě odůvodnění a kapitálová injekce uvedená ve 184. až 186. bodě odůvodnění představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

([31]) Články L6527-1 až L6527-4 a L6527-8 dopravního zákoníku.

([32]) Skutečnost, že stát jmenuje všechny zástupce mezioborové organizace, neznamená, že se jedná o zástupce státu, viz rozsudek Soudního dvora ze dne 30. ledna 1985, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC) v. Guy Clair, C-123/83, body 18 a 19.

([33]) Viz usnesení zvláštní správní rady fondu CRNP ze dne 7. listopadu 2023, které francouzské orgány předaly dne 10. února 2025.

5.1.3 *Dodatečná podpora poskytnutá v období restrukturalizace*

(202) Je nesporné, že v období od 12. dubna 2021 do 31. května 2022 a nezávisle na podpoře na restrukturalizaci schválené Komisí v roce 2020 obdržela společnost Corsair částku 32,4 milionu EUR, která byla rozdělena takto: i) 1,8 milionu EUR v rámci Fondu solidarity, ii) 10 milionů EUR jako podporu fixních nákladů a iii) 20,6 milionu EUR jako „podporu na uzavření" určené na financování záporného hrubého provozního přebytku podniků dotčených uzavřením hranic od ledna do září 2021.

(203) Opatření uvedená v 202. bodě odůvodnění představují individuální opatření přijatá v rámci režimů podpory, které Francie přijala jako součást dočasného rámce a které byly schváleny rozhodnutími Komise jako státní podpora ([34]). Tato individuální opatření je tedy třeba považovat za státní podporu z důvodů uvedených v příslušných rozhodnutích Komise.

(204) V každém případě byla tato opatření poskytnuta na základě individuálních rozhodnutí příslušných orgánů (ministerstvo hospodářství, generální ředitelství veřejných financí) formou nařízení a vyhlášek. Byla financována z francouzského státního rozpočtu. Jako taková jsou financována ze státních prostředků a lze je přičíst státu;

(205) Tato individuální opatření zvýhodňují společnost Corsair tím, že financují její činnost nebo jí umožňují pokrýt některé náklady vzniklé během pandemie Covid-19 ve výši 32,4 milionu EUR a které by za normálních okolností musela nést sama. Finanční situace společnosti v letech 2021 a 2022, kdy jí bylo poskytnuto veřejné financování, vylučovala možnost, že by společnost Corsair mohla tuto částku snadno získat za tržních podmínek. Pokud by jí toto financování bylo poskytnuto formou úvěru od finanční instituce, což je nepravděpodobné, protože hotovostní pozice společnosti Corsair byla v té době s největší pravděpodobností nižší než 32,4 milionu EUR, bylo by spojeno s finančními náklady odpovídajícími finančním nákladům emitenta, který je téměř v úpadku. Veřejné financování bylo navíc poskytnuto formou dotací, k jejichž poskytnutí by žádný subjekt jednající za tržních podmínek nepřistoupil. Dotčená individuální opatření proto společnosti Corsair poskytují hospodářskou výhodu, která není dostupná za tržních podmínek.

(206) Tato výhoda je selektivní, neboť byla poskytnuta společnosti Corsair, která byla mezi příjemci dotčené individuální podpory považována za podnik zvláště zasažený důsledky šíření pandemie Covid-19.

(207) Veřejné financování poskytnuté společnosti Corsair představuje riziko narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy, protože posiluje finanční situaci společnosti Corsair, která působí v odvětví letecké dopravy, jež je otevřené hospodářské soutěži a investicím z jiných členských států. Společnost Corsair získala přímou konkurenční výhodu tím, že nemusela uplatňovat ceny pokrývající náklady na služby, které poskytovala v konkurenci s ostatními leteckými společnostmi obsluhujícími stejné destinace. Individuální opatření uvedená v 202. bodě odůvodnění je proto třeba považovat za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.2. **Zákonnost podpory**

(208) Podle čl. 108 odst. 3 SFEU Komise musí být včas informována o záměrech upravit podpory, aby mohla podat své připomínky. Má-li Komise za to, že záměr není slučitelný se společným trhem ve smyslu článku 107, zahájí neprodleně řízení podle článku 108 odst. 2. Dotyčný členský stát neprovede zamýšlená opatření, dokud v tomto řízení není přijato konečné rozhodnutí.

([34]) Rozhodnutí C(2020) 2059 ze dne 30. března 2020 ve věci SA.56823 (2020/N) – Francie – 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 (OJ C 144, 30.4.2020, s. 1); Rozhodnutí C(2021) 1706 final ze dne 9. března 2021 ve věci SA.61330 (2021/N) – France COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (Úř. věst. C 242, 7.7.2023, s. 1) a rozhodnutí C(2021) 8710 final ze dne 26. listopadu 2021 ve věci SA.64114. (2021/N) – France COVID 19 – Compensation partielle des charges fixes des entreprises affectées par la crise COVID-19 en raison des mesures administratives d'interdiction d'accueil du public (Úř. věst. C 500, 10.12.2021, s. 1). Viz také 27. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení.

(209) Kromě toho podle čl. 1 písm. c) nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015 ([35]) představují změny existující podpory „novou podporu“, která podléhá oznamovací povinnosti podle čl. 2 odst. 1 uvedeného nařízení. Čl. 108 odst. 3 SFEU a článek 3 nařízení 2015/1589 obsahují ustanovení o zachování původního stavu, podle nějž podpora, která podléhá oznamovací povinnosti, nesmí být uskutečněna dříve, než Komise přijme nebo se bude mít za to, že přijala, rozhodnutí schvalující tuto podporu.

(210) Za prvé, pokud jde o zákonnost části kapitálové injekce od konsorcia OMRP, který v konečném důsledku financují místní orgány zámořských departementů (186. bod odůvodnění), francouzské orgány samy připustily, že považovat tuto injekci za soukromé financování je nesprávné. Toto prohlášení však bylo učiněno až poté, co bylo opatření skutečně provedeno v rámci plánu restrukturalizace z roku 2020, což znamená, že toto opatření musí být považováno za protiprávní podporu.

(211) Za druhé, pokud jde o zákonnost podpory, která je základem revidovaného plánu restrukturalizace, jak je uvedeno v 187. bodě odůvodnění, je třeba nejprve upřesnit, že úvěry FDES a PP, jejichž poskytnutí bylo schváleno rozhodnutím z roku 2020, je třeba považovat za existující podporu. Prominutí veřejné pohledávky vyplývající z těchto úvěrů, včetně úroků, však představuje změnu existující podpory, což znamená, že podléhá oznamovací povinnosti. Francouzské orgány oznámily Komisi veškerá opatření k financování jejich žádosti o změnu plánu restrukturalizace společnosti Corsair z roku 2020, tj. jak opatření uvedená v 187. bodě odůvodnění i) až iv), tak i prominutí veřejných pohledávek vyplývajících z úvěrů FDES a PP (187. bod odůvodnění v)). Vzhledem k tomu, že tato opatření byla oznámena před jejich provedením, které je do přijetí rozhodnutí Komise dosud pozastaveno, se Komise domnívá, že představují zákonnou státní podporu. Tím není dotčeno posouzení přiměřenosti podpory, zejména poměr mezi veřejným a soukromým podílem na financování nákladů na restrukturalizaci (40., 282. a 293. bod odůvodnění).

(212) A konečně pokud jde o dodatečnou podporu ve výši 32,4 milionu EUR poskytnutou v období restrukturalizace (202. až 207. bod odůvodnění), je třeba poznamenat, že bod 129 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci stanoví, že jakákoli podpora skutečně poskytnutá v období restrukturalizace, včetně podpory poskytnuté v rámci schváleného režimu, musí být jednotlivě oznámena Komisi, pokud o ní Komise nebyla informována v době, kdy přijala rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci. Je nesporné, že francouzské orgány v tomto případě dotčenou individuální podporu Komisi neoznámily, a to ani při oznámení podpory na restrukturalizaci, ani později. Poskytnutí podpory společnosti Corsair navíc nelze považovat za schválené na základě rozhodnutí Komise o dotčených režimech podpory, protože podniky v obtížích – jako je společnost Corsair – byly z těchto režimů výslovně vyloučeny. Tyto podpory jsou tedy protiprávní.

5.3. **Slučitelnost podpory a právní základ pro posouzení změny plánu restrukturalizace**

(213) Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU stanoví, že podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností, mohou být považovány za slučitelné s vnitřním trhem, pokud tyto podpory nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(214) Aby tedy mohla být podpora prohlášena za slučitelnou, musí být na jedné straně zaměřena na usnadnění rozvoje určitých činností nebo hospodářských oblastí a na druhé straně nesmí měnit podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(215) V rámci první podmínky Komise zkoumá, zda má podpora usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností. V rámci druhé podmínky Komise ověřuje vyváženost pozitivních účinků navrhované podpory na rozvoj činností, které má podporovat, a negativního dopadu, který může mít podpora na vnitřní trh, ve smyslu narušení hospodářské soutěže a nepříznivých účinků na obchod ([36]).

([35]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

([36]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. září 2020, Rakousko v. Komise (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, bod 19.

(216) Komise ve svých pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci stanovila kritéria, která používá při posuzování slučitelnosti podpory na restrukturalizaci podniku s vnitřním trhem. V souladu s bodem 7.2.2. pokynů platí, že pokud byla podpora na restrukturalizaci schválena, dotyčný členský stát může během restrukturalizačního období požádat Komisi o schválení změn plánu restrukturalizace a výše podpory.

(217) V této souvislosti předložila Francie Komisi první sdělení týkající se žádosti o změnu plánu restrukturalizace společnosti Corsair dne 27. září 2023, tj. tři dny před koncem období restrukturalizace společnosti Corsair. Doplňující informace týkající se dodatečných změn, které mají být provedeny v plánu restrukturalizace z roku 2020, předložila Francie Komisi dne 15. prosince 2023.

(218) Pokud jde o povahu změn plánu restrukturalizace, Komise konstatuje, že úpravy plánu restrukturalizace společnosti Corsair nemění jeho předmět, ekonomické odůvodnění ani strukturální cíle schválené v rozhodnutí z roku 2020. Revidovaný plán restrukturalizace má stejný cíl, tj. obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti a zachovat územní kontinuitu mezi metropolitní Francií a jejími zámořskými departementy a regiony. Předložené změny jsou výsledkem operativního přizpůsobení se vývoji na trhu po pandemii a nepředstavují změnu strategie.

(219) Komise zejména konstatuje, že rozsah činnosti společnosti Corsair zůstává nezměněn; podnik nediverzifikoval své činnosti mimo oblast letecké dopravy, nezměnil svůj obchodní model ani neprovedl žádnou strukturální transformaci, která by změnila jeho ekonomickou identitu. Dotčené trhy zůstávají do značné míry srovnatelné a podnik nadále provozuje především spojení mezi zámořskými územími a metropolitní Francií v souladu s mandátem obecného hospodářského zájmu, který byl základem původního plánu.

(220) V této souvislosti Komise konstatuje, že na základě hloubkového přezkumu revidovaného plánu restrukturalizace a argumentů předložených Francií podnik nadále plní svůj mandát zajišťovat územní kontinuitu mezi metropolitní Francií a zámořskými územími a regiony a současně zajišťuje diverzifikaci nabídky a konkurenceschopné ceny, které jsou zvláště důležité pro zákazníky podléhající omezením uznaným článkem 349 SFEU ([37]). Činí tak i navzdory přesunu části své kapacity do Afriky, což nezpochybňuje její regionální vazby, ale spíše představuje obchodní úpravu, jejímž cílem je optimalizovat využití letadlového parku (viz 231. bod odůvodnění).

(221) Finanční analýza provedená Komisí ukazuje, že základní parametry revidovaného plánu restrukturalizace zůstávají v souladu s parametry plánu schváleného v roce 2020. Trajektorie snižování nákladů a zadlužení a zvyšování produktivity a provozní efektivity zůstávají nezměněny. Změny provedené v prognóze příjmů a přidělování kapacity odrážejí přirozený vývoj trhu a makroekonomické podmínky pozorované od roku 2021. Tato revize vzhledem ke svému omezenému rozsahu nemění ekonomickou strukturu plánu, ale spíše zvyšuje jeho důvěryhodnost.

(222) Komise připomíná, že plány restrukturalizace lze upravit, pokud to vyžaduje vývoj trhu nebo provozní podmínky, za předpokladu, že tyto úpravy jsou v souladu s původními cíli. Změny navrhované Francií tomuto požadavku přesně odpovídají: Jejich cílem je zajistit realizaci původního plánu v nestabilním tržním prostředí a zároveň zachovat strategický směr stanovený v roce 2020. Mandát územní kontinuity, který je zásadní součástí schváleného plánu, zůstává plně zachován.

([37]) V případě Francie se to týká zejména Guadeloupu, Martiniku, Réunionu, Svatého Bartoloměje a Svatého Martina.

(223) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že změny plánu restrukturalizace schváleného v roce 2020 nepředstavují nový plán, ale spíše jeho úpravu, která je nutná v důsledku cyklického vývoje na trhu. Revidovaný plán je v souladu s duchem a literou původního rozhodnutí a nemá vliv na rozsah schválené podpory ani na sledované cíle návratu k životaschopnosti; je také plně v souladu se zásadami pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Tento plán je proto třeba považovat za změnu stávajícího plánu.

(224) Na tomto základě Komise konstatuje, že revidovaný plán restrukturalizace je v souladu s plánem restrukturalizace schváleným Komisí v roce 2020 a představuje jeho změnu, nikoli nový plán.

(225) V souladu s bodem 124 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci může Komise tyto změny v zásadě povolit, pokud splňují následující podmínky:

a) pozměněný plán musí stále zahrnovat obnovení životaschopnosti v přiměřené lhůtě;

b) zvýší-li se náklady na restrukturalizaci, musí se odpovídajícím způsobem zvýšit vlastní příspěvek;

c) v případě zvýšení podpory musí být opatření k omezení narušování hospodářské soutěže obsáhlejší než opatření, která byla uložena původně;

d) pokud jsou navrhovaná opatření k omezení narušování hospodářské soutěže omezenější než opatření, která byla uložena původně, musí se výše podpory odpovídajícím způsobem snížit;

e) nový časový rozvrh pro provádění opatření k omezení narušování hospodářské soutěže může být oproti původně přijatému rozvrhu opožděn pouze z důvodů, které daný podnik či členský stát nemohou ovlivnit; pokud tomu tak není, částka podpory se musí odpovídajícím způsobem snížit ([38]).

(226) Je třeba rovněž poznamenat, že oddíl 7.2.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci se vztahuje pouze na změny plánů restrukturalizace, nikoli na plány týkající se nových restrukturalizačních operací.

5.3.1. *Příspěvek usnadňuje rozvoj určité hospodářské činnosti nebo oblasti*

5.3.1.1. Příspěvek k řešení selhání trhu nebo předcházení sociálním obtížím

(227) Podle bodu 38 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být státní zásah zaměřen na situaci, kde může přinést podstatné zlepšení, které trh sám o sobě přinést nemůže. Bod 44 těchto pokynů stanoví, že podporu na restrukturalizaci nelze poskytnout pouze proto, aby příjemce mohl pokračovat v činnosti, je možné ji povolit pouze tehdy, je-li odůvodněna potřebou zabránit sociálním potížím nebo řešit tržní selhání. Tak tomu může být například v případě, kdy hrozí narušení poskytování důležité služby letecké dopravy, kterou je obtížné nahradit a kterou by konkurent nemohl jednoduše převzít ([39]).

(228) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že společnost Corsair hodlá rozšířit svou síť přímých spojení mezi dvěma body (point-to-point) do Afriky a Indického oceánu ([40]). V této souvislosti rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřilo pochybnosti o tom, zda zachování územní kontinuity a spojení se zámořskými regiony může být i nadále důvodem pro poskytnutí dodatečné podpory na restrukturalizaci, zejména vzhledem k i) existenci dvou až tří konkurenčních pravidelných leteckých společností na stejných trasách v rámci EU, které provozuje společnost Corsair, a ii) skutečnosti, že revidovaný plán společnosti Corsair se zaměřuje především na otevření nových linek do destinací mimo EU (viz 80. až 82. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

([38]) Bod 124 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

([39]) Viz uplatnění tohoto přístupu v případě středně velké letecké společnosti zaměřené na specifické segmenty poptávky po osobní dopravě ve věci SA.57026 (2020/N) – Rumunsko COVID-19: Podpora ve prospěch společnosti Blue Air, Úř. věst. C 430, 11.12.2020, jak potvrdil rozsudek Tribunálu ze dne 29. března 2023, Wizz Air Hungary Zrt. v. Evropská komise, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, body 66 až 74.

([40]) [...].

(229) Komise zdůvodnila své pochybnosti ohledně splnění podmínky stanovené v bodě 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci tím, že na třech trasách, které bude společnost Corsair nadále provozovat (tj. Pointe-à-Pitre, Fort-de-France a Réunion), poskytují nejméně dvě další konkurenční letecké společnosti (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) služby srovnatelné se službami společnosti Corsair v rámci závazků veřejné služby týkajících se četnosti spojů, kvality a kontinuity provozu. Komise proto dospěla k závěru, že služby osobní přepravy poskytované společností Corsair se nejeví jako specificky nebo svou povahou nezbytné, protože se zdá, že ostatní tři letecké společnosti jsou schopny kompenzovat odchod společnosti Corsair z trhu zvýšením své kapacity, četnosti spojů nebo počtu destinací.

(230) S ohledem na výše uvedené, za prvé, závěry studie předložené francouzskými orgány (viz 125. bod odůvodnění) týkající se překážek vstupu na trhy obsluhované společností Corsair a důsledků jejího zániku pro koncentraci nabídky a zvýšení cen na některých zranitelných trzích (Mayotte) jsou věrohodné. Je tedy možné, že zánik společnosti Corsair by měl za následek vážné sociální obtíže, tj. zhoršení situace zranitelných skupin obyvatel v regionech uvedených v článku 349 SFEU.

(231) Za druhé, společnost Corsair bude i nadále zajišťovat spojení s francouzskými zámořskými územími diverzifikací své nabídky a provozováním linek z regionálních letišť, jako jsou Lyon a Marseille, a nikoli pouze z letiště Paříž-Orly. Zřizování a zachování přímých spojení z regionálních letišť přispívá k rozšíření okruhu zákazníků a posílení vnitrostátního propojení, aniž by byla zpochybněna ústřední role společnosti Corsair při obsluze nejvzdálenějších zámořských regionů. I z tohoto hlediska by zánik společnosti Corsair pravděpodobně vedl k vážným sociálním potížím pro zranitelné skupiny obyvatel těchto regionů.

(232) V této souvislosti je rovněž důležité poznamenat, že financování plánované formou daňového zvýhodnění pro zámořská území (CIOM) vyžaduje, aby společnost Corsair využívala letadla financovaná tímto opatřením na činnosti vykonávané v zámořských územích ([41]).

(233) Pokud jde o zahájení provozu linek do Afriky během období restrukturalizace ([...]), k tomu došlo po předchozím povolení Komise, které bylo vydáno na základě odůvodněné žádosti předložené společností Corsair (viz 88. bod odůvodnění písm. d) rozhodnutí z roku 2020). Tyto linky tedy představovaly prostředek, který podnik použil k dosažení svého cíle dlouhodobé životaschopnosti v souladu se svými závazky vyplývajícími z rozhodnutí z roku 2020. Otevření těchto linek tak představovalo specifický mechanismus diverzifikace příjmů a optimalizace využití letadlového parku, aniž by došlo ke zrušení závazků týkajících se stávajících zámořských linek. Z předložených informací naopak vyplývá, že strategie zeměpisné diverzifikace sleduje cíl finanční stabilizace společnosti, která je nezbytnou podmínkou pro zajištění kontinuity jejího mandátu spočívajícího v zajišťování spojení s nejvzdálenějšími regiony Francie. To znamená, že navzdory přesunutí části své kapacity si společnost Corsair zachovává silnou přítomnost ve francouzských zámořských územích, přičemž francouzské zámořské destinace zůstávají hlavní oblastí její činnosti (na francouzská zámořská území se zaměřuje přibližně [...] % činnosti společnosti Corsair, pokud jde o počet nabízených míst).

(234) Komise proto konstatuje, že navzdory úpravě své sítě a cílenému zavedení afrických linek zůstává společnost Corsair i nadále výrazně orientována na francouzské zámořské regiony a nadále zajišťuje nezbytné spojení s těmito územími, čímž reaguje na strukturální potřeby v oblasti mobility a územní kontinuity zjištěné v rámci posouzení opatření.

(235) Z toho vyplývá, že zaprvé lze návrh změny plánu restrukturalizace společnosti Corsair přezkoumat podle oddílu 7.2.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a zadruhé, že změny stanovené v plánu nezpochybňují posouzení přínosu podpory k řešení tržního selhání nebo sociálních potíží, které Komise provedla ve svém rozhodnutí z roku 2020 ([42]).

([41]) Bod 16 dokumentu „Soubor podmínek“ a připojený plán restrukturalizace stanoví, že letadla financovaná formou daňového zvýhodnění pro zámořská území budou muset být po [...] % svého letového času provozována na zámořských linkách a po [...] % letového času na linkách do jiných destinací.

([42]) 60. až 65. bod odůvodnění rozhodnutí z roku 2020.

5.3.1.2. Obnovení dlouhodobé životaschopnosti

(236) Podle bodu 124 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci bude Komise v případě změny plánu restrukturalizace požadovat, aby dotčený členský stát předložil plán restrukturalizace, který umožní obnovení životaschopnosti v přiměřené lhůtě ve srovnání s původně předloženým plánem restrukturalizace.

(237) Kromě toho musí plán restrukturalizace zajistit obnovení dlouhodobé životaschopnosti příjemce na základě realistických předpokladů týkajících se budoucích provozních podmínek; dlouhodobé životaschopnosti je dosaženo pouze tehdy, pokud je podnik schopen zajistit odpovídající předpokládanou návratnost kapitálu poté, co pokryl veškeré náklady včetně nákladů spojených s opotřebením a finančními poplatky.

(238) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení konstatovala, že plán restrukturalizace předložený francouzskými orgány vykazuje určité nedostatky, které vyvolávají pochybnosti ohledně návratu společnosti Corsair k dlouhodobé životaschopnosti.

(239) Za prvé, ekonomické a provozní předpoklady přijaté francouzskými orgány nebyly podloženy podrobným odůvodněním, které by umožnilo posoudit, nakolik jsou realistické, čímž vznikly pochybnosti ohledně jejich obezřetnosti nebo důvěryhodnosti.

(240) Za druhé, základní finanční prognózy vykazovaly velmi omezené rozpětí ve vztahu ke standardním ukazatelům ziskovosti a solventnosti, což vystavovalo společnost riziku zranitelnosti v případě nepříznivého vývoje některých klíčových předpokladů, například cen paliva.

(241) Za třetí Komise konstatovala, že kapitálové vklady označené jako „nové finanční prostředky“, tj. [5–25] milionů EUR od stávajících investorů a [5–25] milionů EUR od Konžské republiky (Brazzaville) jako nového investora, zůstávaly vzhledem k potřebám společnosti Corsair v oblasti likvidity relativně nevysoké. Kromě toho se ukázalo, že několik dalších opatření, která byla prezentována jako nové iniciativy, byla ve skutečnosti předchozími opatřeními, která již byla zohledněna v rámci plánu z roku 2020 nebo byla v té době plánována, takže je nelze považovat za účinný příspěvek k obnovení životaschopnosti. Za těchto podmínek Komise dospěla k závěru, že uvedené příspěvky neprokazují proveditelnost plánu.

(242) Za čtvrté, francouzské orgány nepředložily pesimistický scénář, jak vyžaduje bod 50 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, což znemožnilo odpovídající posouzení citlivosti plánu na nepříznivý vývoj.

(243) Komise nakonec konstatovala, že předložené finanční prognózy jsou neúplné a omezují se na stručný výkaz zisků a ztrát. V rozporu s požadavky bodu 50 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci také vykazovaly negativní vývoj vlastního kapitálu v průběhu období restrukturalizace i po něm. Za těchto podmínek byla společnost Corsair na konci období restrukturalizace pravděpodobně stále „podnikem v obtížích“.

(244) Na základě toho Komise vyjádřila vážné pochybnosti o tom, zda revidovaný plán restrukturalizace splňuje kritéria stanovená v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a tedy i o schopnosti společnosti Corsair obnovit dlouhodobou životaschopnost a dosáhnout konkurenceschopnosti vlastními silami bez dodatečné podpory.

5.3.1.2.1. Posouzení předpokladů, z nichž vychází návrat k životaschopnosti

(245) Z přezkumu předpokladů přijatých francouzskými orgány vyplývá, že obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Corsair, jak je uvedeno v základním scénáři, je založeno na provozních a finančních prognózách, které jsou realistické, konzistentní a řádně odůvodněné v souladu s požadavky bodů 45 až 52 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(246) Tyto předpoklady zajišťují rovnováhu mezi opatřeními ke zlepšení výnosů z přepravy cestujících a strukturálními opatřeními k omezení nákladů. Účinky těchto opatření jsou již patrné na nedávných výsledcích společnosti Corsair.

(247) Komise zejména konstatuje, že předpoklady týkající se zlepšení ukazatele RASK nyní odrážejí skutečný dopad opatření zavedených společností Corsair. Výsledkem je vyšší ukazatel RASK ve srovnání s předpoklady, které byly původně použity v revidovaném plánu restrukturalizace na základě konzervativního přístupu, neboť v té době nebylo možné provést spolehlivou prognózu; ve verzi plánu předložené 15. prosince 2025 tomu tak již nebylo. Francouzské orgány proto poukazují na zlepšení ukazatele RASK o [...] % od [...], oproti původně předpokládaným [...] %, v souladu s vynikajícími výsledky zaznamenanými v účetním období 2024/2025 po skutečném provedení obchodních a provozních opatření. Komise konstatuje, že tato revize směrem nahoru je založena na aktuálních faktických údajích a není výsledkem nadměrně optimistických předpokladů.

(248) Komise dále uvádí, že předpoklady týkající se výnosů z přepravy cestujících vycházejí z průměrné ceny letenky, která je vyšší, než se původně předpokládalo, což odráží stabilizaci, případně mírný nárůst, který společnost Corsair zaznamenala v průběhu několika měsíců a celého účetního období 2025, a to ve výši +[...] % ve srovnání s předchozí verzí plánu restrukturalizace předloženého v květnu 2025. K tomuto příznivému vývoji došlo v kontextu výrazného poklesu cen paliva (–[...] % oproti předpokladům plánu), což posílilo důvěryhodnost budoucích prognóz z hlediska provozní marže. Komise se domnívá, že kombinace zlepšení průměrné ceny letenky a snížení nákladů na palivo je silnou hnací silou ziskovosti.

(249) Komise rovněž uvádí, že zlepšení průměrné ceny letenky je do značné míry způsobeno tím, že společnost Corsair v souvislosti s obnovou svého letadlového parku uskutečňuje strategii upsellingu, díky čemuž se její obchodní nabídka se stala atraktivnější a stimulovala výnosy z přepravy cestujících nad rámec původních očekávání. Výsledky zaznamenané v účetním období 2025 a také prognózy pro rok 2026 potvrzují, že tyto účinky nejsou ani jednorázové, ani cyklické, ale jsou spíše výsledkem strukturálních rozhodnutí odpovídajících strategii změny obchodní identity společnosti. V tomto ohledu se Komise domnívá, že úroveň zvýšení cen letenek předpokládaná společností Corsair je i nadále slučitelná s cílem podpory na restrukturalizaci, neboť odráží kvalitativní zlepšení nabízených služeb a postupnou normalizaci výnosů z přepravy cestujících, a nikoli strategii umělého zvyšování cen díky státní podpoře. Komise dále uvádí, že v hypotetickém srovnávacím scénáři bez podpory by bylo nezbytné provést zvýšení cen letenek rovněž za účelem řešení růstu nákladů (inflace) a zhoršení finanční struktury, případně by tato zvýšení mohla být ještě výraznější či doprovázená snížením kapacity a kvality služeb. Za těchto podmínek nepředstavuje předpokládaný vývoj průměrné ceny letenek ve scénáři s podporou pro společnost Corsair nepřiměřenou konkurenční výhodu ve srovnání s tímto hypotetickým srovnávacím scénářem, ale odpovídá ekonomicky odůvodněnému a přiměřenému vývoji s ohledem na cíle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(250) Komise dále bere na vědomí předpoklady týkající se snížení distribučních nákladů na základě nedávných výsledků přímého prodejního kanálu, a zejména online kanálu, které byly zaznamenány během účetního období 2025. Zavádění dynamické obchodní politiky zaměřené na zvýšení podílu přímého prodeje se již několik měsíců projevuje v měřitelném snížení využívání distribučních sítí třetích stran, které jsou strukturálně nákladnější. Komise se domnívá, že tento vývoj, který již probíhá a je prokázán, posiluje důvěryhodnost prognózy úspor nákladů v základním scénáři.

(251) Vzhledem ke všem těmto skutečnostem se Komise domnívá, že předpoklady, z nichž vychází základní scénář, jsou obezřetné, založené na skutečně zjištěných výsledcích a v souladu s prováděnými provozními opatřeními. Na základě těchto opatření lze učinit odůvodněný závěr, že plán restrukturalizace může obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti Corsair v souladu s požadavky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(252) Pokud jde o analýzu pesimistického scénáře předloženého francouzskými orgány, ukazuje se, že tento scénář uplatňuje obezřetnou a důvěryhodnou citlivost v souladu s požadavky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť je zaměřen na testování robustnosti revidovaného plánu restrukturalizace vůči pravděpodobným nepříznivým otřesům, které ovlivňují hlavní faktory hospodářské výkonnosti společnosti Corsair.

(253) Komise konstatuje, že pesimistický scénář vychází z podrobné analýzy kritických hodnot tří klíčových ukazatelů, tj. cen paliva, průměrné ceny letenek a míry obsazenosti. Analýzy identifikují odchylky, které by při samostatném posuzování jednotlivých parametrů vedly k nulovému čistému výsledku. Analýza citlivosti, kterou provedli finanční poradci společnosti ([43]), ukázala, že za jinak nezměněných podmínek by ke zneutralizování čistého výsledku bylo zapotřebí zvýšení ceny paliva o [...] % na [...] % oproti předpokladům základního scénáře, což by odpovídalo ceně paliva v rozmezí [1 000–1 500] až [1 000–1 500] USD za tunu, a tedy výrazně vyšší než předpoklady použité v revidovaném plánu restrukturalizace i průměrná cena skutečně zjištěná v průběhu účetního období 2024/2025 ([500–800] USD za tunu). Komise se domnívá, že tyto prahové hodnoty vykazují významnou bezpečnostní rezervu, pokud jde o riziko cen paliva.

(254) Stejně tak, pokud jde o výnosy z přepravy cestujících, Komise uvádí, že čistý výsledek by byl nulový pouze v případě, že by průměrná cena letenky klesla o [...] % oproti základnímu scénáři, tj. pokles o [...] až [...] EUR na cestujícího v závislosti na posuzovaných účetních obdobích. Pokud jde o míru obsazenosti, k dosažení čistého nulového výsledku by bylo nutné zhoršení o [...] procentních bodů oproti základnímu scénáři, což by vedlo k mírám mezi [...] % a [...] %. Komise se domnívá, že tyto odchylky, analyzované samostatně, překračují obvyklé výkyvy pozorované na trzích, na nichž společnost Corsair působí, a potvrzují obezřetný charakter použitých předpokladů.

(255) Na základě těchto analýz citlivosti francouzské orgány vypracovaly pesimistický scénář, který kombinoval souběžné nepříznivé otřesy, tj. i) zvýšení cen paliva o [...] USD za tunu ve srovnání s obchodním plánem (tj. +[...] % oproti základnímu scénáři a +[...] % oproti průměru zjištěnému v letech 2024/2025, ii) pokles průměrné ceny letenky o [...] % a iii) pokles míry obsazenosti o [...] procentních bodů. Komise konstatuje, že tyto souběžné předpoklady jsou přísnější než odchylky obvykle pozorované v krátkém časovém horizontu, a představují tedy věrohodný zátěžový test obchodního modelu společnosti Corsair.

(256) Komise konstatuje, že v tomto pesimistickém scénáři je kumulovaný dopad na provozní výsledek stále významný, avšak zároveň kontrolovaný, přičemž v účetním období 2025/2026 činí negativní dopad [...] milionů EUR a kumulativně se zvyšuje na [...] milionů EUR v roce 2026/2027 a na [...] milionů EUR v roce 2027/2028. Srovnatelné dopady lze pozorovat i v oblasti peněžních toků. Navzdory těmto kombinovaným otřesům se však společnosti Corsair daří udržet v krátkodobém horizontu plánu kladný provozní výsledek, což prokazuje schopnost společnosti odolávat přiměřeně nepříznivému zhoršení ekonomického prostředí, aniž by to bezprostředně ohrozilo její provozní životaschopnost.

(257) Vzhledem ke všem těmto informacím se Komise domnívá, že pesimistický scénář nezpochybňuje důvěryhodnost návratu společnosti Corsair k dlouhodobé životaschopnosti. Naopak ukazuje, že plán restrukturalizace je dostatečně robustní na to, aby odolal hlavním zjištěným rizikům, zejména rizikům souvisejícím s volatilitou cen paliva a s mírným zhoršením obchodních podmínek, v souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Tento závěr je o to více opodstatněný, že konec období restrukturalizace je stanoven na 30. září 2026, tj. za pouhých několik měsíců, a že i když takový scénář nelze zcela vyloučit, je velmi nepravděpodobné, že by se naplnily všechny jeho složky a že by během tak krátké doby došlo k tak významnému zhoršení.

(258) Pokud jde o společnou analýzu základního a pesimistického scénáře, Komise se domnívá, že předpoklady, které společnost Corsair použila k prokázání návratu k životaschopnosti, jsou věrohodné, obezřetné a dostatečně podložené. Základní scénář vychází z provozních a obchodních předpokladů, které se opírají o již zjištěné a zdokumentované trendy, zejména pokud jde o zlepšení výnosů z přepravy cestujících, strategii upsellingu a optimalizaci prodejních kanálů, aniž by vycházel z příliš optimistických předpokladů. Pesimistický scénář naproti tomu představuje přísný zátěžový test, který vychází z pravděpodobných nepříznivých otřesů, jež současně ovlivňují hlavní faktory hospodářské výkonnosti, a ukazuje značnou bezpečnostní rezervu ve srovnání s kritickými

([43]) Zdroj: Strana 7 aktualizovaného plánu restrukturalizace předloženého Komisi dne 15. prosince 2025.

prahovými hodnotami, které by vedly k nulovému čistému výsledku. Skutečnost, že i v pesimistickém scénáři se společnosti Corsair daří v krátkodobém horizontu dosáhnout kladného provozního výsledku, je důkazem vnitřní robustnosti plánu restrukturalizace. Komise proto konstatuje, že všechny předpoklady, z nichž oba scénáře vycházejí, splňují požadavky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a podporují kladný závěr ohledně věrohodnosti návratu společnosti Corsair k dlouhodobé životaschopnosti.

5.3.1.2.2. Posouzení očekávané finanční výkonnosti

(259) Francouzské orgány ve svých nejnovějších připomínkách předložily několik revizí finančních údajů a prognóz společnosti Corsair, z nichž poslední je z 15. prosince 2025. Tyto aktualizované prognózy (viz 49. až 65. bod odůvodnění výše) ukazují na soustavné a strukturální zlepšování provozní a finanční výkonnosti společnosti během období restrukturalizace, které bude prodlouženo do 30. září 2026. Podle základního scénáře společnost Corsair vykáže na konci období kladný čistý výsledek ve výši [...] milionů EUR (nebo [...] milionů EUR, pokud se vyloučí mimořádný výsledek ve výši [...] milionů EUR z důvodu státní podpory) a návratnost investovaného kapitálu (ROCE) ve výši [10,6–13,4] %, což potvrzuje rostoucí trend pozorovaný od roku 2023 a naznačuje, že společnost by měla být schopna zajistit přiměřenou plánovanou návratnost kapitálu po pokrytí všech svých nákladů včetně odpisů a finančních nákladů, v souladu s bodem 52 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Střednědobé prognózy ukazují pokračování tohoto trendu, přičemž do konce účetního období končícího v září 2027 se předpokládá čistý výsledek ve výši [...] milionů EUR a ukazatel ROCE ve výši [11,4–15,2] %.

(260) Komise uvádí, že míra návratnosti investovaného kapitálu (ROCE) předpokládaná na konci revidovaného plánu restrukturalizace je vyšší než hodnota WACC odhadovaná francouzskými orgány na [8,6–10,5] %. Tato hodnota WACC je sama o sobě podstatně vyšší než průměrné hodnoty používané Komisí v jejích nedávných rozhodnutích týkajících se odvětví letecké dopravy, které se pohybují kolem [...] ([44]). Komise se domnívá, že tento rozdíl je odůvodněn specifickou situací společnosti Corsair, tj. vyšším rizikovým profilem a absencí přesvědčivých výsledků schváleného prvního plánu restrukturalizace, což nebyl případ jiných leteckých společností, které byly předmětem srovnatelných rozhodnutí o restrukturalizaci. Společnost Corsair není kótovaná na burze, má menší rozsah činnosti a působí na omezeném počtu trhů dálkové dopravy; její dlouhodobá životaschopnost je i nadále do značné míry podmíněna účinnou realizací revidovaného plánu restrukturalizace a splněním ambiciózních předpokladů v oblasti provozu a ziskovosti. Za těchto okolností se použití vyšší hodnoty WACC než v jiných případech v daném odvětví jeví jako vhodné, neboť zohledňuje míru zbytkového rizika, které nesou investoři po restrukturalizaci, a zabraňuje nadhodnocení očekávané ekonomické výnosnosti.

(261) V tomto ohledu Komise na základě informací poskytnutých francouzskými orgány, a zejména na základě podrobné analýzy uvedené ve studii nazvané „*Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair*“ (Metodika výpočtu hodnoty WACC společnosti Corsair), konstatuje, že metodika použitá k výpočtu hodnoty WACC je odůvodněná ([45]).

(262) Komise dále rovněž považuje za vhodné použít cílovou finanční páku ve výši [...] %, jelikož nevychází z finanční situace společnosti Corsair v období potíží, ale z průměrných hodnot zjištěných u evropských leteckých společností. Tento přístup je v souladu s metodikou doporučovanou pro nekótované podniky, jako je společnost Corsair ([46]). Stejně tak použitá hodnota beta vlastního kapitálu, stanovená na [...], je odvozena z odvětvové hodnoty beta aktiv odhadnuté na základě širokého vzorku evropských leteckých společností a následně upravena metodou oddlužení a opětovného zadlužení podle úrovně zadlužení daného vzorku. Tato metoda je široce uznávána jak ve finanční teorii, tak regulačními orgány, které jsou citovány ve studii francouzských orgánů ([47]).

([44]) Průměr vypočítaný Komisí pro společnosti Condor, SAS, TAP, TAROM.

([45]) Studie odhaduje hodnotu WACC na konci plánu restrukturalizace na základě tržních údajů, nikoli s ohledem na současnou situaci společnosti Corsair a její vlastní náklady na financování a předpokládanou úroveň finanční páky na konci období v roce 2026. To je v souladu s analýzou schopnosti podniku pokrývat své kapitálové náklady v dlouhodobém horizontu za běžných tržních podmínek. Alternativním přístupem je odhad oportunitních nákladů kapitálu v okamžiku jeho investování (nebo investování dluhu) a jejich analýza.

([46]) Tento přístup upřednostňuje standardizované odvětvové parametry před specifickými údaji o příjemci, které odrážejí státní podporu poskytnutou příjemci podpory na restrukturalizaci, jako je v případě společnosti Corsair odpis veřejných pohledávek.

([47]) Tento přístup umožňuje identifikovat systémové riziko, které je specifické pro odvětví letecké dopravy, spíše než přechodný rizikový profil společnosti Corsair.

(263) Komise dále konstatuje, že náklady vlastního kapitálu zahrnují zvláštní přirážku za nelikviditu, která je odůvodněna skutečností, že společnost Corsair není kótovaná na burze, přičemž prémie za finanční potíže se neuplatňuje, protože hodnota WACC se vypočítává pro okamžik, kdy se předpokládá návrat podniku k životaschopnosti. Použité náklady dluhu vycházejí z objektivních tržních referenčních ukazatelů, které kombinují francouzské odvětvové a makroekonomické údaje a odrážejí náklady na financování středně velkého životaschopného podniku působícího v oblasti letecké dopravy, nikoli náklady, které v současnosti nebo v budoucnu ponese společnost Corsair.

(264) Komise proto konstatuje, že hodnota WACC ve výši [8,6–10,5] % představuje obezřetnou a důvěryhodnou referenční sazbu pro posouzení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Corsair a pro ověření, zda finanční projekce revidovaného plánu restrukturalizace umožňují dlouhodobě pokrýt náklady na kapitál v souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a s ustálenou praxí Komise ve srovnatelných případech v odvětví letectví.

(265) Stav vlastního kapitálu společnosti se navíc [...], což znamená, že společnost Corsair definitivně ukončila status podniku v obtížích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(266) Na tomto základě Komise konstatuje, že i kdyby k úplné obnově vlastního kapitálu společnosti Corsair došlo až po skončení období restrukturalizace, předložený plán představuje solidní a zdravé vyhlídky návratu k životaschopnosti. Nejnovější prognózy zohledňují další racionalizační a konkurenční opatření přijatá společností, zejména kontrolu provozních nákladů, modernizaci letadlového parku, zlepšení míry obsazenosti a účinnější cenovou politiku. Zohledňují rovněž opatření, jejichž cílem je omezit narušování hospodářské soutěže, která byla navržena francouzské orgány. Očekávaná úroveň ziskovosti (ukazatel ROCE ve výši [10,6–13,4] % v roce 2026 a [11,4–15,2] % v roce 2027) svědčí o skutečném a udržitelném oživení, které je o to pozoruhodnější, že bylo dosaženo v situaci stále poznamenané důsledky vojenské agrese Ruska proti Ukrajině.

(267) V této souvislosti a na základě tabulky 4, kterou předložily francouzské orgány, Komise uvádí následující doplňující poznámky, které posilují analýzu návratu společnosti Corsair k životaschopnosti:

a) Komise za prvé konstatuje, že francouzské orgány podložily svou analýzu porovnáním návratnosti investovaného kapitálu (ROCE) společnosti Corsair s širokým a reprezentativním vzorkem přibližně dvanácti evropských a severoamerických leteckých společností. Tento vzorek zahrnuje tradiční dopravce, nízkonákladové společnosti a severoamerické letecké společnosti, což umožňuje přesně zachytit strukturální rozdíly v návratnosti kapitálu v závislosti na obchodních modelech. Komise konstatuje, že toto rozdělení podle kategorií poskytuje vhodný referenční rámec pro společnost Corsair, jejíž postavení a rizikový profil jsou srovnatelné s tradičními leteckými společnostmi provozujícími dálkové linky s vysokou kapitálovou náročností, přestože její velikost je zjevně menší.

b) Za druhé Komise uvádí, že vývoj ukazatele ROCE pozorovaný v letech 2019–2024 odráží hlavní exogenní šoky, které ovlivnily odvětví letecké dopravy: po celkově uspokojivé úrovni v roce 2019, kdy průměrná hodnota ukazatele ROCE u všech leteckých společností činila 7,3 %, došlo v letech 2021 a 2022 k prudkému poklesu ukazatelů, přičemž průměrná hodnota se dostala do záporných hodnot nebo byla velmi nízká, zejména v důsledku krize COVID-19, omezení mobility a narušení hodnotových řetězců. Vzestupný trend pozorovaný v roce 2023 a potvrzený v roce 2024 s průměrnou hodnotou ukazatele ROCE ve výši 6,9 % svědčí o postupném návratu k normálnějším tržním podmínkám, nikoli však k plnému návratu na úroveň před pandemií.

c) V tomto odvětvovém kontextu Komise konstatuje, že ukazatel ROCE společnosti Corsair se v letech 2024/2025 ustálil na [...] %, poté, co v účetním období 2023/2024 dosáhl úrovně blízké rovnováze. V tom se odráží výrazné zlepšení jejích hospodářských výsledků po provedení prvních restrukturalizačních opatření. Konkrétně projekce v revidovaném plánu restrukturalizace naznačují rostoucí trajektorii ukazatele ROCE společnosti Corsair do konce plánu.

(268) Komise se domnívá, že tato trajektorie je v souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť prokazuje schopnost příjemce vytvářet ve střednědobém horizontu návratnost kapitálu, která je v průběhu času kladná a slučitelná s kapitálovými náklady, což mu umožňuje fungovat za běžných tržních podmínek bez trvalé závislosti na státní podpoře. V tomto ohledu představuje předpokládaný vývoj ukazatele ROCE relevantní a důvěryhodný ukazatel návratu společnosti Corsair k dlouhodobé životaschopnosti.

(269) Komise se domnívá, že ačkoli vlastní kapitál zůstává na konci období restrukturalizace záporný, tato situace sama o sobě nestačí k vyloučení závěru o návratu k dlouhodobé životaschopnosti. Pojem „životaschopnost“ ve výkladu Komise v obdobných případech rozsáhlé restrukturalizace není založen pouze na rozvahové solventnosti, ale na strukturální a trvalé schopnosti podniku vytvářet kladné peněžní toky, a tedy financovat svou činnost bez další státní podpory. V tomto ohledu revidovaný plán restrukturalizace ukazuje pozitivní trajektorii provozní ziskovosti, která zajišťuje, že hospodářské oživení společnosti Corsair je nezvratné a že společnost Corsair bude nakonec schopna financovat své investice a splácet své dluhy, i když to bude vyžadovat (o něco) delší období k vyrovnání historických ztrát (mezery ve vlastním kapitálu). Dočasné přetrvávání záporného vlastního kapitálu je tedy třeba chápat jako přirozený důsledek historických ztrát, aniž by byla dotčena budoucí ekonomická životaschopnost.

(270) Komise dále konstatuje, že předloženou trajektorii oživení podporuje také nedávný i očekávaný vývoj hlavních makroekonomických parametrů. Za prvé, stabilizace a očekávané mírné posílení eura vůči dolaru v období 2025/2027 ([48]) automaticky snižují náklady na nákupy denominované v dolarech, zejména u leteckého paliva a leasingových smluv na letadla. Za druhé, po prudkých výkyvech pozorovaných v letech 2022 a 2023 vykazují termínované trhy s leteckým palivem v období plánu restrukturalizace tendenci k cenové stabilizaci ([49]), což značně zmírňuje riziko dopadající na provozní marže. Tyto dva souběžné faktory, příznivý vývoj směnného kurzu a pokles cen paliv, představují vnější impulzy podporující ziskovost společnosti Corsair a posilující důvěryhodnost jejího návratu k dlouhodobé životaschopnosti.

(271) Komise rovněž konstatuje, že po ukončení plánu bude společnost Corsair disponovat zdravější finanční strukturou a dostatečnými peněžními toky, aby mohla pokračovat ve svém rozvoji bez nutnosti další veřejné podpory; a to jak v základním, tak i v pesimistickém scénáři.

(272) Pokud se nyní zaměříme na pesimistický scénář, Komise konstatuje, že čistý výsledek očekávaný na konci období restrukturalizace je po vyloučení účinků státní podpory kladný a činí [...] EUR. Totéž platí i pro peněžní toky společnosti, u nichž se očekává výše v rozmezí od [...] do [...] milionů EUR.

([48]) Tržní prognózy i makroekonomické předpoklady směřují k tomu, že v období 2025–2027 se euro vůči americkému dolaru stabilizuje, nebo dokonce mírně posílí. Za prvé, technické projekce Eurosystému odhadují, že kurz eura vůči americkému dolaru by se mohl v letech 2025 až 2027 mírně zvyšovat, z přibližně 1,08 v roce 2025 na 1,11 a poté na 1,13 v letech 2026–2027, což představuje posílení eura oproti předchozím úrovním v kontextu klesajících cen surovin a zlepšujících se dlouhodobých úrokových sazeb v eurozóně. Za druhé, prognózy tržních odborníků (průzkum ECB mezi profesionálními prognostiky) ukazují očekávané posílení eura vůči dolaru, přičemž kurz EUR/USD by měl být v roce 2026 vyšší než v roce 2025 a ve střednědobém horizontu sledovat vzestupnou trajektorii. Tento vývoj podporují i prognózy mezinárodních finančních institucí; některé z nich uvádějí, že euro by mohlo v letech 2025/2026 v dlouhodobém horizontu překročit hranici 1,15 až 1,20 USD, a to v důsledku strukturálních faktorů, jako jsou potenciální rozdíly v měnové politice Evropské centrální banky a americké centrální banky (US Federal Reserve), a také relativní odolnosti ekonomiky eurozóny. Celkově tyto úvahy založené na faktech podporují předpoklad, že euro se v daném období stabilizuje a poté vůči dolaru mírně vzroste.

([49]) Shromážděné údaje o trhu s ropnými produkty a termínovaném trhu ukazují obecný trend zmírňování cen destilovaných paliv, včetně leteckého petroleje, jehož ceny zaznamenaly v letech 2022 a 2023 prudké výkyvy. Mezinárodní ceny ropy, které jsou hlavním faktorem ovlivňujícím náklady na letecký petrolej, se od vrcholů dosažených v posledních letech výrazně snížily a v roce 2025 zůstaly na historicky nižších úrovních, přičemž cena ropy Brent se často pohybuje pod 70 USD za barel, což odráží přebytek nabídky a slabší globální poptávku, než se očekávalo. Podle spolehlivých prognóz by tento klesající trend by mohl pokračovat i v letech 2026 a 2027, přičemž podle odhadů by se ceny ropy Brent měly ve střednědobém horizontu pohybovat kolem 58–60 USD za barel, což odpovídá výrazně nižší úrovni než nedávná maxima a vytváří tlak na pokles cen leteckého petroleje.
Na termínovaných trzích s destilovanými produkty se navíc projevuje vyrovnávání prémií leteckého paliva (kerosin) ve srovnání s ostatními destilovanými palivy, což naznačuje ústup očekávání napětí na straně nabídky. Evropské prémie leteckého paliva oproti futures na motorovou naftu téměř vymizely, což odráží pokles obav z nedostatku a normalizaci cenových struktur na termínovaných trzích (viz: 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 této souvislosti se kombinace trvale mírnějších cen ropy a poklesu prémií destilovaných produktů odráží v očekávání, že cena leteckého petroleje zůstane v období 2025–2027 stabilní nebo mírně klesne, což výrazně snižuje riziko zatěžující provozní marže leteckých společností závislých na tomto klíčovém palivu, jako je například společnost Corsair.

(273) Předpoklady, které francouzské orgány použily, jsou sice obezřetné, ale s ohledem na vývoj v odvětví letecké dopravy a na nedávné výsledky společnosti Corsair, zejména na jejích dálkových linkách do zámořských departementů a Afriky, se zdají být věrohodné. Přestože pesimistický scénář poukazuje na přetrvávající citlivost na výkyvy nákladů a poptávky, Komise se domnívá, že kombinace trvale nižších nákladů, lépe cíleného obchodního postavení, příznivějšího vnějšího ekonomického prostředí a pokračujícího oživení mezinárodní dopravy činí návrat společnosti k životaschopnosti do konce období restrukturalizace, které skončí již na konci září 2026, věrohodným.

(274) V souladu s bodem 52 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise opakuje, že návrat k životaschopnosti zahrnuje jednak dlouhodobou schopnost podniku pokrýt všechny své náklady, včetně nákladů spojených s opotřebením a finančními poplatky, a zároveň zajistit odpovídající předpokládanou návratnost kapitálu, a jednak, jako samostatné kritérium, schopnost restrukturalizovaného podniku konkurovat na trhu vlastními silami bez trvalé závislosti na veřejné podpoře. V tomto ohledu Komise upřesňuje, že toto kritérium se neomezuje na účetní stav vlastního kapitálu ve fázi restrukturalizace, který může zůstávat dočasně záporný, ale musí být posuzováno výhledově, k okamžiku ukončení plánu, na základě souboru relevantních ekonomických a finančních ukazatelů.

(275) V daném případě Komise konstatuje, že po ukončení plánu restrukturalizace bude společnost Corsair podle předpokladů generovat kladný a opakující se provozní výsledek, kladné disponibilní peněžní toky a návratnost investovaného kapitálu, která bude trvale převyšovat vážené průměrné kapitálové náklady. Tyto skutečnosti dokládají schopnost podniku financovat svou činnost a budoucí investice za běžných tržních podmínek, aniž by se musel opírat o další státní podporu. Komise dále uvádí, že předpokládaná finanční struktura umožní společnosti Corsair splňovat standardní tržní požadavky, pokud jde o solventnost a schopnost splácet dluh, což jí po ukončení restrukturalizace umožní běžný přístup k tržním zdrojům financování.

(276) Za těchto podmínek a v souladu s přístupem, který Komise zaujala v předchozích případech, zejména ve věci společnosti TAP, jak potvrdil rozsudek Tribunálu (Ryanair DAC v. Evropská komise, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, bod 104 a následující), se Komise domnívá, že společnost Corsair bude schopna do skončení plánu restrukturalizace, nejpozději však do září 2026, konkurovat na trhu vlastními silami. Opatření prováděná v rámci revidovaného plánu restrukturalizace proto mohou obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti Corsair a zajistit její finanční autonomii bez další státní podpory.

5.3.2. *Účinek na obchod a hospodářskou soutěž*

5.3.2.1. Přiměřenost podpory, proporcionalita, vlastní přispění a sdílení nákladů

(277) Podle bodu 62 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci se požaduje významné přispění na náklady restrukturalizace z vlastních zdrojů příjemce podpory, jeho akcionářů či věřitelů nebo obchodní skupiny, ke které náleží, nebo od nových investorů. Tento příspěvek z vlastních zdrojů by měl mít za normálních okolností srovnatelné účinky na solventnost či likviditu příjemce jako přidělená podpora; za podporu musí být navíc poskytnuto řádné protiplnění (bod 54 pokynů). V souladu s bodem 63 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být toto přispění skutečné, tj. takříkajíc opravdové, bez očekávaných budoucích výnosů, jako je peněžní tok. Navíc podle bodu 124 písm. b) těchto pokynů, zvýší-li se v rámci změn plánu restrukturalizace náklady na restrukturalizaci, musí se odpovídajícím způsobem zvýšit vlastní příspěvek.

(278) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že francouzské orgány zvažují nová podpůrná opatření pro společnost Corsair ve výši 83,1 milionu EUR ([50]) zahrnující novou kapitálovou injekci ve výši 3 milionů EUR od Conseil Départemental de Guadeloupe, přeplánování splátek veřejného dluhu ve výši 19 milionů EUR, prominutí pohledávek ve výši 23 milionů EUR, nové daňové úlevy v souvislosti s obnovou letadlového parku ve výši přibližně 38,1 milionu EUR.EUR a rovněž prominutí veřejných pohledávek odpovídajících částkám úvěrů FDES a PP poskytnutých v rámci původní restrukturalizace (celkem 80 mil. EUR).

(279) Komise dále uvedla, že navrhované ustanovení „better fortunes" zůstalo omezeno na částku [...] milionů EUR, zatímco souhrnná výše veřejné podpory poskytnuté od roku 2020 činila téměř 200 milionů EUR. Za této situace Komise dospěla k závěru, že i v případě úspěšné restrukturalizace by většina zisku připadla soukromým akcionářům, zatímco hlavní zátěž by nesl stát v důsledku odpisu dluhů a poskytování daňových výhod odpovídajících nevratným dotacím. Komise proto uvedla, že protiplnění ve prospěch státu se nezdá být přiměřené a že částečná konverze veřejných pohledávek na kapitál by mohla zajistit lepší symetrii vůči ostatním investorům.

(280) Komise dále konstatovala, že revidovaný plán restrukturalizace dosud neprokazoval existenci dostatečného, skutečného a efektivního vlastního příspěvku ve smyslu bodů 64 a 124 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Zejména některé uvedené zdroje financování, jako je plánovaný prodej a zpětný pronájem ve výši přibližně 21,7 milionu EUR nebo financování čtyř dosud nedodaných letadel Airbus A330-NEO, se v této fázi jevily jako nedostatečně zdokumentované nebo pouze hypotetické.

(281) Komise proto dospěla k závěru, že vlastní příspěvek je omezený a nejistý ve vztahu k celkovému objemu veřejné podpory a že francouzské orgány neprokázaly, že by specifická geografická situace společnosti Corsair takto nízkou úroveň příspěvku odůvodňovala. Vyjádřila proto vážné pochybnosti ohledně přiměřenosti navrhované podpory a protiplnění za ni s ohledem na požadavky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(282) Na základě hloubkové analýzy nejnovějších připomínek Francie a objasnění a změn předložených francouzskými orgány, zejména pokud jde o jednotlivé složky vlastního příspěvku příjemce (viz 36. až 43. bod odůvodnění a tabulka 1 ve 44. bodě odůvodnění), však revidovaný plán restrukturalizace vykazuje celkové náklady ve výši 233 milionů EUR financované z vlastního příspěvku ve výši 145,4 milionu EUR (62,3 %) a státní podpory ve výši 87,8 milionu EUR (37,7 %), a z částky 519,4 milionu EUR financované z vlastního příspěvku ve výši 319,1 milionu EUR (61,4 %) a z podpory ve výši 200,5 milionu EUR (38,6 %), pokud se zahrne původní plán restrukturalizace (z roku 2020) a pokud se částka 6 milionů EUR od zámořských departementů poskytnutá prostřednictvím konsorcia OMRP, připočte jako podpora, a nikoli jako vlastní příspěvek.

(283) V této souvislosti musí Komise zajistit, aby příspěvky byly skutečné, neobsahovaly státní podporu a byly dostatečné. Vlastní příspěvek ve výši 145,4 milionu EUR výrazně převyšuje minimální požadovanou hranici 50 %, čímž je zajištěno, že většinu nákladů na restrukturalizaci ponese příjemce a jeho věřitelé a/nebo akcionáři. V tomto ohledu podrobná analýza těchto příspěvků potvrzuje, že každé z těchto opatření je v souladu s požadavky.

(284) Kapitálové injekce od soukromých investorů Blue Sky Holding a Advens-Geocoton v celkové výši [10–50] milionů EUR představují nové finanční prostředky, které budou vloženy přímo na základě dohody mezi akcionáři, jež má být podepsána v souladu se závazkem stanoveným v dokumentu „Soubor podmínek". Totéž platí o dodatečném závazku vložit [5–30] milionů EUR, na kterém se dohodli tři akcionáři (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton a SEMPA), pokud by peněžní prostředky společnosti Corsair klesly pod [...] milionů EUR. V tomto ohledu francouzské orgány sice tvrdí, že navýšení kapitálu společnosti Corsair o 3 miliony EUR ze zdrojů regionu Guadeloupe představuje státní podporu (viz 39. bod odůvodnění písm. i)), ale neposkytují informace o tom, jak

([50]) Viz 32. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, který neobsahuje žádné stanovisko k úrokům z odepsaných úvěrů FDES a PP.

klasifikovat nebo vyčíslit podíl společnosti SEMPAT na tomto dodatečném financování. Komise dále konstatuje, že vzhledem k podílu regionu Guadeloupe na budoucím kapitálu společnosti Corsair, i v případě, že by část dodatečného financování ze strany společnosti SEMPAT byla považována za státní podporu, a nikoli za součást vlastního příspěvku, mělo by to pouze omezený dopad na poměr veřejného a soukromého financování revidovaného plánu restrukturalizace, a tudíž by to nezměnilo účetní posouzení, včetně posouzení proporcionality v tomto rozhodnutí. Tyto příspěvky lze proto pro účely pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci považovat za jisté, skutečné a bez státní podpory.

(285) Pokud jde o financování čtyř nových letadel Airbus A330-NEO pronajatých za částku [20–80] milionů EUR, ačkoli je toto financování spojeno s leasingovými splátkami, je přesto považováno za soukromé financování v rámci obchodního plánu poskytovatele leasingové smlouvy. Leasingové smlouvy týkající se obnovy letadlového parku společnosti Corsair byly podepsány a dodávky již byly uskutečněny. Zejména společnost AerCap, jeden z největších světových leasingových poskytovatelů letadel, dodala a předala první ze čtyř letadel Airbus A330-900-NEO pronajatých společnosti Corsair v rámci obnovy letadlového parku. Dodání proběhlo dne [...], přičemž další tři letadla mají být společnosti Corsair předána v průběhu roku 2024 na základě stejné leasingové smlouvy. Tento příspěvek lze tedy považovat za skutečný a bez státní podpory.

(286) Dále částka [25–45] milionů EUR z prodeje letadla H-SKY v létě 2025 je přípustná jako výnos z prodeje, který již proběhl se soukromou protistranou (viz 31. bod odůvodnění písm. f)) a který byl neodvolatelně alokován do revidovaného plánu restrukturalizace.

(287) Pokud jde o moratorium na příspěvky poskytnuté fondem CRPN ve výši [10–40] milionů EUR, 193. až 200. bod odůvodnění prokazují, že toto opatření nepředstavuje státní podporu. Vzhledem k tomu, že je založeno na autonomní obchodní dohodě mezi společností Corsair a fondem CRPN, a nikoli na rozhodnutí, které lze přičíst státu, lze ho považovat za opatření bez státní podpory. Toto moratorium bylo schváleno usnesením zvláštní správní rady fondu CRPN ze dne 7. listopadu 2023, které francouzské orgány předložily Komisi, a lze ho tedy považovat za skutečnou, účinnou a ověřitelnou složku vlastního příspěvku ve smyslu bodu 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, který vyžaduje, aby výše vlastního příspěvku činila alespoň 50 % nákladů na restrukturalizaci velkých podniků.

(288) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise konstatuje, že významná část vlastního příspěvku přímo zvyšuje vlastní kapitál společnosti Corsair prostřednictvím injekcí nového kapitálu (viz 283. bod odůvodnění). Zbývající opatření sice přímo nezvyšují vlastní kapitál, nicméně významně přispívají k obnovení solventnosti společnosti Corsair tím, že posilují její schopnost dostát svým finančním závazkům a podporují dlouhodobou životaschopnost jejího obchodního modelu.

(289) Solventnost podniku odpovídá jeho schopnosti plnit všechny své finanční závazky ve střednědobém a dlouhodobém horizontu prostřednictvím vlastních zdrojů a budoucích peněžních toků. Je třeba ji posuzovat nejen staticky, porovnáním aktiv a pasiv v rozvaze, ale také dynamicky, na základě schopnosti podniku generovat dostatečné výsledky a peněžní toky k úhradě svých dluhů v době jejich splatnosti. Solventnost lze tedy zlepšit buď přímým zvýšením vlastního kapitálu, nebo udržitelným snížením závazků, snížením nákladů na obsluhu dluhu nebo strukturálním snížením finančních nákladů.

(290) Komise tedy konstatuje, že pokud jde o opatření týkající se vlastního příspěvku prováděná v rámci revidovaného plánu restrukturalizace, každé z nich svým vlastním způsobem přispívá ke zlepšení solventnosti společnosti Corsair, i když se jejich účinek nemusí vždy okamžitě projevit ve vlastním kapitálu v rozvaze. Moratorium poskytnuté fondem CRPN znamená odklad splatnosti plateb a dočasné snížení finanční zátěže, což zmírňuje odliv hotovosti v krátkodobém a střednědobém horizontu a zlepšuje schopnost společnosti plnit své další finanční závazky, čímž přispívá ke stabilizaci její celkové finanční struktury. Financování nových letadel, které umožňuje obnovu letadlového parku bez nadměrné mobilizace vlastního kapitálu, vede ke snížení jednotkových provozních nákladů a zlepšení provozní efektivity; tím se následně zvyšuje schopnost generování peněžních toků a posiluje solventnost po dobu trvání plánu restrukturalizace. V neposlední řadě prodej letadla vytváří likviditu a snižuje náklady na provoz a držbu dotčeného aktiva, což následně snižuje budoucí potřeby financování a zlepšuje solventnost i finanční rizikový profil společnosti.

(291) Pokud jde o státní podporu ve výši 87,8 milionu EUR ([...] % celkových nákladů spojených se změnami plánu restrukturalizace společnosti Corsair), tato podpora je omezena na minimum nezbytné k zajištění životaschopnosti společnosti Corsair, což je základní zásada pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť tato částka je určena na vyrovnání finanční mezery způsobené nepředvídanými okolnostmi, které nelze přičítat podniku. Kromě podpory ve výši 3 milionů EUR ve formě kapitálové injekce od Conseil Départemental de la Guadeloupe se podpora skládá zejména z prominutí odepsatelného veřejného dluhu (23 milionů EUR), prominutí naběhlých a kapitalizovaných úroků z úvěru PP (ve výši 4,7 milionu EUR), daňového zvýhodnění pro zámořská území (38,1 milionu EUR) a přeplánování splátek neodepsatelného veřejného dluhu (19 milionů EUR), přičemž výše podpory je oceněna podle poskytnuté výhody.

(292) Pokud jde nejprve o podporu ve výši 3 milionů EUR ve formě kapitálové injekce od Conseil Départemental de la Guadeloupe, Komise konstatuje, že toto opatření představuje nástroj, který je cílený a nezbytný pro restrukturalizaci v souladu s příslušnými body pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť zvolený nástroj – kapitálová injekce – je nejpřímějším prostředkem k řešení závazků společnosti Corsair a okamžitému posílení její solventnosti, čímž se vyloučí bezprostřední riziko selhání. Kromě toho skutečnost, že podpora pochází přímo od místního orgánu v zámořském regionu, zdůrazňuje jak rozměr regionální soudržnosti, tak rozměr zásadního veřejného zájmu spojeného s danou destinací. Přímá účast Conseil Départemental de la Guadeloupe na kapitálu potvrzuje důvěryhodnost revidovaného plánu restrukturalizace a přináší finanční prostředky, které mají zásadní strukturální význam pro budoucí životaschopnost společnosti. Toto opatření je rovněž považováno za přiměřené, protože přispívá k omezení účinků odchodu z trhu, a tedy jeho narušení, a zároveň zaručuje, že výhody plynoucí z podpory budou sloužit výhradně k obnovení konkurenceschopnosti a finanční nezávislosti společnosti Corsair.

(293) Pokud jde o úvěry sjednané a vyplacené v roce 2020 v rámci prvního rozhodnutí o restrukturalizaci (v němž byla jistina zohledněna v plné výši), prominutí pohledávky na podporu pozměněného plánu skutečně představuje novou podporu nad rámec ostatních podpor (211. bod odůvodnění). Pro účely posouzení přiměřenosti dodatečné podpory na restrukturalizaci by se však již nemělo brát v úvahu prominutí jistiny, protože jinak by to vedlo k dvojímu započtení stejných veřejných prostředků na podporu jednoho plánu restrukturalizace. Vzhledem k tomu, že jistina již byla zohledněna v plné výši při posuzování původní podpory na restrukturalizaci společnosti Corsair, zohledňují se při přezkumu přiměřenosti nové i dřívější podpory pouze splatné úroky (tabulka 1), čímž je zajištěna transparentnost a úplná sledovatelnost opatření v souladu s bodem 58 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(294) Komise se domnívá, že zamýšlená dodatečná podpora, především ve formě výše uvedeného prominutí pohledávek, je ve skutečnosti vhodným a přiměřeným nástrojem ve smyslu bodu 60 a následujících pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť jejím cílem je obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti Corsair a zároveň omezit narušování hospodářské soutěže. Toto prominutí dluhu, které se v podstatě rovná kapitálové injekci, rozhodujícím způsobem zlepší solventnost společnosti a posílí její schopnost plnit své finanční závazky bez další pomoci.

(295) Komise se dále domnívá, že zamýšlená dodatečná podpora ve výši 38,1 milionu EUR, která má být poskytnuta zejména formou daňového zvýhodnění (CIOM), je rovněž vhodným a přiměřeným nástrojem ve smyslu bodu 60 a následujících pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť jejím cílem je obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti Corsair a zároveň omezit narušování hospodářské soutěže. Vzhledem k tomu, že tato finanční podpora je funkčně rovnocenná kapitálové injekci, výrazně zlepšuje strukturu vlastního kapitálu a solventnost příjemce. Výsledné zajištění likvidity je nezbytné k tomu, aby společnost Corsair mohla pokrýt náklady spojené s restrukturalizací a financovat výdaje nezbytné k provedení revidovaného plánu restrukturalizace. Toto posílení rozvahy a schopnosti samofinancování je považováno za součást minimálního požadavku, aby společnost byla schopna dostát svým budoucím finančním závazkům, a tím zajistit svou životaschopnost bez závislosti na nové podpoře.

(296) Na tomto základě činí vlastní příspěvek společnosti Corsair 61,4 % celkových nákladů na restrukturalizaci při zohlednění obou období restrukturalizace (2020–2026), přičemž pro dodatečné období (2023–2026) dosahuje výše 62,3 %.

(297) Tyto podíly výrazně převyšují minimální hranici 50 % stanovenou v bodě 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, čímž je zaručeno, že veřejná podpora zůstane přísně úměrná zbývající potřebě financování a že většinu hospodářského rizika ponesou akcionáři a soukromí investoři. To platí jak pro financování v rámci původního plánu, tak pro financování revidovaného plánu, v souladu s bodem 124 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, pokud jde o samostatně posuzovanou změnu plánu.

(298) Kombinace výše uvedených opatření navíc plně odpovídá požadavkům bodů 61 a 65 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť zajišťuje, že podpora je omezena na nezbytné minimum a zátěž restrukturalizace je rovnoměrně rozdělena mezi zúčastněné strany.

(299) Výše vlastního příspěvku (62,3 %) je nejlepším ukazatelem toho, že veřejná podpora je omezena na nezbytné minimum, které umožňuje návrat společnosti k dlouhodobé životaschopnosti, čímž je plně v souladu s kritériem přiměřenosti podpory na restrukturalizaci.

(300) Komise dále konstatuje, že ačkoli bod 124 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nevyžaduje přezkum tohoto aspektu revidovaného plánu restrukturalizace, tato restrukturalizační opatření následují po úplném pokrytí kumulovaných ztrát společnosti Corsair, které eliminovaly hodnotu akcií držených stávajícími akcionáři, kteří podpořili předchozí restrukturalizaci (47. bod odůvodnění).

(301) Pokud jde o protiplnění ve prospěch státu, Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila výhrady ke skutečnosti, že francouzské orgány nepočítaly s žádnou konverzí dluhu na kapitál, a konstatovala, že pouhé prominutí pohledávky by mohlo znamenat, že veškeré budoucí přínosy restrukturalizace připadnou novým soukromým akcionářům.

(302) Podle bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci by však jakákoli státní podpora, která posiluje kapitálové postavení příjemce, měla být udělena za podmínek, které státu zajistí přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích příjemce, odpovídající objemu vlastního kapitálu vloženého státem v poměru k ostatnímu vlastnímu kapitálu společnosti po započtení ztrát. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že pojem „přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích“ u jakékoli podpory zahrnující prvky, které posilují vlastní kapitál, závisí na „ostatním vlastním kapitálu společnosti po započtení ztrát“ a že tyto dva pojmy je třeba uplatňovat ve vzájemné souvislosti.

(303) Pokud jde o společnost Corsair, po provedení restrukturalizačních opatření došlo k úplné eliminaci podílů stávajících akcionářů (OMRP) a k téměř úplnému zrušení pohledávek zajištěných věřitelů (francouzský stát) (47. bod odůvodnění). Neexistuje tedy již žádný vlastní kapitál, který by mohl těžit z budoucích zisků plynoucích z injekce veřejných prostředků nebo z odpisu dluhu.

(304) Za těchto okolností Komise konstatuje, že pokud jde o požadavky bodu 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, je absence konkrétního protiplnění za odpis dluhů společnosti Corsair zcela oprávněná. Akcionáři a zajištění věřitelé byli (téměř) zcela obětováni, a nemohou proto nadále nést zátěž restrukturalizace společnosti Corsair.

(305) Komise nicméně konstatuje, že francouzské orgány přesvědčivě prokázaly, že implicitní ekonomické protiplnění za prominutí pohledávek by bylo v přímé souvislosti s úspěchem plánu restrukturalizace, a tedy s vyhlídkami na návrat k lepší hospodářské situaci společnosti Corsair. Rovněž výše protiplnění vyjádřená jako procento odepsaných pohledávek je značná a měla by být vyplácena přednostně před protiplněním novým akcionářům, včetně Conseil Départemental. Tento subjekt však souhlasí s tím, že ponese rizika spojená s injekcemi, která nenese stát v důsledku odpisu pohledávek, u nichž je nepravděpodobné, že budou splaceny. Asymetrický a nižší rizikový profil státu proto odůvodňuje protiplnění prostřednictvím ustanovení „better fortunes“, které vyvrací vznesené pochybnosti.

(306) Na tomto základě Komise přezkoumala protiplnění za podporu odsouhlasené francouzským státem, zejména odpis pohledávek, z hlediska požadavků stanovených v bodech 54 a 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(307) Za prvé, pokud jde o protiplnění za podporu, Komise konstatuje, že struktura zvolená francouzskými orgány splňuje požadavek přiměřeného protiplnění, které zohledňuje kritickou finanční situaci a profil rizika, které stát v souvislosti se situací společnosti Corsair podstupuje. Francouzské orgány zvolily ustanovení „better fortunes“ namísto pevného a okamžitého protiplnění (které by mohlo ohrozit životaschopnost společnosti Corsair) nebo akcií s nejistou hodnotou a výnosem. Toto ustanovení podmiňuje protiplnění ve prospěch státu budoucí výkonností a skutečným ozdravením rozvahy, přičemž se aktivuje pouze v případě dosažení čistého kladného výsledku. Mechanismus splácení založený na [...] % částky vázané na provozní výsledek tedy zajišťuje, že státu je poskytováno protiplnění tvorbou provozních finančních toků společnosti, nikoli akumulací nových dluhů. Toto potenciální protiplnění – omezené na [...] milionů EUR – odpovídá chování věřitele, který souhlasí s přeměnou své pohledávky (jejíž současná hodnota je nulová, protože ji společnost Corsair nemůže splatit) na podmíněný participační nástroj, čímž je zajištěno, že podpora bude kompenzována pouze zisky z restrukturalizace.

(308) Za druhé se Komise domnívá, že bod 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nevyžaduje žádné další sdílení zátěže poté, co byly podíly stávajících akcionářů společnosti Corsair (kteří se podíleli na financování v rámci původního plánu) zcela znehodnoceny za účelem pokrytí ztrát, takže již neexistuje žádný „ostatní vlastní kapitál“, jehož držitelé by museli společně se státem nést zátěž restrukturalizace (viz 302. až 304. bod odůvodnění), a to jak v případě akcionářů před plánem schváleným v prosinci 2020, nebo akcionářů, kteří poskytli financování v rámci původně schváleného plánu. Nicméně i v případě, že by příslušný bod pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci vyžadoval sdílení zátěže nad rámec úplného odepsání stávajících kapitálových nástrojů, což není případ akcionářů plánu schváleného v prosinci 2020, ustanovení „better fortunes“ by rovněž zajistilo dodržení zásady spravedlivého sdílení zátěže, neboť zaručuje symetrii mezi neseným rizikem a sdíleným výnosem. Souhlasem s prominutím pohledávky stát zpočátku nese riziko a omezením maximální výše protiplnění na [...] milionů EUR se vzdává možnosti vymáhání celé částky, což by mohlo odrazovat nové akcionáře a soukromé věřitele od dlouhodobých investic do společnosti. Tento strop tedy umožňuje soukromým investorům plně profitovat z budoucí výkonnosti přesahující uvedenou hranici, která je vyhrazena státu.

(309) Na základě těchto vysvětlení a odůvodnění předložených francouzskými orgány Komise konstatuje, že tato struktura zaručuje státu přiměřený podíl na budoucím růstu hodnoty společnosti Corsair. Státní podpora poskytnutá ve formě prominutí pohledávek, která vede ke zlepšení kapitálové pozice společnosti, je tedy kompenzována ustanovením „better fortunes“. Tento mechanismus zajišťuje, že stát obdrží přiměřený podíl na budoucích přínosech z restrukturalizace, a to v poměru k úsilí vynaloženému na záchranu podniku. Tím, že je úhrada státu vázána na provozní výkonnost a dosažení čistého kladného výsledku, vytváří tento přístup vyvážené sdílení rizik a přínosů se soukromými investory, což představuje pozitivní a důvěryhodný signál, pokud jde o udržitelnost obchodního modelu společnosti Corsair.

(310) Uvedené ustanovení konkrétně stanoví, že při splnění stanovených podmínek bude společnost Corsair každoročně hradit částku odpovídající [...] % kladného rozdílu mezi jejím provozním výsledkem, včetně rezerv na údržbu, a amortizací obnoveného dluhu ([51]). Skutečné uplatnění tohoto ustanovení je podmíněno kumulativním splněním přísných finančních podmínek, tj. existencí kladného vlastního kapitálu a zachováním dostatečné likvidity, čímž je zajištěno, že platby provedené na základě ustanovení „better fortunes“ neohrozí solventnost ani likviditu společnosti.

(311) Tento mechanismus navíc obsahuje ustanovení o „nadměrné hotovosti“, která má zajistit vyšší podíl na vytvářené hodnotě v případě, že peněžní tok společnosti Corsair přesáhne 75 % výše regulačních provozních požadavků. V takovém případě a za předpokladu, že si společnost Corsair zachová kladný vlastní kapitál a peněžní toky trvale převyšující tuto hranici, bude její roční příspěvek zvýšen na 75 % jejího ročního provozního výsledku při dodržení kumulovaného stropu [...] milionů EUR. Toto uspořádání zajišťuje, že mechanismus návratu k lepší hospodářské situaci se dynamicky přizpůsobuje skutečné platební schopnosti podniku, aniž by byla nadměrně zatížena jeho finanční struktura.

([51]) Viz příloha 5 dokumentu „Soubor podmínek“ podepsaného dne 7. listopadu 2025.

(312) Komise rovněž uvádí, že ustanovení obsahuje mechanismus předčasné splatnosti pro případ převodu společnosti Corsair, na jehož základě by byl v daném okamžiku uhrazen dlužný zůstatek, a to v rámci stanoveného celkového limitu. Toto ustanovení umožňuje zajistit, aby stát získal odpovídající podíl z jakékoli pozitivní likviditní události.

(313) Na základě finančních prognóz předložených francouzskými orgány Komise konstatuje, že v základním scénáři by podmínky pro uplatnění ustanovení „better fortunes“ byly splněny až od účetního období [...], kdy by se vlastní kapitál společnosti Corsair opět stal trvale kladným a úroveň peněžních toků by dosáhla dostatečné úrovně. Následné uplatnění ustanovení až do výše stropu [...] milionů EUR by pak neohrozilo postupné posilování vlastního kapitálu, který by po celé posuzované období zůstal kladný, ani schopnost společnosti Corsair financovat svou činnost a budoucí investice.

(314) Za těchto podmínek se Komise domnívá, že plánovaný mechanismus návratu k lepší hospodářské situaci je přiměřený, přísně podmíněný skutečným návratem společnosti Corsair k životaschopnosti a v souladu s cíli pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť umožňuje omezit čisté náklady státního zásahu a zároveň nebrání dlouhodobému ozdravení podniku.

(315) Počáteční pochybnosti Komise ohledně přiměřenosti plánované podpory byly tedy nyní rozptýleny a celkový soubor státních a soukromých opatření ve prospěch společnosti Corsair lze považovat za slučitelný s vnitřním trhem podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

5.3.2.2. Opatření k omezení narušování hospodářské soutěže

(316) Podle bodu 76 a násl. pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být v případě poskytnutí podpory na restrukturalizaci přijata opatření k omezení narušování hospodářské soutěže, aby byly co nejvíce minimalizovány nepříznivé účinky na obchodní podmínky a aby kladné účinky převážily nad účinky nepříznivými.

(317) Tato opatření by měla řešit jak otázky morálního hazardu, tak možná narušení trhů, na nichž příjemce působí. Rozsah těchto opatření se určuje na základě individuální analýzy každého případu, která zahrnuje kritéria, jako je výše a povaha podpory, podmínky a okolnosti, za nichž byla poskytnuta, velikost a relativní význam příjemce na trhu a rozsah vlastního příspěvku a opatření ke sdílení zátěže.

(318) Opatření k omezení narušování hospodářské soutěže by měla mít zpravidla formu strukturálních opatření, tj. jasný odprodej životaschopných činností, a vyloučení odprodeje ztrátových činností, jež by bylo třeba stejně zrušit za účelem zachování životaschopnosti. Základní zásadou je, že opatření nesmí oslabovat vyhlídky příjemce na návrat k životaschopnosti ani by se neměla uskutečnit na úkor spotřebitelů a hospodářské soutěže.

(319) V souladu s bodem 124 písm. c) a d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci bude Komise v případě změny plánu restrukturalizace od dotčeného členského státu požadovat opatření k omezení narušování hospodářské soutěže, která jsou obsáhlejší než opatření, která byla uložena původně, a pokud jsou navrhovaná opatření k omezení narušování hospodářské soutěže omezenější než opatření, která byla uložena původně, odpovídající snížení výše podpory. Kromě toho v souladu s body 127 až 129 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci v případě, že byla podpora na restrukturalizaci přezkoumána z hlediska těchto pokynů, může poskytnutí jakékoli jiné podpory v období restrukturalizace, i když je v souladu s již schváleným režimem, ovlivnit rozhodnutí Komise týkající se nezbytného rozsahu opatření k omezení narušování hospodářské soutěže. Komise proto při posuzování rozsahu opatření určených k omezení narušování hospodářské soutěže zohledňuje i veškerou další podporu jakéhokoli druhu poskytnutou příjemci během období restrukturalizace.

(320) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že Francie hodlá v revidovaném plánu restrukturalizace společnosti Corsair upravit původně přijatá opatření. Francie konkrétně předpokládala, že i) společnost Corsair se zaváže vzdát se až 365 vzletových a přistávacích časů tím, že je převede na sdružení COHOR, a ii) rozšíření letadlového parku bude od srpna 2024 omezeno na deset letadel. Kromě toho nebyla uvedena žádná zmínka ohledně obnovení či posílení předchozích opatření.

(321) Na tomto základě a s přihlédnutím k dodatečné státní podpoře (včetně částky 32,4 milionu EUR), která byla a má být poskytnuta během období restrukturalizace, vyjádřila Komise vážné pochybnosti o vhodnosti opatření zaměřených na omezení narušování hospodářské soutěže. Podle bodu 124 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být v případě zvýšení podpory opatření k omezení narušování hospodářské soutěže obsáhlejší než opatření, která byla uložena původně; Opatření však zůstala v podstatě beze změny i přes výrazné zvýšení podpory. Rozšíření letadlového parku na deset letadel bylo v rozporu se zásadou zmenšení letadlového parku při současném navýšení podpory, přičemž celková kapacita zůstala i při přepočtu na počet míst mírně vyšší, než bylo stanoveno v plánu z roku 2020.

(322) Dále převod letištních časů se nejevil jako kvalitativně ani kvantitativně významnější než původní opatření spočívající v poskytnutí roční kvóty třetí společnosti, u níž navíc nebyl dodržen postup schválení specifikace. V důsledku toho vznikly závažné pochybnosti o slučitelnosti revidované podpory na restrukturalizaci s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(323) Pokud jde o navýšení velikosti letadlového parku společnosti Corsair, obchodní plán v dokumentu „Soubor podmínek“ týkající se úpravy plánu restrukturalizace společnosti Corsair, podepsaný společností Corsair, jejími akcionáři a francouzským státem, nyní na rozdíl od předchozích verzí stanoví [...] ([52]). Stejně tak se více než zdvojnásobil počet letištních časů, které bylo možné dočasně převést na konkurenty, kteří o ně požádali. Toto zdvojnásobení společně se změnami týkajícími se velikosti letadlového parku odpovídajícím způsobem odstranilo pochybnosti, které Komise vyjádřila ve svém rozhodnutí o zahájení řízení.

(324) Kromě opatření stanovených v původním plánu nyní balíček opatření zahrnuje: i) výrazné omezení letů na trasách do zámořských departementů – francouzské orgány souhlasily se zrušením 97 obrátek společnosti Corsair z metropolitní Francie do Fort de France, Pointe à Pitre a Réunionu pro účetní období 2025/2026 s cílem dosáhnout ročního objemu odpovídajícího průměrným obrátkám jednoho letadla společnosti Corsair – ii) trvalé vzdání se 700 letištních časů na letišti Paříž-Orly ze strany společnosti Corsair a iii) dočasné uvolnění 800 letištních časů na letišti Paříž-Orly ze strany společnosti Corsair do konce období restrukturalizace.

(325) Pokud jde o posouzení těchto opatření, je třeba především uvést, že společnost Corsair vykonává svou činnost v podporovaných oblastech uvedených v čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU (zámořská území), což odůvodňuje pružnější uplatňování zásad stanovených v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, jak je uvedeno v bodě 98 pokynů. Tato skutečnost odůvodňuje méně přísné požadavky na omezení kapacity nebo přítomnost na trhu. V tomto ohledu opatření upravující chování, které spočívá v omezení počtu obrátek do zámořských destinací, snižuje využití letadel v rozsahu odpovídajícím [...] po zbývající část restrukturalizačního období. Jeho cílem je omezit narušování hospodářské soutěže v destinacích v rámci vnitřního trhu, které obsluhují pouze konkurenční letecké společnosti registrované v EU, což neplatí pro africké destinace společnosti Corsair.

(326) Stejně tak letištní časy, kterých se opatření týká, představují významný podíl ve výši [...] % letištních časů, které má společnost Corsair k dispozici na letišti Paříž-Orly. Vzhledem k přetížení a omezením leteckého provozu na tomto letišti převyšuje poptávka po letištních časech nabídku, což představuje překážku vstupu na trh pro konkurenty usilující o poskytování leteckých služeb. Toto opatření je proto zaměřeno i na linky provozované společností Corsair.

(327) A konečně otevřenost vůči dohodám s jinými společnostmi, které o to požádají, pravděpodobně zpřístupní část trhu a sítě společnosti Corsair konkurenci a podpoří rozšíření těchto dohod, což vzhledem k rozšíření nabídky služeb může být pro hospodářskou soutěž a spotřebitele jen přínosné. Závazek společnosti Corsair vyjednávat v dobré víře dohody o společném označování linek by přispěl k posílení vzájemného propojení sítí a ke zlepšení přístupu ostatních leteckých společností na trh. Týká se to zejména malých leteckých společností, které vzhledem k omezené velikosti své sítě nemohou zákazníkům nabídnout služby a zákaznickou zkušenost podobné těm, které poskytují velké letecké společnosti, jež mohou takové služby poskytovat s vlastním letadlovým parkem v rámci svých sítí.

([52]) Příloha II dokumentu „Soubor podmínek“: prezentace „Projekt Gwalior“, 23. května 2025, s. 11.

(328) Všechna tato opatření je třeba rovněž posuzovat s ohledem na relativní velikost a význam společnosti Corsair na trhu a na charakteristiky daného trhu. Dostupné údaje ukazují, že letecký trh v Evropě roste a v roce 2025 se vrátil na úroveň aktivity z roku 2019; současně potvrzují, že v důsledku provedených úprav neexistuje nadměrná kapacita. Pokud jde konkrétně o Francii a příjemce podpory, v roce 2024, což je poslední celý rok, za který jsou k dispozici údaje, představoval objem letů společnosti Corsair s průměrnými 16 lety denně [...] % z celkového počtu 4 086 letů denně odlétajících z Francie nebo do Francie přilétajících, což představuje 2 % nárůst oproti předchozímu roku ([53]). Stejně tak v hodnotovém vyjádření tvořily tržby společnosti Corsair ve výši [...] milionů EUR pouze ([...] %) z 8,5 miliardy EUR, které letecké společnosti registrované ve Francii vykázaly za rok 2023, tedy za poslední celý rok, za který jsou k dispozici údaje ([54]).

(329) Narušení hospodářské soutěže způsobené podporou je proto velmi omezené a opatření k nápravě situace musí tuto skutečnost zohlednit. To platí tím spíše, že společnost Corsair nedisponuje vlastními aktivy, jako jsou letadla, která by bylo možné prodat za účelem podpory vstupu nových konkurentů na trh, expanze stávajících konkurentů nebo přeshraniční činnosti.

(330) Pokud jde o okolnosti, za nichž byla podpora poskytnuta, je třeba uvést, že ke změně plánu restrukturalizace došlo v důsledku nevyhnutelných událostí, které společnost Corsair nemohla ovlivnit, především prodloužení krize COVID-19 a vojenské agrese Ruska proti Ukrajině, což ji vedlo k tomu, že se odchýlila od původního obchodního plánu, a to jak z hlediska finanční trajektorie (346. bod odůvodnění), tak z hlediska destinací, a přeorientovala se na Afriku, a tedy mimo vnitřní trh. Převážná většina podpory požadované v rámci revidovaného plánu restrukturalizace navíc spočívá ve zrušení podpory poskytnuté v roce 2020 ve formě úvěrů, nikoli v nových kapitálových injekcích. Tyto okolnosti je třeba vzít v úvahu také při analýze vhodnosti opatření zaměřených na omezení narušování hospodářské soutěže.

(331) Dále je třeba vzít v úvahu výši vlastního příspěvku, která je v porovnání s výší podpory poměrně vysoká. I po připočtení podpory ve výši 6 milionů EUR od místních orgánů v zámořských regionech prostřednictvím konsorcia OMRP (která byla základem původního plánu restrukturalizace) představuje jak dřívější podpora, tak nově oznámená podpora podstatně nižší podíl financování než polovinu restrukturalizačních nákladů. Stejně jako opatření podpory řeší vlastní příspěvky společnosti Corsair v rámci restrukturalizace jak její potřeby v oblasti solventnosti, tak její potřeby likvidity, čímž se snižuje rozsah státního zásahu. Rovněž je třeba zohlednit účast současných akcionářů, stejně jako předchozích akcionářů v rámci rozhodnutí z roku 2020, jejichž podíl bude v důsledku nadcházejícího navýšení kapitálu snížen na nulu. Vyšší míra vlastního příspěvku a sdílení zátěže omezováním výše podpory a morálního hazardu snižuje v případě společnosti Corsair nezbytný rozsah opatření k omezení narušování hospodářské soutěže, jak stanoví bod 90 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(332) A konečně, pokud jde o dopad navrhovaných závazků na dlouhodobou životaschopnost podniku, základním kritériem je, že opatření omezující narušování hospodářské soutěže nesmí omezovat činnost do té míry, že by byl ohrožen návrat podniku k životaschopnosti. V tomto ohledu nejnovější verze revidovaného plánu restrukturalizace ukazuje, že společnost Corsair je opět na dobré cestě k obnovení své životaschopnosti, a to i v pesimistickém scénáři, který navrhovaná opatření proti narušování hospodářské soutěže zahrnuje.

(333) Komise se domnívá, že s ohledem na okolnosti a faktory zohledněné při kalibraci opatření a vzhledem k rozsahu dočasně uvolněných dodatečných letištních časů nad rámec opatření uvedených v původním plánu tento jasně vylepšený soubor opatření zcela splňuje požadavky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, zejména jejich bodu 124 písm. c), neboť zajišťuje, aby byly přiměřeně potlačeny případné negativní účinky na hospodářskou soutěž způsobené dodatečnou podporou. Kromě toho se společnost Corsair trvale vzdá 700 letištních časů na letišti Paříž-Orly a během účetního období 2025/2026 ukončí 97 obrátek z metropolitní Francie do Fort de France, Pointe à Pitre a na Réunion.

([53]) Eurocontrol, European Aviation Overview (Přehled evropského letectví), 23. ledna 2025. Údaje o společnosti Corsair byly převzaty z projektu Gwailor, 23. května 2025, s. 11.

([54]) IATA, The Value of Air Transport to France (Přínos letecké dopravy pro Francii), zdroj Oxford Economics, 2023.

5.3.2.3. Posouzení převahy pozitivních účinků podpory nad negativními účinky na vnitřní trh

(334) Opatření státní podpory je slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU tehdy, pokud jeho pozitivní účinky převažují nad negativními. V pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise stanoví kritéria, podle nichž posuzuje slučitelnost podpory na restrukturalizaci podniku v obtížích s vnitřním trhem a zajišťuje, že rozvoj dané hospodářské činnosti nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(335) V pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise stanovila kritéria, která přezkoumává při posuzování slučitelnosti podpory na restrukturalizaci podniku s vnitřním trhem a která zajišťují, že rozvoj dané hospodářské činnosti nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Komise rovněž stanovila možnost změny již schválené podpory na restrukturalizaci tím, že v bodě 124 pokynů stanovila podmínky, za nichž jsou takové změny slučitelné.

(336) V projednávaném případě z posouzení uvedeného v oddílech 5.3.1 a 5.3.2 (a také v oddíle 5.3.3, pokud jde o zásadu „jednou a dost“) vyplývá, že podmínky stanovené v pokynech jsou splněny a že všechny pochybnosti, které Komise vyjádřila ve svém rozhodnutí o zahájení řízení, byly rozptýleny. Plán restrukturalizace společnosti Corsair zajišťuje návrat k životaschopnosti; zvýšení nákladů na restrukturalizaci a výše podpory jsou kompenzovány zvýšením vlastního příspěvku a posílením opatření zaměřených na omezení narušování hospodářské soutěže.

(337) V neposlední řadě je třeba zdůraznit, že zvýšení podpory a prodloužení plánu restrukturalizace mají sice nezanedbatelné účinky na odvětví letecké dopravy, ale že tato změněná podpora umožňuje řešit selhání trhu a zabránit sociálním potížím, které by mohly postihnout oblasti omezené svou ostrovní povahou a odlehlostí. Komise rovněž zohledňuje skutečnost, že trasy, které společnost Corsair obsluhuje, nespojují dva různé členské státy EU, ale francouzská území buď se třetími zeměmi, nebo, což je rozhodující, s nejvzdálenějšími regiony postiženými zvláštními omezeními uvedenými v článku 349 SFEU (Guadeloupe, Martinik, Réunion, Svatý Bartoloměj a Svatý Martin), kde přispívá k územní kontinuitě s metropolitní Francií. Podpora na restrukturalizaci společnosti Corsair proto nemá nepřiměřený vliv na obchod mezi členskými státy, neboť provozovatelé z jiných členských států mají o obsluhu těchto tras z různých vlastních důvodů jen omezený zájem (viz 16. bod odůvodnění).

(338) Proto pozitivní účinek pozměněné podpory na restrukturalizaci na rozvoj dané hospodářské činnosti převyšuje případné negativní účinky na hospodářskou soutěž a obchod, které je tak nemění v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

5.3.2.4. Závěr týkající se posouzení slučitelnosti s vnitřním trhem

(339) S ohledem na výše uvedené závěry posouzení se Komise domnívá, že nová podpora na restrukturalizaci splňuje hlavní požadavky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a že tudíž obchodní podmínky na vnitřním trhu nejsou nepříznivě ovlivněny v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem, takže podpora na restrukturalizaci je slučitelná s vnitřním trhem v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

5.3.3. *Slučitelnost dodatečné podpory poskytnuté společnosti Corsair v období restrukturalizace*

(340) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení (viz 116. až 118. bod odůvodnění) Komise konstatovala, že dodatečná podpora, kterou společnost Corsair obdržela v období restrukturalizace, nebyla jednotlivě oznámena, což je v rozporu s požadavky stanovenými v bodě 129 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Francouzské orgány uznaly, že vzhledem k tomu, že společnost Corsair byla k 31. prosinci 2019 podnikem v obtížích, neměla využívat opatření zavedená v rámci dočasného rámce, a připustily, že ve výjimečném kontextu krize COVID-19 mohlo dojít k chybě (viz 18. až 21. bod odůvodnění). Vyjádřili však naději, že se podaří najít řešení, které situaci napraví.

(341) Komise zopakovala, že v souladu se zásadou „jednou a dost“ stanovenou v bodě 70 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nemůže podnik, který již podporu na restrukturalizaci získal, během provádění plánu obdržet novou podporu tohoto druhu. V tomto případě společnost Corsair v období od března 2021 do dubna 2022, kdy již procházela restrukturalizací, nadále žádala o veřejnou podporu a v několika případech ji obdržela.

(342) Přestože pandemie COVID-19 mohla odůvodnit určitou kompenzaci ztrát spojených s omezením cestování, Komise konstatovala, že zásahy francouzského státu (ve výši 32,4 milionu EUR dodatečné podpory) byly poskytnuty nad rámec částky 136,9 milionu EUR již schválené v roce 2020. Tato opakovaná povaha podpory vyvolala vážné pochybnosti o dodržení zásady „jednou a dost“ a o vhodnosti první restrukturalizační operace.

(343) V důsledku toho a při neexistenci jiného právního základu pro posouzení slučitelnosti podpory s vnitřním trhem Komise konstatovala, že přetrvávají pochybnosti o její slučitelnosti podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, zejména pokud jde o obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Corsair, přiměřenost podpory a vhodnost opatření zaměřených na omezení narušování hospodářské soutěže.

(344) V této souvislosti Komise uvedla, že dne 19. prosince 2025 společnost Corsair přistoupila k dobrovolnému vrácení celé částky 32,4 milionu EUR odpovídající dodatečné podpoře poskytnuté v letech 2021 a 2022, včetně příslušných úroků. Skutečné navrácení protiprávní podpory zbavuje společnost Corsair výhody, kterou jí podpora poskytla, a vylučuje jakékoli riziko dvojího zásahu státu nebo nedovolené kumulace podpor. Následně byl zjištěný nesoulad plně napraven a pochybnosti byly rozptýleny, zejména pokud jde o přiměřenost podpory a vhodnost opatření zaměřených na omezení narušování hospodářské soutěže.

(345) S ohledem na zásadu „jednou a dost“ stanovenou v bodě 70 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je třeba při posuzování přijetí další protiprávní podpory zohlednit okolnosti v období, kdy byla podpora poskytnuta (tj. mezi dubnem 2021 a květnem 2022); tyto okolnosti byly poznamenány přetrvávajícími celosvětovými dopady nejhlubší krize, jaké kdy odvětví letecké dopravy od svého vzniku čelilo. Tyto dopady byly v případě společnosti Corsair ještě umocněny tím, že tato letecká společnost obsluhovala téměř výhradně území, kde byla letecká doprava vážně omezena z důvodů veřejného zdraví a nevyhnutelných okolností (19. a 20. bod odůvodnění).

(346) Kombinace těchto okolností a dopadů přispěla ke zvýšení ztrát společnosti Corsair nad rámec úrovně, s jakou plán restrukturalizace počítal. V době, kdy Komise v prosinci 2020 schválila podporu na restrukturalizaci, se kumulované ztráty očekávané v letech 2020 až 2022 pohybovaly ve výši [...] milionů EUR. Skutečné ztráty za toto období však dosáhly [...] milionů EUR ([55]). Tento rozdíl nebyl ani zdaleka kompenzován další podporou slučitelnou podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU, která byla v té době schválena ([56]).

(347) Nakonec vyšlo najevo, že během provádění plánu restrukturalizace byla poskytnuta protiprávní podpora. I kdyby byla tato podpora posuzována jako dodatečná podpora (přestože byla vrácena) pokrývající náklady vzniklé v roce 2021 ([57]), zůstává tato podpora s ohledem na celkovou částku výrazně pod úrovní dodatečného vlastního příspěvku na pokrytí nákladů na restrukturalizaci a výrazně pod úrovní podpory na restrukturalizaci schválené v prosinci 2020 nad rámec opatření, na něž se vztahuje toto rozhodnutí (tabulka 1). Rozdíl mezi náklady na restrukturalizaci odhadovanými v prosinci 2020 a náklady, které společnost Corsair skutečně vynaložila v roce 2021, navíc vylučuje možnost, že by tytéž náklady byly hrazeny jak z podpory na restrukturalizaci, tak z případné protiprávní podpory.

([55]) Rozhodnutí z prosince 2020, tabulka 1, poznámka pod čarou na straně 3 výše a revidovaný plán restrukturalizace.

([56]) Rozhodnutí z prosince 2020, poznámka pod čarou na straně 4 výše.

([57]) Komise v této souvislosti uvádí, že dotčená podpora, kterou společnost Corsair obdržela v roce 2022, byla poskytnuta k pokrytí nákladů, které jí vznikly do konce roku 2021 (viz rozhodnutí o rozšíření řízení, 21. bod odůvodnění podbod iii) a rozhodnutí uvedené v poznámce pod čarou na straně 12 rozhodnutí o rozšíření řízení).

(348) Za těchto podmínek umožňuje přijetí protiprávní podpory ve výši 32,4 milionu EUR v důsledku výjimečných a nepředvídatelných okolností, které nelze přičítat společnosti Corsair, učinit výjimku ze zásady „jednou a dost“ stanovené v bodě 72 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. V důsledku toho a s ohledem na úplné splacení této podpory včetně příslušných úroků nepředstavuje poskytnutí této podpory překážku pro poskytnutí dodatečné podpory určené k financování revidovaného plánu restrukturalizace a nemá žádný vliv na způsob, jakým se tato podpora započítává (viz 119. bod odůvodnění).

(349) Výjimka uvedená v 348. bodě odůvodnění se nevztahuje na podporu ve výši 6 milionů EUR poskytnutou místními orgány v zámořských regionech prostřednictvím konsorcia OMRP, která byla základem původního plánu restrukturalizace, jenž byl předmětem rozhodnutí z roku 2020. Ačkoli byla tato podpora nakonec kvalifikována jako protiprávní podpora, byla plánována již v původním plánu restrukturalizace a byla vyplacena společně s ostatními případy podpory na restrukturalizaci a za stejným účelem v rámci stejné operace, takže nepředstavuje opakované poskytnutí podpory, které by mohlo být v rozporu se zásadou „jednou a dost“ stanovenou v bodech 70 a 71 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Jedná se o součást restrukturalizační operace, jejíž celkové financování je uvedeno v tabulce 1 a která musí být považována za podporu slučitelnou s vnitřním trhem ze stejných důvodů, které se vztahovaly i na podporu schválenou v rozhodnutí z roku 2020, a to i s ohledem na znění 331. bodu odůvodnění.

(350) Komise proto konstatuje, že dříve vyjádřené pochybnosti ohledně poskytnutí dodatečných forem podpory byly rozptýleny. Tyto případy protiprávní podpory, jejichž částky byly mezitím vráceny, proto již nezpochybňují slučitelnost podpory, která je základem revidovaného plánu restrukturalizace, s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

5.4. **Zneužití podpory na restrukturalizaci**

(351) Ve svém rozhodnutí o rozšíření řízení Komise zopakovala, že v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU mohou být podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností, považovány za slučitelné s vnitřním trhem, pokud tyto podpory nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(352) Komise rovněž připomněla ustanovení čl. 108 odst. 2 SFEU a článku 20 nařízení (EU) 2015/1589, podle nichž může jakékoli zneužití podpory vést k tomu, že ji dotčený členský stát bude muset upravit nebo zrušit.

(353) Ve svém rozhodnutí z roku 2020 Komise shledala podporu na restrukturalizaci společnosti Corsair slučitelnou s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU za předpokladu, že bude plně v souladu s plánem restrukturalizace a opatřeními omezujícími narušování hospodářské soutěže, která jsou v něm obsažena (101. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení). Francouzské orgány se navíc zavázaly předkládat Komisi pololetní zprávy, aby bylo zajištěno pravidelné sledování provádění plánu, vyplácení podpory a případných odchylek od původně schválených finančních trajektorií (102. bod odůvodnění rozhodnutí z roku 2020).

(354) V souladu s body 122, 126 a 129 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být jakékoli nedodržení provádění plánu nebo jakákoli další podpora poskytnutá mimo původní rozhodnutí oznámeny Komisi a musí být považovány za zneužití původní podpory.

5.4.1. *Požadavek na omezení letadlového parku na devět letadel*

(355) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise konstatovala, že použití podpory na restrukturalizaci společnosti Corsair v rozporu se závazky přijatými na základě rozhodnutí z roku 2020, zejména omezení letadlového parku na devět letadel, jak je stanoveno v 88. bodě odůvodnění uvedeného rozhodnutí, by mohlo představovat zneužití podpory ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU (65. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení). V takovém případě by Komise měla rozhodnout, zda Francie schválenou podporu zruší tím, že ji navrátí, nebo ji změní ve lhůtě, která bude stanovena.

(356) Na základě připomínek konkurentů a informací sdělených francouzskými orgány Komise konstatovala, že v letních sezónách IATA 2023 a 2024 společnost Corsair provozovala letadlový park složený nejméně z deseti letadel, a to prostřednictvím opakovaného dlouhodobého pronájmu letadel (48. až 62. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení). Francouzské orgány uznaly, že došlo k překročení stanovených limitů, a zároveň uvedly, že se jednalo o ojedinělé případy odůvodněné výjimečnými okolnostmi, které společnost Corsair nemohla ovlivnit (viz 49. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení).

(357) Pokud však jde o velikost letadlového parku společnosti Corsair v letech 2021 a 2022, z informací poskytnutých francouzskými orgány vyplývá, že případné překročení limitu stanoveného v rozhodnutí z roku 2020 lze vysvětlit prodlevou spojenou s procesem registrace letadel, a nikoli pronájmem desátého letadla (viz 62. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení).

(358) V této souvislosti Komise dospěla k závěru, že překročení maximální schválené velikosti letadlového parku by mohlo představovat zneužití podpory ve smyslu článku 20 nařízení (EU) 2015/1589 (viz 65. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení). Rozhodla se proto rozšířit formální přezkumné řízení, aby mohla posoudit, zda toto překročení limitu letadlového parku nezpochybňuje slučitelnost podpory na restrukturalizaci schválené v rozhodnutí z roku 2020, a případně ověřit skutečnou velikost letadlového parku společnosti Corsair během prodlouženého období restrukturalizace.

5.4.2. *Posouzení změn, které je třeba provést v podpoře na restrukturalizaci*

(359) Nicméně informace předložené Francií prokazují, že zjištěné odchylky od rozhodnutí z roku 2020 mají povahu *de minimis*; tuto skutečnost nezpochybňují ani připomínky třetích stran.

(360) Komise zejména konstatuje, že využívání dalších letadel společností Corsair od roku 2020 mělo ryze výjimečný charakter, bylo odůvodněno vnějšími okolnostmi, které společnost nemohla ovlivnit (např. zpoždění dodávek, bezpečnostní požadavky nebo operace údržby), a v praxi nevedlo k faktickému překročení limitu devíti letadel stanovenému v rozhodnutí z roku 2020. Tyto jednorázové případy, které představují méně než [...] % činností, na něž se vztahuje plán restrukturalizace, byly časově omezené a neměly žádný významný dopad na hospodářskou soutěž, jak potvrdila studie předložená francouzskými orgány (viz xx. bod odůvodnění). Komise dále konstatuje, že rozšířené formální vyšetřovací řízení nezjistilo, že by společnost Corsair překročila limit letadlového parku ani v roce 2021, ani v roce 2022. Zúčastněné strany nepředložily žádné důkazy, které by vyvracely vysvětlení francouzských orgánů uvedené v 357. bodě odůvodnění. Jediné případy, kdy bylo zjištěno, že společnost Corsair překročila stropy, se týkají událostí v letech 2023 a 2024.

(361) Komise se proto domnívá, že i kdyby byla zjištěna formální nesrovnalost, je zcela zanedbatelná. Komise proto konstatuje, že k nápravě zjištěných nesrovnalostí je namísto uložení povinnosti navrácení dotčené podpory na restrukturalizaci dostačující změna podpory, a to v souladu s čl. 108 odst. 2 SFEU.

(362) V tomto případě se Komise domnívá, že jelikož se zneužití týká opatření zaměřeného na omezení narušování hospodářské soutěže, musí být odpovídajícím způsobem změněn i plán opatření na omezení narušování hospodářské soutěže. Proto je nutné přijmout další podmínky nebo opatření, která ve srovnání s opatřenými plánovanými v rámci původní podpory dále sníží narušování hospodářské soutěže a půjdou nad rámec opatření kalibrovaných pro novou podporu. Tento požadavek bude splněn trvalým zrušením 700 letištních časů na letišti Paříž-Orly a snížením počtu obrátek z metropolitní Francie do Fort de France, Pointe à Pitre a na Réunion. V prvním případě se jedná o opatření, která snižují překážky vstupu na trh nebo usnadňují expanzi konkurentů působících na letišti Paříži-Orly, ve druhém případě o opatření, která se zaměřují na konkrétní trasy, na nichž mohl mít dočasný pronájem desátého letadla přímé nebo nepřímé dopady.

(363) U obou opatření je třeba uvést, že jelikož se žádné z nich nevztahovalo na původní podporu na restrukturalizaci, jejich stanovení jako podmínek vede ke změnám již schválené podpory. Není však nutné formálně odlišovat opatření, která mají být přijata, nebo závazky navržené Francií od konkrétních podmínek, které mění původně schválenou podporu. Všechny podmínky, které musí Francie – případně společnost Corsair – splnit, musí být proto zahrnuty do podmínek, které jsou spojeny se schválením podpory.

5.5. **Kontrola dodržování rozhodnutí**

(364) Vzhledem k případům, kdy byla společnosti Corsair v letech 2021 a 2022 poskytnuta dodatečná podpora, a k nedodržení omezení týkajících se velikosti letadlového parku v letech 2023 a 2024 je třeba zajistit přísné dodržování všech podmínek stanovených v tomto rozhodnutí, stejně jako možnost jejich ověření. Za tímto účelem Komise považuje za nezbytné zavést povinnost, která jí umožní kontrolovat dodržování jejího rozhodnutí a kterou bude muset Francie respektovat, a to prostřednictvím správce nezávislého na jak na francouzských orgánech, tak na společnosti Corsair. Tento správce, kterého bude muset schválit Komise, bude odpovědný za důkladné sledování dodržování podmínek stanovených v rozhodnutí, včetně přesného provádění revidovaného plánu restrukturalizace a kontroly dosažených výsledků oproti výsledkům očekávaným v příslušných finančních trajektoriích. Francouzské orgány budou ve spolupráci se společností Corsair poskytovat veškeré informace a přijímat všechna nezbytná opatření, aby správce mohl řádně plnit své povinnosti. Správce bude Komisi předkládat pravidelné zprávy,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Podpora na restrukturalizaci ve výši 167,8 milionu EUR, z toho 80 milionů EUR ve formě prominutí veřejných dluhů odpovídajících výši státních úvěrů poskytnutých v rámci plánu restrukturalizace z roku 2020 a 87,8 milionů EUR ve formě dodatečné podpory, kterou Francouzská republika hodlá poskytnout ve prospěch hospodářského subjektu zahrnujícího společnost Corsair SAS a všechny dceřiné společnosti pod její kontrolou, a rovněž 6 milionů EUR již poskytnutých společnosti Corsair SAS v roce 2020 v rámci investice společnosti Outre-Mer R-Plane do společnosti Corsair, jsou slučitelné s vnitřním trhem za podmínek stanovených v článku 2.

Článek 2

1. Francouzská republika zajistí, aby společnost Corsair SAS, případně její dceřiné společnosti, plně a neprodleně provedly opatření obsažená v revidovaném plánu restrukturalizace popsaném v tomto rozhodnutí.

2 Francouzská republika zajistí, aby společnost Corsair SAS, případně její dceřiné společnosti, plně a neprodleně provedly opatření omezující narušování hospodářské soutěže stanovená v tomto rozhodnutí, a to:

a) omezit letadlový park společnosti Corsair SAS na devět letadel, a to až do konce revidovaného období restrukturalizace;

b) snížit počet obrátek prováděných společností Corsair SAS mezi letištěm Paříž-Orly a letišti tří destinací, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France a Réunion, o 97 obrátek, a to až do konce revidovaného období restrukturalizace;

c) co nejdříve, nejpozději však do konce revidovaného období restrukturalizace, se neodvolatelně vzdát 700 letištních časů na letišti Paříž-Orly;

d) co nejdříve, nejpozději však do konce revidovaného období restrukturalizace, zpřístupnit jedné nebo více třetím stranám 800 letištních časů na letišti Paříž-Orly;

e) nabízet a v dobré víře vyjednávat obchodní dohody s leteckými společnostmi, které si to budou přát, a to až do konce revidovaného období restrukturalizace;

f) zdržet se nabývání podílů v jakékoli společnosti, s výjimkou případů, kdy je to nezbytné pro zajištění dlouhodobé životaschopnosti společnosti Corsair SAS, případně jejích dceřiných společností, a v takovém případě pouze s předchozím schválením Komisí, během celého revidovaného období restrukturalizace a

g) zdržet se prezentování státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění výrobků a služeb na trh, a to během celého revidovaného období restrukturalizace.

Článek 3

1. Francouzská republika bude každé tři měsíce ode dne přijetí tohoto rozhodnutí až do konce revidovaného období restrukturalizace předkládat pravidelné zprávy o provádění plánu restrukturalizace a o dodržování podmínek tohoto rozhodnutí.

2 Zprávy budou předkládány prostřednictvím správce nezávislého na příjemci podpory; volbu správce schválí Komise do 30 dnů od přijetí tohoto rozhodnutí.

3. Ve zprávách budou uvedena data vyplacení nebo skutečného poskytnutí podpory a vlastního příspěvku příjemce, vývoj sítě, postavení na trhu, velikost leteckého parku a jeho využívání společností Corsair SAS. Ve zprávách budou analyzovány veškeré odchylky od finančních nebo provozních trajektorií stanovených v revidovaném plánu restrukturalizace, pokud jde o příjmy, kontrolu a snižování nákladů, a výsledky dosažené restrukturalizací; případně budou uvedena nápravná opatření, která byla nebo mají být provedena k dosažení výsledků stanovených v plánu. Správce v každé zprávě komplexně posoudí dodržování podmínek stanovených v článku 2 tohoto rozhodnutí, aby mohl neprodleně upozornit na zjištěné nebo předvídatelné odchylky.

Článek 4

Toto formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud se týká státní podpory ve výši 32,4 milionu EUR, kterou Francouzská republika poskytla společnosti Corsair SAS v letech 2021–2022 v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, je vzhledem k tomu, že společnost Corsair SAS podporu včetně úroků vrátila, bezpředmětné.

Článek 5

Francouzská republika informuje Komisi ve lhůtě jednoho měsíce od oznámení tohoto rozhodnutí o opatřeních, která přijala k jeho splnění.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 23. prosince 2025.

Za Komisi
Teresa RIBERA
výkonná místopředsedkyně