C/2026/3952

24.7.2026.

ODLUKA KOMISIJE

od 23. prosinca 2025.

o državnoj potpori SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N) koju Francuska planira provesti u korist društva Corsair

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2025) 9292)

(Vjerodostojan je samo tekst na francuskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

(C/2026/3952)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon poziva zainteresiranim stranama da dostave svoje primjedbe u skladu s navedenim člancima ([1]) i uzimajući u obzir te primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Komisija je 11. prosinca 2020. odlučila da neće uložiti prigovor na planiranu potporu za restrukturiranje društva Corsair SAS („Corsair”) u iznosu od 106,7 milijuna EUR („potpora za restrukturiranje iz 2020.”), koja se sastoji od (i) odgoda plaćanja poreza (21,9 milijuna EUR), (ii) poreznog odbitka (4,8 milijuna EUR), (iii) povoljnog zajma (18 milijuna EUR) i (iv) participativnog zajma (62 milijuna EUR), u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU”), kako se tumači u Smjernicama o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama („Smjernice o potporama za sanaciju i restrukturiranje” ([2])) („odluka iz 2020.” ([3])) ([4]).

(2) Francuska je 27. rujna 2023. na temelju točke 7.2.2. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje Komisiji podnijela zahtjev za izmjenu plana restrukturiranja odobrenog odlukom iz 2020. Na temelju te odluke taj je plan restrukturiranja trebao biti proveden u razdoblju od najviše […] („plan restrukturiranja iz 2020.”). Francuska tijela dostavila su 29. studenog i 15. prosinca 2023. dodatne informacije o izmjeni Corsairova plana restrukturiranja iz 2020. Zahtjev za izmjenu plana restrukturiranja bio je popraćen ažuriranim planom restrukturiranja, koji je poslije više puta ažuriran („revidirani plan restrukturiranja”, vidjeti uvodne izjave 30. i 31.).

([1]) SL C, C/2024/2822, 24.4.2024. i SL C, C/2025/2490, 2.5.2025.
([2]) SL C 249, 31.7.2014., str. 1.
([3]) Odluka Komisije od 11. prosinca 2020. u predmetu SA.58463 (2020/N) – Francuska – Potpora za restrukturiranje društva Corsair SA (SL C 41, 5.2.2021., str. 8.).
([4]) Istog je dana Komisija u skladu s člankom 107. stavkom 2. točkom (b) UFEU-a Corsairu odobrila 30,2 milijuna EUR potpore u obliku prekomorskog poreznog odbitka (porezni odbitak namijenjen društvima osnovanima u francuskim prekomorskim departmanima, regijama i zajednicama). Tom je potporom Corsairu nadoknađena šteta pretrpljena od 17. ožujka do 30. lipnja 2020. zbog mjera ograničenja kretanja i putovanja koje su Francuska i druge odredišne zemlje uvele kako bi se ograničilo širenje virusa COVID-19. Vidjeti Odluku Komisije od 11. prosinca 2020. u predmetu SA.58125 (2020/N) – Francuska – Corsair – Nadoknada štete uzrokovane pandemijom bolesti COVID-19 (SL C 242, 24.6.2022., str. 1.).

(3) Komisija je 5. veljače 2024. odlučila pokrenuti službenu istragu o izmjeni potpore i plana restrukturiranja društva Corsair ([5]) („odluka o pokretanju postupka”). Corsair i tri druge zainteresirane strane, točnije dva Corsairova konkurenta – Air Austral i Groupe Dubreuil Aero (GDA) – i Diamondale Limited, bivši dioničar Corsaira, Komisiji su 24. svibnja 2024. dostavili svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka.

(4) Komisija je 19. lipnja 2024. proslijedila te primjedbe francuskim tijelima, koja su se o njima očitovala 26. srpnja 2024. Zatim je 22. studenog 2024. GDA dostavio dodatne primjedbe, koje su proslijeđene francuskim tijelima 17. prosinca 2024. Francuska tijela dostavila su svoje primjedbe 19. siječnja 2025., a njihov je sadržaj razjašnjen na dva sastanka s Komisijom održana 20. i 23. siječnja 2025. Francuska tijela dostavila su dodatne primjedbe i odgovore na pitanja Komisije 23. siječnja, 10. veljače i 3. ožujka 2025.

(5) Komisija je 19. lipnja 2024. francuskim tijelima uputila pitanja o dodatnoj potpori dodijeljenoj Corsairu tijekom restrukturiranja. Francuska tijela odgovorila su dopisima od 26. srpnja i 16. prosinca 2024.

(6) Komisija je također održala više sastanaka s francuskim tijelima, točnije 7. studenog te 6. i 17. prosinca 2024., kao i 10. i 29. siječnja, 14. veljače te 3. i 19. ožujka 2025.

(7) Komisija je 11. travnja 2025. odlučila ([6]) produljiti službenu istragu o izmjeni potpore i plana restrukturiranja zbog činjenice da su francuska tijela i zainteresirane strane iznijele nove činjenice koje nisu bile uzete u obzir u odluci o pokretanju istrage i koje su opravdavale produljenje službene istrage („odluka o produljenju”).

(8) Francuska tijela poslala su Komisiji 20. svibnja 2025. revidirane financijske izvještaje društva Corsair za financijsku godinu koja je završila 30. rujna 2024.

(9) Corsair i GDA dostavili su 23. svibnja 2025. primjedbe na odluku o produljenju od 11. travnja 2025. Još jedno poduzeće, koje želi ostati anonimno, dostavilo je primjedbe 2. lipnja 2025. Komisija je 6. lipnja 2025. proslijedila te primjedbe francuskim tijelima, koja su odgovorila 17. lipnja 2025.

(10) Francuska tijela poslala su Komisiji 30. svibnja 2025. ažuriranu inačicu revidiranog plana restrukturiranja društva s prilozima.

(11) Komisija je 27. lipnja 2025. francuskim tijelima poslala dodatna pitanja o dodatnoj potpori dodijeljenoj Corsairu tijekom restrukturiranja te o veličini i razvoju njegove flote u 2023. i 2024. Francuska tijela odgovorila su dopisom od 11. srpnja 2025.

(12) Komisija je 4. studenog 2025. francuskim tijelima poslala zahtjev za podnošenje dokumentacije i dodatna pitanja o financiranju plana restrukturiranja. Francuska tijela odgovorila su dopisima od 10., 17. i 20. studenog 2025. Komisija je 10. prosinca 2025. francuskim tijelima poslala dodatni zahtjev u vezi s revidiranim planom restrukturiranja. Francuska tijela odgovorila su ažuriranjem plana 15. prosinca 2025.

(13) Komisija je također održala više sastanaka s francuskim tijelima o tim raznim temama, točnije 28. travnja, 15. svibnja, 17. lipnja, 27. lipnja i 17. rujna te 10. i 12. prosinca 2025.

([5]) Odluka Komisije C(2024) 8537 final od 5. veljače 2024. u predmetu SA.109662 – Francuska – Izmjena potpore i plana restrukturiranja društva Corsair (OJ/C/2024/2822, 24.4.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

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

2. **KORISNIK**

2.1. Djelatnosti društva Corsair

(14) Corsair je pojednostavljeno dioničko društvo (*société par actions simplifiée*, SAS) s dioničkim kapitalom od 5 000 000,00 EUR i sjedištem na adresi Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, Francuska. Upisan je u Registar trgovačkih društava u Pointe-à-Pitreu pod brojem 328 621 586.

(15) Od kraja 2020. Corsairovi vrijednosni papiri u potpunom su vlasništvu holding društva Outre-Mer R-Plane (OMRP) ([7]).

(16) Krajem rujna 2023. Corsair je imao flotu od devet zrakoplova kojima je uglavnom opsluživao najudaljenije francuske regije na Karibima (Martinique, Guadeloupe) i u Indijskom oceanu (Réunion, Mayotte), a među ostalim i Kanadu. Drugi zračni prijevoznici koji pružaju letove na istim linijama uključuju Air France, Air Austral i Groupe Dubreuil Aéro, koji obuhvaća zračne prijevoznike Air Caraïbes i FrenchBee.

(17) Na temelju odluke iz 2020. Corsair je trebao provesti plan restrukturiranja iz 2020. u razdoblju od najviše […] kako bi ponovno postigao dugoročnu održivost.

2.2. Poteškoće s kojima se suočio Corsair

(18) U zahtjevu za izmjenu plana restrukturiranja iz 2020. francuska tijela objasnila su da je poslovni plan na kojem se temeljio plan restrukturiranja iz 2020. zasnovan na pretpostavkama koje se nisu potvrdile i da je razvoj događaja, čiji se razmjer nije mogao predvidjeti, posebno negativno utjecao na Corsair.

(19) Prvo, francuska su tijela objasnila da su, među poteškoćama s kojima se Corsair suočio od odobrenja plana restrukturiranja iz 2020., javnozdravstvena ograničenja, koja su bila na snazi do početka financijske godine 2022./2023., posebno ozbiljno utjecala na njegove poslovne i financijske rezultate.

(20) Ograničenje, pa čak i privremena zabrana letova između metropolitanske Francuske i određenih prekomorskih departmana i državnih područja (kao što su Antili i Réunion), koji su bili na snazi do ožujka 2022. zbog novog povećanja broja slučajeva bolesti COVID-19 i poteškoća s cijepljenjem na tim područjima zbog slabe prihvaćenosti cjepiva kod lokalnog stanovništva, posebno su otežali i čak onemogućili Corsairu da obavlja svoje poslovne djelatnosti u sljedećim razdobljima:

(a) nakon studenog 2020., kad je u metropolitanskoj Francuskoj, a posebno na Antilima i Réunionu, u više navrata zabranjeno kretanje u razdoblju od studenog do prosinca 2020. i od travnja do svibnja 2021., a na Antilima i Réunionu ponovno od srpnja do kolovoza 2021.;

(b) od veljače do svibnja 2021., kad su putovanja u metropolitanskoj Francuskoj, na Antilima i Réunionu bila strogo ograničena na putovanja iz krajnje hitnih razloga; taj je propis za necijepljene osobe bio na snazi do svibnja 2022.;

(c) krajem 2021., kad su se ograničenja za ta odredišta dodatno postrožila uslijed vala infekcija varijantom omikron, zbog kojeg je i Mauricijus nekoliko dana bio klasificiran kao „tamnocrvena zona”, što je dovelo do snažnog porasta broja otkazanih letova i drastičnog pada broja rezervacija; i

(d) letovi prema Kanadi ponovno su dozvoljeni tek u lipnju 2022. jer su vrlo stroga ograničenja putovanja bila na snazi do proljeća 2022.

([7]) OMRP je holding društvo osnovano 24. kolovoza 2020. u okviru obnove i restrukturiranja Corsaira u kontekstu krize uzrokovane bolešću COVID-19. Njegova je jedina svrha držanje i upravljanje udjelom u Corsairu radi okupljanja dioničara uključenih u spašavanje društva, uključujući privatne ulagače i javne aktere. OMRP ne obavlja vlastite djelatnosti i služi kao kapitalni instrument preko kojeg dioničari ostvaruju svoja prava i preuzimaju gospodarski rizik povezan s restrukturiranjem Corsaira. Neki od OMRP-ovih privatnih dioničara koji žele ponovno ulagati u Corsair okupili su se u holding društvo Blue Sky, koje je steklo udio u Corsairu u okviru izmjene njegova plana restrukturiranja (vidjeti dokument „Firm Offer” („Obvezujuća ponuda”), Prilog 2., poslan Komisiji 15. prosinca 2023.).

(21) Francuska tijela dodala su i da su na Corsairove djelatnosti utjecali i prosvjedi na Antilima između studenog 2021. i siječnja 2022. nakon uvođenja obveze cijepljenja za zdravstvene djelatnike i „zdravstvene potvrde” za brojna javna mjesta.

(22) Kako tvrde francuska tijela, Corsair, koji je očekivao povratak uobičajenim tržišnim uvjetima krajem 2021., iz navedenih razloga nije ostvario očekivane rezultate iz prvotnog poslovnog plana.

(23) Nakon toga, prema navodima francuskih tijela, kriza povezana s vojnom agresijom Rusije na Ukrajinu i posljedična globalna inflacija doveli su do vrlo naglog porasta troškova nakon što je društvo nastavilo s uobičajenim poslovanjem, pri čemu je došlo do (i) vrlo naglog porasta cijene kerozina, koja je na vrhuncu premašila 1 200 USD po toni u odnosu na cijenu od [500 – 900 USD] po toni iz prvotnog poslovnog plana; i (ii) slabljenja eura u odnosu na američki dolar, pri čemu je prvotni poslovni plan izrađen na osnovi tečaja eura i američkog dolara od [0,9 – 1,3], dok je u listopadu 2022. taj tečaj pao na najnižu razinu od 0,97.

(24) Francuska su tijela u vezi s tim navela da je u revidiranom planu restrukturiranja, koji je prvotno dostavljen u prosincu 2023., trošak kerozina iznosio [100 – 180] milijuna EUR […], a da su porast cijene kerozina i slabljenje eura u odnosu na američki dolar uzrokovali dodatni trošak od otprilike [80 – 120] milijuna EUR godišnje samo po toj stavci u tom razdoblju.

(25) Naposljetku, francuska tijela tvrdila su da je, iako je društvo uspjelo djelomično povećati svoje cijene kako bi prenijelo teret te situacije (zajedno s općim inflacijskim učinkom na sve troškove društva), s jedne strane to povećanje nadoknadilo samo dio troškova, a s druge strane bilo neprimjenjivo na većinu karata jer su bile prodane nekoliko mjeseci prije letova. Prema tome, snažan porast troškova, kao što je onaj koji je proizašao iz krize uzrokovane vojnom agresijom Rusije na Ukrajinu, nije se mogao odmah prenijeti na cijenu karata, nego je bio potreban određeni vremenski odmak.

(26) U tom kontekstu i na temelju navedenog francuska su tijela u rujnu i prosincu 2023. objasnila da je Corsair od 2020. do 2023. doživio ozbiljne poteškoće s novčanim tokom i neto pad operativne marže od [170 – 220] milijuna EUR u odnosu na plan restrukturiranja iz 2020. unatoč nastojanjima društva da smanji fiksne troškove za [10 – 25] milijuna EUR u istom razdoblju i unatoč dodatnim mjerama potpore koje je francuska država donijela u korist sektora u cjelini, što je imalo pozitivan učinak na Corsair u vrijednosti od [20 – 40] milijuna EUR u istom razdoblju.

(27) Francuska tijela također su objasnila da, s obzirom na pogoršanje financijskih rezultata uslijed novih poteškoća s kojima se Corsair suočio nakon odluke o potpori za restrukturiranje iz prosinca 2020., kako je utvrđeno u uvodnim izjavama od 18. do 25., rezultati poslovanja društva […] na kraju financijske godine […] (koja je završila u rujnu […]) […] vlasnički kapital, koji je na taj datum bio […] i da se na temelju ažuriranog poslovnog plana društva Corsair više nije mogao pridržavati plana restrukturiranja iz 2020.

(28) Naposljetku, francuska su tijela navela da su cijena goriva te tečaj eura i američkog dolara bili vrlo nestabilni u razdoblju od 2022. do 2023. Istaknula su i porast svih troškova izraženih u stranoj valuti uzrokovan inflacijom, posebno troškove održavanja zrakoplova i njihovih motora ([…]) te opskrbe hranom i pićem ([…]) u razdoblju od 2022. do 2023.

(29) U skladu s navedenim francuska država izmijenila je 15. prosinca 2023. svoj zahtjev za izmjenu plana restrukturiranja iz 2020. na temelju točke 7.2.2. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

3. REVIDIRANI PLAN RESTRUKTURIRANJA

3.1. Pretpostavke u revidiranom planu restrukturiranja

(30) Od 15. prosinca 2023. francuska su tijela više puta ažurirala revidirani plan restrukturiranja s obzirom na razvoj Corsairovih djelatnosti te geopolitička i makroekonomska kretanja u posljednje dvije godine.

(31) Najnovija inačica revidiranog plana restrukturiranja donesena je 23. svibnja 2025. Ta inačica plana priložena je sporazumu o nagodbi naslovljenom „Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair", koji su 7. studenog 2025. potpisali Corsair, francuska tijela, novi ulagači i ulagači koji izlaze iz vlasničke strukture uz posredovanje *ad hoc* upravitelja imenovanih sudskom odlukom u okviru postupka za sprečavanje nesolventnosti koji su proveli Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre i Comité Interministeriel de Restructuring Industrielle (CIRI) („Glavni uvjeti"). Plan se temelji na sljedećim glavnim pretpostavkama, koje su francuska tijela posljednji put ažurirala 15. prosinca 2025.:

(a) prestanak svih ograničenja u vezi sa zdravstvenom krizom uzrokovanom bolešću COVID-19 i tržište koje od 2025. premašuje razine iz 2019.;

(b) Corsairovi stvarni rezultati (nerevidirani podaci koje su dostavila francuska tijela) za fiskalnu godinu 2024./2025. koja je završila 30. rujna 2025. pokazuju ponovno ostvarenje profitabilnosti, uz neto rezultat od […] milijuna EUR;

(c) smanjenje troškova goriva na [600 – 900] USD po toni od travnja 2025. u usporedbi s prosjekom od oko [500 – 800] USD po toni od rujna 2024.;

(d) tečaj EUR/USD od [0,9 – 1,3], tj. nešto veći nego što je zabilježeno od travnja 2025.;

(e) dovršetak potpune obnove Corsairove flote u siječnju 2025., uz njegove […] zrakoplove Airbus A330-NEO, što znači da će sva Corsairova odredišta odsad opsluživati zrakoplovi Airbus A330-NEO s tri putničke klase i kapacitetom od 343 sjedala (20 u poslovnoj klasi, 21 u premium klasi i 302 u ekonomskoj klasi);

(f) prodaja […] zrakoplova na […] do [[…]] za procijenjeni iznos od [25 – 45] milijuna EUR i uplata dioničkog udjela od [25 – 45] milijuna EUR u skladu s dijelom B Glavnih uvjeta, u skladu s kojim (i) Blue Sky Holding ([8]), Groupe Advens-Geocoton ([9]) i SEMPAT ([10]) ulažu ukupno [10 – 40] milijuna EUR (odnosno [5 – 30] milijuna EUR, [0 – 5] milijuna EUR i 3 milijuna EUR) u obliku kapitala ili, ako to bude potrebno prije nego što Komisija donese odluku, stavljaju taj iznos na raspolaganje kao privremeno financiranje za pokriće Corsairovih potreba za likvidnošću do dovršetka restrukturiranja (koje se naknadno kapitalizira); i (ii) Groupe Advens-Geocoton osigurava Corsairu i drugu seriju privremenog financiranja od [5 – 30] milijuna EUR najkasnije u roku od pet radnih dana nakon datuma odluke Europske komisije. To privremeno financiranje u ukupnom iznosu od [20 – 60] ([11]) milijuna EUR uključit će se u Corsairov kapital u okviru povećanja kapitala koja će uslijediti nakon odluke o odobrenju Europske komisije (čak i ako ta odluka bude uvjetna);

([8]) Blue Sky Holding, SAS, sa sjedištem u Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, privatni je konzorcij koji obuhvaća neke od Corsairovih bivših dioničara.

([9]) Groupe Advens-Geocoton je privatna industrijska i uslužna grupacija francuskog podrijetla posebno aktivna u tekstilnoj industriji i agroindustriji te sektoru logistike i digitalnih usluga, koja je dugi niz godina prisutna u Africi i prekomorskim područjima. Osnovana je spajanjem društava Advens i Geocoton te ima dokazano iskustvo u vođenju djelatnosti u složenim okruženjima koja zahtijevaju velika kapitalna ulaganja.

([10]) SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadeloupe) društvo je s mješovitim kapitalom čiji je zadatak ulaganje i podupiranje gospodarskih projekata od strateškog interesa za područja Guadeloupea, https://www.sempatrimoniale.com/a-propos. U kontekstu restrukturiranja Corsaira SEMPAT djeluje kao manjinski javni ulagač koji osigurava financijska sredstva koja dodjeljuje regija Guadeloupe.

([11]) Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton i SEMPAT obvezali su se i na ulaganje dodatnog kapitala u iznosu od [5 – 20] milijuna EUR ako Corsairov novčani tok na kraju mjeseca padne ispod donje granice od [20 – 60] milijuna EUR. Svrha je te obveze pružiti dodatno jamstvo u slučaju pogoršanja parametara revidiranog plana restrukturiranja Corsaira i povećati vlastiti doprinos privatnih ulagača.

(g) ograničenje flote na devet zrakoplova za cijelo vrijeme trajanja revidiranog plana restrukturiranja (deseti zrakoplov dodat će se tek od […]);

(h) ukidanje najmanje profitabilnih letova ([…] % smanjenja broja sati leta u usporedbi s financijskom godinom […]) kako bi se omogućio bolji čimbenik popunjenosti i veća prosječna cijena karte;

(i) povećanje letova od/do Mauricijusa u 2025., […] nakon odluke o usredotočivanju na Afriku (s obzirom na to da prometovanje tom linijom isključivo na sezonskoj osnovi nije dugoročno održivo);

(j) dodatne mjere za poboljšanje prihoda po raspoloživim putničkim kilometrima („RASK") ([12]), koje s vremenom dovode do povećanja RASK-a od […] %;

(k) povećanje dodatnih prihoda na temelju usporedbe s ostatkom industrije;

(l) bolje upravljanje prinosima uvođenjem dodatnih mjera kao što su, prije svega, otvaranje i zatvaranje tarifnih razreda zahvaljujući standardizaciji flote;

(m) bolje projekcije koje u osnovnom scenariju uključuju pozitivan učinak od […] % na promet putnika u […] i […] % u […]. To povećanje prodajnih cijena proizlazi iz kombiniranog učinka povećanja broja sjedala u prednjem dijelu kabine i reorganizacije rasporeda letova kako bi se ukinuli najmanje profitabilni letovi (vidjeti iznad);

(n) dodatne mjere za uštedu troškova kao što su novi pregovori o temeljnim ugovorima (zakup, održavanje i servisiranje itd.), smanjenje marketinških troškova, podzakup motora i prodaja usluga tehničkog upravljanja; i

(o) racionalizacija troškova osoblja, prije svega zbog izmjena sastava letačkog osoblja.

(32) Osim tih pretpostavki, francuska tijela smatraju da na Corsairove prihode vjerojatno i dalje utječe činjenica da ga se percipira kao niskotarifnog zračnog prijevoznika s velikim brojem subvencioniranih karata, reputacijom zračnog prijevoznika za čarter-letove, zastarjelom opremom u zrakoplovima (npr. zasloni) i nestandardiziranom zrakoplovnom flotom. Modernija flota kakvu Corsair trenutačno posjeduje trebala bi stoga dovesti do prodaje karata po većim cijenama, a s poboljšanjem percepcije korisnika i do povećanja čimbenika popunjenosti. Nadalje, francuska tijela navode da se taj odmak od percepcije kao zračnog prijevoznika za čarter-letove već ogleda u pozitivnim povratnim informacijama korisnika o letovima novim zrakoplovima, kao i u činjenici da je Corsair na dodjeli nagrada World Airline Awards proglašen „najboljim zračnim prijevoznikom za turističke letove" u Francuskoj 2024. Čak i ako to nije navedeno u revidiranom planu restrukturiranja dostavljenom Komisiji, Francuska očekuje da će se Corsairova strategija povećanja prodaje postupno odraziti na cijene karata i čimbenike popunjenosti kako putnici budu otkrivali poboljšane usluge i kako se njihove sklonosti budu mijenjale.

3.2. Financiranje revidiranog plana restrukturiranja

(33) U podnesku od 27. rujna 2023. francuska tijela predložila su da revidirani plan restrukturiranja obuhvaća razdoblje od […] do […]. S druge strane, u dokumentaciji koju su francuska tijela dostavila 15. prosinca 2023. navodi se da bi najveće dodatno produljenje predviđeno za revidirani plan restrukturiranja bilo […] (a ne […]), tj. najkasnije do […].

(34) Nakon toga, kako su se izrađivale različite inačice revidiranog plana restrukturiranja, francuska tijela obavijestila su Komisiju da je 30. rujna 2026. konačni datum završetka razdoblja restrukturiranja.

(35) Na temelju toga plan restrukturiranja revidiran 23. svibnja 2025. i ažuriran 15. prosinca 2025., koji su francuska tijela dostavila Komisiji kao konačnu inačicu koju treba razmotriti u svojoj ocjeni, u osnovi se temelji na sljedećim financijskim pretpostavkama:

([12]) „RASK" predstavlja sve prihode koje zračni prijevoznik ostvari u odnosu na ukupni broj raspoloživih putničkih kilometara („ASK") u određenom razdoblju.

(a) prvo, trajno poboljšanje financijskih rezultata (koje bi trebalo omogućiti ostvarivanje rezultata poslovanja od […] milijuna EUR u […]) i financijskih tokova ostvarenih za vrijeme trajanja revidiranog plana restrukturiranja zahvaljujući (i) optimiziranoj komercijalnoj ponudi uslijed povećanja broja rotacija korištenjem potpuno obnovljene i standardizirane flote, (ii) mjerama restrukturiranja i mjerama za smanjenje troškova te (iii) učinku dodatnih mjera za poboljšanje profitabilnosti;

(b) flota od devet potpuno nadograđenih zrakoplova te ukidanje i zamjena linija koje ostvaruju gubitke novim linijama prema Africi;

(c) vanjski financijski doprinosi u obliku, kao prvo, svježeg novca vanjskih ulagača u iznosu od 145,4 milijuna EUR ([13]) i, kao drugo, financijske potpore francuske države u ukupnom iznosu od 87,8 milijuna EUR.

3.2.1. *Opis financiranja*

(36) Kako je detaljno navedeno u tablici 1 u nastavku, francuska tijela pojašnjavaju da privatno financiranje uglavnom potječe od: (i) ulaganja društva Blue Sky Holding u kapital u iznosu od […] milijuna EUR, (ii) ulaganja novog vanjskog ulagača (francuskog društva Advens-Geocoton) u kapital kao novog dioničara u iznosu od […] milijuna EUR, (iii) dodatnog zajedničkog ulaganja u kapital u iznosu od […] milijuna EUR koje provode Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton i SEMPAT, koje će se osigurati ako Corsairov novčani tok padne ispod donje granice od […] milijuna EUR, (iv) moratorija na mirovinske doprinose, koji je odobrio mirovinski fond Caisse de Retraite du Personnel Navigant (CRPN) u iznosu od […] milijuna EUR, (v) Corsairove prodaje zrakoplova Airbus A330 F-HSKY u procijenjenoj vrijednosti od […] milijuna EUR i (vi) Corsairova financiranja (na temelju ugovora o zakupu) četiriju novih zrakoplova A330-NEO u srpnju 2022. u iznosu od […] milijuna EUR ([14]).

(37) Na temelju toga francuska tijela navode da vlastiti doprinos koji se primjenjuje u odnosu na zahtjev za izmjenu plana restrukturiranja iz 2020. stoga ukupno iznosi 145,4 milijuna EUR. Francuska tijela navode i da su u kontekstu odluke iz 2020. utemeljene na planu restrukturiranja iz 2020. privatna ulaganja u kapital društva Corsair ukupno iznosila [130 – 180] milijuna EUR.

(38) Francuska tijela stoga zaključuju da bi u kontekstu izmjene Corsairova plana restrukturiranja iz 2020. ukupni vlastiti doprinos iznosio 319,1 milijuna EUR (računajući početni vlastiti doprinos).

(39) U kontekstu financijske potpore dobivene od francuske države francuska tijela pojašnjavaju da veliku većinu tražene potpore u izmjeni plana restrukturiranja čini otpis potpore dodijeljene 2020. u obliku zajmova, a ne dokapitalizacije i da će se državna financijska potpora stoga osigurati uglavnom iz:

i. novog doprinosa tijela Conseil Départemental de la Guadeloupe od 3 milijuna EUR;

ii. prekomorskog poreznog odbitka (CIOM) od 38,1 milijun EUR u okviru Corsairova programa ulaganja za kupnju zrakoplova ([15]);

iii. reprogramiranja iznosa od 19 milijuna EUR koji odgovara neotpisivom javnom dugu tijekom razdoblja od šest godina ([…]) ([16]);

([13]) Nakon potpunog istiskivanja prijašnjeg dioničara OMRP-a poništavanjem svih njegovih dionica.

([14]) Odgovara iznosu mjesečnog zakupa zrakoplova do 30. rujna 2025., tj. za vrijeme trajanja revidiranog plana restrukturiranja.

([15]) Prekomorski porezni odbitak, koji se uređuje člankom 244. quater W francuskog Općeg poreznog zakonika, predstavlja oslobođenje od poreza za ulaganja u prekomorske departmane. Ta mjera obično nije dostupna poduzetnicima u teškoćama. Međutim, francuska država učinit će sve u svojoj moći kako bi je iznimno dodijelila Corsairu, neovisno o njegovu statusu poduzetnika u teškoćama.

([16]) Francuska tijela ističu da će se iznos neotpisivog javnog duga, tj. 5,5 milijuna EUR, otplatiti istovremeno s isplatom poreznog odbitka za 2026. (koji odgovara prekomorskom poreznom odbitku koji će francuska država isplatiti Corsairu na temelju članka 107. stavka 2. točke (b) UFEU-a).

iv. otpisa iznosa od 23 milijuna EUR koji odgovara otpisivom javnom dugu ([17]); i

v. otpisa javnih dugova u iznosu od 80 milijuna EUR koji odgovara državnim zajmovima dodijeljenima u okviru plana restrukturiranja iz 2020. (zajmovi iz fonda Fonds de Développement Économique et Social i Prêt Participatif (participativni zajam) – „zajmovi FDES i PP”, vidjeti uvodnu izjavu 1. točke 1. i (iv)), kao i 4,7 milijuna EUR kamata na te zajmove.

(40) Kad je riječ o otpisu zajmova FDES i PP (uvodna izjava 39. točka (v)), budući da je taj iznos već bio uračunat u cijelosti u odluci iz 2020., francuska tijela smatraju da ga ne treba ponovno uključiti u izračun potpore za financiranje troškova restrukturiranja radi utvrđivanja omjera potpore i vlastitog doprinosa jer bi to dovelo do dvostrukog uračunavanja iste potpore. S druge strane, treba uračunati iznos obračunatih i kapitaliziranih kamata (na participativni zajam), koji će tijekom ukupnog trajanja participativnog zajma dosegnuti vrijednost od 4,7 milijuna EUR. Nadalje, kao protučinidbu za taj otpis, Corsair francuskoj državi i dotičnim javnim vjerovnicima dodjeljuje prioritetnu klauzulu u slučaju povratka u bolje stanje, u skladu s kojom će, ako se ispune propisani uvjeti, Corsair godišnje otplaćivati iznos jednak […] % pozitivne razlike između njegovih rezultata poslovanja, uključujući rezerviranja za održavanje, i amortizacije reprogramiranog duga ([18]) do gornje granice od […] milijuna EUR. Stvarna aktivacija te klauzule ovisi o kumulativnom ispunjenju strogih financijskih uvjeta, a to su postojanje pozitivnog vlasničkog kapitala i održavanje dostatne razine novčanog toka, kojima se osigurava da plaćanja na temelju klauzule u slučaju povratka u bolje stanje ne ugrožavaju solventnost ili likvidnost društva.

(41) Pritom treba podsjetiti da je u kontekstu odluke iz 2020. utemeljene na planu restrukturiranja iz 2020. državna potpora isplaćena Corsairu bila u obliku potpore za restrukturiranje od 106,7 milijuna EUR i obuhvaćala (i) moratorij na javne obveze Corsaira na kraju siječnja 2021., čija je procijenjena vrijednost iznosila 21,9 milijuna EUR, (ii) iznos od 4,8 milijuna EUR u obliku prekomorskog poreznog odbitka za kupnju jednog ili više zrakoplova 2021., (iii) izravni povoljni državni zajam od 18 milijuna EUR („zajam FDES”) i (iv) participativni zajam od 62 milijuna EUR („zajam PP”) ([19]).

(42) Francuska tijela ističu da su lokalna tijela u prekomorskim departmanima 2020. isplatila 6 milijuna EUR u okviru ulaganja OMRP-a, što nije bilo uzeto u obzir u odluci iz 2020. Taj iznos stoga treba dodati iznosu državne potpore isplaćene 2020., što znači da državna potpora ukupno iznosi 112,7 milijuna EUR.

(43) Nadalje, u odgovoru na zapažanje Komisije u uvodnoj izjavi 95. odluke o pokretanju postupka, u kojoj se preispituje je li moratorij na [10 – 40] milijuna EUR ostvaren obročnim plaćanjem mirovinskih doprinosa, koji je CRPN odobrio Corsairu u rujnu 2023., prihvatljiv kao vlastiti doprinos, francuska tijela u osnovi smatraju da je CRPN tijelo koje neovisno upravlja sredstvima iz privatnih izvora. Budući da sredstva CRPN-a nisu državna sredstva te se odluka o obročnom plaćanju doprinosa, koja se u kontekstu predmetnog slučaja može usporediti s razumnim ponašanjem privatnog vjerovnika, ne može pripisati državi, ta se mjera ne smatra državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(44) U tablici 1 prikazana je raščlamba vlastitih doprinosa i državne potpore za financiranje plana restrukturiranja iz 2020. Zatim se prikazuje ista raščlamba financiranja u okviru izmijenjenog plana restrukturiranja. Naposljetku se prikazuje omjer svih privatnih i javnih doprinosa za financiranje revidiranog plana restrukturiranja.

([17]) Financiranje navedeno u uvodnoj izjavi 39. točkama iii. i iv. osigurava se preko tijela Commission des chefs des services financiers (CCSF), koje pripada Glavnoj upravi za javne financije francuskog Ministarstva gospodarstva, https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises.

([18]) Vidjeti Prilog 5. Glavnim uvjetima potpisanima 7. studenog 2025.

([19]) Francuska tijela ističu da se u kontekstu odluke iz 2020. kao državna potpora računao ukupni iznos državnih zajmova (80 milijuna EUR), a ne samo gospodarska prednost koju je Corsair ostvario državnim zajmovima u usporedbi sa sličnim zajmovima privatnih aktera.

Tablica 1

Potpora i vlastiti doprinosi

Vlastiti doprinosi		Potpora	
Vrsta	Iznos u milijunima EUR	Vrsta	Iznos u milijunima EUR
Koncesije društva TUI (dioničara koji izlazi iz vlasničke strukture)	[80 – 120]	Moratorij na javne obveze	21,9
Doprinos OMRP-a	[10 – 50]	Prekomorski porezni odbitak	4,8
Doprinos prekomorskih lokalnih tijela (preko OMRP-a)	(6)	Državni zajmovi FDES i PP	80
Prodaja triju zrakoplova Boeing 747 dana 2. srpnja 2020.	[10 – 25]	Doprinos prekomorskih lokalnih tijela (preko OMRP-a)	6
Pregovori o zakupu dvaju zrakoplova	[3 – 10]		
Plan zaštite radnih mjesta i kolektivni sporazumni prestanak radnog odnosa	[7 – 20]		
Ukupni vlastiti doprinosi za plan restrukturiranja iz 2020.	**60,86 % 173,7**	**Ukupna potpora za plan restrukturiranja iz 2020.**	**112,7 39,14 %**
Dokapitalizacija koju provodi Blue Sky Holding (bivši dioničari OMRP-a i ponovni ulagači)	[5 – 30]	Dokapitalizacija koju provodi tijelo Conseil Départemental de la Guadeloupe (preko SEMPAT-a)	3
Dokapitalizacija koju provodi Advens-Geocoton	[5 – 30]	Otpis državnih zajmova FDES i PP	Kapitalizirane i obračunate kamate na participativni zajam (PP) na kraju srpnja 2 025.: 4,7 Plaćene kamate na zajam FDES
Nova obveza dodatne dokapitalizacije koju provode dioničari (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton i SEMPAT)	[5 – 30]		
Moratorij na doprinose koji je odobrio Caisse de Retraite du Personnel Navigant	[10 – 40]	Reprogramiranje neotpisivog javnog duga	19
Prodaja zrakoplova F-HSKY	[25 – 40]	Odricanje od otpisivog javnog duga	23
Financiranje četiriju novih zrakoplova Airbus A330-NEO na temelju zakupa (zakupnine)	[20 – 80]	Prekomorski porezni odbitak	38,1
Ukupni vlastiti doprinosi za revidirani plan restrukturiranja	**145,4 62,3 %**	**Ukupna potpora za revidirani plan restrukturiranja**	**87,8 37,7 %**
Sveukupno vlastiti doprinosi (za oba plana)	**319,1 61,4 %**	**Sveukupno potpora (za oba plana)**	**200,5 38,6 %**

3.2.2. *Razmjernost potpore, vlastitih doprinosa i raspodjele tereta*

(45) Na temelju toga francuska tijela navode da bi u kontekstu izmjene Corsairova plana restrukturiranja iz 2020. diskontirani ukupni iznos državne potpore bio 200,5 milijuna EUR (uzimajući u obzir prvotnu potporu), odnosno [80 – 180] milijuna EUR manje od diskontiranog ukupnog iznosa privatnih doprinosa.

(46) Francuska tijela u skladu s tim zaključuju da je uvelike ispunjen uvjet iz točke 64. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, prema kojem vlastiti doprinosi moraju iznositi najmanje 50 % troškova restrukturiranja.

(47) Osim toga, francuska tijela navode da će dio javne potpore na temelju revidiranog plana restrukturiranja biti u obliku dokapitalizacija i da trenutačni dioničari znatno pridonose restrukturiranju smanjenjem vrijednosti svojih dioničarskih udjela na nulu u kontekstu predstojećeg povećanja kapitala. Francuska tijela objašnjavaju da će postojeći dioničari u cijelosti pokriti Corsairove akumulirane gubitke prije državne intervencije u skladu s točkom 66. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. U tu je svrhu prije osiguravanja javnih sredstava provedeno smanjenje kapitala kako bi se pokrili preneseni gubici. Tim je postupkom vlasnički udio postojećih dioničara u cijelosti poništen potpunim obezvređenjem dionica u optjecaju. To je prethodilo povećanju kapitala kako bivši dioničari ne bi imali nikakve koristi od dokapitalizacije. Francuska tijela stoga smatraju da se tim pristupom osigurava primjerena raspodjela tereta jer postojeći dioničari snose sav teret prošlih gubitaka u mjeri u kojoj je to u skladu s nacionalnim pravom te se praktički istiskuju u okviru restrukturiranja kapitala.

3.2.3. *Primjerenost potpore*

(48) Na temelju navedenog francuska tijela smatraju da Corsairove trenutačne poteškoće proizlaze i iz aktualnih problema s likvidnošću, ali i iz strukturnog slabljenja njegove solventnosti kao posljedice akumuliranih gubitaka koji su iz godine u godinu narušavali njegov vlasnički kapital. Ističu da planirana potpora, koja se u osnovi sastoji od otpisa duga i poreznog odbitka, ne služi samo za privremeno poboljšanje novčanog toka društva nego pridonosi i dugoročnom jačanju njegove solventnosti. Potonji aspekt razmjeran je sposobnosti društva da pokrije sve svoje obveze iz vlastitih sredstava. Otpis duga trenutačno i trajno smanjuje kratkoročne obveze, a porezni odbitak povećava neto rezultat ili imovinu, čime se u oba slučaja poboljšava neto pozicija. Francuska tijela smatraju da je to smanjenje obveza u kombinaciji s obnovom vlasničkog kapitala najprimjereniji mehanizam za uklanjanje utvrđenih poteškoća. Stoga bi se potporom, koja je popraćena klauzulom u slučaju povratka u bolje stanje u vrijednosti do […] milijuna EUR, istovremeno ispunile srednjoročne potrebe za likvidnošću i riješio problem nedovoljne solventnosti, što bi Corsairu trebalo omogućiti da ponovno uspostavi održivu financijsku strukturu, ostvari pozitivnu gotovinsku poziciju i pritom ispuni svoje obveze.

3.3. **Ponovna uspostava dugoročne održivosti**

3.3.1. *Opis pretpostavki i financijskih projekcija*

(49) Prema osnovnom scenariju iz najnovije inačice revidiranog plana restrukturiranja koji su dostavila francuska tijela, a koji je donesen 23. svibnja 2025. i posljednji put ažuriran 15. prosinca 2025., očekuje se da će Corsairovi prihodi, prije svega prihodi od putničkog prijevoza, porasti za otprilike 17 % za vrijeme trajanja revidiranog plana restrukturiranja (od kraja rujna 2023. do kraja rujna 2026.) i iznositi otprilike […] milijuna EUR do kraja rujna 2026.

(50) Francuska tijela očekuju da će troškovi (varijabilni i fiksni) porasti za samo […] % za vrijeme trajanja plana, što je razmjerno manje u odnosu na očekivane prihode društva do kraja rujna 2026. Međutim, kad je riječ o fiksnim troškovima, […], francuska tijela navode da se za vrijeme trajanja revidiranog plana restrukturiranja očekuje porast tih troškova zakupa za […] % zbog dodavanja novih zrakoplova u flotu. Francuska tijela objašnjavaju da su operativni troškovi novih zrakoplova manji (posebno potrošnja goriva), ali je njihov zakup skuplji.

(51) Francuska tijela tvrde da se, s obzirom na opisanu situaciju i kako je prikazano u sljedećoj tablici, očekuje znatan porast rezultata poslovanja društva za vrijeme trajanja revidiranog plana restrukturiranja, i to s ([…]) milijuna EUR na kraju rujna 2023. na […] milijuna EUR na kraju rujna 2026., što je potpuni preokret stanja društva za vrijeme trajanja revidiranog plana restrukturiranja, koje bi od znatnog gubitka iz poslovanja napredovalo do izrazito pozitivnog rezultata poslovanja.

Tablica 2

Glavni financijski pokazatelji društva Corsair (osnovni scenarij)

		Razdoblje restrukturiranja						
U milijunima EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
od putničkog prijevoza	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezultat poslovanja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto rezultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vlasnički kapital (MSFI 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto dug (MSFI 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Uloženi kapital (MSFI 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gotovinska pozicija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Povrat na uloženi kapital (ROCE) % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[10,6 – 13,4] %	[11,4 – 15,2]	[…]
Povrat kapitala (ROE) % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	[…]	[…]

Izvor: razni slajdovi iz dostavljenog revidiranog plana restrukturiranja na dan 23. svibnja 2025.; „Sažetak dostavljenih dokumenata" od 20. lipnja 2025.

(*) Izračunano na osnovi neto operativne dobiti nakon poreza (NOPAT) ([20]).

(**) Izračunano na temelju neto rezultata i vlasničkog kapitala.

([20]) Rezultat poslovanja mjeri operativni rezultat poduzetnika prije financijskih troškova i poreza na dobit u skladu s primjenjivim računovodstvenim pravilima. Neto operativna dobit nakon poreza (NOPAT) predstavlja rezultat poslovanja nakon poreza, koji se računa na normativnoj osnovi kao da se poduzetnik financira isključivo vlasničkim kapitalom, a dobiva se primjenom standardizirane porezne stope na rezultat poslovanja. Tim se pristupom mogu neutralizirati utjecaji financijske strukture i izvanrednih poreznih stavki. NOPAT je stoga relevantan agregat za izračun povrata na uloženi kapital (ROCE), kojim se mjeri povrat na uloženi kapital izražen kao omjer NOPAT-a i uloženog kapitala, što omogućuje procjenu sposobnosti društva da stvara vrijednost kad taj povrat premašuje ponderirani prosječni trošak kapitala (WACC), koji također predstavlja stopu povrata izračunanu nakon poreza. Za Corsair se NOPAT računa na sljedeći način: EBIT usklađen za financijske kamate na najam (približan izračun jer društvo ne objavljuje konsolidirane financijske izvještaje na temelju MSFI-ja) + dodatni troškovi osoblja + porez na dobit.

(52) Francuska tijela očekuju da će se Corsairov neto rezultat u osnovnom scenariju povećati za isti iznos, uz znatan porast za vrijeme trajanja plana od neto gubitka od […] milijuna EUR u […] do očekivane dobiti u iznosu od […] milijuna EUR na kraju rujna 2026. Treba napomenuti da je ta očekivana neto dobit na kraju rujna 2026. znatno veća nego 2025. zahvaljujući izvanrednim doprinosima koji se odnose i na otpis potraživanja francuske države u kombinaciji s izvanrednim rezultatom od […] milijuna EUR, ali i na prihode od prodaje zrakoplova F-HSKY u iznosu od otprilike […] milijuna EUR. Bez tih izvanrednih doprinosa očekivani neto rezultat na kraju rujna 2026. iznosio bi […] milijuna EUR.

(53) Francuska tijela navode da ti pozitivni rezultati, koji pokazuju očigledno poboljšanje, proizlaze prije svega iz (i) vrlo dobre komercijalne dinamike, (ii) obnove flote, koja omogućuje bolju uslugu, (iii) uvođenja mjera za poboljšanje RASK-a (posebno povećanje dodatnih prihoda, bolje upravljanje prinosima i novi pregovori o ugovorima s određenim pružateljima usluga) te (iv) uračunavanja učinka mjera za poboljšanje rezultata, koje su već bile utvrđene, ali njihov pozitivni učinak nije u cijelosti uzet u obzir do njihove provedbe.

(54) U tom pogledu francuska tijela navode da se mjere poboljšanja odnose i na uštedu troškova i na povećanje prihoda, a među ostalim obuhvaćaju sljedeće glavne elemente:

(a) uračunavanje stvarnog učinka mjera za poboljšanje RASK-a, koji se pokazao većim nego u prvotnim procjenama ([…] % od 2026. u odnosu na prethodnih […] %), u skladu s izvrsnim rezultatima zabilježenima u financijskoj godini 2024./2025. nakon Corsairove provedbe akcijskog plana;

(b) učinak veće prosječne cijene kupona (ACP) zahvaljujući njezinoj stabilizaciji, pa čak i blagom povećanju zabilježenom u financijskoj godini 2025. unatoč znatnom padu cijene goriva ([…] % u odnosu na prethodnu inačicu revidiranog plana restrukturiranja). Francuska tijela ističu da se trend povećanja prosječne cijene kupona u kombinaciji s padom cijene goriva nastavlja i da pridonosi ostvarenju budućih ciljeva iz revidiranog plana restrukturiranja koji se odnose na prinos od putnika; to se objašnjava prije svega Corsairovim povećanjem prodaje zahvaljujući obnovi flote, kojom je omogućeno povećanje prosječne cijene kupona iznad prvotnih očekivanja tijekom […]; i

(c) pad troškova distribucije zbog nedavnih dobrih rezultata internetskih prodajnih kanala zabilježenih u financijskoj godini 2025. Višemjesečna provedba dinamične komercijalne politike usmjerene na ubrzanje razvoja izravne prodaje, a posebno internetske prodaje, već je dovela do smanjenja korištenja mreža trećih strana, koje su strukturno skuplje.

(55) Ipak, te pretpostavke i kretanja ne dopuštaju […], odnosno nakon završetka razdoblja restrukturiranja. Francuska tijela očekuju da će Corsairov vlasnički kapital u rujnu 2026. i dalje biti […] u iznosu od […] milijuna EUR, uz ROCE u rasponu [od 10,6 do 13,4] %, što je u skladu s Corsairovim troškom kapitala, koji francuska tijela procjenjuju na [8,6 – 10,5] %. Naposljetku, francuska tijela očekuju da će ROCE dosegnuti [11,4 – 15,2] % na kraju rujna 2027. (i premašiti [18 – 21] % na kraju financijske godine 2027./2028., koja završava krajem rujna 2028.).

(56) Francuska tijela u tom pogledu navode da se, u skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje, planom restrukturiranja mora ponovno uspostaviti dugoročna održivost korisnika u razumnom roku i na temelju realnih pretpostavki o budućim uvjetima poslovanja koji bi trebali isključivati svaku daljnju državnu potporu koja nije obuhvaćena planom restrukturiranja.

(57) Na temelju toga francuska tijela smatraju da razuman rok predviđen u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje ne mora nužno odgovarati razdoblju restrukturiranja, koje uostalom mora biti što je moguće kraće, i da je to jasno iz indikativnog modela plana restrukturiranja iz Priloga II. Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(58) Nadalje, francuska tijela smatraju da se kriterij ponovne uspostave dugoročne održivosti u razumnom roku primjenjuje bez ograničenja na izmjenu plana restrukturiranja, stoga, prema njihovu mišljenju, početak razumnog roka u ovom slučaju mora biti zahtjev za izmjenu.

(59) Francuska tijela u tom pogledu ističu da se dugoročna održivost smatra ostvarenom ako poduzetnik može osigurati odgovarajući predviđeni povrat kapitala nakon što je pokrio sve svoje troškove uključujući amortizaciju i financijske troškove. Drugim riječima, restrukturirani poduzetnik smatra se održivim ako može samostalno sudjelovati u tržišnom natjecanju.

(60) Stoga francuska tijela na toj osnovi smatraju da Komisija u praksi mora ispitati kriterij ponovne uspostave održivosti na temelju skupa dokaza u skladu sa svojom praksom odlučivanja. Francuska tijela smatraju da Komisija kao dio tog skupa dokaza treba ispitati omjere novčanog toka, ali i omjere profitabilnosti (EBITDAR, ROCE, povrat kapitala (ROE) ili ponderirani prosječni trošak kapitala (WACC)). Dodaju i da bi Komisija trebala posebno analizirati hoće li ROCE premašiti WACC unutar razumnog roka kako bi procijenila sposobnost zračnog prijevoznika da ostvari dovoljnu profitabilnost za pokriće troškova financiranja kapitala.

(61) Kako je utvrđeno u tablici 3, francuska tijela također navode da bi u pesimističnom scenariju Corsairova plana restrukturiranja došlo do pogoršanja rezultata poslovanja društva na kraju rujna 2026. u iznosu od –[…] milijuna EUR, što bi u konačnici dovelo do gubitka iz poslovanja na kraju revidiranog razdoblja restrukturiranja. To bi pogoršanje bilo vidljivo i iz svih ostalih pokazatelja.

Tablica 3

Glavni financijski pokazatelji društva Corsair (pesimistični scenarij)

		Razdoblje restrukturiranja						
U milijunima EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
od putničkog prijevoza	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezultat poslovanja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto rezultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vlasnički kapital (MSFI 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto dug (MSFI 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Uloženi kapital (MSFI 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gotovinska pozicija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Povrat na uloženi kapital (ROCE) % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Razdoblje restrukturiranja						
U milijunima EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Povrat kapitala (ROE) % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*

Izvor: razni slajdovi iz dostavljenog revidiranog plana restrukturiranja na dan 23. svibnja 2025.; „Sažetak dostavljenih dokumenata" od 20. lipnja 2025.

(*) Izračunano na osnovi neto operativne dobiti nakon poreza (NOPAT) ([21]).

(**) Izračunano na temelju neto rezultata i vlasničkog kapitala.

(62) Francuska tijela ističu da se pesimistični scenarij temelji na reviziji sljedećih pretpostavki osnovnog scenarija:

(a) dok se osnovni scenarij za letove prema Guadeloupeu temelji na tržištu koje od 2025. nadalje premašuje razine iz 2019. (što je pojava koju je društvo već zabilježilo), pesimistični scenarij temelji se na postupnijem oporavku tržišta u Guadeloupeu, pri čemu se vrijednosti iz 2019. ponovno ostvaruju godinu kasnije, odnosno od 2026. nadalje, zbog čega je i broj putnika koje Corsair prevozi smanjen u skladu s tim;

(b) u osnovnom scenariju za gorivo pretpostavlja se cijena goriva od [600 – 900] USD po toni od svibnja 2025., dok se pesimistični scenarij temelji na pretpostavci porasta cijene od […] USD po toni tijekom cijelog razdoblja restrukturiranja, što dovodi do povećanja troškova goriva u iznosu koji odgovara kretanju cijena umanjenom za očekivani prijenos troška na prodajnu cijenu. S obzirom na to francuska tijela navode da se pretpostavlja kako će se trećina porasta cijene goriva prenijeti na prodajne cijene;

(c) osnovni scenarij za prodajne cijene karata temelji se na pretpostavci porasta prodajnih cijena zbog (i) kombinacije sjedala u kabini, uz veći broj sjedala u prednjem dijelu kabine i (ii) reorganizacije plana leta, kojom će se omogućiti ukidanje najmanje profitabilnih letova, dok se pesimistični scenarij temelji na ograničenom porastu cijena tijekom razdoblja restrukturiranja koji dovodi do manjeg prometa u odnosu na osnovni scenarij;

(d) u osnovnom scenariju razvoja Corsairova poslovanja u Africi uzima se u obzir razvoj linije Pariz – Abidjan unatoč negativnom utjecaju ulaska zračnog prijevoznika Air Côte d'Ivoire na tržište, dok se pesimistični scenarij temelji na sporijem rastu nego što se isprva očekivalo, uz odgovarajuće smanjenje broja prevezenih putnika;

(e) u osnovnom scenariju predviđena je provedba mjera za uštedu troškova i mjera za poboljšanje RASK-a, a pesimistični scenarij polazi od pretpostavke da će provedba tih mjera kasniti, što negativno utječe na financijsku godinu 2026.

(63) Na temelju toga francuska tijela navode da diskontirani pesimistični scenarij ukazuje na (i) izuzetno pozitivan rezultat poslovanja od […] milijuna EUR na kraju razdoblja restrukturiranja (pa čak i do [10 – 30] milijuna EUR na dan 30. rujna 2028.), (ii) novčani tok […] za cijelo vrijeme trajanja plana i u iznosu od približno […] milijuna EUR na dan 30. rujna 2026. (i […] milijuna EUR na dan 30. rujna 2028.).

([21]) Rezultat poslovanja mjeri operativni rezultat poduzetnika prije financijskih troškova i poreza na dobit u skladu s primjenjivim računovodstvenim pravilima. Neto operativna dobit nakon poreza (NOPAT) predstavlja rezultat poslovanja nakon poreza, koji se računa na normativnoj osnovi kao da se poduzetnik financira isključivo vlasničkim kapitalom, a dobiva se primjenom standardizirane porezne stope na rezultat poslovanja. Tim se pristupom mogu neutralizirati utjecaji financijske strukture i izvanrednih poreznih stavki. NOPAT je stoga relevantan agregat za izračun povrata na uloženi kapital (ROCE), kojim se mjeri povrat na uloženi kapital izražen kao omjer NOPAT-a i uloženog kapitala, što omogućuje procjenu sposobnosti društva da stvara vrijednost kad taj povrat premašuje ponderirani prosječni trošak kapitala (WACC), koji također predstavlja stopu povrata izračunanu nakon poreza. Za Corsair se NOPAT računa na sljedeći način: EBIT usklađen za financijske kamate na najam (približan izračun jer društvo ne objavljuje konsolidirane financijske izvještaje na temelju MSFI-ja) + dodatni troškovi osoblja + porez na dobit.

(64) Francuska tijela objašnjavaju da ti rezultati dokazuju da je Corsair čak i u pesimističnom scenariju sposoban ispuniti sve svoje financijske obveze bez potrebe za dodatnom potporom.

(65) Na temelju navedenog francuska tijela objašnjavaju da svi pokazatelji navedeni u revidiranom planu restrukturiranja dostavljenom Komisiji potvrđuju put do ponovne uspostave održivosti, čak i u pesimističnom scenariju, ako se:

(a) u osnovnom scenariju ostvari pozitivan neto rezultat od […] milijuna EUR za financijsku godinu […], […] milijuna EUR […] na dan […] i […] milijuna EUR na dan […], a u pesimističnom scenariju od […] milijuna EUR na dan 30. rujna 2026., uz dodatnu dobit od […] milijuna EUR na dan […] u godini nakon završetka razdoblja restrukturiranja; i

(b) Corsairov novčani tok ostane […] za cijelo vrijeme trajanja revidiranog plana restrukturiranja, uz završno stanje gotovine na kraju plana u iznosu od […] milijuna EUR u osnovnom scenariju i […] milijuna EUR u pesimističnom scenariju.

(66) Kako je navedeno iznad, očekuje se da će ROCE dosegnuti vrijednost od [10,6 – 13,4] % na dan 30. rujna 2026. i [11,4 – 15,2] % godinu dana nakon završetka razdoblja restrukturiranja, odnosno da će premašiti procijenjeni WACC na isti datum, koji iznosi [8,6 – 10,5] % ([22]).

(67) Osim toga, francuska tijela navode da je, kako je prikazano u tablici 4 u nastavku, medijan povrata na uloženi kapital u uzorku od desetak trećih strana zračnih prijevoznika 2019. iznosio 7,3 %, a 2024. 6,9 %. Corsairov povrat na uloženi kapital, kako je prikazano u tablici 3 iznad, bio je uravnotežen tijekom godina […] i dosegnuo […] % u […], a očekuje se […], kako je zabilježeno posljednjih godina, u usporedbi s ostalim zračnim prijevoznicima u uzorku za vrijeme revidiranog plana restrukturiranja.

Tablica 4

Povrat na uloženi kapital

		Povrat kapitala				
u milijunima EUR	Kategorija	2019.	2021.	2022.	2023.	2024.
Air France KLM	tradicionalni	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	tradicionalni	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	tradicionalni	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	tradicionalni	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	tradicionalni	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	tradicionalni	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	niskotarifni	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
Easy Jet	niskotarifni	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	SAD	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

([22]) Za potrebe vrednovanja Corsairova plana restrukturiranja i ocjene buduće profitabilnosti društva francuska tijela procijenila su Corsairov ponderirani prosječni trošak kapitala (WACC) na [8,6 – 10,5] % na kraju plana restrukturiranja, tj. do 2026. Taj je WACC izračunan na osnovi standardne formule u kojoj se trošak duga (RD) ponderira u odnosu na trošak vlasničkog kapitala. Trošak vlasničkog kapitala (RE) iznosi […] % na osnovi formule za CAPM (model procjene kapitalne imovine (RE = RFR + βE × ERP + premija rizika), uključujući premiju rizika i uz predviđenu nerizičnu stopu (RF) od […] % za 2027., premiju rizika vlasničkog kapitala od […] % za Francusku i beta vlasnički kapital (βE) od 1,09). Premija nelikvidnosti od […] % dodana je premiji rizika kako bi se uzela u obzir činjenica da Corsair nije uvršten na burzu. Trošak duga (RD) nakon odbitka poreza, koji se procjenjuje na […] %, temelji se na stopi prije oporezivanja od […] % i efektivnoj poreznoj stopi od […] %. Te se dvije komponente ponderiraju primjenom financijske poluge od […] %, koja se procjenjuje na osnovi prosjeka za europski sektor zračnog prometa. Komisija ističe i da je prosječni trošak kapitala za sektor zračnog prometa u Europi, prema procjenama profesora Damodarana, priznatog izvora u području financijskog vrednovanja, 2025. iznosio oko 8 % i stoga predstavlja donju granicu u odnosu na francusku procjenu (vidjeti: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

Povrat kapitala						
u milijunima EUR	Kategorija	2019.	2021.	2022.	2023.	2024.
American Airlines	SAD	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
EN United Airlines	SAD	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	SAD	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Medijan						
tradicionalni		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
niskotarifni		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
SAD		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Svi zračni prijevoznici		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %

Izvor: Capital IQ (15. prosinca 2025.)

(68) Francuska tijela stoga smatraju da je, s obzirom na sve navedene čimbenike, dokaz Corsairove održivosti čak i u pesimističnom scenariju u cijelosti u skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje, kao i Komisijinom praksom odlučivanja.

(69) Francuska tijela stoga smatraju da svi ti čimbenici ukazuju na ponovnu uspostavu održivosti, što će Corsairu omogućiti da samostalno sudjeluje u tržišnom natjecanju nakon završetka razdoblja restrukturiranja.

3.4. **Mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja**

(70) Francuska tijela smatraju da analiza provedena u skladu s kriterijima utvrđenima u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje i sudskom praksom potvrđuje primjerenost Corsairovih obveza. Kad je riječ o mjerama koje je Francuska predložila i njihovom ispravnom umjeravanju, kako bi se ispunili zahtjevi Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje te otklonile prvotne sumnje koje je Komisija iskazala u odluci o pokretanju postupka, francuska tijela objašnjavaju da je Corsair preuzeo prvotne obveze, nakon čega su uslijedile dodatne mjere za smanjenje njegove tržišne prisutnosti i stvaranje mogućnosti za tržišno natjecanje.

3.4.1. *Povrat slotova*

(71) U kontekstu mjera za smanjenje tržišne prisutnosti francuska tijela navode Corsairovu obvezu povrata na tržište 1 500 slotova u zračnoj luci Pariz-Orly (700 trajno prepuštenih i 800 iznajmljenih), koji čine više od […] % njegova portfelja slotova. Francuska tijela smatraju da ta mjera obvezuje društvo na strukturirano i trajno ograničavanje njegova kapaciteta s obzirom na to da pravila o dodjeli slotova koja donosi COHOR, udruženje koje koordinira rasporede francuskih zračnih luka, otežavaju ponovno uvođenje identičnog leta u srednjoročnom razdoblju.

3.4.2. *Ponuda trgovačkih sporazuma*

(72) Francuska tijela obvezuju se osigurati da Corsair do kraja produljenog razdoblja restrukturiranja zainteresiranim zračnim prijevoznicima da priliku za sklapanje trgovačkih sporazuma. U mjeri u kojoj su ti sporazumi u skladu s njegovim komercijalnim ciljevima i ciljevima profitabilnosti, Corsair je spreman obvezati se na pregovaranje u dobroj vjeri i sklapanje standardnih trgovinskih sporazuma za tržište zračnog prijevoza putnika i tereta sa zainteresiranim trećim stranama zračnim prijevoznicima (sporazumi o zakupu kapaciteta, tj. određenog broja sjedala na određenim letovima koje izvodi Corsair; ugovori o letovima pod zajedničkom oznakom, na temelju kojih treće strane zračni prijevoznici ostvaruju pristup letovima koje izvodi Corsair; ugovori o uzastopnom prijevozu zrakoplovom, na temelju kojih treće strane zračni prijevoznici mogu prodavati karte za letove s presjedanjem koji uključuju povezane letove koje izvodi Corsair).

3.4.3. *Smanjenje korištenja i ograničenje kapaciteta flote*

(73) Francuska tijela dalje objašnjavaju da će osim navedenih obveza flota biti ograničena na devet zrakoplova do završetka revidiranog plana restrukturiranja (tj. do 30. rujna 2026.), a broj redovitih rotacija do prekomorskih područja smanjen za 97 tijekom financijske godine […], u skladu sa sljedećom raščlambom: […]. Procjenjuje se da će učinak te mjere na promet društva iznositi između […] i […] milijuna EUR.

3.4.4. *Smanjenje planiranih linija*

(74) Dodatne obveze uključuju ukidanje linija ([…]) i odustajanje od novih planiranih odredišta ([…]). Francuska tijela ističu da Corsair ima vrlo mali tržišni udio na europskom tržištu zračnog prometa i da je njegova veličina ograničena u zračnoj luci Orly, a kamoli na francuskom tržištu. Francuska tijela stoga smatraju da je cilj smanjenja tržišne prisutnosti društva u cijelosti ispunjen navedenim obvezama.

(75) Francuska tijela smatraju da su mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja koje je Corsair predložio primjerene i ispravno umjerene. Prema tome, budući da predložene mjere već predstavljaju velike napore, bilo kakve dodatne mjere mogle bi ugroziti ponovnu uspostavu održivosti, što bi bilo protivno načelu utvrđenom u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

3.5. **Corsairova uloga u Europskoj uniji i protučinjenični scenarij dodjele potpore**

(76) Komisija pri ocjeni Corsairova revidiranog plana restrukturiranja ispituje je li predložena potpora nužna za ostvarenje cilja sprečavanja tržišnih nedostataka ili socijalnih problema unatoč potencijalno štetnom učinku na tržišno natjecanje i je li strogo ograničena na najmanju razinu u skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(77) U tom kontekstu francuska tijela smatraju da je Corsairova uloga u Uniji, posebno u svojstvu ključnog tradicionalnog zračnog prijevoznika koji povezuje metropolitansku Francusku s njezinim najudaljenijim regijama, važan element gospodarske i društvene strukture tih regija.

(78) Prema francuskim tijelima, u skladu s točkom 44. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, Corsair ima ključnu ulogu u osiguravanju teritorijalnog kontinuiteta i rješavanju dokazanog tržišnog nedostatka na najvažnijim linijama. On jamči neometano odvijanje zračnog prijevoza do prekomorskih područja. Francuska tijela smatraju da se taj strateški položaj ne treba tumačiti samo kao trgovačka djelatnost, već da predstavlja bitan doprinos gospodarskoj i društvenoj strukturi tih regija, što opravdava javnu intervenciju u slučaju ugroženosti njegova postojanja.

(79) Osim toga, francuska tijela smatraju da analiza spojivosti potpore, koja se u osnovi temelji na protučinjeničnom scenariju, tj. procjeni vjerojatnih posljedica za tržišno natjecanje i tržište kad se potpora ne bi dodijelila, a Corsair bi stoga bio likvidiran, dokazuje da bi prestanak poslovanja društva imao ozbiljne posljedice koje bi nadilazile puku preraspodjelu tržišnih udjela. Francuska tijela navode da bi uslijed prestanka poslovanja Corsaira došlo do vrlo znatnog i trenutačnog porasta cijena za korisnike, koji se procjenjuje na više od 15 % za linije do/od Antila i na više od 40 % za linije do/od Mayottea, s obzirom na to da bi se konkurentno okruženje kritično narušilo zbog nestanka duopola i uspostavljanja monopola nad linijom Pariz – Mayotte te zbog smanjenja broja sudionika na tržištu s tri na dva na relacijama s Antilima. Nepostojanje Corsaira također bi povećalo rizik od prešutnih dogovora preostalih zračnih prijevoznika.

(80) Naposljetku, francuska tijela smatraju da bi se, kad bi Corsair prestao poslovati, izgubili izravni letovi iz drugih gradova osim Pariza prema prekomorskim područjima, što bi znatno utjecalo na njihovu pristupačnost i gospodarsku privlačnost. Prema tome, na temelju protučinjeničnog scenarija koji su francuska tijela predstavila utvrđuje se da izostanak potpore za restrukturiranje ne bi doveo samo do prilagodbe tržišta, već do strukturnog ugrožavanja tržišnog natjecanja i velikog socioekonomskog učinka na najudaljenije regije. Francuska tijela stoga zaključuju da je potpora nužna ne samo zbog spašavanja poduzetnika već prije svega zbog očuvanja strukture tržišnog natjecanja i ostvarenja cilja teritorijalnog kontinuiteta, što je valjano opravdanje na temelju Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

4. PRELIMINARNI NALAZI U ODLUCI O POKRETANJU POSTUPKA OD 5. VELJAČE 2024. I ODLUCI O PRODULJENJU OD 11. TRAVNJA 2025.

4.1. Odluka o pokretanju postupka

(81) U odluci o pokretanju postupka, nakon što je *prima facie* utvrđeno da se mjere koje je Francuska prijavila u svojem zahtjevu za izmjenu plana restrukturiranja trebaju smatrati državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, Komisija je iskazala sljedeće sumnje oko njihove spojivosti s unutarnjim tržištem.

4.1.1. *Doprinos rješavanju tržišnog nedostatka*

(82) Komisija je istaknula preusmjeravanje Corsairovih djelatnosti prema novim odredištima u Africi na štetu letova prema određenim najudaljenijim regijama Europske unije. Budući da nova odredišta koja je Corsair planirao uvesti u okviru revidiranog plana restrukturiranja nisu pridonijela održavanju teritorijalnog kontinuiteta Francuske i s obzirom na prisutnost dvaju ili čak triju postojećih konkurenata na tim linijama koji su i dalje poslovali nakon pandemije bolesti COVID-19, Komisija je iskazala sumnju oko toga je li Corsairov doprinos razvoju gospodarske djelatnosti ili područja održavanjem povezanosti i teritorijalnog kontinuiteta unutar Europske unije još uvijek bio valjano opravdanje za (novu) potporu koju su francuska tijela željela dodijeliti Corsairu.

4.1.2. *Primjerenost i razmjernost mjere*

(83) Komisija je navela da se, u skladu s točkom 62. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju, trebao osigurati znatan doprinos troškovima restrukturiranja iz vlastitih sredstava korisnika potpore, njegovih dioničara ili vjerovnika odnosno grupe poduzetnika kojoj pripada ili novih ulagača. Takav vlastiti doprinos trebao bi u načelu biti usporediv s dodijeljenom potporom u pogledu učinaka na solventnost ili likvidnost korisnika; potpora se trebala propisno nadoknaditi u skladu s točkom 54. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Osim toga, na temelju točke 63. taj doprinos trebao je biti stvaran, odnosno isključivati očekivane buduće dobiti kao što je novčani tok. Naposljetku, u skladu s točkom 124. podtočkom (b), ako su se izmjenom plana restrukturiranja povećali troškovi restrukturiranja, u skladu s tim treba se povećati i vlastiti doprinos.

(84) Komisija je u svojoj odluci navela da su francuska tijela planirala dodijeliti novu potporu od 83,1 milijun EUR u obliku reprogramiranja javnih dugova, otpisa potraživanja i poreznih olakšica u vezi s obnovom flote. Nadalje, Komisija smatra da je klauzula u slučaju povratka u bolje stanje, koja je ograničena na najviše […] milijuna EUR, neznatna s obzirom na ukupni iznos javne potpore dodijeljene Corsairu od 2020., koji se procjenjuje na približno […] milijuna EUR.

(85) U tom kontekstu Komisija je istaknula da bi bilo kakve pogodnosti koje proizlaze iz restrukturiranja većinom išle u korist privatnih dioničara, bilo starih bilo novih, dok bi država preuzela znatan dio rizika bez odgovarajuće protučinidbe. Komisija je također smatrala da je nepostojanje instrumenta kojim se jamči odgovarajuća naknada, kao što je ulazak države u kapital na osnovi konverzije duga, još više istaknulo tu neravnotežu.

(86) Komisija je istaknula i da se vlastiti doprinos koji je Francuska predložila temeljio na nekoliko hipotetskih elemenata. Prvo, […] nikad nije finalizirano ni dokumentirano. Slično tome, financiranje četiriju zrakoplova A330-NEO bilo je neizvjesno zbog nedostatka konkretnih dokaza. Isto tako, prihvatljivost moratorija koji se odnosio na obročno plaćanje doprinosa CRPN-u tek se trebala potvrditi.

(87) Zbog nedostatka konkretnih dokaza Komisija je stoga smatrala da bi vlastiti doprinos vjerojatno i dalje bio ograničen i nerazmjeran ukupnom iznosu javne potpore. Komisija je stoga smatrala da utvrđene dokapitalizacije nisu predstavljale dostatan, konkretan i stvaran vlastiti doprinos za troškove restrukturiranja i da se zbog toga nije moglo utvrditi je li Corsair preuzeo pravedan udio financijskog tereta potrebnog za njegov oporavak.

(88) Naposljetku, Komisija je navela da francuska tijela nisu dokazala da Corsairov smještaj u prekomorskim regijama opravdava manji vlastiti doprinos.

(89) Komisija je stoga zaključila da je predloženi doprinos i dalje bio nedostatan s obzirom na zahtjeve iz točaka 62., 63., 64. i 124. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer se činio premalenim, djelomično hipotetskim i nepotkrijepljenim vjerodostojnim jamstvima njegove realizacije.

(90) Komisija je stoga propitivala može li se revidiranim planom restrukturiranja zajamčiti pravedna raspodjela tereta između države i privatnih dioničara. Na temelju toga iskazala je ozbiljne sumnje u razmjernost i naknadu za predloženu novu potporu.

4.1.2.1. Ponovna uspostava dugoročne održivosti

(91) Komisija je u odluci o pokretanju postupka smatrala da je revidirani plan restrukturiranja koji su francuska tijela dostavila imao nekoliko znatnih nedostataka, zbog čega je ponovna uspostava Corsairove dugoročne održivosti bila vrlo neizvjesna. U skladu s točkom 124. podtočkom (a) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, u slučaju izmjene plana restrukturiranja dotična država članica treba dostaviti revidirani plan koji omogućuje ponovnu uspostavu dugoročne održivosti korisnika potpore u razumnom roku. Komisijine sumnje oko usklađenosti revidiranog plana s točkom 124. podtočkom (a) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje temeljile su se na sljedećim razmatranjima.

(92) Prvo, Komisija je smatrala da makroekonomske i operativne pretpostavke na kojima se plan temeljio nisu bile dovoljno opravdane ili dokumentirane. Komisija je zbog nedostatka detaljnih objašnjenja smatrala da u toj fazi postupka nije mogla ocijeniti koliko su te pretpostavke bile realne ili relevantne.

(93) Drugo, Komisija je navela da su financijske projekcije ukazivale na vrlo male marže u pogledu profitabilnosti i solventnosti, zbog čega je društvo bilo posebno osjetljivo na bilo kakva pogoršanja pretpostavki, osobito u slučaju daljnjeg rasta cijena goriva. Komisija je stoga smatrala da bi sama takva nestabilnost mogla ugroziti predviđene pozitivne rezultate, a time i predviđeni oporavak.

(94) Treće, Komisija je smatrala da su doprinosi svježeg novca iz odluke o pokretanju postupka ([5 – 25] milijuna EUR od postojećih ulagača (OMRP) i [5 – 25] milijuna EUR od Republike Kongo) skromni u odnosu na Corsairove kratkoročne i srednjoročne potrebe za novčanim tokom. Nadalje, za nekoliko mjera koje su bile predstavljene kao nove ispostavilo se da su zapravo stare inicijative, koje su već bile uključene u plan iz 2020. i „reciklirane" za potrebe obrazloženja. Komisija je smatrala da je taj pristup umanjio vjerodostojnost plana jer su se pozitivni učinci tih mjera već uračunali ili nisu bili dovoljni da se izbjegne potreba za daljnjom potporom.

(95) Osim toga, neke druge inicijative ostale su u fazi planiranja ili namjere, bez konkretnog vremenskog okvira provedbe. U tim je okolnostima Komisija smatrala da je bilo vrlo spekulativno smatrati ih stvarnim doprinosima ponovnoj uspostavi održivosti. Komisija je stoga smatrala da se u toj fazi postupka nove privatne dokapitalizacije nisu mogle smatrati pouzdanim dokazima izvedivosti revidiranog plana restrukturiranja.

(96) Četvrto, Komisija je navela da francuska tijela nisu dostavila pesimistični scenarij kako je propisano Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Taj je propust onemogućio bilo kakvu pravilnu ocjenu osjetljivosti revidiranog plana restrukturiranja na negativne šokove.

(97) Peto, Komisija je utvrdila da su privremeni financijski izvještaji bili nepotpuni jer nisu dostavljene projekcije bilance ili izvještaji o novčanom tokovima, već samo sažetak računa dobiti i gubitka. Dostupni podaci također su ukazivali na to da bi Corsairov kapital ostao […]. U tim je okolnostima Komisija smatrala da bi se Corsair na kraju razdoblja i dalje smatrao poduzetnikom u teškoćama, zbog čega je sumnjala u to bi li tadašnji plan restrukturiranja doveo do ponovne uspostave dugoročne održivosti.

(98) Komisija je stoga u odluci o pokretanju postupka iskazala ozbiljne sumnje u to ispunjava li revidirani plan restrukturiranja kriterije Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer je smatrala da nije bilo ni očito ni vjerojatno da će Corsair moći ostvariti dostatan povrat ili nastaviti obavljati svoje djelatnosti na tržištu bez dodatne potpore.

(99) Komisija je stoga zauzela preliminarno stajalište da revidirani plan restrukturiranja ne dokazuje Corsairovu sposobnost samostalnog sudjelovanja u tržišnom natjecanju nakon restrukturiranja i da se stoga ne može smatrati da predložena potpora doprinosi razvoju održive gospodarske djelatnosti u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

4.1.2.2. Mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja

(100) Komisija je u odluci o pokretanju postupka iskazala sumnje u to je li potpora na kojoj se temelji revidirani plan restrukturiranja bila u dovoljnoj mjeri popraćena odgovarajućim mjerama kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja. Na temelju točke 124. podtočke (c) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, s obzirom na znatno povećanje iznosa potpore takve bi mjere morale imati veći opseg u odnosu na početne mjere. Prvo, Francuska je predložila povećanje flote na 10 zrakoplova kako bi se zadovoljila nova potražnja, dok bi se veličina flote u načelu trebala smanjiti zbog povećanja iznosa potpore i produljenja razdoblja restrukturiranja. Drugo, mjera prepuštanja slotova nije se činila ni kvalitativno ni kvantitativno značajnija od mjere koja je već bila predviđena u planu restrukturiranja iz 2020.

(101) Osim povećanja potpore predviđene u revidiranom planu restrukturiranja, Komisija je u svojim sumnjama uzela u obzir činjenicu da je, prema informacijama kojima je tad raspolagala, Corsair potencijalno iskoristio dodatnu potporu u iznosu do 32 milijuna EUR tijekom restrukturiranja. Prema tome, mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja ostale su u osnovi iste kao već donesene mjere unatoč znatnom povećanju iznosa potpore u revidiranom planu restrukturiranja.

4.2. **Odluka o produljenju**

(102) Komisija je u odluci o produljenju iskazala nove sumnje uz one navedene u odluci o pokretanju postupka.

4.2.1. *Povreda obveze ograničenja zrakoplovne flote*

(103) Komisija je u odluci o produljenju istaknula da u skladu s člankom 108. stavkom 2. UFEU-a zlouporaba državne potpore predstavlja samostalan koncept jer se odnosi na korištenje potpore protivno odluci kojom se ona odobrava, a ne na njezinu nezakonitu dodjelu.

(104) Komisija je u odluci iz 2020. odobrila potporu za restrukturiranje Corsairu pod uvjetom da se određenim mjerama ograniči narušavanje tržišnog natjecanja, osobito ograničenjem flote na devet zrakoplova za cijelo vrijeme trajanja plana (do rujna 2023.). To je ograničenje činilo dio temeljnih obveza kojima se jamčila spojivost potpore.

(105) Komisija je u odluci o produljenju navela da su primjedbe konkurenata i informacije koje su dostavila francuska tijela ukazivale na to da je Corsair 2023. i 2024. koristio barem 10 zrakoplova na temelju dugoročnih zakupa. Francuska tijela također su potvrdila da je to ograničenje prekoračeno, što dokazuju Corsairovi planovi leta za IATA-ine ljetne sezone 2023. i 2024.

(106) Komisija je također istaknula da su francuska tijela morala biti svjesna te situacije i da su tolerirala prekoračenje ograničenja a da nisu obavijestila Komisiju o izmjeni plana restrukturiranja ili zatražila njezino izričito odobrenje.

(107) Francuska su tijela tvrdila da su ti zakupi bili jednokratne pojave potaknute vanjskim ograničenjima i da su Corsairu donijeli samo marginalnu prednost.

(108) Komisija je odbila te argumente u odluci o produljenju postupka iz travnja 2025. i pritom podsjetila da je svrha kompenzacijske mjere ograničenja flote bila ograničiti broj zrakoplova, a ne njihov kapacitet, u skladu s ustaljenom praksom iz drugih odluka (o potpori za restrukturiranje za TAP, Condor i SAS). Cilj je bio zamrznuti flotu nakon uvođenja novih zrakoplova Airbus naručenih prije krize bez ugrožavanja izvedivosti odobrenog plana restrukturiranja.

(109) Kako je Komisija objasnila, zakupi iz 2023. i 2024. nisu se mogli smatrati jednokratnim pojavama jer su trajali više mjeseci na vrhuncu sezone i odnosili su se na redovne linije (Pariz – Bamako 2023. i Pariz – Montreal 2024.). Osim toga, Corsair je nastavio koristiti 10 zrakoplova nakon rujna 2023., […].

(110) Komisija je stoga smatrala da ta situacija predstavlja zlouporabu potpore jer revidirani plan restrukturiranja dostavljen 2023. nije poništio prvotne obveze. Dokle god Komisija nije donijela novu odluku, ograničenje na devet zrakoplova bilo je na snazi.

(111) Nadalje, u skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje, bilo kakvo povećanje iznosa potpore podrazumijeva povećanje kompenzacijskih mjera. Corsair je suprotno tome povećao svoju flotu i time dodatno narušio tržišno natjecanje.

(112) Komisija nije smatrala uvjerljivima obrazloženja francuskih tijela (operativna ograničenja, hitnost, kašnjenja isporuke, sigurnosno stanje u Maliju) jer su zakupi proizašli iz namjernih, unaprijed isplaniranih odluka, a ne iz nužnosti.

(113) Naposljetku, Corsairovi konkurenti tvrdili su da je zahvaljujući tim zakupima Corsair mogao provoditi agresivnu cjenovnu politiku, čime je poremetio tržišno natjecanje na vrhuncu sezone.

(114) Komisija je stoga iskazala ozbiljne sumnje u to jesu li se Corsair i Francuska pridržavali obveze ograničenja flote, što je bio osnovni uvjet za spojivost potpore iz 2020.

(115) Komisija je stoga u skladu s člankom 20. Uredbe (EU) 2015/1589 odlučila produljiti službenu istragu pokrenutu u veljači 2024. kako bi utvrdila je li to kršenje predstavljalo zlouporabu potpore za restrukturiranje, pri čemu je navela da će analizirati stvarnu veličinu flote tijekom produljenog restrukturiranja prijavljenog 2023. s obzirom na sumnje koje je već iskazala u odluci o pokretanju postupka.

4.2.2. *Dodatna potpora dodijeljena tijekom restrukturiranja*

(116) U odluci o pokretanju postupka, bez iskazivanja bilo kakve posebne sumnje u tom pogledu, Komisija je utvrdila da je Corsair primio nekoliko dodatnih mjera javne potpore tijekom restrukturiranja, pri čemu francuska tijela nisu dokazala njihovu zakonitost ili spojivost. Komisija je u odluci o produljenju navela da je Corsair od 2021. do 2022. primio 32,4 milijuna EUR bespovratnih sredstava dodijeljenih u okviru programa koje je Komisija odobrila na temelju Privremenog okvira povezanog s pandemijom bolesti COVID-19 ([23]) („Privremeni okvir"). Smatrajući ta bespovratna sredstva državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, Komisija je navela da su društva koja su već bila u teškoćama na dan 31. prosinca 2019. bila izričito isključena iz korištenja mjera na temelju Privremenog okvira povezanog s pandemijom bolesti COVID-19. Na taj je datum Corsair već bio poduzetnik u teškoćama.

(117) Komisija je istaknula da francuska tijela nisu prijavila dodjelu te potpore protivno točki 129. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Također je napomenula da Corsairova opetovana i trajna ovisnost o javnom financiranju dokazuje da njegove pretpandemijske teškoće nisu bile uklonjene. Stoga se činilo da je dodatna potpora dodijeljena 2021. i 2022. u suprotnosti s načelom jednokratne dodjele iz točke 70. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, kojim se zabranjuje da se poduzetniku koji je već primio potporu za restrukturiranje dodijeli nova potpora prije dovršetka restrukturiranja. Komisija je zaključila da, budući da francuska tijela nisu pružila nikakvu drugu pravnu osnovu, nije bilo moguće utvrditi da je dodatna potpora spojiva s unutarnjim tržištem te da su i dalje postojale ozbiljne sumnje oko njezine usklađenosti sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(118) Komisija je također utvrdila da bi, kad bi se tih 32,4 milijuna EUR smatralo dodatnom potporom za restrukturiranje, to povećalo sumnje koje je već iskazala u odluci o pokretanju postupka iz veljače 2024. Te su se sumnje odnosile na Corsairovu dugoročnu održivost (umjetno potpomognutu nezakonitom potporom), razmjernost nove javne potpore, nedostatak odgovarajuće naknade državi i neprimjerenost mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja.

([23]) SL C 91 I, 20.3.2020., str. 1., posljednji put izmijenjeno 18. studenog 2021. (SL C 473, 24.11.2021., str. 1.).

4.2.3. *Utjecaj dodatne potpore na spojivost potpore za financiranje izmjene plana restrukturiranja*

(119) Naposljetku, s obzirom na dodjelu 32,4 milijuna EUR nezakonite potpore Corsairu tijekom restrukturiranja, Komisija je iskazala sumnje oko utjecaja te potpore na spojivost dodatne potpore za financiranje revidiranog plana restrukturiranja prijavljene 2023.

4.3. **Primjedbe Francuske**

4.3.1. *Odluka o pokretanju postupka*

(120) Francuska tijela dostavila su Komisiji svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka 7. ožujka 2024.

(121) U tim su primjedbama navela da je Corsairov revidirani plan restrukturiranja, koji je dostavljen Europskoj komisiji nakon prve odluke o potpori od 11. prosinca 2020. (106,7 milijuna EUR), bio potpuno u skladu s prvotnim planom.

(122) U tom su pogledu francuska tijela potvrdila potpunu provedbu planiranih operativnih i socijalnih mjera, posebno mjere preusmjeravanja na Antile i Indijski ocean, razvoja Corsairova poslovanja u Africi, modernizacije flote uvođenjem zrakoplova Airbus A330-NEO i novih pregovora o kolektivnim ugovorima. Francuska su tijela tad tvrdila i da se Corsair pridržavao svojih prvotnih obveza ograničenja flote na devet zrakoplova radi ograničavanja narušavanja tržišnog natjecanja.

(123) Francuska tijela objasnila su da je revidirani plan restrukturiranja bio nužan zbog izvanrednih, nepredvidivih okolnosti koje se nisu mogle pripisati društvu, zbog kojih je došlo do odstupanja od financijske putanje i smanjenja rezultata poslovanja za [200 – 400] milijuna EUR od 2020. do 2023. Neke su od tih okolnosti bile nastavak zdravstvene krize, prosvjedi na Antilima i utjecaj vojne agresije Rusije na Ukrajinu, koji su doveli do znatnog rasta cijena goriva, povećanja vrijednosti američkog dolara i opće inflacije troškova u eurima. Francuska su tijela stoga tvrdila da je izmjena zatražena u rujnu 2023. na temelju točke 7.2.2. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje za cilj imala nastavak restrukturiranja u ograničenom vremenskom razdoblju, za koje su tad još uvijek predviđala da će trajati do 30. rujna 2025.

(124) Francuska je smatrala da Corsair pridonosi povećanju aktivnosti u najudaljenijim regijama Unije koje je opsluživao i da se stoga trebalo zaključiti da je Corsair sam po sebi imao važnu ulogu za gospodarstvo određene najudaljenije regije (ili određenog prekomorskog sektora), što se dodatno potvrdilo tijekom nedavnih prirodnih katastrofa koje su pogodile Mayotte. Francuska je stoga smatrala da je taj doprinos opravdavao dodatnu potporu za restrukturiranje, kao što je bio slučaj s Air Australom (2022.) na Réunionu ili grupom SATA (također 2022.) na Azorima.

(125) Kako bi potkrijepila te argumente, Francuska je dostavila studiju ([24]) u kojoj je zaključeno (i) da bi prestanak poslovanja Corsaira doveo do nestanka duopola i uspostavljanja monopola nad letovima između Pariza i Mayottea, uz mogući rast cijena od 41 % (i očekivani rast cijena od 15 % na Antilima i 8 % na Réunionu) i (ii) da konkurenti koji bi ga zamijenili ne bi mogli ući na tržište kad bi Corsair prestao obavljati svoje djelatnosti zbog velikih prepreka ulasku na tržište. Udaljenost i izoliranost francuskih prekomorskih regija odvraća nove zračne prijevoznike od uvođenja linija prema njima, što je potvrđeno ispitivanjem ulazaka na dotična tržišta i izlazaka s njih u posljednjih osam godina. French Bee jedini je prijevoznik koji je trajno ušao na tržište i uveo liniju prema Réunionu. Međutim, French Bee bio je društvo kći Air Caraïbesa, koji je već bio uvriježen prijevoznik u francuskim prekomorskim područjima. Tri druga poduzetnika koja su pokušala uspostaviti prisutnost na tim linijama ubrzo su prestala obavljati djelatnosti. Prema navedenoj studiji nije bilo gospodarskih poticaja koji bi društvima bez uporišta

([24]) E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, *Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity*, studija od 7. ožujka 2024. koju je naručio Corsair.

u francuskim prekomorskim područjima omogućili da u njima uspostave tržišnu prisutnost. Tradicionalni zračni prijevoznici nisu imali dovoljnu bazu u zračnoj luci Charles de Gaulle, a europski zračni prijevoznici s mrežama izravnih linija nisu imali flote potrebne za izvođenje letova na velike udaljenosti; osim toga, izvođenje takvih letova nije bilo u skladu s njihovom komercijalnom strategijom, koja se temeljila na letovima srednjeg dometa. Naposljetku, zračna luka Orly, polazišna točka većine letova prema francuskim prekomorskim područjima, bila je zasićena, zbog čega novi ulasci na tržište nisu bili izgledni. U studiji je također istaknut visok rizik od prešutnih dogovora preostalih zračnih prijevoznika na dotičnom tržištu u slučaju Corsairova izlaska s tržišta te negativnog socijalnog i gospodarskog učinka koji bi on mogao imati na regije koje Corsair opslužuje. Konačno, Francuska je također objasnila da se bilo kakva hipotetska povećanja cijena zbog potpunog izlaska Corsaira s tržišta ne bi mogla suzbiti uvođenjem obveza pružanja javne usluge kojima bi se privremeno zabranilo povećanje cijena letova postojećim zračnim prijevoznicima i/ili dodjelom izravnih subvencija stanovnicima jer bi takve mjere predstavljale intervencionističku regulaciju tržišta i bile puno skuplje za državni proračun, a samim tim i za francuske građane, nego potpora koja bi se dodijelila povrh vlastitih doprinosa korisnika potpore.

(126) Francuska tijela smatrala su da su u revidiranom planu restrukturiranja prikazani vjerodostojni izgledi za ponovnu uspostavu održivosti Corsaira, čak i u pesimističnom scenariju. Osim toga, navela su da se u osnovnom scenariju, koji je potvrdio neovisni revizor, predviđalo ulaganje od [20 – 50] milijuna EUR u vlasnički kapital, otpis 103 milijuna EUR javnih obveza i prekomorski porezni odbitak od 38,1 milijun EUR, a očekivani rezultat poslovanja trebao je iznositi […] i dosegnuti […] milijuna EUR 2026./2027. Istog dana francuska tijela navela da je plan u operativnom smislu ovisio o kontinuiranoj obnovi flote zrakoplovima Airbus A330-NEO i radu desetog zrakoplova (F-HSKY) radi optimizacije troškova, jačanja prekomorskih usluga i veće diversifikacije linija prema Africi ([…]) kako bi se nadoknadilo povlačenje sa sjevernoameričkih linija ([…]). Francuska su tijela stoga zaključila da je u pogledu ponovne uspostave održivosti revidirani plan restrukturiranja bio u skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje, uz pozitivan povrat na uloženi kapital od 2023./2024., omjer profitabilnosti (EBITDAR) koji bi od 2025./2026. bio sličan onome europskih zračnih prijevoznika iz 2019. (približno 15 %) i pozitivan predviđeni novčani tok.

(127) Francuska su tijela također smatrala da su vlastiti doprinosi dostatni, stvarni i razmjerni. Tvrdila su da u skladu s praksom odlučivanja o izmjeni plana treba uzeti u obzir sve poduzete mjere od 2020., uključujući prodaju više zrakoplova Boeing 747, nove pregovore o zakupima, plan zaštite radnih mjesta i kolektivni sporazumni prestanak radnog odnosa. Potvrdila su da je […] bio konkretan, ali podložan odobrenju Komisije, da je financiranje […] i da je moratorij na doprinose bio prihvatljiv jer ga je dodijelilo privatno tijelo. Kombinacija vlastitih doprinosa (293,9 milijuna EUR) ukupno je pokrivala 60,14 % svih troškova restrukturiranja (bez iznosa pokrivenog iz poslovne djelatnosti), čime se uvelike poštuje prag od 50 % propisan u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje, čak i uz dodatne troškove (59,9 %).

(128) Francuska tijela smatrala su da je državna intervencija (83,1 milijun EUR) primjerena za pokrivanje manjka likvidnosti i restrukturiranje neodrživog duga. Dodala su da je državi osigurana odgovarajuća naknada na osnovi klauzule u slučaju povratka u bolje stanje (u vrijednosti do […] milijuna EUR), koja je dobila prednost pred raspodjelom dividendi, kao i šestogodišnjom zabranom isplate dividendi dioničarima.

(129) Naposljetku, francuska tijela smatrala su da su mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja bile ispravno umjerene i opsežnije od mjera u prvotnom planu restrukturiranja jer se Corsair u okviru primjedaba Francuske dostavljenih na taj dan obvezao na trajno i neopozivo prepuštanje do 365 slotova u zračnoj luci Pariz-Orly, trajno ukidanje […] sjevernoameričkih linija, odustajanje od uvođenja drugih linija i ograničenje ukupnog kapaciteta svoje flote na […] zrakoplova (smanjenje od preko […] % u odnosu na kapacitet prije restrukturiranja). Francuska tijela smatrala su te mjere dostatnima i primjerenima s obzirom na Corsairovu veličinu i djelatnosti u potpomognutim područjima, pri čemu su zadržavanje desetog zrakoplova smatrala ključnim za razvoj Corsairova poslovanja u Africi i ponovno ostvarenje profitabilnosti bez ugrožavanja tradicionalne osnovne poslovne djelatnosti društva, odnosno djelatnosti u prekomorskim područjima.

4.3.2. *Povreda obveze ograničenja zrakoplovne flote*

(130) U primjedbama na odluku o produljenju od 30. svibnja 2025. francuska su tijela u osnovi tvrdila da je Corsair ispunio svoje obveze u kontekstu prvotnog plana restrukturiranja te da su jednokratni zakupi proizašli iz okolnosti koje su primorale društvo na takvo postupanje i nisu predstavljali nepridržavanje plana restrukturiranja ili zlouporabu potpore. Glavni argument francuskih tijela bio je da je iz uvjeta odluke iz 2020. bilo jasno da se Komisija radi jednostavnosti i znajući broj sjedala kojim je Corsair raspolagao u devet zrakoplova odlučila izraziti u obliku broja zrakoplova isključivo kako bi se ograničio Corsairov kapacitet u smislu broja sjedala. Iz obrasca prethodne obavijesti o potpori za restrukturiranje dostavljenog 2020. bilo je očito da se ograničenje flote trebalo shvatiti kao broj sjedala u odnosu na kapacitet koji je Corsair planirao ostvariti prije restrukturiranja, u razdoblju od 2020. do 2024. Francuska tijela smatrala su da bi drukčije Komisijino tumačenje mjere ograničenja flote, nevezano uz kapacitet u smislu broja sjedala, predstavljalo povredu općih načela prava EU-a, kao što su načela pravne sigurnosti i dobrog upravljanja. Ta bi povreda bila tim očitija jer bi stalna dvosmislenost u formuliranju i tumačenju Corsairovih obveza dovela do ozbiljnih pravnih posljedica. Corsair je znatno smanjio kapacitet sjedala u odnosu na kapacitet koji je planirao ostvariti prije restrukturiranja, u razdoblju od 2020. do 2024., čime je s jedne strane ispunio cilj smanjenja kapaciteta ili tržišne prisutnosti, kako je navedeno u točki 78. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, a s druge strane svoje obveze na temelju odluke iz 2020. Francuska tijela prikazala su (tablica 5) kretanje Corsairova stvarnog kapaciteta od donošenja odluke iz 2020. (uključujući zakupe) u odnosu na kapacitet koji je Corsair planirao ostvariti prije restrukturiranja.

Tablica 5

Kretanje Corsairova stvarnog kapaciteta u odnosu na predviđeni kapacitet (sjedala)

Broj sjedala	2020. ([1])	2021. ([2])	2022. ([3])	Ljeto 2023. ([4])	Prosinac 2023.	Ljeto 2024. ([5])	Prosinac 2024.
Predviđeni kapacitet u Corsairovu poslovnom planu prije restrukturiranja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stvarni kapacitet od donošenja odluke o odobrenju plana restrukturiranja iz 2020. (bez jednokratnih zakupa)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stvarni kapacitet od donošenja odluke o odobrenju plana restrukturiranja iz 2020. (uključujući jednokratne zakupe)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Broj sjedala na dan 30. rujna 2020.
([2]) Broj sjedala na dan 30. rujna 2021.
([3]) Broj sjedala na dan 30. rujna 2022.
([4]) Broj sjedala u ljeto 2023.
([5]) Broj sjedala u ljeto 2024.

(131) Prema mišljenju francuskih tijela druga je mogućnost da zakupi nisu utjecali na spojivost zahtjeva za izmjenu plana restrukturiranja iz 2020. Francuska je u tom smislu istaknula da je prosječan broj korištenih zrakoplova dnevno u IATA-inoj sezoni uvijek bio manji od devet jer su se uistinu jednokratni zakupi lako poništili s danima kad je Corsair koristio manje od devet zrakoplova. Francuska tijela pozvala su Komisiju da *in concreto* ispita Corsairovu provedbu obveza koje proizlaze iz odluke iz 2020., uzimajući u obzir ne samo uvjete i obveze nego i njihov kontekst i ciljeve. U vezi s tim istaknula su da su zakupi bili nužni zbog važnih razloga izvan Corsairove kontrole, kao što je slučaj u kojem je letačko osoblje odbilo izvoditi letove na liniji Pariz – Bamako zbog lokalne geopolitičke i sigurnosne situacije. S druge strane, kašnjenja ubrzane isporuke novih zrakoplova u okviru obnove flote ugrozila su Corsairov raspored letova na liniji Pariz – Montreal koji se u najprometnijem razdoblju temeljio na korištenju devet zrakoplova. Francuska tijela istaknula su da je, s obzirom na prodaju […] zrakoplova, Corsair zakupio zrakoplov u rujnu 2023. kako bi izvodio letove na liniji Pariz – Montreal dva mjeseca u ljeto 2024., odnosno u razdoblju nakon prijevremenog povrata zrakoplova, tijekom kojeg zrakoplov F-HSKY nije bio dostupan, a zamjenski zrakoplov A330-NEO još uvijek nije bio isporučen. Zbog državne […] Corsair je bio primoran zadržati zrakoplov […]. Svaka druga odluka bila bi iznimno štetna za poslovanje društva. Francuska tijela ustrajala su na tome da se odluke donesene u vezi s tim zakupom trebaju razmatrati u kontekstu industrijskih podataka dostupnih Corsairu krajem ljeta 2023. Dok su pregovori s potencijalnim kupcem za […], koji je trebao napustiti flotu u ljeto 2024., dobro napredovali, najavljeno je kašnjenje isporuke Airbusa koji ga je trebao zamijeniti.

4.3.3. *Dodatna potpora dodijeljena tijekom restrukturiranja*

(132) U kontekstu dodatne potpore od 32,4 milijuna EUR dodijeljene Corsairu od 2021. do 2022. francuska su tijela u dopisu od 16. prosinca 2024. potvrdila da Corsair, kao poduzetnik koji je već bio u teškoćama na dan 31. prosinca 2019., nije ispunjavao uvjete prihvatljivosti za programe potpora odobrene na temelju Privremenog okvira povezanog s pandemijom bolesti COVID-19 i da ih stoga nije trebao primiti. Unatoč tome francuska su tijela tvrdila da su njihove službe postupile u dobroj vjeri s obzirom na javnozdravstvenu krizu.

(133) U primjedbama na produljenje službene istrage od 30. svibnja 2025. francuska tijela tvrdila su da dodatna potpora nije dodijeljena protivno načelu jednokratne dodjele.

(134) Prvo, nisu se složila s tim da su Corsairove teškoće bile opetovane i tvrdila su da su one proizašle iz vanjskih i nepredvidivih okolnosti, i to prije svega iz dugotrajnih posljedica krize uzrokovane bolešću COVID-19, koje se nisu mogle predvidjeti u vrijeme umjeravanja Corsairova plana restrukturiranja. Međutim, rezultati posljednje pune financijske godine (završene 30. rujna 2024.) potvrdili bi put do ponovne uspostave održivosti. Drugo, francuska tijela tvrdila su da se načelo jednokratne dodjele primjenjuje samo u slučaju dodjele nove potpore za sanaciju ili restrukturiranje, a predmetna potpora nije bila dio postupka sanacije ili restrukturiranja Corsaira, već je dodijeljena kako bi se ublažile posljedice krize uzrokovane bolešću COVID-19. Treće, utvrdila su da, kad bi Komisija smatrala potporu u vezi s pandemijom bolesti COVID-19 potporom za restrukturiranje (što prema mišljenju francuskih tijela nije bio slučaj), Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje predviđena su izuzeća od načela jednokratne dodjele, posebno „u izvanrednim i nepredvidivim okolnostima za koje korisnik nije odgovoran”, kao što su dugotrajne posljedice krize uzrokovane bolešću COVID-19.

(135) Naposljetku, francuska tijela obvezala su se dobrovoljno povratiti od Corsaira 32,4 milijuna EUR dodatne potpore s kamatama prije potencijalnog odobrenja dodatne potpore za restrukturiranje kako bi se poništila bilo kakva gospodarska prednost koju je Corsair mogao ostvariti na osnovi nezakonite potpore i kako bi se neutralizirao bilo kakav mogući utjecaj takve potpore na razmjernost dodatne potpore za restrukturiranje.

4.4. **Primjedbe zainteresiranih strana**

(136) Kako je utvrđeno u izreci odluke o pokretanju postupka, Komisija je obavijestila zainteresirane strane objavom odluke sa smislenim sažetkom u *Službenom listu Europske unije*.

(137) Nakon te objave više zainteresiranih strana dostavilo je primjedbe na odluku o pokretanju postupka. Najvažnije primjedbe za ocjenu Komisije sažete su u sljedećim točkama.

4.4.1. *Groupe Dubreuil Aéro*

(138) GDA, ogranak društva Groupe Dubreuil za djelatnosti zračnog prijevoza, naveo je da je bio velik igrač u području francuskog zračnog prijevoza na velike udaljenosti, a svoje je djelatnosti obavljao uglavnom preko svoja dva društva – Air Caraïbesa i niskotarifnog društva kćeri French Bee. Ti su se zračni prijevoznici pozicionirali kao izravni i značajni Corsairovi konkurenti jer su se njihove mreže i operativne baze uvelike preklapale: linije koje je opsluživao GDA, posebno ključne veze s Antilima (Martinique, Guadeloupe i Francuska Gijana) i Indijskim oceanom (Réunion), bile su strateške linije koje je dijelio s Corsairom.

(139) To tržišno natjecanje bilo je tim izraženije jer su obje grupe poslovale uglavnom iz iste središnje zračne luke, Pariz-Orly. Osim toga, prisutnost zračnog prijevoznika French Bee na istim linijama dovela je do snažnijeg cjenovnog konkurentskog pritiska jer su poslovni modeli tradicionalnih prijevoznika iz obje grupe izravno konkurirali ponudi niskotarifnih letova na velike udaljenosti. GDA je stoga bio glavni izvor tržišnog natjecanja na ključnim geografskim tržištima za Corsairovu buduću održivost.

(140) Kao izravni konkurent pogođen poremećajima tržišnog natjecanja GDA je najprije 24. svibnja 2024. zatražio od Komisije da opozove prvotnu potporu iz 2020. i odbije Corsairov revidirani plan restrukturiranja. Taj se zahtjev temeljio na tri glavne pritužbe: (i) dokazanom neispunjavanju uvjeta potpore iz 2020., (ii) dodjeli dodatne nezakonite potpore i (iii) nespojivosti revidiranog plana restrukturiranja s unutarnjim tržištem.

(141) Prvo, GDA je osudio neispunjavanje obveznih uvjeta iz odluke iz 2020. Istaknuo je neispunjavanje obveza transparentnosti i lojalne suradnje, posebno nepostojanje šestomjesečnih izvješća i neobjavljivanje podataka na internetskim stranicama francuske riznice. Što je još ozbiljnije, GDA je tvrdio da nisu provedene ključne kompenzacijske mjere: (i) flota je povećana na najmanje 10 zrakoplova protivno obvezi njezina ograničenja na devet zrakoplova i (ii) Corsair je uveo nove linije prema Africi (Antananarivo, Cotonou i Bamako) bez prethodnog odobrenja Komisije, suprotno prvotno utvrđenoj strategiji preusmjeravanja djelatnosti. Nadalje, GDA je ozbiljno sumnjao u otplatu dvaju državnih zajmova (ukupno 80 milijuna EUR) jer je činjenica da je francuska država sad željela otpisati taj dug implicirala da Corsair nikad nije ni započeo otplatu, što je bilo očito kršenje prvotnih uvjeta.

(142) Drugo, GDA je tvrdio da je nakon 2020. isplaćena nezakonita nova državna potpora. Osim nekvantificirane potpore (koja se procjenjuje na najmanje 32 milijuna EUR, posebno u obliku poreznih olakšica i olakšica za doprinose za socijalno osiguranje), GDA je tvrdio da je obročno plaćanje doprinosa CRPN-u odobreno u rujnu 2023. samo po sebi predstavljalo novu nezakonitu potporu koja se nije mogla računati kao vlastiti doprinos.

(143) Treće, GDA je tvrdio da je revidirani plan restrukturiranja predstavljao novu potporu za restrukturiranje koja se trebala proglasiti nespojivom na temelju načela jednokratne dodjele. GDA je obrazložio tu klasifikaciju opsegom promjena (znatno povećanje ukupne potpore), nepridržavanjem roka službene prijave i, prije svega, radikalnom promjenom strategije (od racionalizacije do širenja u Afriku). GDA je smatrao da potpora čak ni u obliku izmjene nije ispunjavala uvjete spojivosti jer zbog otpisa duga od 80 milijuna EUR, odobrenog povrh dodatne potpore od 83,1 milijun EUR, ukupna potpora (163,1 milijun EUR) nije bila razmjerna vlastitom doprinosu dioničara, koji je GDA smatrao nedostatnim.

(144) Naposljetku, GDA je osporavao vjerodostojnost ponovne uspostave održivosti i tvrdio da plan više ne služi zajedničkom interesu (teritorijalni kontinuitet). GDA je objasnio da Corsair, koji je akumulirao povijesne gubitke (gotovo 500 milijuna EUR od 2000. do 2018.), nije ponudio vjerodostojne izglede za dugoročnu održivost, pogotovo s obzirom na produljenje plana, stoga ta potpora nije ispunjavala temeljne uvjete Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(145) Zaključno, GDA je zatražio da Komisija utvrdi da je potpora zloupotrijebljena i da su nove mjere nespojive. Pozivao je na trenutačan opoziv odluke o potpori iz 2020. i nalaganje trenutačnog povrata cjelokupne potpore (prvotne i nezakonite) s kamatama. U slučaju da Komisija unatoč tome odobri potporu, GDA je ustrajao na znatno pojačanim kompenzacijskim mjerama (drastična prodaja flote i slotova na postojećim linijama), kao i na imenovanju neovisnog povjerenika za strogo praćenje te na uvjetnoj obročnoj isplati potpore.

(146) GDA je 11. listopada 2024. ponovio i dopunio svoje primjedbe, zaključivši da Corsair nije ispunio uvjete potpore iz 2020., da je primio dodatnu nezakonitu potporu i da je predložio revidirani plan restrukturiranja koji je bio strukturno nespojiv s pravom Unije, a posebno s načelom jednokratne dodjele.

(147) GDA je posebno istaknuo da francuska tijela i Corsair nisu ispunili obveze utvrđene u odluci iz 2020. jer, kao prvo, nije ispoštovano ograničenje flote na devet zrakoplova, pri čemu je GDA na temelju analize IATA-inih rasporeda za ljeto i zimu 2024. mogao zaključiti da je Corsair koristio ili morao imati u zakupu najmanje 10 ili čak 11 zrakoplova, čime je prekršio „glavnu strukturnu mjeru" propisanu odlukom iz 2020. Drugo, GDA je ponovio da je Corsair ostvario korist od dodatne nezakonite potpore jer je za izravne državne zajmove dobivene 2020. odobrena jednogodišnja odgoda plaćanja, što je predstavljalo novu neprijavljenu potporu. GDA je smatrao da je ta potpora dodijeljena povrh već navedenih nezakonitih iznosa. Također je osudio jasan sukob interesa u vezi s obročnim plaćanjem doprinosa CRPN-u (još jedna navodna nezakonita potpora), s obzirom na to da je Corsairov trenutačni direktor ljudskih resursa istovremeno i upravitelj CRPN-a.

(148) GDA je zatim osporio strategiju preusmjeravanja na prekomorske linije koja je služila kao opravdanje za potporu iz 2020., tvrdeći da je tadašnja Corsairova strategija zapravo bila usmjerena na Afriku. Izjavio je da je Corsair „afrički zračni prijevoznik" zbog novih ili planiranih linija prema Brazzavilleu, Senegalu (Dakar) i Gabonu (Libreville). Smatrao je da su te inicijative, potaknute zapošljavanjem i lokalnim tržišnim natjecanjem, bile u suprotnosti s ciljem teritorijalnog kontinuiteta i dovodile u pitanje dano obrazloženje javne potpore. Osim toga, GDA je tvrdio da je jedina Corsairova profitabilna djelatnost 2023. bila prijevoz tereta, i to uglavnom prema Africi.

(149) GDA je istog datuma kritizirao i nestabilnost dioničara na osnovi povlačenja Republike Kongo i povijesti stečajeva novog dioničara Abbasa Jabera, „poslovnog anđela" koji, kako je tvrdio GDA, nekoliko godina nije objavio svoje financijske izvještaje.

(150) GDA je također oštro kritizirao neozbiljnost gospodarskih pretpostavki u Corsairovu revidiranom planu restrukturiranja. Procjena postupnog pada cijene mlaznog goriva na 900 USD po toni od rujna 2023. pokazala se netočnom i cijene su ostale više; to je bila nerealna pretpostavka koju je dodatno pogoršao nedostatak pokrića od rizika promjene cijena goriva. Osim toga, GDA je smatrao da je pretpostavka o povećanju prosječnih cijena letova između metropolitanske Francuske i prekomorskih područja opovrgnuta podacima Glavne uprave za civilno zrakoplovstvo, koja je izvijestila o padu cijena 2024.

(151) GDA je nadalje osudio nedostatak financijske transparentnosti Corsaira, koji je objavio svoje financijske izvještaje za 2022. i 2023. tek nakon pravnog postupka. U tom je pogledu naveo da su revizori izrazili zadršku oko vjerodostojnosti razdoblja plaćanja, sugerirajući da je Corsair želio prikriti istinu o stanju u kojem se nalazi. GDA je ocijenio da je Corsairovo financijsko stanje bilo katastrofalno, uz rezultat poslovanja od – 37,1 milijun EUR u 2023. Smatrao je da su toliki gubici unatoč primljenoj državnoj potpori bili dokaz strukturnog deficita i neodrživosti društva.

(152) GDA je tad ponovio svoj zaključak da trajna potpora Francuske predstavlja zlouporabnu isplatu nezakonite potpore kojom je očigledno narušeno tržišno natjecanje. Na temelju toga ponovno je zatražio od Komisije da opozove odluku iz 2020., proglasi cjelokupnu isplaćenu potporu (uključujući novu i neprijavljenu potporu) nespojivom i nezakonitom te naloži njezin trenutačan povrat. GDA je ocijenio da bi likvidacija Corsaira bila u skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer bi omogućila rast učinkovitijih konkurenata.

(153) GDA je 8. studenog 2024. dostavio dodatne primjedbe kako bi potvrdio da je Corsair sustavno i trajno prekršio uvjete propisane odlukom iz 2020. prema kojima je bio obvezan ograničiti flotu na devet zrakoplova te da je izbjegavanje te obveze bilo dugoročno, što je Corsairu omogućilo da poveća svoja proizvodna sredstva i stvarnu veličinu flote.

(154) GDA je tvrdio da je iz Corsairove povijesti flote bilo vidljivo kako je redovito koristio 10 zrakoplova, među ostalim od studenog 2021. do listopada 2022.

(155) GDA je objasnio da je raspored letova za IATA-inu ljetnu sezonu 2024. znatno porastao na vrhuncu sezone, što je iziskivalo najmanje jedanaest zrakoplova. Ponovno je ocijenio da je Corsair koristio dugoročni zakup (122 leta preko Iberojeta na liniji Pariz – Montreal i 26 letova preko Galistaira na liniji Pariz – Bamako). Na temelju toga tvrdio je da je Corsair sustavno izbjegavao ograničenje flote, vjerojatno bez prekida gotovo četiri godine, i pritom nastavio redovito zakupljivati zrakoplove, što dokazuje njegovu želju za prikrivanjem izbjegavanja ograničenja flote koje je Komisija propisala.

(156) GDA je 6. siječnja odgovorio na Corsairovu objavu pozitivnog rezultata poslovanja i neto rezultata na kraju rujna 2024., tvrdeći da se radi o prividu koji ne treba zavarati Komisiju. Istaknuo je da je taj rezultat prvenstveno bio posljedica snažnog rasta prijevoza tereta u Africi i dodatnih prihoda, što se protivilo prvotnom cilju potpore iz 2020. da se poboljša pristup prekomorskim područjima i zaštiti korisnike s „ograničenim resursima”. U tom je kontekstu iznio primjedbu da je Corsairova uprava u strateškom planu potvrdila svoje ambicije oko poslovanja u Africi i očekivanje desetog zrakoplova, što je predstavljalo povećanje flote koje je dodatno narušilo tržišno natjecanje i potvrdilo da se zapravo radi o novom planu restrukturiranja koji bi Komisija trebala odbiti. Prije svega, GDA je skrenuo pozornost Komisije na izjavu Corsairove uprave o „sporazumima s državom” koji omogućuju daljnju provedbu plana „u svim okolnostima”, čak i bez glasovanja o izmjenama proračuna. To je smatrao pokazateljem nove nezakonite potpore (odgode plaćanja ili moratoriji na javne obveze) i daljnjim kršenjem potpore za restrukturiranje odobrene 2020., pri čemu je Corsair koristio tu državnu potporu kao konkurentsku prednost. Naposljetku, GDA je smatrao da je najavljenim ukidanjem linije s Montrealom radi uvođenja linije prema Brazzavilleu (bez odobrenja Komisije) potvrđena Corsairova promjena strategije i ravnodušnost prema njegovim obvezama, što jača argument da se radi o novom planu restrukturiranja na koji se primjenjuje načelo jednokratne dodjele. GDA je zaključno ponovio svoj zahtjev za opozivom potpore odobrene 2020. i nalaganjem trenutačnog povrata cjelokupne isplaćene potpore.

(157) Naposljetku, GDA je 23. svibnja 2025. pozdravio Komisijinu odluku da produlji istragu na temelju odluke o produljenju od 11. travnja 2025., istaknuvši da su tom odlukom potvrđene njegove sumnje na povredu obveze ograničenja Corsairove flote na devet zrakoplova i dodjelu nezakonite neprijavljene potpore od 32,4 milijuna EUR. GDA je u tom kontekstu tvrdio da je Corsair kontinuirano i otvoreno kršio ograničenje flote korištenjem 10 do 11 zrakoplova kako bi proveo agresivnu strategiju povećanja obujma prometa, čime je narušio tržišno natjecanje jer je uzrokovao smanjenja cijena koja ne bi bila održiva bez nezakonite javne potpore. Istaknuo je da su francuska tijela tad priznala da su nezakonito dodijelila 32,4 milijuna EUR na temelju programa koji nije bio primjenjiv i time povrijedila načelo jednokratne dodjele. Smatrao je da su te opetovane povrede i zlouporaba prvotne potpore, zajedno s činjenicom da je izmijenjeni plan predstavljao novi, nespojivi plan restrukturiranja, opravdale poduzimanje hitnih mjera. Stoga je i tad ponovno od Komisije zatražio da pokrene postupak zbog zlouporabe potpore, opozove odluku iz 2020., proglasi cjelokupnu potporu nezakonitom i nespojivom s unutarnjim tržištem te naloži da se odmah izvrši njezin povrat.

4.4.2. *Air Austral*

(158) Air Austral, francusko društvo sa sjedištem u Réunionu i glavni akter u Indijskom oceanu, uglavnom opslužuje metropolitansku Francusku (svakodnevni letovi do Pariza (Charles de Gaulle) i drugih gradova u okviru partnerstava za kombinirani željeznički i zračni prijevoz), otoke Réunion, Mayotte, Mauricijus, Komore, Madagaskar i Sejšele te Južnu Afriku, Tajland i Indiju.

(159) Air Austral izravni je Corsairov konkurent jer ta dva društva posluju na glavnim i strateškim linijama na velike udaljenosti, posebno na linijama između metropolitanske Francuske i prekomorskih područja, točnije Réuniona, Mayottea i Antila. To tržišno natjecanje znači da se preklapaju na ključnim linijama i natječu oko cijena i kapaciteta.

(160) Air Austral dostavio je Komisiji 24. svibnja 2024. svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka. Smatrao je da su izmjena ili produljenje Corsairova plana restrukturiranja neprihvatljivi i nezamislivi. Svoje je stajalište temeljio na tvrdnji da je Corsair znatno i kontinuirano kršio uvjete prvotne potpore iz 2020. te da novi plan restrukturiranja čak ni uz reviziju ne bi omogućio dugoročnu održivost društva, a osim toga bi u velikoj mjeri dodatno narušio tržišno natjecanje.

(161) U svojim je primjedbama Air Austral osudio višestruke ozbiljne povrede koje je Corsair počinio i okarakterizirao ih kao zlouporabu primljene potpore. Najozbiljnija povreda bila je kršenje obveze ograničenja flote na devet zrakoplova. Prema mišljenju Air Australa analiza rasporeda letova za ljetne sezone 2023. i 2024. dokazala je kontinuirano zakupljivanje zrakoplova kojim se stvarni kapacitet flote povećao na deset zrakoplova na vrhuncu sezone. To je smatrao isključivo komercijalnim i ekspanzivnim potezom, stoga Air Austral nije uvažio Corsairov argument da se to ograničenje moglo zamijeniti ograničenjem kapaciteta sjedala, ocijenivši ga protivnim sudskoj praksi i Komisijinoj ustaljenoj praksi odlučivanja. Osim toga, Air Austral objasnio je da je Corsair uvođenjem linije Réunion – Antananarivo (Madagaskar) 2023. premašio ograničenje udjela u kapacitetu od 50 % propisano za sve nove redovne letove. Naposljetku je Air Austral istaknuo nedostavljanje šestomjesečnih izvješća i neobjavljivanje financijskih izvještaja od 2022., za koje je smatrao da su omeli Komisijino praćenje i izazvali ozbiljne sumnje da je potpora premašila granice „stroge nužnosti”.

(162) Osim toga, Air Austral smatrao je da revidirani plan restrukturiranja ne može zajamčiti ponovnu uspostavu dugoročne održivosti jer je Corsair provodio agresivnu i neodrživu cjenovnu politiku s cijenama koje su bile znatno niže od njegovih konkurenata na liniji Pariz – Réunion. Air Austral smatrao je da je ta politika niskih cijena, koja se provodila u kontekstu opće inflacije, stvorila očigledan nesrazmjer između promjena troškova i promjena cijena letova.

(163) Istovremeno je Air Austral smatrao da su se negativni učinci na tržišno natjecanje ozbiljno pogoršali. Corsairov udio u kapacitetu naglo je porastao od 2019. do 2024., uz povećanje od 20,6 % na liniji Pariz – Réunion i dominantan udio od 56 % kapaciteta na liniji Réunion – Madagaskar. Taj prekomjeran kapacitet i damping cijena doveo je do naglog pada profitabilnosti Air Australa na linijama između metropolitanske francuske i Réuniona te na liniji Réunion – Mayotte. Corsairova politika prekomjernog kapaciteta gušila je liniju Pariz – Mayotte i zakočila razvoj njegovih konkurenata. S obzirom na to Air Austral opovrgnuo je argument Francuske o „ekstremnom tržišnom natjecanju”, snažno istaknuvši da je upravo Corsair bio sudionik na tržištu koji je svojom nekontroliranom strategijom stvarao nepravedno tržišno natjecanje.

(164) Air Austral zaključio je da su prvotne mjere za sprečavanje narušavanja tržišnog natjecanja bile neuspješne zbog Corsairova nepoštovanja obveza i da revidiranim planom restrukturiranja nisu predviđene nikakve dodatne ozbiljne kompenzacijske mjere unatoč znatnom povećanju iznosa potpore.

(165) Zaključno je Air Austral službeno zatražio od Komisije da odbije revidirani plan restrukturiranja i pokrene postupak zbog zlouporabe prvotne potpore s obzirom na to da bi negativni učinci očito nadmašili pozitivne.

4.4.3. *Diamondale Limited*

(166) Diamondale Limited („Diamondale”), bivši većinski dioničar Corsaira koji je do 2021. imao 75,03 % udjela u kapitalu i 100 % glasačkih prava, dostavio je svoje primjedbe Komisiji 23. svibnja 2024. Na temelju tog iskustva i znanja o Corsairu Diamondale je izrazio veliku zabrinutost oko izvedivosti njegova revidiranog plana restrukturiranja i snažno se usprotivio povećanju javne potpore.

(167) Diamondale je u svojim primjedbama smatrao revidirani plan restrukturiranja nerealnim i zatražio od Komisije da zahtijeva potpuni povrat već dodijeljene potpore Corsairu od 139,6 milijuna EUR, a ne da je poveća jer bi to predstavljalo povredu članka 108. stavka 2. UFEU-a. Nadalje, Diamondale se složio sa sumnjama Komisije oko potencijalne dodatne državne potpore koju je Corsair primio tijekom restrukturiranja, smatrajući da je njom narušeno tržišno natjecanje.

(168) Diamondale je analizom utvrdio strukturno pogoršanje stanja Corsairovih financijskih izvještaja od 2018., uz gubitke od 48 milijuna EUR u 2021. Smatrao je da se društvo borilo s kroničnom financijskom neravnotežom i nedostatnim radnim kapitalom od 2018., koji je bio posljedica narušenosti njegova vlasničkog kapitala. Prema njegovu mišljenju Corsair je financirao dugoročna ulaganja kratkoročnim sredstvima, što je dovelo do negativnog neto novčanog toka od 2018. i izložilo društvo riziku od neispunjenja obveza. Diamondale je smatrao da je dug bio prekomjeran i da je nedostatak profitabilnosti onemogućavao opstanak društva čak i uz dodatnu potporu od 200 milijuna EUR.

(169) Osim toga, Diamondale je ozbiljno sumnjao u Corsairov stvarni vlastiti doprinos i njegovu dostatnost, kao i u Corsairovu sposobnost da ponovno uspostavi dugoročnu održivost, te je smatrao da su neki od njegovih predviđenih doprinosa stare, „reciklirane” inicijative.

(170) Diamondale je stoga osporio državnu intervenciju u korist već visokozaduženog privatnog društva, smatrajući da je privatno financiranje jedini način da Corsair izbjegne novi stečaj.

4.4.4. *Anonimna zainteresirana strana*

(171) Zainteresirana strana koja je željela ostati anonimna kritizirala je dodatnu potporu u obliku izravnih bespovratnih sredstava i otpisa potraživanja bez poduzimanja konkretnih kompenzacijskih mjera, tj. obvezivanja Corsaira na sprečavanje rizika od narušavanja tržišnog natjecanja, što je izazvalo zabrinutost oko znatne neravnoteže na štetu tržišnog natjecanja.

4.5. **Primjedbe francuskih tijela na primjedbe zainteresiranih strana**

(172) Francuska su tijela 26. srpnja 2024. Komisiji dostavila primjedbe kao odgovor na primjedbe trećih strana (GDA, Air Austral i Diamondale) kako bi dokazala prihvatljivost revidiranog plana restrukturiranja i njegovu spojivost s unutarnjim tržištem.

(173) U tim su primjedbama francuska tijela ponovno potvrdila potpunu usklađenost s obvezama iz plana restrukturiranja iz 2020. i opovrgnula tvrdnje trećih strana. Nisu prihvatila optužbu o nedostatku transparentnosti, tvrdeći da su redovito komunicirala s Komisijom i da su financijski izvještaji društva za 2021./2022. i 2022./2023. bili objavljeni.

(174) Kad je riječ o ograničenju flote, jednokratni zakupi zrakoplova, posebno prema Bamaku i Montrealu, predstavljeni su kao nužni zbog vanjskih čimbenika (geopolitički rizici i kašnjenja isporuke), a ne kao element ekspanzionističke politike jer ponuđeni kapacitet sjedala, čak i kad se uračunaju zakupljeni zrakoplovi, nikad nije premašio razine prije restrukturiranja. U tom su pogledu francuska tijela dodala da je Komisija također izričito odobrila preraspodjelu letova prema Africi (Cotonou, Bamako, Antananarivo). Kad je riječ o narušavanju tržišnog natjecanja, Corsair je ispunio svoju obvezu time što je trećim zračnim prijevoznicima stavio na raspolaganje u prosjeku više od 365 slotova u zračnoj luci Pariz-Orly. Naposljetku, francuska tijela smatrala su da je zahtjev za izmjenu bio usklađen s načelom jednokratne dodjele iz Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer se njime osiguravala potpuna dosljednost s prvotnim restrukturiranjem, čiji ciljevi (prekomorska područja kao osnovna djelatnost i razvoj u Africi) nisu bili dovedeni u pitanje, a njegovo produljenje do […] (datum završetka razdoblja restrukturiranja u trenutku podnošenja ovih primjedaba) bilo je strogo ograničeno na ono što je bilo nužno.

(175) Francuska su tijela također smatrala da je zahtjev za izmjenu bio spojiv s unutarnjim tržištem zato što je ispunjavao kriterije iz točke 124. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(176) Na temelju detaljnih analiza vanjskog savjetnika društva francuska tijela potvrdila su Corsairov pozitivan napredak, uz pozitivan rezultat poslovanja od […] milijuna EUR u 12 pomičnih mjeseci (od lipnja 2023. do svibnja 2024.) i rezultate koji su na kraju svibnja 2024. bili viši od proračuna i puno viši u odnosu na pesimistični scenarij. Ti pozitivni rezultati, koji su povezani s optimizacijom troškova i opskrbe, potvrdili su izglednost poslovnog rezultata od […] milijuna EUR do 2026./2027. Francuska tijela također su navela da je u dopunskom izvješću konzultantskog poduzeća Analysis Group potvrđeno da je Corsairova cjenovna politika bila u skladu s održivošću društva, bez prekomjernog kapaciteta ili pada cijena.

(177) Francuska tijela ponovno su objasnila da je Corsair imao ključnu ulogu za teritorijalni kontinuitet i opravdavala javnu intervenciju radi rješavanja tržišnog nedostatka. Pojasnila su da je analizom protučinjeničnog scenarija utvrđeno da bi Corsairov prestanak poslovanja doveo do vrlo znatnog porasta cijena na prekomorskim linijama (točnije +15,6 % za Antile i +41,5 % za Mayotte), rizika od prešutnih dogovora i velikog pogoršanja konkurentnog okruženja (uz uspostavljanje monopola nad linijom Pariz – Mayotte).

(178) U kontekstu razmjernosti javnih i privatnih doprinosa francuska tijela navela su da ne prihvaćaju primjedbe trećih strana o vlastitim doprinosima. Francuska tijela smatrala su da je obročno plaćanje doprinosa koje je CRPN odobrio privatni doprinos jer je CRPN pravna osoba privatnog prava, čija sredstva nisu državna. Francuska su tijela također smatrala da se otpis javnih dugova proizašlih iz zajmova na temelju plana restrukturiranja iz 2020. ne može smatrati novom dodatnom potporom jer bi to bilo protivno Komisijinoj praksi odlučivanja. Stoga su prema mišljenju francuskih tijela Corsairovi vlastiti doprinosi i dalje premašivali prag od 50 % ukupnih troškova restrukturiranja.

(179) Naposljetku, francuska tijela smatrala su da su predložene mjere za sprečavanje narušavanja tržišnog natjecanja bile dostatne i strože od mjera iz plana restrukturiranja iz 2020. jer se Corsair obvezao na neopozivo prepuštanje 365 slotova u zračnoj luci Pariz-Orly, trajno ukidanje sjevernoameričkih linija ([…]) radi usredotočivanja na Afriku i ograničenje svojeg kapaciteta. Potporu zbog pandemije bolesti COVID-19 koju je Corsair primio (32 milijuna EUR) smatrala su zakonitom jer je ona dodijeljena na temelju općeg prava i bila je dostupna konkurentima.

(180) Prema tome, budući da nikakva potpora nije bila isplaćena prije odluke Komisije, francuska tijela zaključila su da je zahtjev za izmjenu ispunjavao sve kriterije i da ga treba odobriti.

(181) U odgovoru na argumente koje su zainteresirane strane iznijele u svojim primjedbama na odluku o produljenju od 11. travnja 2025. francuska su tijela u osnovi ponovila svoja očitovanja o ograničenosti i opravdanosti jednokratnih zakupa desetog zrakoplova. Također su istaknula da je, suprotno tvrdnjama GDA-a, Corsair izradio rasporede letova na osnovi devet zrakoplova i da nikad nije koristio 11 zrakoplova. Napomenula su i da GDA-ove tvrdnje da su zakupi utjecali na tržište nisu bile potkrijepljene dokazima. Francuska tijela smatrala su da smanjenja cijena za odredišta u prekomorskim područjima nisu bila posljedica Corsairove strategije povećanja obujma prometa i cjenovne politike provedene na temelju državne potpore, nego da su ukazivala na opći trend vidljiv ne samo u Guadeloupeu i Martiniqueu, tj. odredištima koja Corsair opslužuje, već i na drugim odredištima koja Corsair ne opslužuje, kao što su Francuska Gijana te druga odredišta srednje i velike udaljenosti koja to društvo ne opslužuje. Naposljetku, francuska tijela tvrdila su da bi, s obzirom na okolnosti, tumačenje da je zakup desetog zrakoplova doveo u pitanje spojivost zahtjeva za izmjenu plana restrukturiranja ili predstavljao zlouporabu potpore za restrukturiranje iz 2020. bilo protivno načelu razmjernosti i Komisijinoj praksi odlučivanja.

5. OCJENA

5.1. Postojanje državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a

(182) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a „[o]sim ako je Ugovorima drukčije predviđeno, svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

(183) Da bi se određena mjera smatrala državnom potporom u smislu te odredbe, moraju biti ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti: (i) mjera mora biti pripisiva državi i mora se financirati iz državnih sredstava; (ii) mora davati prednost svojem korisniku; (iii) ta prednost mora biti selektivna; i (iv) mjera mora narušavati ili prijetiti da će narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

5.1.1. *Mjere uključene u plan restrukturiranja iz 2020.*

(184) U obavijesti o izmjeni plana restrukturiranja francuska tijela izjavila su da je dio dokapitalizacije koju je proveo konzorcij ulagača OMRP 2020. u iznosu od 6 milijuna EUR zapravo dobiven iz sredstava lokalnih tijela u prekomorskim departmanima (uvodna izjava 42.). Francuska tijela smatraju da se taj dio financiranja mora smatrati državnom potporom na temelju članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(185) Kao i sva druga financiranja iz državnih proračunskih ili poreznih sredstava dodijeljena Corsairu 2020. na temelju sporazuma o nagodbi sklopljenog u okviru postupka za sprečavanje nesolventnosti koji je uključivao Corsair, predmetno financiranje potječe iz sredstava lokalnih tijela te se u skladu s tim mora smatrati izdvajanjem sredstava francuske države i pripisati joj se, s obzirom na to da je sporazum o nagodbi potpisao CIRI (Comité Interministériel de Restructuration Industrielle, Međuministarski odbor za restrukturiranje industrije) u ime francuske države. Ta pojedinačna mjera financiranja donijela je Corsairu selektivnu prednost jer je društvo u trenutku njezine dodjele bilo u teškoćama koje je dodatno pogoršala pandemija bolesti COVID-19, zbog čega nije bilo moguće nikakvo financiranje po tržišnim uvjetima. Tom je mjerom ojačan Corsairov konkurentski položaj u odnosu na druge zračne prijevoznike koji su poslovali u Europskom gospodarskom prostoru te je ona stoga narušila ili prijetila da će narušiti tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama (vidjeti odjeljak 3.1.1. odluke iz 2020.).

(186) Dokapitalizacija koju je proveo OMRP u okviru plana restrukturiranja iz 2020. stoga se treba smatrati državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.1.2. *Mjere uključene u revidirani plan restrukturiranja*

(187) Prvo, u revidiranom planu restrukturiranja predviđaju se sljedeće mjere koje je Francuska prijavila kao državnu potporu: (i) nova dokapitalizacija od 3 milijuna EUR koju će provesti Conseil Départemental de la Guadeloupe, (ii) prekomorski porezni odbitak (*crédit d'impôt outre-mer* – „CIOM”) od 38,1 milijun EUR u okviru Corsairova programa ulaganja za kupnju zrakoplova, (iii) reprogramiranje iznosa od 19 milijuna EUR koji odgovara neotpisivom javnom dugu tijekom razdoblja od šest godina ([…]), (iv) otpis potraživanja u iznosu od 23 milijuna EUR koji odgovara otpisivom javnom dugu koji se može oprostiti i (v) otpis javnih dugova u iznosu od 80 milijuna EUR koji odgovara državnim zajmovima dodijeljenima u okviru prvotnog plana restrukturiranja (zajmovi FDES i PP), kao i 4,7 milijuna EUR kamata na te zajmove (uvodna izjava 39.).

(188) Posredstvom CIRI-ja francuska je država zajedno sa zastupnicima društva korisnika, ulagačima koji izlaze iz vlasničke strukture i novim ulagačima supotpisnik Glavnih uvjeta, koji su potpisani 7. studenog 2025. i koje su francuska tijela dostavila Komisiji (uvodna izjava 31.). U dijelu D Glavnih uvjeta predviđa se dodjela financijskih sredstava navedenih u točkama od (i) do (v) uvodne izjave 187. iz proračunskih ili poreznih sredstava središnje države ili regije Guadeloupe. Iz toga slijedi da je navedene mjere dodijelila francuska država iz svojih sredstava i da joj se one mogu pripisati.

(189) Corsair se nalazi u vrlo ozbiljnim teškoćama, zbog čega je pokrenut postupak za sprečavanje njegove nesolventnosti („*mandat ad hoc*”, nakon kojeg je uslijedila nagodba) te je imenovan najprije *ad hoc* upravitelj, a zatim miritelji ([25]). Kako je utvrđeno u uvodnim izjavama od 18. do 29., Corsairovo stanje već je bilo vrlo teško u trenutku izrade i donošenja plana restrukturiranja iz 2020., a otad se još i pogoršalo, zbog čega nije bilo moguće nikakvo financiranje po tržišnim uvjetima. Unatoč tome što je u Glavnim uvjetima predviđeno privatno financiranje u obliku novih dokapitalizacija, ono ovisi o državnoj potpori. Prema tome, javno financiranje u obliku otpisa javnih dugova ili zajmova koji se mogu otpisati, poreznih odbitaka, dokapitalizacija ili reprogramiranja neotpisivog dijela javnog duga daje Corsairu nedvojbenu prednost koju ne bi mogao ostvariti u uobičajenim tržišnim uvjetima.

(190) Prednost iz uvodne izjave 189. selektivna je jer su mjere javnog financiranja pojedinačne mjere potpore koje koriste samo Corsairu ([26]).

(191) Mjere navedene u uvodnoj izjavi 187. točkama od (i) do (v) jačaju Corsairov konkurentski položaj u odnosu na druge zračne prijevoznike koji posluju u Europskom gospodarskom prostoru, posebno one koji opslužuju iste linije iz Pariza do odredišta unutar francuskog državnog područja ili do trećih zemalja. Prema tome, te mjere narušavaju ili prijete da će narušiti tržišno natjecanje među zračnim prijevoznicima i vjerojatno će utjecati na trgovinu među državama članicama.

(192) Iz prethodnih uvodnih izjava slijedi da mjere navedene u uvodnoj izjavi 187. točkama od (i) do (v) predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(193) Drugo, u revidiranom planu restrukturiranja predviđa se moratorij koji se realizira obročnim plaćanjem mirovinskih doprinosa, a koji je CRPN (Caisse de Retraite des Personnels Navigants – mirovinski fond za letačko osoblje) odobrio Corsairu u rujnu 2023. (uvodna izjava 43.). Komisija se u odluci o pokretanju postupka isprva suzdržala od davanja mišljenja o prihvatljivosti tog financiranja kao dijela vlastitog doprinosa, smatrajući da bi ono moglo predstavljati državnu potporu (uvodna izjava 86.).

(194) Prema mišljenju francuskih tijela taj se moratorij mora smatrati vlastitim doprinosom na osnovi toga što predstavlja prednost koju daje privatni subjekt i ne podrazumijeva državna sredstva. Groupe Dubreuil Aéro osporava mišljenje francuskih tijela ističući da je članstvo u CRPN-u obvezno, da stopu i metodu obračuna doprinosa određuje država, da CRPN pruža uslugu od općeg interesa i da je pod nadzorom ministarstva.

(195) Državna sredstva uključuju sva sredstva iz javnog sektora, uključujući sredstva državnih tijela (decentraliziranih, saveznih, regionalnih ili ostalih) ([27]). Sredstva javnih poduzeća također se smatraju državnim sredstvima u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ([28]). Nadalje, činjenica da iznosi koji odgovaraju predmetnoj mjeri cijelo vrijeme ostaju pod državnim nadzorom i time na raspolaganju nadležnim državnim tijelima dovoljna je da ih se klasificira kao državna sredstva ([29]). Osim toga, ako mjeru dodjeljuje privatni subjekt, moraju postojati dostatni dokazi na temelju kojih se može utvrditi da je predmetna mjera potpore donesena pod stvarnim utjecajem ili nadzorom javnih tijela i da se stoga može pripisati državi ([30]).

(196) U skladu s francuskim Zakonikom o prijevozu profesionalno letačko osoblje u civilnom zrakoplovstvu ostvaruje pravo na dopunski mirovinski fond, u kojem je članstvo obvezno. Dio doprinosa uplaćuje poslodavac, a dio zaposlenik. Taj fond vodi CRPN, neprofitna pravna osoba privatnog prava koja pruža uslugu od općeg interesa pod nadzorom ministra zaduženog za socijalno osiguranje. Njegov upravni odbor sastoji se od 22 člana: 11 predstavnika poslodavaca koje imenuje upravno tijelo i 11 predstavnika članova izabranih u skladu s uvjetima

([25]) Članak L611-3 i dalje Trgovačkog zakonika.
([26]) Presuda od 4. lipnja 2015., Komisija/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, t. 60.
([27]) Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 261, 19.7.2016., str. 1.), točka 48. i navedena sudska praksa.
([28]) Ibidem, točka 49. i navedena sudska praksa.
([29]) Predmet C-482/99, Francuska/Komisija, ECLI:EU:C:2002:294, t 36.
([30]) Predmet C-425/19 P, Italija/Komisija, ECLI:EU:C:2021:154, t. 67.

propisanima dekretom Državnog vijeća. Predstavnike poslodavaca predlažu strukovne organizacije (8 članova), tijela iz zrakoplovne industrije (1 član) i ministarstva koja zapošljavaju letačko osoblje (2 člana). Nadalje, rasprave se provode u prisustvu vladina povjerenika i ministra zaduženog za civilno zrakoplovstvo, pri čemu oba službenika mogu zatražiti riječ kad god to žele. Stopa i metoda obračuna doprinosa zakonski su propisani. CRPN osigurava financijsku uravnoteženost sustava korištenjem isključivo vlastitih sredstava, a ako sredstva nisu dostatna, davanja se razmjerno umanjuju ([31]).

(197) CRPN-ova sredstva potječu od doprinosa njegovih članova i povezanih poslodavaca. Nema dokaza da su ta privatna sredstva bila predmet državnog nadzora s ciljem da posluže kao financiranje koje bi se dodijelilo Corsairu. Naime, sastav upravnog odbora CRPN-a, koji čine predstavnici članova CRPN-a, a stoga i Corsairovi konkurenti, i u kojem su predstavnici države u manjini (2 : 22), protivi se zaključku da je država mogla presudno utjecati na korištenje sredstava koja potječu od doprinosa i da je odlučila iskoristiti ih većinom kao potporu određenim poduzetnicima. Nadalje, Komisija nema iz čega zaključiti da francuska tijela mogu presudno utjecati na korištenje CRPN-ovih sredstava na osnovi prava vladina povjerenika i ministra zaduženog za civilno zrakoplovstvo da zatraže riječ na raspravama CRPN-ova upravnog odbora. Slično tome, ministarstvo ima ograničen nadzor nad CRPN-om koji se uglavnom odnosi na obračun mirovina, a ne na postupke naplate doprinosa. Stoga se ne može smatrati da je moratorij koji je CRPN odobrio Corsairu dodijeljen iz državnih sredstava.

(198) Nadalje, dokazi u vezi s državnim nadzorom, imenovanjem članova upravnog odbora te određivanjem stope i metode obračuna doprinosa nisu dostatni da bi se utvrdilo da je privremeno financiranje koje je CRPN odobrio dodijeljeno pod utjecajem javnih tijela, pogotovo ako se uzme u obzir jednaka zastupljenost u upravnom odboru i činjenica da su predstavnici poslodavaca, unatoč tome što ih imenuje upravno tijelo, zapravo zaduženi za zastupanje poslodavaca ([32]). Osim toga, Zakonik o prijevozu potvrđuje da CRPN samostalno upravlja svojim sredstvima jer je i sam dužan osigurati financijsku uravnoteženost i ne može se osloniti na državnu potporu ako sredstva ne budu dostatna. Prema tome, ne može se zaključiti da je odluka o dodjeli moratorija Corsairu u obliku odgode plaćanja doprinosa za 2023. donesena pod stvarnim utjecajem javnih tijela. Mjera se stoga ne može pripisati državi.

(199) To ne utječe na gospodarsku opravdanost CRPN-ove odluke da, nakon što se uvjerio da su i drugi vjerovnici napravili ustupke ([33]), odgodi plaćanje doprinosa koje je Corsair dugovao za razdoblje od 2020. do 2023. kako bi namirio svoja potraživanja na način da svojem dužniku olakša ponovnu uspostavu održivosti, a ne da ga dovede do stečaja.

(200) Prema tome, budući da se ne može pripisati državi i nije financirano iz državnih sredstava, obročno plaćanje doprinosa koje je CRPN odobrio Corsairu u rujnu 2023. ne smatra se državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a i legitimno se može smatrati komponentom vlastitog doprinosa za dodatne troškove Corsairova restrukturiranja.

(201) S obzirom na ovu ocjenu kumulativnih uvjeta za postojanje državne potpore Komisija utvrđuje da se mjere financiranja izmjene plana restrukturiranja navedene u uvodnoj izjavi 187. i dokapitalizacija iz uvodnih izjava od 184. do 186. smatraju državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

([31]) Članci od L6527-1 do L6527-4 i članak L6527-8 Zakonika o prijevozu.

([32]) Činjenica da država imenuje sve predstavnike međustrukovne organizacije ne znači da oni zastupaju državu (vidjeti presudu Suda od 30. siječnja 1985., Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC)/Guy Clair, C-123/83, t. 18 i 19.

([33]) Vidjeti odluku posebnog upravnog odbora CRPN-a od 7. studenog 2023., koju su francuska tijela dostavila 10. veljače 2025.

5.1.3. *Dodatna potpora dodijeljena tijekom restrukturiranja*

(202) Nije sporno da je od 12. travnja 2021. do 31. svibnja 2022. Corsair primio 32,4 milijuna EUR nevezano za potporu za restrukturiranje iz 2020. koju je odobrila Komisija, a taj je iznos bio podijeljen kako slijedi: (i) 1,8 milijuna EUR u okviru Fonda solidarnosti, (ii) 10 milijuna EUR kao potpora za fiksne troškove i (iii) 20,6 milijuna EUR kao potpora za „zatvaranje" namijenjena financiranju negativnog bruto poslovnog viška poduzetnika na koje su utjecala zatvaranja granica od siječnja do rujna 2021.

(203) Mjere iz uvodne izjave 202. predstavljaju pojedinačne mjere koje je Francuska donijela u okviru programa potpora na temelju Privremenog okvira, a Komisija odobrila svojim odlukama kao državnu potporu ([34]). Te se pojedinačne mjere stoga moraju smatrati državnom potporom iz razloga utvrđenih u tim odlukama Komisije.

(204) U svakom slučaju te su mjere odobrene pojedinačnim odlukama koje su nadležna tijela (Ministarstvo gospodarstva, Glavna uprava za javne financije) donijela na temelju rješenja i dekreta. One su financirane iz francuskog državnog proračuna. Prema tome, one se financiraju iz državnih sredstava i mogu se pripisati državi.

(205) Te pojedinačne mjere pogoduju Corsairu time što se njima financiraju njegove djelatnosti ili omogućuje pokrivanje određenih troškova koje je pretrpio za vrijeme pandemije bolesti COVID-19 u iznosu od 32,4 milijuna EUR, a koje bi u uobičajenim okolnostima trebao sam podmiriti. Zbog financijskog stanja 2021. i 2022., u vrijeme kad mu je dodijeljeno javno financiranje, Corsair nije mogao lako pronaći financiranje u tom iznosu po tržišnim uvjetima. Da se to financiranje osiguralo u obliku zajma financijske institucije, što je malo vjerojatno jer je Corsairova gotovinska pozicija u tom trenutku najvjerojatnije bila manja od 32,4 milijuna EUR, ono bi imalo financijski trošak jednak trošku izdavatelja pred stečajem. Štoviše, javno financiranje dodijeljeno je u obliku subvencija, a na to ne bi pristao nijedan tržišni operater. Predmetne pojedinačne mjere stoga Corsairu daju gospodarsku prednost koja nije dostupna po tržišnim uvjetima.

(206) Ta je prednost selektivna jer je dodijeljena Corsairu, jednom od korisnika predmetne pojedinačne potpore, koji se smatrao poduzetnikom na kojeg su posebno utjecale posljedice pandemije bolesti COVID-19.

(207) Javno financiranje dodijeljeno Corsairu stvara rizik od narušavanja tržišnog natjecanja i utjecaja na trgovinu među državama članicama jer jača Corsairovo financijsko stanje, a Corsair aktivno djeluje u sektoru zračnog prijevoza, koji je otvoren za tržišno natjecanje i ulaganja drugih država članica. Corsair je ostvario izravnu konkurentsku prednost time što nije morao primjenjivati cijene koje pokrivaju troškove usluga koje je obavljao u konkurenciji s drugim zračnim prijevoznicima koji su opsluživali ista odredišta. Pojedinačne mjere navedene u uvodnoj izjavi 202. stoga se moraju smatrati državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.2. **Zakonitost potpore**

(208) U skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a Komisija se mora pravodobno obavijestiti o svim planovima za izmjenu potpora kako bi se o njima mogla očitovati. Ako smatra da je takav plan nespojiv s unutarnjim tržištem s obzirom na članak 107., Komisija mora bez odgode pokrenuti postupak predviđen člankom 108. stavkom 2. Dotična država članica ne smije primijeniti predložene mjere sve dok se taj postupak ne okonča konačnom odlukom.

([34]) Odluka C(2020) 2059 od 30. ožujka 2020. u predmetu SA.56823 (2020/N) – France – 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 (SL C 144, 30.4.2020., str. 1.); Odluka C(2021) 1706 final od 9. ožujka 2021. u predmetu SA.61330 (2021/N) – France COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (SL C 242, 7.7.2023., str. 1.) i Odluka C(2021) 8710 final od 26. studenog 2021. u predmetu 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 (SL C 500, 10.12.2021., str. 1.). Vidjeti i uvodnu izjavu 27. odluke o produljenju.

(209) Nadalje, u skladu s člankom 1. točkom (c) Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. ([35]) izmjene postojećih potpora predstavljaju „novu potporu" koja podliježe obvezi prijave u skladu s člankom 2. stavkom 1. te uredbe. Članak 108. stavak 3. UFEU-a i članak 3. Uredbe 2015/1589 sadržavaju odredbu o mirovanju prema kojoj potpora koja podliježe obvezi prijave ne smije stupiti na snagu prije nego što Komisija donese ili se smatra da je donijela odluku kojom se odobrava ta potpora.

(210) Kad je riječ, kao prvo, o zakonitosti dijela dokapitalizacije koju je proveo konzorcij OMRP i koju su u konačnici financirala lokalna tijela u prekomorskim departmanima (uvodna izjava 186.), francuska tijela dobrovoljno su izjavila da je bilo pogrešno smatrati tu dokapitalizaciju privatnim financiranjem. Međutim, to su izjavila tek nakon što je mjera provedena u okviru plana restrukturiranja iz 2020., što znači da se ona mora smatrati nezakonitom potporom.

(211) Kad je riječ, kao drugo, o zakonitosti potpore na kojoj se temelji revidirani plan restrukturiranja, kako je utvrđeno u uvodnoj izjavi 187., odmah treba napomenuti da se zajmovi FDES i PP, čija je dodjela odobrena odlukom iz 2020., moraju smatrati postojećom potporom. Međutim, otpis javnog potraživanja koje proizlazi iz tih zajmova, uključujući kamatu, predstavlja izmjenu postojeće potpore, što znači da ona podliježe obvezi prijave. Francuska tijela prijavila su Komisiji sve mjere financiranja iz zahtjeva za izmjenu Corsairova plana restrukturiranja iz 2020., odnosno i mjere iz uvodne izjave 187. točaka od (i) do (iv) i otpis javnih potraživanja koja proizlaze iz zajmova FDES i PP (uvodna izjava 187. točka (v)). Budući da su mjere prijavljene prije provedbe, koja je i dalje obustavljena dok Komisija ne donese odluku, Komisija smatra da one predstavljaju zakonitu državnu potporu. Time se ne dovodi u pitanje ocjena razmjernosti potpore, posebno omjera udjela javnog i privatnog financiranja troškova restrukturiranja (uvodne izjave 40., 282. i 293.).

(212) Konačno, kad je riječ o dodatnoj potpori od 32,4 milijuna EUR dodijeljenoj tijekom restrukturiranja (uvodne izjave od 202. do 207.), treba napomenuti da se u skladu s točkom 129. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje svaka potpora koja je stvarno dodijeljena tijekom restrukturiranja, uključujući potpore dodijeljene u skladu s odobrenim programom, mora pojedinačno prijaviti Komisiji ako ona o toj potpori nije obaviještena u trenutku donošenja odluke o potpori za restrukturiranje. Nije sporno da su francuska tijela u ovom slučaju propustila prijaviti predmetnu pojedinačnu potporu Komisiji, bilo u trenutku kad su prijavljivala potporu za restrukturiranje ili nakon toga. Nadalje, dodjela potpore Corsairu ne može se smatrati odobrenom na temelju odluka Komisije o dotičnim programima potpora jer su poduzeća u teškoćama, kao što je Corsair, bila izričito isključena iz korištenja tih programa. Ta je potpora stoga nezakonita.

5.3. **Spojivost potpore i pravna osnova za ocjenu izmjene plana restrukturiranja**

(213) U skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti mogu se smatrati spojivima s unutarnjim tržištem ako ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

(214) Stoga, kako bi se potpora smatrala spojivom, s jedne strane, njezin cilj mora biti olakšavanje razvoja određenih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja i, s druge strane, ne smije negativno utjecati na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

(215) U okviru prvog uvjeta Komisija ispituje je li potpora namijenjena olakšavanju razvoja određenih gospodarskih djelatnosti. U okviru drugog uvjeta Komisija odvaguje pozitivne učinke predviđene potpore za razvoj djelatnosti koje ona podupire i negativne učinke koje potpora može imati na unutarnje tržište u smislu narušavanja tržišnog natjecanja i nepovoljnih učinaka na trgovinu koje je uzrokovala ta potpora ([36]).

([35]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

([36]) Presuda Suda od 22. rujna 2020., Austrija/Komisija (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, t. 19.

(216) U Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje Komisija je utvrdila kriterije koje primjenjuje pri ocjenjivanju spojivosti potpore za restrukturiranje društva s unutarnjim tržištem. Na temelju točke 7.2.2. Smjernica, ako je potpora za restrukturiranje bila odobrena, dotična država članica može tijekom restrukturiranja zatražiti od Komisije da prihvati izmjene plana restrukturiranja i iznos potpore.

(217) U tom je kontekstu Francuska dostavila Komisiji prvo priopćenje o zahtjevu za izmjenu Corsairova plana restrukturiranja 27. rujna 2023., tj. tri dana prije kraja Corsairova restrukturiranja. Dopunske informacije o predviđenim dodatnim izmjenama plana restrukturiranja iz 2020. Francuska je dostavila Komisiji 15. prosinca 2023.

(218) Kad je riječ o prirodi izmjena plana restrukturiranja, Komisija ističe da prilagodbe Corsairova plana restrukturiranja ne mijenjaju njegov cilj, gospodarsku opravdanost ni strukturne ciljeve odobrene u odluci iz 2020. Revidirani plan restrukturiranja ima isti cilj, odnosno ponovnu uspostavu dugoročne održivosti društva i očuvanje teritorijalnog kontinuiteta između metropolitanske Francuske te njezinih prekomorskih departmana i regija. Predstavljene izmjene rezultat su operativne prilagodbe na promjene tržišta nakon pandemije i ne predstavljaju stratešku promjenu.

(219) Komisija posebno ističe da je Corsairov opseg poslovanja ostao nepromijenjen; društvo nije proširilo svoje djelatnosti izvan zračnog prijevoza, promijenilo svoj poslovni model niti provelo bilo kakvu strukturnu transformaciju koja bi promijenila njegov gospodarski identitet. Predmetna tržišta ostala su u velikoj mjeri usporediva, a društvo i dalje uglavnom izvodi letove na linijama između prekomorskih područja i metropolitanske Francuske u skladu s utvrđenim općim gospodarskim interesom na kojem se temeljio prvotni plan.

(220) U tom kontekstu Komisija ističe da na temelju njezina detaljnog preispitivanja revidiranog plana restrukturiranja i argumenata koje je Francuska iznijela društvo i dalje ispunjava svoju zadaću da osigura teritorijalni kontinuitet između metropolitanske Francuske i prekomorskih područja i regija te pritom jamči diversifikaciju ponude i konkurentne cijene, koje su posebno važne za korisnike na koje se primjenjuju ograničenja iz članka 349. UFEU-a ([37]). To postiže unatoč preraspodjeli dijela svojih kapaciteta u Afriku, što ne dovodi u pitanje njegove regionalne veze, već se smatra komercijalnom prilagodbom čiji je cilj optimizacija korištenja flote (vidjeti uvodnu izjavu 231.).

(221) Komisijina financijska analiza pokazuje da su osnovni parametri revidiranog plana restrukturiranja i dalje u skladu s parametrima plana odobrenog 2020. Putanje za smanjenje troškova i dugova te poboljšanje produktivnosti i učinkovitosti poslovanja nisu se promijenile. Promjene predviđenih prihoda i raspodjele kapaciteta rezultat su prirodnog razvoja tržišta i makroekonomskih uvjeta uočenih od 2021. S obzirom na njezin ograničeni opseg revizija ne mijenja gospodarsku strukturu plana, nego povećava njegovu vjerodostojnost.

(222) Komisija ističe da se planovi restrukturiranja mogu prilagoditi ako je to potrebno zbog razvoja tržišta ili operativnih uvjeta, pod uvjetom da su te prilagodbe u skladu s prvotnim ciljevima. Upravo je to slučaj s mjerama koje je Francuska predložila: osmišljene su kako bi se zajamčila provedba prvotnog plana u nestabilnom tržišnom okruženju, a pritom zadržalo strateško usmjerenje utvrđeno 2020. Zadaća osiguravanja teritorijalnog kontinuiteta, kao osnovna sastavnica odobrenog plana, zadržava se u potpunosti.

([37]) Za Francusku se to posebno odnosi na Guadeloupe, Martinique, Réunion, Sveti Bartolomej i Sveti Martin.

(223) S obzirom na navedeno Komisija smatra da izmjene plana restrukturiranja odobrenog 2020. ne predstavljaju novi plan, nego njegovu prilagodbu koja je bila nužna zbog cikličkih kretanja na tržištu. Revidirani plan u skladu je sa smislom i tekstom prvotne odluke i ne utječe na opseg odobrene potpore ili izvedivost predviđenih ciljeva; osim toga, potpuno je u skladu s logikom Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Taj se plan stoga mora smatrati izmjenom postojećeg plana.

(224) Na temelju toga Komisija utvrđuje da je revidirani plan restrukturiranja u skladu s planom restrukturiranja koji je odobrila 2020. i predstavlja njegovu izmjenu, a ne novi plan.

(225) U skladu s točkom 124. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje Komisija načelno može odobriti takve izmjene ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

(a) izmijenjeni plan mora i dalje sadržavati ponovnu uspostavu održivosti u razumnom roku;

(b) ako se povećaju troškovi restrukturiranja, u skladu s time mora se povećati i vlastiti doprinos;

(c) ako se poveća iznos potpore, mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja moraju biti opsežnije od početnih mjera;

(d) ako su predložene mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja ograničenije od početnih mjera, iznos potpora mora se u skladu s time smanjiti;

(e) novi rokovi za provedbu mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja mogu se odgoditi u odnosu na početno utvrđene rokove samo ako je to izvan kontrole korisnika ili države članice; ako to nije slučaj, iznos potpore mora se u skladu s time smanjiti ([38]).

(226) Treba napomenuti i da se točka 7.2.2. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje primjenjuje samo na izmjene planova restrukturiranja, a ne na planove o novim postupcima restrukturiranja.

5.3.1. *Doprinos razvoju gospodarske djelatnosti ili područja*

5.3.1.1. Doprinos rješavanju tržišnog nedostatka ili sprečavanju socijalnih problema

(227) Na temelju točke 38. podtočke (b) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje državna intervencija mora biti namijenjena situaciji u kojoj potpora može pridonijeti znatnom poboljšanju koje tržište ne može samo ostvariti. U točki 44. Smjernica utvrđeno je da se potpora za restrukturiranje ne može dodijeliti samo kako bi se korisniku omogućilo da nastavi obavljati svoje djelatnosti, nego se može dozvoliti samo ako je to opravdano radi sprečavanja socijalnih problema ili rješavanja tržišnog nedostatka. Primjerice, to može biti slučaj u kojem postoji rizik od prekida pružanja osnovne usluge zračnog prijevoza koju je teško zamijeniti i koju bi bilo koji konkurent teško mogao osigurati umjesto korisnika ([39]).

(228) Komisija je u odluci o pokretanju postupka istaknula da je Corsair namjeravao proširiti svoju mrežu izravnih linija do Afrike i Indijskog oceana ([40]). U tom je kontekstu u odluci o pokretanju postupka sumnjala u to može li se održavanje teritorijalnog kontinuiteta i povezanosti s prekomorskim regijama i dalje smatrati osnovom za dodatnu potporu za restrukturiranje, posebno zbog (i) prisutnosti dvaju do triju konkurentnih zračnih prijevoznika s redovnim linijama na istim linijama unutar EU-a na kojima Corsair izvodi letove i (ii) činjenice da se Corsairov revidirani plan uglavnom odnosio na uvođenje novih linija do odredišta izvan EU-a (uvodne izjave od 80. do 82. odluke o pokretanju postupka).

([38]) Točka 124. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

([39]) Vidjeti primjenu na srednje velikog zračnog prijevoznika koji ispunjava određene segmente potražnje za putničkim prijevozom u predmetu SA.57026 (2020/N) – Rumunjska – COVID-19: Potpora društvu Blue Air, SL C 430, 11.12.2020., kako je potvrđeno Presudom Općeg suda od 29. ožujka 2023., Wizz Air Hungary Zrt./Europska komisija, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, t. 66 – 74.

([40]) […].

(229) Komisija je potkrijepila svoje sumnje u ispunjenost uvjeta iz točke 44. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje tvrdnjom da su na tri linije na kojima bi Corsair nastavio izvoditi letove (tj. Pointe-à-Pitre, Fort-de-France i Réunion) barem dva druga konkurentna zračna prijevoznika (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) pružala usluge usporedive s Corsairovima u okviru obveza pružanja javne usluge koje se odnose na učestalost, kvalitetu i kontinuitet poslovanja. Komisija je stoga utvrdila da se Corsairove usluge putničkog prijevoza nisu činile posebno važne ili same po sebi neophodne jer su tri druga zračna prijevoznika naizgled bila u stanju nadomjestiti Corsairov izlazak s tržišta povećanjem svojih kapaciteta, učestalosti ili odredišta.

(230) Međutim, kao prvo, nalazi studije koju su dostavila francuska tijela (vidjeti uvodnu izjavu 125.) o preprekama za ulazak na tržišta koja opslužuje Corsair te posljedicama njegova neuspjeha na koncentraciju ponude i povećanja cijena na određenim osjetljivim tržištima (Mayotte) smatraju se vjerodostojnima. Stoga postoji mogućnost da bi Corsairov neuspjeh doveo do ozbiljnih socijalnih problema, tj. pogoršanja situacije osjetljivih skupina stanovništva u regijama navedenima u članku 349. UFEU-a.

(231) Drugo, Corsair će i dalje opsluživati francuska prekomorska područja diversifikacijom svoje ponude i izvođenjem letova na linijama od regionalnih zračnih luka kao što su Lyon i Marseille, a ne samo od zračne luke Pariz-Orly. Uvođenje i održavanje izravnih veza od regionalnih zračnih luka služi povećanju broja korisnika i jača nacionalnu povezanost, a pritom se ne dovodi u pitanje Corsairova središnja uloga u opsluživanju najudaljenijih prekomorskih regija. Osim toga, Corsairov neuspjeh vjerojatno bi uzrokovao ozbiljne socijalne probleme osjetljivim skupinama stanovništva u tim regijama.

(232) U tom je kontekstu važno napomenuti i da planirano financiranje u obliku prekomorskog poreznog odbitka (CIOM) obvezuje Corsair na korištenje zrakoplova financiranih tom mjerom za obavljanje djelatnosti u prekomorskim područjima ([41]).

(233) Kad je riječ o uvođenju afričkih linija tijekom restrukturiranja ([…]), ono je provedeno uz prethodno odobrenje Komisije, koje je izdano na Corsairov obrazloženi zahtjev (vidjeti uvodnu izjavu 88. točku (d) odluke iz 2020.). Te su linije stoga bile sredstvo kojim je Corsair nastojao ostvariti cilj dugoročne održivosti u skladu sa svojim obvezama na temelju odluke iz 2020. Prema tome, otvaranje tih linija bilo je poseban mehanizam za diversifikaciju prihoda i optimizaciju korištenja flote, pri čemu nije došlo ni do kakvog povlačenja s postojećih prekomorskih linija. Naprotiv, dostavljene informacije pokazuju da je cilj strategije geografske diversifikacije postizanje financijske stabilnosti društva kao nužnog uvjeta kojim se jamči kontinuirano izvršavanje Corsairove zadaće da povezuje najudaljenije francuske regije. To znači da je Corsair i dalje snažno prisutan u francuskim prekomorskim područjima unatoč preraspodjeli dijela svojih kapaciteta, a francuska prekomorska odredišta ostaju ključna za njegove djelatnosti (oko […] % Corsairovih djelatnosti u smislu ponuđenih sjedala odnosi se na francuska prekomorska područja).

(234) U skladu s navedenim Komisija utvrđuje da je Corsair unatoč prilagodbi svoje mreže i ciljanom uvođenju afričkih linija i dalje ozbiljno posvećen opsluživanju francuskih prekomorskih regija te nastavlja osiguravati ključnu povezanost tih područja, čime ispunjava strukturne potrebe u pogledu mobilnosti i teritorijalnog kontinuiteta koje su utvrđene pri ocjeni mjere.

(235) Iz toga slijedi da se, kao prvo, nacrt izmjene Corsairova plana restrukturiranja može ispitati u odnosu na točku 7.2.2. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje i, kao drugo, da izmjene predviđene planom ne dovode u pitanje Komisijinu ocjenu doprinosa potpore rješavanju tržišnog nedostatka ili sprečavanju socijalnih problema iz njezine odluke iz 2020 ([42]).

([41]) U točki 16. Glavnih uvjeta i priloženom planu restrukturiranja utvrđuje se da se zrakoplovi financirani u okviru CIOM-a trebaju koristiti na prekomorskim linijama […] % vremena u letu, a za druga odredišta […] %.

([42]) Uvodne izjave od 60. do 65. odluke iz 2020.

5.3.1.2. Ponovna uspostava dugoročne održivosti

(236) Na temelju točke 124. podtočke (a) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, ako se izmijeni plan restrukturiranja, Komisija će od dotične države članice tražiti da predstavi plan restrukturiranja koji omogućuje ponovnu uspostavu održivosti u razumnom roku u odnosu na prvotni plan restrukturiranja.

(237) Nadalje, planom restrukturiranja mora se ponovno uspostaviti dugoročna održivost korisnika na temelju realnih pretpostavki o budućim uvjetima poslovanja; dugoročna održivost ostvaruje se samo ako poduzetnik može osigurati odgovarajući predviđeni povrat kapitala nakon što je pokrio sve svoje troškove uključujući amortizaciju i financijske troškove.

(238) Komisija je u odluci o pokretanju postupka utvrdila da je plan restrukturiranja koji su francuska tijela dostavila imao određene nedostatke, zbog čega je ponovnu uspostavu Corsairove dugoročne održivosti smatrala neizvjesnom.

(239) Prvo, ekonomske i operativne pretpostavke francuskih tijela nisu bile potkrijepljene detaljnim obrazloženjem prema kojem bi se moglo ocijeniti koliko su bile realne, što je dovelo u sumnju njihovu razboritost i vjerodostojnost.

(240) Drugo, osnovne financijske projekcije ukazivale su na vrlo ograničene marže u odnosu na standardne pokazatelje profitabilnosti i solventnosti, zbog čega je društvo moglo biti nestabilno u slučaju pogoršanja određenih ključnih pretpostavki, primjerice cijena goriva.

(241) Treće, Komisija je primijetila da je unos vlasničkog kapitala utvrđen kao „svjež novac”, tj. [5 – 25] milijuna EUR od postojećih ulagača i [5 – 25] milijuna EUR od Republike Kongo (Brazzaville) kao novog ulagača, bio skroman s obzirom na Corsairove potrebe za gotovinom. Nadalje, za nekoliko drugih mjera koje su predstavljene kao nove inicijative ispostavilo se da su zapravo stare mjere koje su već bile uzete u obzir u okviru plana iz 2020. ili su bile planirane u to vrijeme, stoga se nisu mogle smatrati stvarnim doprinosima ponovnoj uspostavi održivosti. U tim je okolnostima Komisija zaključila da utvrđeni doprinosi nisu bili dokaz izvedivosti plana.

(242) Četvrto, francuska tijela nisu dostavila pesimistični scenarij u skladu s točkom 50. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, što je onemogućilo bilo kakvu primjerenu ocjenu osjetljivosti plana na nepovoljna kretanja.

(243) Naposljetku, Komisija je utvrdila da su dostavljene financijske projekcije bile nepotpune i sadržavale samo sažeti račun dobiti i gubitka. Također su pokazivale negativno kretanje vlasničkog kapitala za vrijeme i nakon restrukturiranja, što je protivno zahtjevima iz točke 50. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. U tim je okolnostima bilo vjerojatno da će Corsair ostati „poduzetnik u teškoćama” i na kraju razdoblja restrukturiranja.

(244) Na temelju toga Komisija je iskazala ozbiljne sumnje u usklađenost revidiranog plana restrukturiranja s kriterijima iz Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, a stoga i u Corsairovu sposobnost ponovne uspostave dugoročne održivosti i samostalnog sudjelovanja u tržišnom natjecanju bez dodatne potpore.

5.3.1.2.1. Ocjena pretpostavki na kojima se temelji ponovna uspostava održivosti

(245) Preispitivanje pretpostavki francuskih tijela pokazuje da se ponovna uspostava Corsairove dugoročne održivosti, kako je utvrđeno u osnovnom scenariju, temelji na realnim, dosljednim i propisno potkrijepljenim operativnim i financijskim projekcijama u skladu sa zahtjevima iz točaka od 45. do 52. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(246) Tim je pretpostavkama postignuta ravnoteža između mjera za poboljšanje prinosa od putnika i strukturnih mjera za ograničavanje troškova. Učinci tih mjera već su vidljivi iz Corsairovih nedavnih rezultata.

(247) Komisija posebno ističe da pretpostavke o poboljšanju RASK-a sad pokazuju pravi učinak mjera koje je Corsair proveo. Rezultat je veći RASK u odnosu na prvotne pretpostavke iz revidiranog plana restrukturiranja, koje su se temeljile na konzervativnom pristupu jer pouzdana projekcija tad nije bila moguća; to više nije bio slučaj u inačici plana dostavljenoj 15. prosinca 2025. Francuska tijela stoga navode poboljšanje RASK-a od […] % od […] u odnosu na prvotno predviđenih […] %, u skladu s izvanrednim rezultatima zabilježenima u financijskoj godini 2024./2025. nakon stvarne provedbe komercijalnih i operativnih mjera. Komisija zaključuje da se to povećanje temelji na novim činjeničnim informacijama i ne proizlazi iz pretjerano optimističnih pretpostavki.

(248) Nadalje, Komisija ističe da se pretpostavke o prinosu od putnika temelje na višoj prosječnoj cijeni kupona nego u prvotnim projekcijama, što je posljedica stabilizacije, pa čak i blagog porasta koje je Corsair zabilježio u više mjeseci i tijekom cijele financijske godine 2025., i to u iznosu od +[…] % u odnosu na prethodnu inačicu plana restrukturiranja dostavljenu u svibnju 2025. Taj se povoljni trend dogodio u kontekstu znatnog pada cijena goriva (–[…] % u odnosu na pretpostavke iz plana), što je povećalo vjerodostojnost budućih projekcija u pogledu operativne marže. Komisija smatra da je kombinacija povećanja prosječne cijene kupona i smanjenja troškova goriva snažan pokretač profitabilnosti.

(249) Komisija također utvrđuje da je povećanje prosječne cijene kupona u velikoj mjeri rezultat Corsairove strategije povećanja prodaje zahvaljujući obnovi flote, kojom je povećao privlačnost svoje komercijalne ponude i potaknuo veći prinos od putnika nego što se isprva očekivalo. Zabilježeni rezultati za financijsku godinu 2025., kao i projekcije za 2026., potvrđuju da se ne radi ni o jednokratnim ni o cikličkim učincima, nego o rezultatu strukturnih odluka donesenih u skladu sa strategijom repozicioniranja društva. Komisija u tom kontekstu smatra da razina povećanja cijena karata koje je Corsair predvidio i dalje odgovara cilju potpore za restrukturiranje jer odražava poboljšanje kvalitete ponuđenih usluga i postupnu normalizaciju prinosa od putnika, a ne strategiju umjetnog povećavanja cijena zahvaljujući državnoj potpori. Nadalje, Komisija ističe da bi povećanje cijene karata bilo nužno i u protučinjeničnom scenariju bez potpore kako bi se odgovorilo na povećanje troškova (inflaciju) i pogoršanje financijske strukture, a možda čak i izraženije ili popraćeno smanjenjem kapaciteta i kvalitete usluge. U tim uvjetima predviđeni trend kretanja prosječne cijene kupona u scenariju s potporom ne daje Corsairu neopravdanu konkurentsku prednost u odnosu na protučinjenični scenarij, nego je u skladu s gospodarski opravdanom i razmjernom putanjom s obzirom na ciljeve Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(250) Naposljetku, Komisija prima na znanje pretpostavke o smanjenju troškova distribucije, koje se temelje na nedavnim rezultatima kanala izravne prodaje, a posebno internetskog prodajnog kanala, zabilježenima u financijskoj godini 2025. Provedba dinamične komercijalne strategije za povećanje udjela izravne prodaje već nekoliko mjeseci donosi mjerljivo smanjenje korištenja distribucijskih mreža trećih strana, koje su strukturno skuplje. Komisija smatra da taj razvoj događaja, koji je već u tijeku i zabilježen, povećava vjerodostojnost uštede troškova predviđene u osnovnom scenariju.

(251) S obzirom na sve navedene čimbenike Komisija smatra da su pretpostavke na kojima se temelji osnovni scenarij razborite, utemeljene na stvarno zabilježenim rezultatima i u skladu s provedenim operativnim mjerama. Na temelju tih mjera može se razumno zaključiti da plan restrukturiranja omogućuje ponovnu uspostavu Corsairove dugoročne održivosti u skladu sa zahtjevima Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(252) Analiza pesimističnog scenarija francuskih tijela pokazuje da je taj scenarij primjer razborite i vjerodostojne analize osjetljivosti u skladu sa zahtjevima Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer je osmišljen za ispitivanje otpornosti revidiranog plana restrukturiranja u slučaju vjerojatnih nepovoljnih šokova koji bi mogli utjecati na glavne pokretače Corsairovih gospodarskih rezultata.

(253) Komisija je utvrdila da se pesimistični scenarij temelji na detaljnoj analizi kritičnih vrijednosti triju ključnih pokazatelja, tj. cijena goriva, prosječne cijene kupona i stope popunjenosti. U analizama se utvrđuju varijacije koje bi dovele do neto rezultata jednakog nuli za svaki od tih parametara zasebno. Analiza osjetljivosti koju su proveli financijski savjetnici društva ([43]) pokazala je da bi, ako sve druge okolnosti budu iste, cijene goriva trebale porasti za […] % do […] % u odnosu na pretpostavke iz osnovnog scenarija kako bi se neto rezultat neutralizirao, a to bi odgovaralo cijeni goriva od [1 000 – 1 500] do [1 000 – 1 500] USD po toni, što je znatno više i od pretpostavki iz revidiranog plana restrukturiranja i od stvarno zabilježene prosječne cijene tijekom financijske godine 2024./2025. ([500 – 800] USD po toni). Komisija smatra da te granice ukazuju na znatnu maržu sigurnosti u odnosu na rizike povezane s gorivom.

(254) Slično tome, za prinos od putnika Komisija ističe da bi neto rezultat bio jednak nuli samo kad bi prosječna cijena kupona pala za […] % u usporedbi s osnovnim scenarijem, tj. u slučaju smanjenja od […] do […] EUR po putniku po razmatranim financijskim godinama. Kad je riječ o stopi popunjenosti, da bi neto rezultat bio jednak nuli, bilo bi potrebno pogoršanje od […] postotnih bodova u odnosu na osnovni scenarij, odnosno stope bi trebale iznositi između […] % i […] %. Komisija smatra da te varijacije, kad se analiziraju zasebno, premašuju uobičajene fluktuacije zabilježene na tržištima koja Corsair opslužuje i potvrđuju da su korištene pretpostavke razborite.

(255) Na temelju tih analiza osjetljivosti francuska tijela izradila su pesimistični scenarij s kombinacijom istodobnih nepovoljnih šokova, tj. (i) povećanja cijena goriva od […] USD po toni u odnosu na poslovni plan (tj. +[…] % u odnosu na osnovni scenarij i +[…] % u odnosu na prosjek zabilježen u 2024./2025., (ii) smanjenja prosječne cijene kupona od […] % i (iii) pada stope popunjenosti od […] postotnih bodova. Komisija ističe da su te kombinirane pretpostavke ozbiljnije od varijacija koje se obično bilježe u kraćem vremenskom razdoblju, stoga se smatraju vjerodostojnim testom otpornosti Corsairova poslovnog modela.

(256) Komisija utvrđuje da je u tom pesimističnom scenariju kumulativni učinak na rezultat poslovanja i dalje znatan, ali i kontroliran, uz negativan učinak od […] milijuna EUR na financijsku godinu 2025./2026., koji kumulativno raste na […] milijuna EUR u 2026./2027. i […] milijuna EUR u 2027./2028. Slični se razmjeri primjećuju i u pogledu novčanog toka. Međutim, unatoč tim kombiniranim šokovima, Corsair uspijeva zadržati pozitivan rezultat poslovanja u kratkoročnom razdoblju plana, što dokazuje sposobnost društva da izdrži razumno nepovoljna pogoršanja gospodarskog okruženja bez neposredne ugroženosti njegove operativne održivosti.

(257) Uzimajući u obzir sve te informacije, Komisija smatra da pesimistični scenarij ne dovodi u pitanje vjerodostojnost ponovne uspostave Corsairove dugoročne održivosti. Naprotiv, on pokazuje da je plan restrukturiranja dovoljno čvrst da izdrži glavne utvrđene rizike, posebno u vezi s nestabilnošću cijena goriva i umjerenim pogoršanjem trgovinskih uvjeta, u skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Taj je zaključak tim valjaniji jer razdoblje restrukturiranja završava 30. rujna 2026., odnosno za samo nekoliko mjeseci i, premda se ne može u potpunosti isključiti, vrlo je mala vjerojatnost da će se svi elementi takvog scenarija ostvariti i toliko se pogoršati u tako kratkom razdoblju.

(258) Kad je riječ o zajedničkoj analizi osnovnog i pesimističnog scenarija, Komisija smatra da je Corsair koristio vjerodostojne, razborite i dovoljno potkrijepljene pretpostavke kako bi dokazao ponovnu uspostavu održivosti. Osnovni scenarij temelji se na operativnim i komercijalnim pretpostavkama utemeljenima na već zabilježenim i dokumentiranim trendovima, posebno u pogledu poboljšanja prinosa od putnika, povećanja prodaje i optimizacije prodajnih kanala, bez oslanjanja na pretjerano optimistične pretpostavke. S druge strane, pesimistični scenarij predstavlja strogi test otpornosti utemeljen na vjerojatnim nepovoljnim šokovima koji istovremeno utječu na glavne pokretače gospodarskih rezultata i ukazuje na znatnu maržu sigurnosti u odnosu na kritične granične

([43]) Izvor: str. 7 ažuriranog plana restrukturiranja dostavljenog Komisiji 15. prosinca 2025.

vrijednosti koje bi dovele do neto rezultata jednakog nuli. Činjenica da Corsair čak i u pesimističnom scenariju uspijeva zadržati pozitivan rezultat poslovanja u kratkoročnom razdoblju dokaz je intrinzične otpornosti plana restrukturiranja. U skladu s tim Komisija utvrđuje da sve pretpostavke na kojima se temelje ta dva scenarija ispunjavaju zahtjeve Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje te potkrepljuju pozitivan zaključak o vjerodostojnosti ponovne uspostave Corsairove dugoročne održivosti.

5.3.1.2.2. Ocjena očekivanih financijskih rezultata

(259) Francuska su tijela uz najnovije primjedbe dostavila nekoliko revizija Corsairovih financijskih podataka i projekcija, posljednje od 15. prosinca 2025. Te ažurirane projekcije (vidjeti uvodne izjave od 49. do 65.) ukazuju na dosljedna i strukturna poboljšanja operativnih i financijskih rezultata društva tijekom restrukturiranja produljenog do 30. rujna 2026. U osnovnom scenariju Corsair bilježi pozitivan neto rezultat od […] milijuna EUR (ili […] milijuna EUR ako se ne uračuna izvanredan rezultat od […] milijuna EUR kao posljedica državne potpore) i povrat na uloženi kapital (ROCE) od [10,6 – 13,4] % na kraju restrukturiranja, što potvrđuje uzlazni trend zabilježen od 2023. i ukazuje na to da bi društvo trebalo moći osigurati odgovarajući predviđeni povrat kapitala nakon što pokrije sve svoje troškove, uključujući amortizaciju i financijske troškove, u skladu s točkom 52. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Srednjoročne projekcije pokazuju da će se taj trend nastaviti, uz predviđeni neto rezultat od […] milijuna EUR i ROCE od [11,4 – 15,2] % za kraj financijske godine koja završava u rujnu 2027.

(260) Komisija ističe da je stopa ROCE-a predviđena za kraj revidiranog plana restrukturiranja veća od WACC-a, koji su francuska tijela procijenila na [8,6 – 10,5] %. Ta je razina WACC-a sama po sebi znatno veća od prosječnih stopa koje je Komisija primjenjivala u svojim najnovijim odlukama u vezi sa zrakoplovnim sektorom, koje iznose oko […] ([44]). Komisija smatra da je ta razlika opravdana zbog Corsairove posebne situacije, tj. višeg profila rizičnosti i manjka uvjerljivih rezultata iz odobrenog prvog plana restrukturiranja, što nije bio slučaj s drugim zračnim prijevoznicima koji su bili predmet sličnih odluka o restrukturiranju. Naime, Corsair nije uvršten na burzu, manje je društvo i posluje na ograničenom broju tržišta dugolinijskih letova; njegova dugoročna održivost uvelike ovisi o djelotvornoj provedbi revidiranog plana restrukturiranja i ostvarenju strogih pretpostavki u vezi s prometom i profitabilnošću. U tom kontekstu primjena višeg WACC-a nego u drugim slučajevima u ovom sektoru čini se primjerenom za prikazivanje razine preostalog rizika koji snose ulagači nakon restrukturiranja i za sprečavanje bilo kakvog precjenjivanja očekivane gospodarske profitabilnosti.

(261) U tom pogledu, na temelju informacija koje su dostavila francuska tijela, a posebno detaljne analize u studiji „*Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair*" (Metoda izračuna WACC-a društva Corsair), Komisija utvrđuje da je metoda primijenjena za izračun WACC-a opravdana ([45]).

(262) Točnije, Komisija također smatra da je primjereno koristiti ciljanu financijsku polugu od […] % jer se ne temelji na vlastitom financijskom stanju Corsaira u razdoblju teškoća, nego na zabilježenom prosjeku za europske zračne prijevoznike. Taj je pristup u skladu s preporučenom metodom za neuvrštena poduzeća kao što je Corsair ([46]). Isto tako, korišteni beta vlasnički kapital, koji iznosi […], izveden je iz beta vrijednosti imovine na razini sektora procijenjene na osnovi širokog uzorka europskih zračnih prijevoznika, koja je zatim prilagođena uklanjanjem učinka financijske poluge i dodavanjem učinka financijske poluge na razini uzorka. To je općepriznata metoda u financijskoj teoriji i među regulatornim tijelima navedenima u studiji francuskih tijela ([47]).

([44]) Prosjek koji je Komisija izračunala za Condor, SAS, TAP i TAROM.

([45]) U studiji se WACC na kraju plana restrukturiranja procjenjuje na temelju tržišnih podataka, a ne u odnosu na Corsairovo trenutačno stanje te njegove inherentne troškove financiranja i projekcije financijske poluge na kraju razdoblja u 2026. To je u skladu s analizom sposobnosti društva da dugoročno pokrije svoje troškove kapitala u uobičajenim tržišnim uvjetima. Druga je mogućnost procijeniti oportunitetni trošak kapitala u trenutku kad se kapital (ili dug) ulaže i analizira.

([46]) Tim se pristupom daje prednost standardiziranim sektorskim parametrima, a ne specifičnim podacima o korisniku iz kojih je vidljiva državna potpora dodijeljena korisniku potpore za restrukturiranje, kao što je u Corsairovu slučaju otpis javnih potraživanja.

([47]) Taj pristup omogućuje prikazivanje sistemskog rizika karakterističnog za sektor zračnog prijevoza, a ne Corsairova privremenog profila rizičnosti.

(263) Nadalje, Komisija napominje da trošak vlasničkog kapitala uključuje posebnu premiju nelikvidnosti, što je opravdano činjenicom da Corsair nije uvršten na burzu, dok premija za financijske teškoće nije primijenjena jer je WACC izračunan u trenutku za koji se predviđa da je društvo već ponovno uspostavilo održivost. Naposljetku, primijenjeni trošak duga temelji se na objektivnim tržišnim referentnim vrijednostima koje kombiniraju francuske sektorske i makroekonomske podatke te odražavaju trošak financiranja održivog srednje velikog poduzeća koje obavlja djelatnosti zračnog prijevoza, a ne sadašnjeg ili budućeg troška koji snosi Corsair.

(264) Komisija u skladu s tim utvrđuje da je WACC od [8,6 – 10,5] % razborita i vjerodostojna referentna stopa za ocjenu Corsairove dugoročne održivosti i za potvrdu da financijske projekcije iz revidiranog plana restrukturiranja omogućuju dugoročno pokrivanje troška kapitala u skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje i Komisijinom ustaljenom praksom u sličnim slučajevima iz zrakoplovnog sektora.

(265) Nadalje, stanje vlasničkog kapitala društva […], što stoga označava konačan prestanak Corsairova statusa poduzetnika u teškoćama u smislu Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(266) Na temelju toga Komisija utvrđuje da su u dostavljenom planu prikazani dobri i vjerodostojni izgledi za ponovnu uspostavu Corsairove održivosti čak i u slučaju da nakon restrukturiranja dođe do potpune obnove njegova vlasničkog kapitala. U najnovijim projekcijama uzimaju se u obzir poduzete dodatne mjere pojednostavnjenja i konkurentnosti društva, prije svega kontrola operativnih troškova, modernizacija flote, poboljšanje čimbenika popunjenosti i učinkovitija cjenovna politika. U njima se uzimaju u obzir i mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja koje su predložila francuska tijela. Očekivana razina profitabilnosti (ROCE od [10,6 – 13,4] % u 2026. i [11,4 – 15,2] % u 2027.) dokaz je stvarnog i održivog oporavka, koji je tim izvanredniji jer je ostvaren u kontekstu koji je i dalje pod utjecajem vojne agresije Rusije na Ukrajinu.

(267) S obzirom na to i na temelju tablice 4 koju su dostavila francuska tijela Komisija iznosi sljedeća dodatna zapažanja kojima potkrepljuje analizu ponovne uspostave Corsairove održivosti:

(a) Prvo, Komisija ističe da su francuska tijela potkrijepila svoju analizu usporedbom Corsairova povrata na uloženi kapital (ROCE) sa širokim i reprezentativnim uzorkom od desetak europskih i sjevernoameričkih zračnih prijevoznika trećih strana. Taj uzorak obuhvaća tradicionalne zračne prijevoznike, niskotarifna društva i sjevernoameričke zračne prijevoznike, što omogućuje vjeran prikaz strukturnih razlika povrata kapitala ovisno o poslovnom modelu. Komisija ističe da ta raščlamba po kategorijama pruža relevantnu referentnu točku za Corsair, čiji su položaj i profil rizičnosti slični tradicionalnim zračnim prijevoznicima s mrežama dugolinijskih letova i velikim intenzitetom kapitala iako je očigledno manji od takvih zračnih prijevoznika.

(b) Drugo, Komisija ističe da kretanje ROCE-a zabilježeno od 2019. do 2024. ukazuje na velike egzogene šokove koji su pogodili zrakoplovni sektor: dok su pokazatelji 2019. općenito bili zadovoljavajući, uz prosječni ROCE od 7,3 % na razini svih zračnih prijevoznika, naglo su pali 2021. i 2022., pri čemu je njihov prosjek bio negativan ili vrlo nizak, prije svega zbog krize uzrokovane bolešću COVID-19, ograničenja mobilnosti i poremećaja lanaca vrijednosti. Uzlazni trend zabilježen 2023. i potvrđen 2024., uz prosječni ROCE od 6,9 %, dokaz je postupnog povratka normaliziranijih tržišnih uvjeta, premda povratak na razine prije pandemije bolesti COVID-19 nije ravnomjeran.

(c) U tom sektorskom kontekstu Komisija ističe da se Corsairov ROCE ustalio na […] % u 2024./2025., dosegnuvši razinu približnu onoj iz financijske godine 2023./2024. To ukazuje na očigledno poboljšanje njegovih gospodarskih rezultata nakon provedbe prvih mjera restrukturiranja. Točnije, projekcije u revidiranom planu restrukturiranja pokazuju uzlaznu putanju Corsairova ROCE-a do završetka plana.

(268) Komisija utvrđuje da je ta putanja u skladu sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer pokazuje sposobnost korisnika da u srednjoročnom razdoblju ostvari povrat kapitala koji je trajno pozitivan i koji odgovara trošku kapitala, što mu omogućuje da posluje u uobičajenim tržišnim uvjetima bez stalnog oslanjanja na državnu potporu. Prema tome, predviđeni trend kretanja ROCE-a smatra se relevantnim i vjerodostojnim pokazateljem ponovne uspostave Corsairove dugoročne održivosti.

(269) Nadalje, iako vlasnički kapital ostaje negativan na kraju razdoblja restrukturiranja, Komisija smatra da to nije samo po sebi dovoljno da se isključi mogućnost ponovne uspostave dugoročne održivosti. Pojam „održivosti”, kako ga je Komisija tumačila u sličnim slučajevima dalekosežnog restrukturiranja, ne temelji se samo na solventnosti bilance, nego na strukturnoj i trajnoj sposobnosti društva da ostvaruje pozitivne novčane tokove i na taj se način samostalno financira bez daljnje državne potpore. U tom pogledu revidirani plan restrukturiranja ukazuje na pozitivnu putanju operativne profitabilnosti, čime se osigurava da Corsairov gospodarski oporavak bude trajan i da Corsair u konačnici može financirati svoja ulaganja i otplatiti svoje dugove premda će mu trebati (malo) dulje razdoblje za pokrivanje povijesnih gubitaka (manjka vlasničkog kapitala). Privremeno zadržavanje negativnog vlasničkog kapitala stoga se mora prihvatiti kao posljedica svojstvena povijesnim gubicima, ne dovodeći u pitanje buduću gospodarsku održivost.

(270) Nadalje, Komisija ističe da nedavni i očekivani trend kretanja glavnih makroekonomskih parametara također podupire prikazanu putanju oporavka. Prvo, stabilizacija i očekivano blago povećanje vrijednosti eura u odnosu na dolar u razdoblju od 2025. do 2027. ([48]) automatski smanjuju trošak kupnji u stranoj valuti, prije svega zrakoplovnog goriva i ugovora o zakupu zrakoplova u dolarima. Drugo, nakon izrazite nestabilnosti u 2022. i 2023., tržišta budućnosnica kerozina pokazuju trend smirivanja cijena ([49]) za vrijeme trajanja plana restrukturiranja, zbog čega se znatno smanjuje rizik koji ugrožava operativne marže. Kombinacija tih dvaju čimbenika, odnosno trend povoljnog tečaja i ublažavanje cijena goriva, smatra se vanjskim pokretačima koji pridonose Corsairovoj profitabilnosti i povećavaju vjerodostojnost ponovne uspostave njegove održivosti.

(271) Komisija također ističe da bi Corsair nakon završetka plana imao zdraviju financijsku strukturu i dostatan novčani tok za daljnji razvoj bez oslanjanja na daljnju javnu potporu; to vrijedi i za osnovni scenarij i za pesimistični scenarij.

(272) Kad je riječ o pesimističnom scenariju, Komisija ističe da je očekivani neto rezultat na kraju razdoblja restrukturiranja pozitivan i iznosi […] EUR bez učinaka državne potpore. Isto vrijedi i za novčani tok društva, za koji se očekuje da će iznositi od […] milijuna EUR do […].

([48]) Tržišna predviđanja i makroekonomske pretpostavke ukazuju na stabilizaciju ili čak blago povećanje vrijednosti eura u odnosu na američki dolar u razdoblju od 2025. do 2027. Prvo, prema tehničkim projekcijama Eurosustava devizni tečaj EUR/USD mogao bi blago porasti od 2025. do 2027., i to od otprilike 1,08 u 2025. do 1,11 i 1,13 u 2026. i 2027., što predstavlja rast vrijednosti eura u odnosu na prethodne razine, u kontekstu pada cijena sirovina i poboljšanja dugoročnih kamatnih stopa u europodručju. Drugo, prema predviđanjima stručnjaka za tržište (ESB-ova anketa profesionalnih prognostičara) očekuje se rast vrijednosti eura u odnosu na dolar, pri čemu se predviđa da će tečaj EUR/USD biti viši 2026. nego 2025. zbog uzlazne putanje u srednjoročnom razdoblju. To podupiru i slična predviđanja međunarodnih financijskih institucija; neke od njih smatraju da bi euro dugoročno mogao premašiti granicu vrijednosti od 1,15 do 1,20 USD tijekom 2025./2026. zbog strukturnih čimbenika kao što su moguća razilaženja monetarnih politika Europske središnje banke i Središnje banke SAD-a te relativna otpornost gospodarstva u europodručju. Općenito, ta činjenična razmatranja potkrepljuju pretpostavku da će se euro u predmetnom razdoblju najprije stabilizirati, a zatim blago porasti u odnosu na dolar.

([49]) Prikupljeni podaci o tržištu naftnih derivata i tržištu budućnosnica pokazuju opći trend smirivanja cijene destiliranog goriva, uključujući kerozin, čija je cijena bila izrazito nestabilna 2022. i 2023. Međunarodne cijene sirove nafte, kao glavni čimbenik troška kerozina, znatno su se smanjile u odnosu na najviše razine koje su dosegnule posljednjih godina i zadržale su se na povijesno nižim razinama u 2025., pri čemu je cijena barela nafte Brent često iznosila manje od 70 USD zbog viška zaliha i manje globalne potražnje od očekivane. Pouzdane projekcije pokazuju da bi se taj silazni trend mogao nastaviti 2026. i 2027., pri čemu se procjenjuje da bi cijena barela nafte Brent mogla iznositi oko 58 do 60 USD u srednjoročnom razdoblju, što je znatno manje od nedavnih najviših razina i uzrokuje smanjenje cijena kerozina.
Nadalje, na tržištu budućnosnica destiliranih proizvoda vidljiva je stabilizacija premija na mlazno gorivo (kerozin) u usporedbi s drugim destiliranim gorivima, što je znak slabljenja očekivanih napetosti u opskrbi. Europske premije na mlazno gorivo u odnosu na budućnosnice plinskog ulja gotovo su nestale, što ukazuje na smanjenje straha od nestašice i normalizaciju struktura cijena na tržištu budućnosnica (vidjeti: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength).
U tom se kontekstu kombinacija trajno umjerenijih cijena sirove nafte i nižih premija na destilirane proizvode ogleda u očekivanjima da će cijena kerozina za zrakoplove ostati stabilna ili blago pasti tijekom razdoblja planiranja od 2025. do 2027., što znatno smanjuje rizik koji ugrožava operativne marže zračnih prijevoznika ovisnih o tom neophodnom gorivu, kao što je Corsair.

(273) Pretpostavke francuskih tijela nisu samo razborite nego se čine i vjerojatnima s obzirom na trendove zabilježene u zrakoplovnom sektoru i Corsairove nedavne rezultate, posebno u okviru njegovih linija na duge udaljenosti prema prekomorskim departmanima i Africi. Premda se u pesimističnom scenariju ističe preostala osjetljivost na promjene troškova i potražnje, Komisija ipak smatra da kombinacija trajno nižih troškova, ciljanijeg komercijalnog pozicioniranja, povoljnijeg vanjskog gospodarskog okruženja i trajnog oporavka međunarodnog prometa potvrđuje vjerodostojnost ponovne uspostave dugoročne održivosti društva do kraja razdoblja restrukturiranja, koje završava već krajem rujna 2026.

(274) U skladu s točkom 52. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje Komisija ponavlja da ponovna uspostava održivosti podrazumijeva, s jedne strane, dugoročnu sposobnost poduzetnika da pokrije sve svoje troškove, uključujući amortizaciju i financijske troškove, i da pritom osigura odgovarajući predviđeni povrat kapitala, a s druge strane, kao zaseban kriterij, da restrukturirani poduzetnik može samostalno sudjelovati u tržišnom natjecanju bez daljnjeg oslanjanja na javnu potporu. Komisija u tom pogledu ističe da taj kriterij nije ograničen na stanje vlasničkog kapitala u računovodstvenom smislu tijekom faze restrukturiranja, koje privremeno može biti negativno, nego se on treba ocijeniti prospektivno, imajući u vidu razdoblje zaključenja plana, na temelju relevantnih gospodarskih i financijskih pokazatelja.

(275) U ovom predmetu Komisija utvrđuje da se nakon završetka plana restrukturiranja predviđa da će Corsair redovito ostvarivati pozitivan rezultat poslovanja, pozitivne raspoložive novčane tokove i povrat na uloženi kapital koji je redovito veći od ponderiranog prosječnog troška kapitala. Ti su čimbenici dokaz sposobnosti društva da financira svoje djelatnosti i buduća ulaganja u uobičajenim tržišnim uvjetima bez oslanjanja na daljnju državnu potporu. Komisija ističe i da predviđena financijska struktura omogućuje Corsairu da ispuni standardne tržišne zahtjeve u vezi sa solventnošću i pokrivanjem servisiranja duga, što će mu omogućiti uobičajen pristup tržišnim izvorima financiranja nakon restrukturiranja.

(276) U tim uvjetima i u skladu s Komisijinim pristupom u prethodnim predmetima, prije svega u predmetu društva TAP, kako ga je potvrdio Sud (Ryanair DAC/Europska komisija, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, t. 104 i dalje), Komisija smatra da će Corsair moći samostalno sudjelovati u tržišnom natjecanju do završetka plana restrukturiranja, a najkasnije u rujnu 2026. Prema tome, mjerama provedenima u okviru revidiranog plana restrukturiranja može se ponovno uspostaviti Corsairova dugoročna održivost i osigurati njegova financijska samostalnost bez daljnje državne potpore.

5.3.2. *Učinak na trgovinu i tržišno natjecanje*

5.3.2.1. Primjerenost potpore, razmjernost, vlastiti doprinos i raspodjela tereta

(277) U skladu s točkom 62. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje zahtijeva se znatan doprinos troškovima restrukturiranja iz vlastitih sredstava korisnika potpore, njegovih dioničara ili vjerovnika odnosno poslovne grupe kojoj pripada ili novih ulagača. Takav vlastiti doprinos trebao bi u pravilu biti usporediv s dodijeljenom potporom u pogledu učinaka na solventnost ili likvidnost korisnika; osim toga, potpora se mora propisno financijski nadoknaditi (točka 54. Smjernica). U skladu s točkom 63. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje taj doprinos mora biti konkretan, tj. stvaran, isključujući očekivane buduće dobiti kao što je novčani tok. Nadalje, na temelju točke 124. podtočke (b) Smjernica, ako se u okviru izmjena plana restrukturiranja povećaju troškovi restrukturiranja, u skladu s time mora se povećati i vlastiti doprinos.

(278) Komisija je u odluci o pokretanju postupka navela da su francuska tijela razmatrala nove mjere potpore za Corsair u iznosu od 83,1 milijuna EUR ([50]), uključujući novu dokapitalizaciju od 3 milijuna EUR koju bi proveo Conseil Départemental de Guadeloupe, reprogramiranje javnog duga u iznosu od 19 milijuna EUR, otpis potraživanja u iznosu od 23 milijuna EUR, nove porezne olakšice u vezi s obnovom flote u iznosu od otprilike 38,1 milijuna EUR i otpis javnih dugova koji odgovara iznosima zajmova FDES i PP dodijeljenih u okviru prvotnog restrukturiranja (ukupno 80 milijuna EUR).

(279) Nadalje, Komisija je istaknula da je predviđena klauzula u slučaju poboljšanja situacije ostala ograničena na iznos od […] milijuna EUR, dok je kumulativni iznos dodijeljene javne potpore od 2020. bio gotovo 200 milijuna EUR. Komisija je u tim okolnostima smatrala da bi, čak i kad bi restrukturiranje bilo uspješno, većina dobiti pripala privatnim dioničarima, dok bi država snosila glavninu tereta zbog otpisa dugova i dodjele poreznih pogodnosti istovjetnih bespovratnim subvencijama. Stoga je istaknula da se naknada državi nije činila odgovarajućom i da se djelomičnom konverzijom javnih potraživanja u kapital mogla osigurati bolja ravnoteža s drugim ulagačima.

(280) Nadalje, Komisija je smatrala da revidirani plan restrukturiranja još nije dokazivao postojanje dostatnog, konkretnog i stvarnog vlastitog doprinosa u smislu točke 64. i točke 124. podtočke (b) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Točnije, neki od navedenih izvora financiranja, kao što je predviđeni povratni zakup u vrijednosti od otprilike 21,7 milijuna EUR ili financiranje četiriju zrakoplova Airbus A330-NEO koji su se tek trebali isporučiti, u toj su se fazi činili nedovoljno dokumentiranima ili samo hipotetskima.

(281) Komisija je slijedom toga smatrala da je vlastiti doprinos bio ograničen i neizvjestan u odnosu na ukupni iznos javne potpore te da francuska tijela nisu dokazala da Corsairov poseban geografski položaj opravdava tako nizak doprinos. Stoga je iskazala ozbiljne sumnje oko razmjernosti i nadoknađivanja predviđene potpore s obzirom na zahtjeve Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(282) Međutim, na temelju detaljne analize najnovijih primjedaba Francuske te pojašnjenja i izmjena koje su dostavila francuska tijela, posebno u vezi s različitim komponentama vlastitog doprinosa korisnika (vidjeti uvodne izjave od 36. do 43. i tablicu 1 u uvodnoj izjavi 44.), revidirani plan restrukturiranja pokazuje ukupni trošak od 233 milijuna EUR, od čega se 145,4 milijuna EUR financira iz vlastitog doprinosa (62,3 %), a 87,8 milijuna EUR iz državne potpore (37,7 %), odnosno ukupni trošak od 519,4 milijuna EUR, od čega se 319,1 milijuna EUR financira iz vlastitog doprinosa (61,4 %), a 200,5 milijuna EUR iz potpore (38,6 %) ako se uračuna prvotni plan restrukturiranja (iz 2020.) i ako se iznos od 6 milijuna EUR dobiven od prekomorskih departmana, koji je financirao OMRP, ubroji kao potpora, a ne kao vlastiti doprinos.

(283) U tom kontekstu Komisija mora osigurati da su doprinosi stvarni, da se ne smatraju državnom potporom i da su dostatni. Vlastiti doprinos od 145,4 milijuna EUR uvelike premašuje propisani minimalni prag od 50 %, čime se osigurava da korisnik i njegovi vjerovnici i/ili dioničari snose većinu troškova restrukturiranja. U tom smislu detaljna analiza doprinosa pokazuje da je svaka od tih mjera propisna.

(284) Dokapitalizacije u ukupnom iznosu od [10 – 50] milijuna EUR koje će provesti privatni ulagači Blue Sky Holding i Advens-Geocoton smatraju se svježim novcem koji će se uplatiti izravno u kapital na temelju sporazuma dioničara, koji će se potpisati u skladu s njihovim obvezama utvrđenima u Glavnim uvjetima. Isto vrijedi i za dodatnu dokapitalizaciju od [5 – 30] milijuna EUR na koju su se obvezala tri dioničara (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton i SEMPAT) u slučaju da Corsairove gotovinske pričuve padnu ispod […] milijuna EUR. S obzirom na to, iako francuska tijela tvrde da povećanje Corsairova kapitala od 3 milijuna EUR iz sredstava regije Guadeloupe predstavlja državnu potporu (vidjeti uvodnu izjavu 39. točku (i)), ne navode kako se treba klasificirati ili

([50]) Vidjeti uvodnu izjavu 32. odluke o pokretanju postupka, u kojoj se ne spominje kamata na otpisane zajmove FDES i PP.

kvantificirati SEMPAT-ov udio u tom dodatnom financiranju. Nadalje, Komisija ističe da, s obzirom na udio regije Guadeloupe u Corsairovu budućem kapitalu, čak i kad bi se SEMPAT-ov udio u dodatnom financiranju smatrao državnom potporom, a ne komponentom vlastitog doprinosa, to bi samo neznatno utjecalo na omjer javnih i privatnih sredstava u financiranju revidiranog plana restrukturiranja i stoga ne bi promijenilo računovodstvenu procjenu u ovoj Odluci, među ostalim u pogledu razmjernosti. Stoga se može smatrati da su ti doprinosi izvjesni, stvarni i da ne predstavljaju državnu potporu za potrebe Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(285) Iako se odnosi na plaćanja zakupa, financiranje četiriju novih zrakoplova Airbus A330-NEO, čija vrijednost zakupa iznosi [20 – 80] milijuna EUR, i dalje se smatra privatnim financiranjem u skladu s poslovnim planom koje osigurava pružatelj ugovora o zakupu. Ugovori o zakupu koji se odnose na obnovu Corsairove flote potpisani su i isporuke su već izvršene. Naime, AerCap, jedno od najvećih društava za najam zrakoplova na svijetu, dobavilo je i isporučilo prvi od četiri zrakoplova Airbus A330-900-NEO koje će Corsair zakupiti u okviru obnove flote. Isporuka je izvršena […], a predaja triju preostalih zrakoplova Corsairu planira se tijekom 2024. na temelju istog ugovora o zakupu. Stoga se može smatrati da je taj doprinos stvaran i da ne predstavlja državnu potporu.

(286) Nadalje, iznos od [25 – 45] milijuna EUR za prodaju zrakoplova F-HSKY u ljeto 2025. može se prihvatiti kao prihod od prodaje koja je već izvršena s privatnom drugom ugovornom stranom (vidjeti uvodnu izjavu 31. točku (f)), odnosno prihod koji je već neopozivo raspoređen za revidirani plan restrukturiranja.

(287) Uvodne izjave od 193. do 200. pokazuju da se moratorij na doprinose u iznosu od [10 – 40] milijuna EUR koji je odobrio CRPN ne smatra državnom potporom. Budući da se temelji na samostalnom trgovačkom sporazumu između Corsaira i CRPN-a, a ne na odluci koja se može pripisati državi, može se prihvatiti kao mjera koja ne predstavlja državnu potporu. Moratorij je donesen odlukom posebnog upravnog odbora CRPN-a od 7. studenog 2023., koju su francuska tijela dostavila Komisiji, stoga se može smatrati konkretnom, stvarnom i provjerljivom komponentom vlastitog doprinosa u smislu točke 64. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, u skladu s kojom vlastiti doprinos velikih poduzetnika mora iznositi najmanje 50 % troškova restrukturiranja.

(288) Stoga Komisija smatra da znatan dio vlastitog doprinosa izravno povećava Corsairov vlasnički kapital zahvaljujući dokapitalizacijama svježim kapitalom (vidjeti uvodnu izjavu 283.). S druge strane, iako izravno ne povećavaju vlasnički kapital, preostale mjere znatno pridonose obnovi Corsairove solventnosti time što pridonose njegovoj sposobnosti ispunjavanja financijskih obveza i podupiru dugoročnu održivost njegova poslovnog modela.

(289) Solventnost poduzetnika odgovara njegovoj sposobnosti da ispuni sve svoje financijske obveze u srednjoročnom i dugoročnom razdoblju vlastitim sredstvima i budućim novčanim tokovima. Ona se ne ocjenjuje samo statično, tj. usporedbom imovine i obveza u bilanci, nego i dinamično, na osnovi sposobnosti poduzetnika da ostvari dostatne poslovne rezultate i novčane tokove kako bi podmirio svoje dugove po njihovu dospijeću. Solventnost se stoga može poboljšati izravnim povećanjem vlasničkog kapitala ili održivim smanjenjem obveza, smanjenjem servisiranja duga ili strukturnim smanjenjem troškova financiranja.

(290) Prema tome, u kontekstu mjera vlastitog doprinosa provedenih u okviru revidiranog plana restrukturiranja Komisija ističe da svaka od njih na svoj način pridonosi poboljšanju Corsairove solventnosti čak i ako njihov učinak nije uvijek odmah vidljiv iz stanja vlasničkog kapitala u bilanci. Moratorij koji je CRPN odobrio znači da su datumi dospijeća plaćanja odgođeni i da se financijski teret privremeno smanjio, čime se ublažavaju novčani odljevi u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju te se povećava sposobnost društva da ispuni svoje druge financijske obveze, što mu pomaže u stabilizaciji opće financijske strukture. Financiranje novih zrakoplova omogućuje obnovu flote bez prekomjerne mobilizacije vlasničkog kapitala i time smanjuje jedinične operativne troškove i povećava operativnu učinkovitost; na taj se način pak povećava sposobnost stvaranja novčanog toka i jača solventnost za vrijeme trajanja plana restrukturiranja. Naposljetku, prodajom zrakoplova stvara se likvidnost i smanjuju troškovi upravljanja i držanja te imovine, čime se pak smanjuju buduće potrebe za financiranjem te poboljšavaju solventnost i profil financijskog rizika društva.

(291) Državna potpora od 87,8 milijuna EUR ([…] % ukupnog troška povezanog s izmjenama Corsairova plana restrukturiranja) ograničena je na najmanju razinu potrebnu za osiguravanje Corsairove održivosti, što je temeljno načelo Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer se radi o iznosu namijenjenom za nadoknadu financijskog manjka uzrokovanog nepredvidivim okolnostima za koje se poduzetnika ne može okriviti. Osim 3 milijuna EUR potpore u obliku dokapitalizacije koju provodi Conseil Départemental de la Guadeloupe potpora se sastoji uglavnom od otpisa javnog duga koji se može otpisati (23 milijuna EUR), otpisa obračunatih i kapitaliziranih kamata na zajam PP (4,7 milijuna EUR), prekomorskog poreznog odbitka (38,1 milijun EUR) i reprogramiranja neotpisivog javnog duga (19 milijuna EUR), pri čemu se vrijednost potpore određuje prema prednosti koju donosi.

(292) Prvo, kad je riječ o 3 milijuna EUR potpore u obliku dokapitalizacije koju provodi Conseil Départemental de la Guadeloupe, Komisija smatra da je ta mjera ciljan i nužan instrument za restrukturiranje u skladu s relevantnim točkama Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje s obzirom na to da je odabrani instrument, odnosno dokapitalizacija, najizravnije sredstvo za pokrivanje Corsairovih obveza i trenutačno jačanje njegove solventnosti, čime se uklanja neposredan rizik od neuspjeha. Nadalje, budući da potpora potječe izravno od lokalnog tijela u prekomorskoj regiji, njezin izvor ukazuje i na dimenziju regionalne kohezije i na dimenziju temeljnog javnog interesa u vezi s odredištem. Conseil Départemental de la Guadeloupe izravnim sudjelovanjem u kapitalu potvrđuje vjerodostojnost revidiranog plana restrukturiranja i unosi sredstva koja su strukturno presudna za buduću održivost društva. Ta se mjera također smatra razmjernom jer pridonosi ograničavanju učinaka izlaska s tržišta i posljedičnih poremećaja na tržištu, a istodobno jamči da koristi koje proizlaze iz potpore služe isključivo za obnovu Corsairove konkurentnosti i financijske samostalnosti.

(293) Kad je riječ o zajmovima koji su dogovoreni i isplaćeni 2020. u okviru prve odluke o restrukturiranju (u kojoj je glavnica uračunata u cijelosti), otpis potraživanja u korist izmijenjenog plana zaista predstavlja novu potporu povrh druge potpore (uvodna izjava 211.). Međutim, otpis glavnice ne bi se više trebao uzimati u obzir za potrebe ispitivanja razmjernosti dodatne potpore za restrukturiranje jer bi se inače ista javna sredstva uračunala dvaput za jedan plan restrukturiranja. Prema tome, budući da je glavnica već uračunata u cijelosti pri ocjeni prvotne potpore za restrukturiranje Corsaira, pri preispitivanju razmjernosti nove i stare potpore (tablica 1) u obzir se uzimaju samo dospjele kamate, čime se osigurava transparentnost i potpuna sljedivost mjere u skladu s točkom 58. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(294) Komisija smatra da predviđena dodatna potpora, većinom u obliku otpisa potraživanja kako je ranije opisano, zapravo predstavlja primjeren i razmjeran instrument u smislu točke 60. i dalje Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer se njim namjerava ponovno uspostaviti Corsairova dugoročna održivost i pritom ograničiti narušavanje tržišnog natjecanja. Taj će otpis duga, koji je po učinku istovjetan dokapitalizaciji, znatno poboljšati solventnost društva i povećati njegovu sposobnost ispunjavanja financijskih obveza bez daljnje potpore.

(295) Nadalje, Komisija smatra da predviđena dodatna potpora od 38,1 milijun EUR, većinom u obliku poreznog odbitka (CIOM), također predstavlja primjeren i razmjeran instrument u smislu točke 60. i dalje Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer se njom namjerava ponovno uspostaviti Corsairova dugoročna održivost i pritom ograničiti narušavanje tržišnog natjecanja. Budući da je ta financijska potpora funkcionalno istovjetna dokapitalizaciji, ona znatno poboljšava strukturu vlasničkog kapitala i solventnost korisnika. Zaštita likvidnosti koja iz toga proizlazi ključna je kako bi Corsair mogao pokriti troškove povezane s restrukturiranjem i financirati troškove potrebne za provedbu revidiranog plana restrukturiranja. To jačanje bilance i sposobnost samostalnog financiranja smatra se dijelom minimalnog zahtjeva da društvo može ispuniti svoje buduće financijske obveze i time osigurati svoju održivost a da ne ovisi o novoj potpori.

(296) Na temelju toga Corsairov vlastiti doprinos iznosi 61,4 % ukupnih troškova restrukturiranja ako se razmotre dva razdoblja restrukturiranja (od 2020. do 2026.), odnosno još viših 62,3 % u razdoblju dodatne potpore (od 2023. do 2026.).

(297) Ti omjeri uvelike premašuju minimalni prag od 50 % propisan u točki 64. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, čime se jamči da javna potpora ostane strogo razmjerna preostaloj potrebi za financiranjem i da većinu gospodarskog rizika snose dioničari i privatni ulagači. To vrijedi kako za financiranje iz prvotnog plana, tako i za financiranje iz revidiranog plana, u skladu s točkom 124. podtočkom (b) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, kad se izmjena plana razmatra zasebno.

(298) Nadalje, kombinacija prethodno opisanih predviđenih mjera u cijelosti ispunjava zahtjeve iz točaka 61. i 65. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer se njom osigurava ograničenost potpore na najmanju potrebnu razinu i ravnomjerna raspodjela tereta restrukturiranja među dioničarima.

(299) Visok udio vlastitog doprinosa (62,3 %) najbolji je pokazatelj činjenice da je javna potpora strogo ograničena na najmanju razinu potrebnu za ponovnu uspostavu dugoročne održivosti društva, čime je u cijelosti ispunjen kriterij razmjernosti potpore za restrukturiranje.

(300) Nadalje, unatoč tome što se točkom 124. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje ne propisuje provjera ovog aspekta revidiranog plana restrukturiranja, Komisija utvrđuje da ove mjere restrukturiranja nastupaju nakon potpunog pokrivanja Corsairovih akumuliranih gubitaka, koji su poništili vrijednost dionica u vlasništvu postojećih dioničara koji su financirali prethodno restrukturiranje (uvodna izjava 47.).

(301) Naposljetku, kad je riječ o naknadi državi, Komisija je u odluci o pokretanju postupka iskazala sumnje oko činjenice da francuska tijela nisu planirala nikakvu konverziju duga u kapital, smatrajući da će puki otpis potraživanja vjerojatno značiti da će sva buduća dobit od restrukturiranja ići u korist novih privatnih dioničara.

(302) Međutim, točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje propisuje se da bi se svaka državna potpora kojom se jača vlasnički kapital korisnika trebala dodjeljivati pod uvjetom kojim se državi osigurava razumni udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika, uzimajući u obzir iznos ubrizganog državnog kapitala u usporedbi s preostalim iznosom kapitala društva nakon što se podmire gubici. U tom pogledu treba napomenuti da pojam „razumnog udjela u budućoj dobiti" u kontekstu bilo kakve potpore koja obuhvaća komponente kojima se jača vlasnički kapital ovisi o „preostalom iznosu kapitala društva nakon što se podmire gubici" i da se ta dva pojma moraju primjenjivati zajedno.

(303) U slučaju Corsaira, nakon što su provedene mjere restrukturiranja, dionice trenutačnih dioničara (OMRP-a) i osiguranih vjerovnika (francuske države) poništene su u cijelosti, a njihova potraživanja gotovo su potpuno ukinuta (uvodna izjava 47.). Prema tome, više nema vlasničkog kapitala čija bi vrijednost mogla porasti zahvaljujući budućoj dobiti koja proizlazi iz ulaganja javnih sredstava ili otpisa duga.

(304) U tim okolnostima Komisija utvrđuje da je, s obzirom na zahtjeve iz točke 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, izostanak posebne naknade za otpis Corsairovih dugova potpuno opravdan. Dioničari i osigurani vjerovnici žrtvovali su se (gotovo) u potpunosti, stoga više ne mogu snositi teret Corsairova restrukturiranja.

(305) Međutim, Komisija ističe i da su francuska tijela uvjerljivo pokazala da bi implicitna ekonomska naknada koja proizlazi iz otpisa potraživanja bila izravno povezana s uspjehom plana restrukturiranja, a stoga i s mogućnostima Corsairova povratka u bolje stanje. Isto tako, iznos naknade, koji je izražen kao postotak otpisanih potraživanja, znatan je i bio bi isplaćen prioritetno, odnosno prije naknade novim dioničarima, uključujući Conseil Départemental. Međutim, potonji pristaju snositi rizike dokapitalizacija koje država izbjegava time što otpisuje potraživanja koja vjerojatno neće moći naplatiti. Asimetrični i niži profil rizičnosti države stoga opravdava naknadu na temelju klauzule u slučaju povratka u bolje stanje, čime se otklanjaju iskazane sumnje.

(306) Komisija je na temelju toga ispitala naknadu potpore na koju je francuska država pristala, posebno otpis potraživanja, u odnosu na zahtjeve utvrđene u točkama 54. i 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje u vezi s potporom i raspodjelom tereta.

(307) Prvo, kad je riječ o naknadi potpore, Komisija utvrđuje da struktura koju su francuska tijela odabrala ispunjava zahtjev primjerene naknade, za koju se uzima u obzir kritična financijska situacija i profil rizika koji je država preuzela u okolnostima Corsairove situacije. Francuska tijela odabrala su klauzulu u slučaju povratka u bolje stanje, a ne fiksnu i trenutačnu naknadu (koja je mogla ugroziti Corsairovu održivost) ili dionice neizvjesne vrijednosti i prinosa. Na temelju te klauzule naknada državi ovisi o budućim rezultatima i stvarnoj sanaciji bilance, pri čemu se klauzula aktivira samo ako se ostvari neto pozitivno stanje. Mehanizam naknade, koji se temelji na tome da je […] % iznosa povezano s rezultatom poslovanja, stoga jamči da država primi naknadu iz ostvarenih operativnih financijskih tokova društva, a ne akumulacijom novih dugova. Ta potencijalna naknada, koja je ograničena na […] milijuna EUR, oponaša postupanje vjerovnika koji pristaje na konverziju potraživanja (čija je sadašnja vrijednost nula jer ga Corsair ne može nadoknaditi) u uvjetni participativni instrument, čime se jamči da će se potpora nadoknaditi isključivo iz dobiti od restrukturiranja.

(308) Drugo, Komisija smatra da prema točki 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje nije potrebna nikakva dodatna raspodjela tereta nakon što su trenutačnim Corsairovim dioničarima (koji su sudjelovali u financiranju prvotnog plana) dionice u potpunosti obezvrijeđene radi pokrića gubitaka, tako da više ne postoji „preostali kapital” čiji bi vlasnici trebali raspodijeliti teret restrukturiranja s državom (vidjeti uvodne izjave od 302. do 304.), bili to dioničari prije plana odobrenog u prosincu 2020. ili dioničari koji su financirali prvotno odobreni plan. Međutim, čak i da se relevantnom točkom Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje tražila dodatna raspodjela tereta osim potpunog poništenja postojećih instrumenata kapitala, što nije slučaj s dioničarima plana odobrenog u prosincu 2020., klauzulom u slučaju povratka u bolje stanje osigurala bi se i usklađenost s načelom pravedne raspodjele tereta jer ona jamči razmjernost preuzetog rizika i dijeljene dobiti. Pristankom na otpis potraživanja država preuzima početni rizik, a ograničavanjem najvećeg iznosa naknade na […] milijuna EUR odriče se povrata cjelokupnog iznosa, koji bi mogao odvratiti nove dioničare i privatne vjerovnike od dugoročnog ulaganja u društvo. Zahvaljujući tom ograničenju privatni ulagači mogu u potpunosti ostvariti korist od budućih rezultata iznad gornje granice iznosa rezerviranog za državu.

(309) Na temelju tih objašnjenja i obrazloženja francuskih tijela Komisija utvrđuje da se opisanom strukturom državi jamči odgovarajući udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva Corsair. Državna potpora dodijeljena u obliku otpisa potraživanja, čiji je učinak poboljšanje vlasničkog kapitala društva, stoga se nadoknađuje na temelju klauzule u slučaju povratka u bolje stanje. Tim se mehanizmom osigurava da država dobije razumni udio u budućoj dobiti od restrukturiranja, razmjerno uloženom naporu u spašavanje društva. Tim se pristupom, u kojem se naknada državi povezuje s rezultatom poslovanja i ostvarenjem neto pozitivnog stanja, uspostavlja uravnotežena podjela rizika i dobiti s privatnim ulagačima, što je pozitivan i vjerodostojan znak održivosti Corsairova poslovnog modela.

(310) Točnije, klauzulom se predviđa da će, ako se ispune propisani uvjeti, Corsair godišnje nadoknađivati iznos jednak […] % pozitivne razlike između njegova rezultata poslovanja, uključujući rezerviranja za održavanje, i amortizacije ponovno potvrđenog duga ([51]). Stvarna aktivacija te klauzule ovisi o kumulativnom ispunjenju strogih financijskih uvjeta, a to su postojanje pozitivnog vlasničkog kapitala i održavanje dostatne razine novčanog toka, čime se osigurava da plaćanja na temelju klauzule u slučaju povratka u bolje stanje ne ugrožavaju solventnost ili likvidnost društva.

(311) Nadalje, mehanizam uključuje klauzulu o „višku novca”, čiji je cilj osigurati veći udio u stvaranju vrijednosti ako Corsairov novčani tok premaši 75 % iznosa regulatornih operativnih zahtjeva. U tom slučaju, pod uvjetom da zadrži pozitivan vlasnički kapital i novčani tok koji redovito premašuje taj prag, Corsairov godišnji doprinos povećao bi se na 75 % godišnjeg rezultata poslovanja, uz kumulativnu gornju granicu od […] milijuna EUR. Tim se mehanizmom osigurava da se klauzula u slučaju povratka u bolje stanje dinamički prilagođava stvarnoj sposobnosti plaćanja društva bez nepotrebnog opterećivanja njegove financijske strukture.

([51]) Vidjeti Prilog 5. Glavnim uvjetima potpisanima 7. studenog 2025.

(312) Komisija također ističe da se u klauzuli predviđa mehanizam prijevremenog dospijeća u slučaju prodaje Corsaira, na temelju kojeg bi se preostali iznos vratio u tom trenutku, i to u okviru utvrđene ukupne gornje granice. Tom se odredbom omogućuje da država pravedno ostvari korist od bilo kakvog pozitivnog likvidnosnog događaja.

(313) Na temelju financijskih projekcija koje su dostavila francuska tijela Komisija utvrđuje da bi se u osnovnom scenariju uvjeti aktivacije klauzule u slučaju povratka u bolje stanje ispunili tek od financijske godine […], kad bi Corsairov vlasnički kapital ponovno postao trajno pozitivan, a novčani tok dosegnuo dostatnu razinu. Tad bi se klauzula do gornje granice od […] milijuna EUR aktivirala bez ugrožavanja progresivnog jačanja vlasničkog kapitala, koji bi ostao pozitivan tijekom cijelog razmatranog razdoblja, ili Corsairove sposobnosti financiranja vlastitih djelatnosti i budućih ulaganja.

(314) U tim uvjetima Komisija smatra da je predviđeni mehanizam u slučaju povratka u bolje stanje razmjeran, strogo uvjetovan Corsairovom stvarnom ponovnom uspostavom održivosti i u skladu s ciljevima Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, s obzirom na to da se njime omogućuje ograničavanje neto troškova državne intervencije i pritom izbjegavaju sve prepreke dugoročnom oporavku društva.

(315) U skladu s navedenim otklonjene su prvotne sumnje Komisije oko razmjernosti planirane potpore te se cjelokupni paket državnih i privatnih intervencija za Corsair može smatrati spojivim s unutarnjim tržištem na temelju Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

5.3.2.2. Mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja

(316) U skladu s točkom 76. i dalje Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje pri dodjeli potpore za restrukturiranje moraju se poduzeti mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja kako bi se štetni učinci na trgovinske uvjete sveli na najmanju moguću mjeru i kako bi pozitivni učinci premašili štetne.

(317) Te mjere trebale bi biti namijenjene rješavanju problema moralnog hazarda i mogućih narušavanja tržišta na kojima korisnik djeluje. Opseg tih mjera određuje se na temelju analize svakog pojedinačnog slučaja, koja obuhvaća kriterije kao što su iznos i narav potpore te uvjeti i okolnosti u kojima je potpora dodijeljena, veličina i relativna važnost korisnika na tržištu te opseg mjera vlastitog doprinosa i raspodjele tereta.

(318) Konkretno, mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja obično bi trebale biti u obliku strukturnih mjera, tj. jasne prodaje održivih djelatnosti te isključivati prodaju djelatnosti u kojima se ostvaruju gubici i koje bi ionako trebalo napustiti radi očuvanja održivosti. Osnovno je načelo da mjere ne smiju ugrožavati izglede za ponovnu uspostavu održivosti korisnika niti se provoditi na štetu potrošača i tržišnog natjecanja.

(319) U skladu s točkom 124. podtočkama (c) i (d) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, u slučaju izmjene plana restrukturiranja, ako se povećava iznos potpore, Komisija će od dotične države članice zatražiti da provede mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja čiji je opseg veći u odnosu na početne mjere, a ako je opseg predloženih mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja manji od početnih mjera, da se iznos potpore u skladu s time smanji. Osim toga, u skladu s točkama od 127. do 129. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, ako se potpore za restrukturiranje ispituju na temelju smjernica, dodjela drugih potpora tijekom restrukturiranja, čak i u skladu s već odobrenim programom, može utjecati na Komisijinu ocjenu o potrebnom opsegu mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja. Komisija u skladu s tim ocjenjuje opseg mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja uzimajući u obzir sve druge vrste potpora dodijeljene korisniku tijekom restrukturiranja.

(320) Komisija je u odluci o pokretanju postupka navela da je Francuska u Corsairovu revidiranom planu restrukturiranja namjeravala prilagoditi prvotno prihvaćene mjere. Francuska je u praksi predvidjela (i) da će se Corsair obvezati na prepuštanje do 365 slotova za polijetanje i slijetanje, odnosno predati ih udruženju COHOR i (ii) da će povećanje flote biti ograničeno na deset zrakoplova od kolovoza 2024. Osim toga, nije spomenuta nikakva obnova ili jačanje prethodnih mjera.

(321) Na temelju navedenog te uzimajući u obzir već primljenu i planiranu dodatnu državnu potporu za vrijeme restrukturiranja (uključujući 32,4 milijuna EUR), Komisija je iskazala ozbiljne sumnje oko primjerenosti mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja. U skladu s točkom 124. podtočkom (c) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, ako se poveća iznos potpore, mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja moraju biti opsežnije od početnih mjera. Međutim, mjere su u bitnome ostale nepromijenjene unatoč znatnom povećanju potpore. Povećanjem flote na deset zrakoplova povrijeđeno je načelo smanjenja flote s povećanjem potpore, a kapacitet je ostao nešto veći nego što je predviđeno u planu iz 2020. čak i ako se računa kao broj sjedala.

(322) Nadalje, prepuštanje vremenskih slotova nije se činilo ni kvalitativno ni kvantitativno značajnijim od prvotne mjere stavljanja godišnje kvote na raspolaganje trećem poduzeću, za koju također nije ispoštovan ni postupak odobravanja specifikacije. Slijedom toga, revidirana potpora za restrukturiranje izazvala je ozbiljne sumnje u usklađenost sa Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(323) Kad je riječ o povećanju Corsairove flote, nakon razmjene informacija s francuskim tijelima, u poslovnom planu iz Glavnih uvjeta povezanih s prilagodbom Corsairova plana restrukturiranja, koje su potpisali Corsair, njegovi dioničari i francuska država, sad se predviđa, za razliku od prethodnih inačica […] ([52]). Isto tako, broj slotova koji bi se mogao privremeno prenijeti konkurentima koji su ih zatražili više se nego udvostručio. To udvostručenje, u kombinaciji s promjenama veličine flote, predstavlja primjeren odgovor na sumnje koje je Komisija iskazala u odluci o pokretanju postupka.

(324) Osim mjera utvrđenih u prvotnom planu paket mjera sad obuhvaća: (i) znatno smanjenje letova na linijama s prekomorskim departmanima – francuska tijela pristala su ukinuti 97 Corsairovih rotacija od metropolitanske Francuske do Fort de Francea, Pointe à Pitrea i Réuniona za financijsku godinu 2025./2026. kako bi se postigao godišnji broj rotacija koji je jednak prosječnom broju rotacija jednog Corsairova zrakoplova, (ii) Corsairovo trajno prepuštanje 700 vremenskih slotova u zračnoj luci Pariz-Orly i (iii) Corsairovo privremeno oslobađanje 800 vremenskih slotova u zračnoj luci Paris-Orly do kraja razdoblja restrukturiranja.

(325) U kontekstu ocjene mjera, kao prvo, Corsairove djelatnosti odvijaju se u potpomognutim područjima navedenima u članku 107. stavku 3. točki (a) UFEU-a (prekomorska područja), što opravdava fleksibilniju primjenu načela utvrđenih u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje, kako je navedeno u točki 98. Smjernica. To opravdava manje stroge zahtjeve u vezi sa smanjenjima kapaciteta ili tržišne prisutnosti. U tom pogledu mjera praćenja poslovanja kojom se smanjuju rotacije prema prekomorskim odredištima smanjuje korištenje zrakoplova i prijevoznih usluga u opsegu koji je jednak […] za preostalo razdoblje restrukturiranja. Njezin je cilj smanjiti narušavanje tržišnog natjecanja na odredištima na unutarnjem tržištu koja opslužuju samo konkurentni zračni prijevoznici registrirani u EU-u, što nije slučaj s Corsairovim afričkim odredištima.

(326) Isto tako, slotovi na koje se mjera odnosi predstavljaju znatan udio od […] % slotova dostupnih Corsairu u zračnoj luci Pariz-Orly. Zbog zakrčenosti i ograničenja zračnog prometa u toj zračnoj luci potražnja za slotovima premašuje ponudu, što stvara prepreke ulasku konkurenata koji žele ponuditi letove. Ta je mjera stoga također usmjerena na linije na kojima Corsair izvodi letove.

(327) Naposljetku, otvorenost prema sporazumima s drugim zainteresiranim poduzećima vjerojatno će otvoriti dio Corsairova tržišta i mreže konkurenciji te potaknuti proširenje sporazuma, što može samo koristiti tržišnom natjecanju i korisnicima zbog povećanja opsega ponuđenih usluga. Corsairova obveza da u dobroj vjeri pregovara o ugovorima o letovima pod zajedničkom oznakom doprinijela bi jačanju međupovezanosti mreža i poboljšanju pristupa tržištu za druge zračne prijevoznike. To se posebno odnosi na male zračne prijevoznike, koji, s obzirom na ograničenu veličinu mreže, ne mogu korisnicima ponuditi uslugu i iskustvo kao veliki zračni prijevoznici, koji takve usluge mogu pružiti vlastitom flotom unutar svojih mreža.

([52]) Prilog II. Glavnim uvjetima: prezentacija „Projekt Gwalior”, 23. svibnja 2025., str. 11.

(328) Sve se mjere također trebaju ocijeniti s obzirom na Corsairovu relativnu veličinu i važnost na tržištu te značajke predmetnog tržišta. Dostupni podaci pokazuju da zrakoplovno tržište u Europi raste i da je 2025. ponovno dosegnulo razine aktivnosti iz 2019., kao i to da zahvaljujući prilagodbama nema viška kapaciteta. Konkretno, u slučaju Francuske i korisnika potpore, koji je izvodio prosječno 16 letova dnevno 2024., što je posljednja puna godina za koju su podaci dostupni, Corsairov udio iznosio je […] % od ukupno 4 086 odlaznih ili dolaznih letova u Francuskoj dnevno, što je 2 % više u odnosu na prethodnu godinu ([53]). Isto tako, s obzirom na vrijednost, Corsairovi prihodi od […] milijuna EUR činili su samo ([…] %) od 8,5 milijardi EUR prometa zračnih prijevoznika koji su bili registrirani u Francuskoj 2023., što je posljednja puna godina za koju su podaci dostupni ([54]).

(329) Prema tome, narušavanja tržišnog natjecanja uzrokovana potporom vrlo su ograničena i to se mora uzeti u obzir u okviru mjera za ispravljanje situacije. To je tim više slučaj jer Corsair ne posjeduje vlastitu imovinu, npr. zrakoplove, koju bi mogao prodati kako bi potaknuo ulazak novih konkurenata na tržište, širenje postojećih konkurenata ili prekogranične aktivnosti.

(330) Kad je riječ o okolnostima u kojima je potpora dodijeljena, treba napomenuti da je plan restrukturiranja izmijenjen nakon neizbježnih događaja izvan Corsairove kontrole, prije svega dugotrajne krize uzrokovane bolešću COVID-19 i vojne agresije Rusije na Ukrajinu, zbog kojih je Corsair odstupio od prvotnog poslovnog plana, bilo u smislu financijske putanje (uvodna izjava 346.) ili odredišta i preusmjerio se na Afriku, odnosno izvan unutarnjeg tržišta. Nadalje, velika većina tražene potpore u okviru revidiranog plana restrukturiranja sastoji se od otpisa potpore dodijeljene 2020. u obliku zajmova, a ne od novih dokapitalizacija. Te se okolnosti također moraju uzeti u obzir pri analizi primjerenosti mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja.

(331) Nadalje, trebalo bi uzeti u obzir i iznos vlastitog doprinosa, koji je relativno visok u odnosu na iznos potpore. Čak i kad se ubroji 6 milijuna EUR potpore dobivenih od lokalnih tijela u prekomorskim regijama preko OMRP-a (na čemu se temeljio prvotni plan restrukturiranja), i prethodna potpora i sadašnja prijavljena potpora pokrivaju postotak koji je uvelike ispod polovine iznosa troškova restrukturiranja. Isto kao i mjere potpore, Corsairovi vlastiti doprinosi u okviru restrukturiranja namijenjeni su pokrivanju Corsairovih potreba za solventnošću i likvidnošću, čime se smanjuje opseg državne intervencije. Treba uzeti u obzir i sudjelovanje trenutačnih dioničara, kao što je bio slučaj s prethodnim dioničarima iz odluke iz 2020., čiji su udjeli smanjeni na nulu u okviru predstojećeg povećanja kapitala. Veće razine vlastitog doprinosa i raspodjele tereta, kojima se ograničava iznos potpore i moralni hazard, u Corsairovu slučaju smanjuju potrebni opseg mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja, kako je propisano u točki 90. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(332) Naposljetku, kad je riječ o utjecaju predloženih obveza na dugoročnu održivost društva, osnovni je kriterij da mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja ne bi trebale smanjivati aktivnost u tolikoj mjeri da se ugrozi njegova ponovna uspostava održivosti. Kako je prikazano u posljednjoj inačici revidiranog plana restrukturiranja, Corsair je u tom smislu na dobrom putu da ponovno uspostavi održivost, čak i u pesimističnom scenariju koji uključuje predložene mjere za sprečavanje narušavanja tržišnog natjecanja.

(333) Uzimajući u obzir okolnosti i čimbenike razmotrene pri umjeravanju mjera te opseg privremeno oslobođenih dodatnih slotova, Komisija utvrđuje da ovaj očigledno poboljšani paket mjera zajedno s mjerama iz prvotnog plana u cijelosti ispunjava zahtjeve Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, posebno točke 124. podtočke (c), time što osigurava da se na odgovarajući način suzbiju svi negativni učinci na tržišno natjecanje uzrokovani dodatnom potporom. Osim toga, Corsair će trajno prepustiti 700 slotova u zračnoj luci Pariz-Orly i ukinuti 97 rotacija od metropolitanske Francuske do Fort de Francea, Pointe à Pitrea i Réuniona u financijskoj godini 2025./2026.

([53]) Eurocontrol, Pregled europskog zrakoplovstva, 23. siječnja 2025. Podaci o Corsairu preuzeti iz projekta Gwalior, 23. svibnja 2025., str. 11.

([54]) IATA, *The Value of Air Transport to France*, izvor Oxford Economics, 2023.

5.3.2.3. Usporedbe pozitivnih učinaka potpore s negativnim učinkom na unutarnje tržište

(334) Mjera državne potpore spojiva je s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a ako njezini pozitivni učinci premašuju negativne. U Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju utvrđeni su kriteriji na temelju kojih Komisija ocjenjuje spojivost potpore za restrukturiranje poduzetnika u teškoćama s unutarnjim tržištem, pri čemu razvoj predmetne gospodarske djelatnosti ne smije negativno utjecati na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

(335) U Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje Komisija je utvrdila kriterije koje ispituje pri ocjenjivanju spojivosti potpore za restrukturiranje poduzetnika s unutarnjim tržištem, osiguravajući da razvoj predmetne gospodarske djelatnosti ne utječe negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu. Komisija je predvidjela i mogućnost izmjene već odobrene potpore za restrukturiranje određivanjem uvjeta spojivosti takvih izmjena u točki 124. Smjernica.

(336) U ovom slučaju ocjena iz odjeljaka 5.3.1. i 5.3.2. (kao i odjeljka 5.3.3. u vezi s načelom jednokratne dodjele) pokazuje da su ispunjeni uvjeti iz Smjernica i da su otklonjene sve dvojbe koje je Komisija izrazila u svojoj odluci o pokretanju postupka. Corsairov plan restrukturiranja omogućuje ponovnu uspostavu održivosti, a povećanje troškova restrukturiranja i iznosa potpore kompenzira se povećanjem vlastitog doprinosa i jačanjem mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja.

(337) Naposljetku, iako povećanje potpore i produljenje plana restrukturiranja imaju nezanemarive učinke na sektor zračnog prometa, treba naglasiti da ta izmijenjena potpora omogućuje rješavanje tržišnog nedostatka i sprečavanje socijalnih problema koji mogu utjecati na područja pogođena ograničenjima koja proizlaze iz njihove izoliranosti i udaljenosti. Komisija uzima u obzir i činjenicu da linije koje Corsair opslužuje ne povezuju dvije države članice EU-a, nego francuska državna područja s trećim zemljama ili, što je još važnije, s najudaljenijim regijama koje podliježu posebnim ograničenjima utvrđenima u članku 349. UFEU-a (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Sveti Bartolomej i Sveti Martin), čime Corsair pridonosi teritorijalnom kontinuitetu s metropolitanskom Francuskom. Corsairova potpora za restrukturiranje stoga ne utječe neopravdano na trgovinu među državama članicama s obzirom na to da zračni prijevoznici u drugim državama članicama pokazuju ograničen interes za opsluživanje tih linija iz raznih vlastitih razloga (vidjeti uvodnu izjavu 16.).

(338) Prema tome, pozitivni učinak izmijenjene potpore za restrukturiranje na razvoj predmetne gospodarske djelatnosti nadmašuje potencijalne negativne učinke na tržišno natjecanje i trgovinu, koji stoga ne trpe negativan utjecaj u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

5.3.2.4. Zaključak o spojivosti

(339) S obzirom na prethodno utvrđene rezultate ocjene Komisija smatra da je nova potpora za restrukturiranje u skladu s glavnim zahtjevima Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje te da trgovinski uvjeti na unutarnjem tržištu stoga ne trpe negativan utjecaj u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu, iz čega proizlazi da je potpora za restrukturiranje spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a.

5.3.3. *Spojivost dodatne potpore dodijeljene Corsairu tijekom restrukturiranja*

(340) Komisija je u odluci o pokretanju postupka (vidjeti uvodne izjave od 116. do 118.) utvrdila da dodatna potpora koju je Corsair primio tijekom restrukturiranja nije bila pojedinačno prijavljena protivno zahtjevima iz točke 129. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Francuska tijela potvrdila su da, budući da je Corsair na dan 31. prosinca 2019. bio poduzetnik u teškoćama, nije trebao ostvariti korist od mjera provedenih na temelju Privremenog okvira i priznala su da je možda došlo do pogreške u iznimnim okolnostima krize uzrokovane bolešću COVID-19 (vidjeti uvodne izjave od 18. do 21.). Bez obzira na to, izrazila su nadu u pronalazak rješenja za reguliranje te situacije.

(341) Komisija je ponovila da u skladu s načelom jednokratne dodjele utvrđenim u točki 70. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzetnik koji je već dobio potporu za restrukturiranje ne može primiti novu potporu te vrste za vrijeme provedbe plana. U ovom je slučaju Corsair nastavio tražiti i primio više javnih potpora od ožujka 2021. do travnja 2022., kad je već bio u postupku restrukturiranja.

(342) Iako bi pandemija bolesti COVID-19 mogla opravdati određenu naknadu gubitaka povezanih s ograničenjima putovanja, Komisija je istaknula da su intervencije francuske države (u obliku dodatne potpore od 32,4 milijuna EUR) provedene povrh potpore od 136,9 milijuna EUR koja je već bila odobrena 2020. To ponavljanje potpore izazvalo je ozbiljnu sumnju u usklađenost s načelom jednokratne dodjele i primjerenost prvog postupka restrukturiranja.

(343) Komisija je slijedom toga i u nedostatku neke druge pravne osnove za ocjenu spojivosti potpore s unutarnjim tržištem utvrdila da su i dalje postojale sumnje oko spojivosti potpore na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a, posebno u odnosu na ponovnu uspostavu Corsairove dugoročne održivosti, razmjernost potpore i primjerenost mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja.

(344) U tom je kontekstu Komisija istaknula da je Corsair 19. prosinca 2025. dobrovoljno izvršio povrat punog iznosa od 32,4 milijuna EUR koji odgovara iznosu dodatne potpore dodijeljene 2021. i 2022., uključujući s njom povezane kamate. Stvarnim povratom nezakonite potpore Corsair gubi korist koju je na temelju nje ostvario i otklanja bilo kakav rizik od dvostruke intervencije države ili nedozvoljenog zbrajanja potpora. Stoga je otkrivena neusklađenost u potpunosti regulirana i sumnje su otklonjene, posebno u pogledu razmjernosti potpore i primjerenosti mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja.

(345) U skladu s načelom jednokratne dodjele utvrđenim u točki 70. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje pri ocjeni dodjele dodatne nezakonite potpore moraju se uzeti u obzir okolnosti, koje su, u razdoblju kad je potpora dodijeljena (tj. od travnja 2021. do svibnja 2022.), bile obilježene trajnim učincima najdublje globalne krize u povijesti zračnog prijevoza. Ti su učinci bili tim gori za Corsair, koji je gotovo isključivo opsluživao područja na kojima su putovanja zrakoplovom bila ozbiljno ograničena iz javnozdravstvenih razloga i neizbježnih okolnosti (uvodne izjave 19. i 20.).

(346) Kombinacija opisanih okolnosti i učinaka pridonijela je većim Corsairovim gubicima nego što je bilo predviđeno planom restrukturiranja. Kad je Komisija odobrila potporu za restrukturiranje u prosincu 2020., očekivani akumulirani gubici od 2020. do 2022. iznosili su […] milijuna EUR. Stvarni gubici u tom razdoblju iznosili su […] milijuna EUR ([55]). Ta se razlika nije ni približno nadoknadila drugom potporom spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 2. točke (b) UFEU-a, koja je tad bila odobrena ([56]).

(347) Naposljetku, ispostavlja se da je za vrijeme provedbe plana restrukturiranja dodijeljena nezakonita potpora. Čak i ako se analizira kao dodatna potpora (unatoč tome što je vraćena) za pokriće troškova pretrpljenih 2021. ([57]), ona je bila znatno manja od dodatnog vlastitog doprinosa za pokriće troškova restrukturiranja u odnosu na ukupni iznos te znatno manja od potpore za restrukturiranje odobrene u prosincu 2020. uz mjere obuhvaćene ovom Odlukom (tablica 1). Nadalje, razlika između troškova restrukturiranja procijenjenih u prosincu 2020. i stvarno pretrpljenih troškova Corsaira u 2021. isključuje mogućnost da su isti troškovi pokriveni potporom za restrukturiranje i bilo kakvom nezakonitom potporom.

([55]) Odluka iz prosinca 2020., tablica 1, bilješka na str. 3 iznad i revidirani plan restrukturiranja.
([56]) Odluka iz prosinca 2020., bilješka na str. 4 iznad.
([57]) Komisija u tom pogledu ističe da je dotična potpora koju je Corsair primio 2022. dodijeljena u svrhu nadoknađivanja troškova pretrpljenih do kraja 2021. (vidjeti odluku o produljenju, uvodnu izjavu 21. točku iii. i odluku navedenu u bilješci na str. 12 odluke o produljenju).

(348) U tim je uvjetima za primanje nezakonite potpore u iznosu od 32,4 milijuna EUR zbog izvanrednih i nepredvidivih okolnosti koje se ne mogu pripisati Corsairu dozvoljeno izuzeće od načela jednokratne dodjele utvrđeno u točki 72. podtočki (c) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Slijedom toga te uzimajući u obzir potpuni povrat navedene potpore i s njom povezanih kamata, dodjela te potpore ne smatra se preprekom za dodjelu dodatne potpore za financiranje revidiranog plana restrukturiranja i ne utječe na način na koji se potonja računa (vidjeti uvodnu izjavu 119.).

(349) Izuzeće kao što je ono iz uvodne izjave 348. nije potrebno za 6 milijuna EUR potpore od lokalnih tijela u prekomorskim regijama dodijeljene preko OMRP-a na kojoj se temeljio prvotni plan restrukturiranja koji je bio predmet odluke iz 2020. Iako se ispostavilo da je ta potpora nezakonita, bila je već predviđena u prvotnom planu restrukturiranja te isplaćena zajedno s ostalim oblicima potpore za restrukturiranje, u istu svrhu i u okviru istog postupka, stoga se ne smatra uzastopnom potporom koja može predstavljati povredu načela jednokratne dodjele utvrđenog u točkama 70. i 71. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Ona je sastavni dio postupka restrukturiranja čije je ukupno financiranje navedeno u tablici 1 i mora se smatrati potporom spojivom s unutarnjim tržištem iz istih razloga koji su vrijedili i za potporu odobrenu odlukom iz 2020., uzimajući u obzir i sadržaj uvodne izjave 331.

(350) Komisija stoga utvrđuje da su otklonjene njezine prethodno izražene sumnje u vezi sa slučajevima dodjele dodatne potpore. Prema tome, ti slučajevi nezakonite potpore, koja je u međuvremenu vraćena, više ne dovode u pitanje spojivost potpore na kojoj se temelji revidirani plan restrukturiranja s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

5.4. **Zlouporaba potpore za restrukturiranje**

(351) Komisija je u odluci o produljenju ponovila da se u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem ako ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

(352) Komisija je također ponovila odredbe članka 108. stavka 2. UFEU-a i članka 20. Uredbe (EU) 2015/1589, prema kojima bilo kakva zlouporaba potpore može dovesti do toga da je dotična država članica mora izmijeniti ili ukinuti.

(353) U odluci iz 2020. Komisija je utvrdila da je Corsairova potpora za restrukturiranje u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a pod uvjetom da se u potpunosti poštuju plan restrukturiranja i mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja sadržane u njemu (uvodna izjava 101. odluke o pokretanju postupka). Nadalje, francuska tijela obvezala su se na dostavljanje šestomjesečnih izvješća Komisiji kako bi se osiguralo redovito praćenje provedbe plana, isplata potpore i svih odstupanja od prvotno odobrenih financijskih putanja (uvodna izjava 102. odluke iz 2020.).

(354) U skladu s točkama 122., 126. i 129. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje svaka neprovedba plana ili svaka dodatna potpora dodijeljena mimo prvotne odluke mora se prijaviti Komisiji i mora se smatrati zlouporabom prvotne potpore.

5.4.1. *Zahtjev za ograničenje flote na devet zrakoplova*

(355) U odluci o pokretanju postupka Komisija je utvrdila da bi korištenje Corsairove potpore za restrukturiranje na način koji predstavlja kršenje obveza preuzetih na temelju odluke iz 2020., posebno ograničenja flote na devet zrakoplova kako je utvrđeno u uvodnoj izjavi 88. točki (b) te odluke, moglo predstavljati zlouporabu potpore u smislu članka 108. stavka 2. UFEU-a (uvodna izjava 65. odluke o produljenju). U tom bi slučaju Komisija trebala odlučiti treba li Francuska ukinuti odobrenu potporu na način da osigura njezin povrat ili je izmijeniti u roku koji će se odrediti.

(356) Na temelju zapažanja konkurenata i informacija koje su dostavila francuska tijela Komisija je utvrdila da je Corsair tijekom IATA-inih ljetnih sezona 2023. i 2024. koristio flotu od najmanje deset zrakoplova zahvaljujući opetovanom zakupu zrakoplova na dulja vremenska razdoblja (uvodne izjave od 48. do 62. odluke o produljenju). Francuska tijela potvrdila su da su ograničenja prekoračena, navodeći da se radilo o izoliranim slučajevima koje su opravdavale izvanredne okolnosti izvan Corsairove kontrole (vidjeti uvodnu izjavu 49. odluke o produljenju).

(357) Međutim, kad je riječ o veličini Corsairove flote 2021. i 2022., informacije koje su dostavila francuska tijela pokazuju da se eventualna prekoračenja ograničenja utvrđenog u odluci iz 2020. mogu objasniti vremenskim odmakom svojstvenim postupku registracije zrakoplova, a ne zakupom desetog zrakoplova (vidjeti uvodnu izjavu 62. odluke o produljenju).

(358) U tom je kontekstu Komisija smatrala da bi prekoračenje najveće dozvoljene flote moglo predstavljati zlouporabu potpore u smislu članka 20. Uredbe (EU) 2015/1589 (vidjeti uvodnu izjavu 65. odluke o produljenju). Stoga je odlučila produljiti službeni istražni postupak kako bi ocijenila je li to kršenje ograničenja flote dovelo u pitanje spojivost potpore za restrukturiranje odobrene u odluci iz 2020. i, ako je primjenjivo, kako bi provjerila stvarnu veličinu Corsairove flote u produljenom razdoblju restrukturiranja.

5.4.2. *Ocjena izmjena potpore za restrukturiranje*

(359) Međutim, informacije koje je dostavila Francuska pokazuju da su utvrđena odstupanja od odluke iz 2020. *de minimis* naravi, što ne osporavaju ni treće strane u svojim zapažanjima.

(360) Naime, Komisija ističe da je Corsair od 2020. koristio dodatne zrakoplove samo u iznimnim situacijama, što je bilo opravdano vanjskim okolnostima izvan kontrole društva (kao što su kašnjenja isporuke, sigurnosni zahtjevi ili postupci održavanja) i u praksi nikad nije dovelo do stvarnog prekoračenja gornje granice od devet zrakoplova utvrđene u odluci iz 2020. Pokazalo se da su ti izolirani slučajevi, koji su činili manje od […] % djelatnosti obuhvaćene planom restrukturiranja, bili ograničenog trajanja i nisu znatno utjecali na tržišno natjecanje, što je potvrđeno i studijom koju su dostavila francuska tijela (vidjeti uvodnu izjavu xx.). Nadalje, Komisija ističe da produljenim službenim istražnim postupkom nije utvrđeno da je Corsair 2021. ili 2022. prekoračio ograničenje flote. Zainteresirane strane nisu pružile nikakve dokaze kojima bi osporile obrazloženja francuskih tijela kako je utvrđeno u uvodnoj izjavi 357. Jedini slučajevi u kojima je utvrđeno da je Corsair prekoračio ograničenja odnose se na događaje iz 2023. i 2024.

(361) Komisija stoga smatra da bi svaka formalna nepravilnost, čak i da se utvrdi, bila strogo zanemariva. Slijedom toga, umjesto određivanja bilo kakvog povrata dotične potpore za restrukturiranje, Komisija smatra da je izmjena potpore dostatna mjera za ispravak utvrđenih nepravilnosti u skladu s člankom 108. stavkom 2. UFEU-a.

(362) U ovom slučaju, budući da se zlouporaba odnosi na mjeru kojom se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja, Komisija smatra da je potrebna odgovarajuća izmjena potpore i u planu mjera za zaštitu tržišnog natjecanja. Stoga su potrebni dodatni uvjeti ili mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja u odnosu na planirane mjere za prvotnu potporu i koje nadilaze mjere umjerene u odnosu na novu potporu. Taj će se zahtjev ispuniti trajnim prepuštanjem 700 slotova u zračnoj luci Paris-Orly i smanjenjem rotacija od metropolitanske Francuske do Fort de Francea, Pointe à Pitrea i Réuniona. Riječ je o mjerama kojima se, u prvom slučaju, smanjuju prepreke ulasku na tržište ili olakšava širenje konkurenata baziranih u zračnoj luci Paris-Orly, odnosno, u drugom slučaju, o mjerama usmjerenima na određene rute na koje je privremeni zakup desetog zrakoplova mogao izravno ili neizravno utjecati.

(363) Budući da se nijedna od tih mjera nije primjenjivala na prvotnu potporu za restrukturiranje, njihovo određivanje kao uvjeta dovodi do izmjena već odobrene potpore. Međutim, nije potrebno formalno razlikovati mjere koje Francuska treba poduzeti ili obveze koje je Francuska predložila od posebnih uvjeta kojima se izmjenjuje prvotno odobrena potpora. Prema tome, svi uvjeti koje Francuska ili prema potrebi Corsair trebaju ispuniti moraju se ogledati u uvjetima povezanima s odobrenjem potpore.

5.5. **Praćenje usklađenosti s odlukom**

(364) Nadalje, s obzirom na slučajeve dodjele dodatne potpore Corsairu u 2021. i 2022. te nepoštovanje ograničenja veličine zrakoplovne flote u 2023. i 2024. potrebno je osigurati strogu usklađenost sa svim uvjetima utvrđenima u ovoj Odluci, kao i mogućnost provjere te usklađenosti. Komisija smatra da je u tu svrhu potrebno propisati obvezu koje će se Francuska morati pridržavati, a kojom će se Komisiji omogućiti da prati usklađenost s njezinom odlukom posredstvom povjerenika koji je neovisan i o francuskim tijelima i o Corsairu. Taj povjerenik, kojeg Komisija mora odobriti, bit će odgovoran za pomno praćenje usklađenosti s uvjetima utvrđenima u odluci, uključujući točnu provedbu revidiranog plana restrukturiranja i provjeru ostvarenih rezultata u odnosu na očekivane rezultate u odgovarajućim financijskim putanjama. Francuska će tijela u suradnji s Corsairom prosljeđivati sve informacije i poduzimati sve potrebne mjere kako bi povjerenik mogao propisno obavljati svoje dužnosti. Povjerenik će podnositi redovita izvješća Komisiji,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Potpora za restrukturiranje u iznosu od 167,8 milijuna EUR, od čega 80 milijuna EUR u obliku otpisa javnih dugova koji odgovaraju iznosu državnih zajmova dodijeljenih u okviru plana restrukturiranja iz 2020., a 87,8 milijuna EUR u obliku dodatne potpore koju Francuska Republika planira provesti u korist gospodarskog subjekta koji čine Corsair SAS i sva društva kćeri pod njegovom kontrolom, kao i iznos od 6 milijuna EUR koji je 2020. već dodijeljen društvu Corsair SAS u okviru ulaganja društva Outre-Mer R-Plane u Corsair, spojivi su s unutarnjim tržištem pod uvjetima iz članka 2.

Članak 2.

1. Francuska Republika osigurava da Corsair SAS ili, ovisno o slučaju, njegova društva kćeri u potpunosti i bez odgode provedu mjere iz revidiranog plana restrukturiranja kako je opisano u ovoj Odluci.

2. Francuska Republika osigurava da Corsair SAS ili, ovisno o slučaju, njegova društva kćeri u potpunosti i bez odgode provedu sljedeće mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja kako je opisano u ovoj Odluci:

(a) ograničenje flote društva Corsair SAS na devet zrakoplova do kraja revidiranog razdoblja restrukturiranja;

(b) smanjenje broja rotacija koje Corsair SAS izvodi između zračne luke Pariz-Orly i zračnih luka u tri odredišta, odnosno Pointe-à-Pitreu, Fort-de-Franceu i Réunionu, do kraja revidiranog razdoblja restrukturiranja, i to za 97 rotacija;

(c) neopozivo prepuštanje 700 slotova u zračnoj luci Pariz-Orly u najkraćem mogućem roku, a najkasnije do kraja revidiranog razdoblja restrukturiranja;

(d) stavljanje na raspolaganje jednoj ili više trećih strana 800 slotova u zračnoj luci Pariz-Orly u najkraćem mogućem roku do kraja revidiranog razdoblja restrukturiranja;

(e) ponuda i pregovaranje u dobroj vjeri o trgovačkim sporazumima sa zainteresiranim zračnim prijevoznicima do kraja revidiranog razdoblja restrukturiranja;

(f) suzdržavanje od stjecanja udjela u bilo kojem društvu, osim ako je to nužno za osiguravanje dugoročne održivosti društva Corsair SAS ili, ovisno o slučaju, njegovih društava kćeri, i to samo uz Komisijino odobrenje, tijekom cijelog revidiranog razdoblja restrukturiranja; i

(g) suzdržavanje od prikazivanja državne potpore kao konkurentske prednosti pri oglašavanju svojih proizvoda i usluga tijekom cijelog revidiranog razdoblja restrukturiranja.

Članak 3.

1. Francuska Republika dužna je dostavljati redovita izvješća o provedbi plana restrukturiranja i usklađenosti s uvjetima ove Odluke svaka tri mjeseca od datuma donošenja ove Odluke do kraja revidiranog razdoblja restrukturiranja.

2. Izvješća se dostavljaju preko povjerenika koji je neovisan o korisniku potpore, a Komisija odabranog povjerenika potvrđuje u roku od 30 dana nakon donošenja ove Odluke.

3. Izvješća moraju sadržavati informacije o datumima isplate ili stvarne dodjele potpore i vlastitom doprinosu korisnika potpore, razvoju mreže, položaju na tržištu te zrakoplovnoj floti i načinu na koji je Corsair SAS koristi. U izvješćima treba ispitati sva odstupanja od financijskih ili operativnih putanja iz revidiranog plana restrukturiranja u smislu prihoda, kontrole i smanjenja troškova te rezultata ostvarenih restrukturiranjem; ako je primjenjivo, u njima se prikazuju korektivne mjere koje su provedene ili se planiraju provesti kako bi se ostvarili rezultati iz plana. Povjerenik u svakom izvješću detaljno ocjenjuje usklađenost s uvjetima iz članka 2. ove Odluke kako bi bez odgode ukazao na bilo kakvo uočeno ili predvidljivo odstupanje.

Članak 4.

Ovaj službeni istražni postupak predviđen člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u dijelu u kojem se odnosi na državnu potporu u iznosu od 32,4 milijuna EUR koju je Francuska Republika dodijelila društvu Corsair SAS od 2021. do 2022. protivno članku 108. stavku 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, nakon što je utvrđeno da je Corsair SAS vratio tu potporu s kamatama, postao je bespredmetan.

Članak 5.

Francuska Republika u roku od mjesec dana od priopćenja ove Odluke obavješćuje Komisiju o mjerama koje je poduzela i namjerava poduzeti u svrhu postupanja u skladu s ovom Odlukom.

Članak 6.

Ova je Odluka upućena Francuskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 23. prosinca 2025.

Za Komisiju
Teresa RIBERA
Izvršna potpredsjednica