C/2026/3952

24.7.2026

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 23. december 2025

om statsstøtte – SA.60165 SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N), som Frankrig planlægger at iværksætte til fordel for Corsair

(meddelt under nummer C(2025) 9292

(Kun den franske udgave har retsgyldighed)

(EØS-relevant tekst)

(C/2026/3952)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte bemærkninger i henhold til bestemmelserne ([1]), under hensyntagen til disse bemærkninger og

ud fra følgende betragtninger:

1. PROCEDUREN

(1) Den 11. december 2020 besluttede Kommissionen ikke at gøre indsigelse mod den planlagte omstruktureringsstøtte til Corsair på 106,7 mio. EUR (»omstruktureringsstøtte fra 2020«) bestående af i) skatteudsættelser (på 21,9 mio. EUR), ii) et skattefradrag (på 4,8 mio. EUR), iii) et lån på lempelige vilkår (på 18 mio. EUR) og iv) et overskudsafhængigt lån (på 62 mio. EUR) i overensstemmelse med artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»TEUF«) som fortolket i rammebestemmelserne for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikkefinansielle virksomheder (»rammebestemmelserne« ([2])) (»afgørelsen fra 2020« ([3])) ([4]).

(2) Den 27. september 2023 sendte Frankrig i overensstemmelse med punkt 7.2.2 i rammebestemmelserne Kommissionen en anmodning om ændring af den omstruktureringsplan, der blev godkendt ved afgørelsen fra 2020. Ifølge afgørelsen fra 2020 skulle denne omstruktureringsplan udløbe den [...] ("omstruktureringsplanen fra 2020"). De franske myndigheder fremsendte den 29. november og den 15. december 2023 yderligere oplysninger om ændringen af Corsairs omstruktureringsplan fra 2020. Anmodningen om ændring af omstruktureringsplanen var ledsaget af en ajourført omstruktureringsplan, som efterfølgende blev ajourført flere gange ("revideret omstruktureringsplan", se betragtning 30 og 31).

([1]) EUT C, C/2024/2822 af 24.4.2024 og EUT C, C/2025/2490 af 2.5.2025.
([2]) EUT C 249 af 31.7.2014, s. 1.
([3]) Kommissionens afgørelse af 11. december 2020 i sag SA.40419 (2020/NN) – Frankrig – Omstrukturering af Corsair SA (EUT C 41 af 5.2.2021, s. 8).
([4]) Samme dag godkendte Kommissionen i overensstemmelse med artikel 107, stk. 2, litra b), i TEUF kompensationsstøtte på 30,2 mio. EUR til Corsair i form af en oversøisk skattegodtgørelse. Denne støtte kompenserede Corsair for de tab, der var lidt fra den 17. marts til den 30. juni 2020 som følge af Frankrigs og andre destinationslandes inddæmningsforanstaltninger og rejserestriktioner, der blev indført for at begrænse spredning af covid-19-virusset. Se Kommissionens afgørelse af 11. december 2020 i sag SA.58125 (2020/N) – France – Aide compensatoire à Corsair pour les dommages causés par la pandémie du Coronavirus (COVID-19) (EUT C 242 af 24.6.2022, s. 1).

(3) Den 5. februar 2024 besluttede Kommissionen at indlede en formel undersøgelsesprocedure vedrørende ændringen af støtten og omstruktureringsplanen for Corsair ([5]) ("åbningsafgørelsen"). Corsair og tre andre interesserede parter, nemlig to konkurrenter til Corsair – Air Austral og Groupe Dubreuil Aero (GDA) – og Diamondale Limited, en tidligere aktionær i Corsair, fremsatte deres bemærkninger til åbningsafgørelsen til Kommissionen den 24. maj 2024.

(4) Den 19. juni 2024 videresendte Kommissionen disse bemærkninger til de franske myndigheder, som fremsendte sine bemærkninger af 26. juli 2024. Efterfølgende fremsendte GDA den 22. november 2024 yderligere bemærkninger, som blev videresendt til de franske myndigheder den 17. december 2024. De franske myndigheder fremsatte bemærkninger den 19. januar 2025, hvis indhold blev præciseret på to møder med Kommissionen den 20. og 23. januar 2025. De franske myndigheder fremsendte yderligere bemærkninger og svar på Kommissionens spørgsmål henholdsvis den 23. januar, den 10. februar og den 3. marts 2025.

(5) Den 19. juni 2024 rettede Kommissionen spørgsmål til de franske myndigheder vedrørende den supplerende støtte til Corsair i omstruktureringsperioden. De franske myndigheder svarede ved skrivelser af 26. juli og 16. december 2024.

(6) Derudover har Kommissionen afholdt flere møder med de franske myndigheder, bl.a. den 7. november, den 6. og 17. december 2024, den 10. og 29. januar, den 14. februar og den 3. og 19. marts 2025.

(7) Den 11. april 2025 besluttede Kommissionen ([6]) at udvide den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende ændringen af støtten og omstruktureringsplanen, for så vidt som de franske myndigheder og de interesserede parter havde fremført nye faktiske omstændigheder, der ikke var indeholdt i åbningsafgørelsen, og som begrundede en udvidelse af den formelle undersøgelsesprocedure ("beslutningen om at udvide proceduren").

(8) Den 20. maj 2025 fremsendte de franske myndigheder Corsairs reviderede regnskaber for det regnskabsår, der sluttede den 30. september 2024, til Kommissionen.

(9) Den 23. maj 2025 fremsatte Corsair og GDA deres bemærkninger til beslutningen om at udvide proceduren af 11. april 2025. En anden virksomhed, der ønskede at forblive anonym, fremsatte sine bemærkninger den 2. juni 2025. Den 6. juni 2025 videresendte Kommissionen disse bemærkninger til de franske myndigheder, som svarede den 17. juni 2025.

(10) Den 30. maj 2025 fremsendte de franske myndigheder en ajourført version af selskabets reviderede omstruktureringsplan med bilag til Kommissionen.

(11) Den 27. juni 2025 fremsendte Kommissionen yderligere spørgsmål til de franske myndigheder vedrørende den supplerende støtte til Corsair i omstruktureringsperioden og vedrørende størrelsen af selskabets flåde og udviklingen heraf i 2023 og 2024. De franske myndigheder svarede ved skrivelse af 11. juli 2025.

(12) Den 4. november 2025 fremsendte Kommissionen en anmodning til de franske myndigheder om fremlæggelse af dokumenter og yderligere spørgsmål vedrørende finansieringen af omstruktureringsplanen. De franske myndigheder svarede ved skrivelser af 10., 17. og 20. november 2025. Den 10. december 2025 fremsendte Kommissionen en supplerende anmodning til de franske myndigheder vedrørende den reviderede omstruktureringsplan. De franske myndigheder svarede med en ajourføring af denne plan den 15. december 2025.

(13) Kommissionen har ligeledes afholdt flere møder med de franske myndigheder om disse forskellige emner, bl.a. den 28. april, den 15. maj, den 17. juni, den 27. juni og den 17. september samt den 10. og 12. december 2025.

([5]) Kommissionens afgørelse C (2024) 8537 final af 5. februar 2024 i sag SA.109662 – France – Modification de l'aide et du plan de restructuration de Corsair (EUT/C/2024/2822 af 24.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

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

2. STØTTEMODTAGEREN

2.1. Corsairs aktiviteter

(14) Corsair er et forenklet aktieselskab med en aktiekapital på 5 000 000,00 EUR med hjemsted i Pôle Caraïbes Airport, Freight Zone, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, Frankrig. Selskabet er registreret i handels- og selskabsregistret i Pointe-à-Pitre under nr. 328 621 586.

(15) Corsairs værdipapirer har siden slutningen af 2020 været fuldt ejet af holdingselskabet Outre-Mer R-Plane (OMRP) ([7]).

(16) Ved udgangen af september 2023 havde Corsair en flåde på ni luftfartøjer, der hovedsagelig betjente de franske regioner i den yderste periferi i Caribien (Martinique, Guadeloupe) og Det Indiske Ocean (Réunion, Mayotte) samt bl.a. Canada. Andre luftfartsselskaber, der betjener de samme ruter, omfatter Air France, Air Austral og Groupe Dubreuil Aéro, som omfatter luftfartsselskaberne Air Caraïbes og FrenchBee.

(17) Ifølge afgørelsen fra 2020 skulle Corsair for en periode indtil den [...] gennemføre omstruktureringsplanen fra 2020, hvorved selskabets langsigtede rentabilitet skulle genoprettes.

2.2. Corsairs vanskeligheder

(18) I deres anmodning om ændring af omstruktureringsplanen fra 2020 forklarede de franske myndigheder, at den forretningsplan, der lå til grund for omstruktureringsplanen fra 2020, var baseret på antagelser, der ikke var blevet bekræftet, og at begivenheder, hvis omfang var umuligt at forudse, havde en særlig negativ indvirkning på Corsair.

(19) For det første forklarede de franske myndigheder, at Corsairs vanskeligheder siden godkendelsen af omstruktureringsplanen fra 2020 bl.a. skyldes de sundhedsmæssige restriktioner, der var blevet opretholdt indtil begyndelsen af regnskabsåret 2022/2023, og at disse restriktioner har haft en meget alvorlig indvirkning på Corsairs kommercielle og finansielle resultater.

(20) Begrænsningen af – eller endda et specifikt forbud mod – flyvninger indtil marts 2022 mellem det franske fastland og visse oversøiske departementer og territorier (såsom Antillerne og Réunion) som følge af det nye covid-19-udbrud og vanskelighederne med at anvende vaccinen i disse områder på grund af beboernes modvilje gjorde Corsairs aktiviteter særligt vanskelige eller endog umulige i følgende perioder:

a) Efter november 2020 blev det franske hovedland, men i særdeleshed Antillerne og Réunion, ramt af gentagne nedlukninger i perioderne november-december 2020, april-maj 2021 og igen i juli-august 2021 for Antillernes og Réunions vedkommende.

b) Rejser til det franske hovedland, Antillerne og Réunion var i perioden februar-maj 2021 strengt begrænset til rejser af bydende nødvendige årsager. De bydende nødvendige årsager gjorde sig fortsat gældende for ikkevaccinerede personer indtil maj 2022.

c) Omikronbølgen i slutningen af 2021 øgede yderligere restriktionerne for disse destinationer, ud over at Mauritius blev klassificeret som højrisikoområde i nogle få dage, hvilket førte til massevis af annulleringer og tilbagetrækninger af reservationer.

d) Det var først muligt at genoptage flyvningerne til Canada i juni 2022, da der blev opretholdt meget strenge rejserestriktioner indtil foråret 2022.

([7]) OMRP er et holdingselskab, der blev oprettet den 24. august 2020 inden for rammerne af genopretningen og omstruktureringen af Corsair i forbindelse med covid-19-krisen. OMRP har udelukkende til formål at eje og forvalte kapitalandele i Corsair og samler de aktionærer, der er involveret i redningen af selskabet, herunder private investorer samt offentlige aktører. OMRP udøver ikke egne operationelle aktiviteter og udgør det kapitalinstrument, hvorigennem aktionærerne udøver deres rettigheder og påtager sig den økonomiske risiko, der er forbundet med omstruktureringen af Corsair. Nogle af de private aktionærer i ORMP, der ønskede at geninvestere i Corsair, er gået sammen i holdingselskabet Blue Sky, som intervenerede i forbindelse med ændringen af Corsairs omstruktureringsplan (se dokumentet "Offre ferme", bilag 2, sendt til Kommissionen den 15. december 2023).

(21) De franske myndigheder tilføjede endvidere, at Corsairs aktiviteter også blev påvirket af samfundsmæssige bevægelser i Antillerne mellem november 2021 og januar 2022 efter indførelsen af obligatorisk vaccination af omsorgspersoner og indførelsen af coronapasset på flere offentlige steder.

(22) De franske myndigheder konkluderede, at Corsair, som forventede en tilbagevenden til normale markedsvilkår ved udgangen af 2021, i lyset af disse omstændigheder måtte se sine resultater afvige fra dem, der var forudset i den oprindelige forretningsplan.

(23) Ifølge de franske myndigheder førte krisen i forbindelse med Ruslands militære aggression mod Ukraine og den deraf følgende globale inflationssituation endvidere til en meget kraftig forhøjelse af omkostningerne ved selskabets genoptagelse af den normale aktivitet med i) en meget kraftig stigning i prisen på flybrændstof, som havde oversteget 1 200 USD/ton, da den var på sit højeste – sammenlignet med [500-900] USD/ton som oprindeligt anført i forretningsplanen – og ii) den svækkede euro i forhold til den amerikanske dollar, idet den oprindelige forretningsplan var blevet udarbejdet på grundlag af en EUR/USD-vekselkurs på [0,9-1,3] sammenlignet med en kurs på 0,97 i oktober 2022, hvor den var på sit laveste.

(24) I denne forbindelse anførte de franske myndigheder, at omkostningerne forbundet med flybrændstof i den reviderede omstruktureringsplan, der oprindeligt blev forelagt i december 2023, udgjorde [100-180] mio. EUR for [...], og at stigningen i prisen på flybrændstof og den svækkede euro i forhold til den amerikanske dollar førte til en ekstraomkostning på ca. [80-120] mio. EUR om året alene på denne post i denne periode.

(25) Endelig hævdede de franske myndigheder, at selv om selskabet delvist var i stand til at hæve sine priser for at afhjælpe denne situation (kombineret med den generelle inflationseffekt på alle selskabets omkostninger), var kompensationen for det første kun delvis, og at kompensationen for det andet ikke kunne anvendes på størstedelen af billetterne, fordi disse var blevet solgt flere måneder før flyvningen. Denne voldsomme prisstigning som oplevet efter krisen knyttet til Ruslands militære aggression mod Ukraine kunne ikke straks overføres på billetprisen og krævede en vis implementeringstid.

(26) I denne forbindelse og på grundlag af ovenstående forklarede de franske myndigheder i september og december 2023, at Corsair havde oplevet alvorlige likviditetsproblemer og et nettofald i sin driftsmargin på [170-220] mio. EUR i perioden 2020-2023 i forhold til omstruktureringsplanen fra 2020 på trods af selskabets bestræbelser på at reducere sine faste omkostninger med [10-25] mio. EUR i perioden og de yderligere støtteforanstaltninger, som den franske stat havde truffet og iværksat til fordel for sektoren som helhed, som medførte en støtte på [20-40] mio. EUR til Corsair i perioden.

(27) De franske myndigheder forklarede også, at på grundlag af forværringen af de finansielle resultater som følge af Corsairs nye vanskeligheder siden afgørelsen om omstruktureringsstøtte i december 2020 og som beskrevet i betragtning 18 til 25 ovenfor viser selskabets driftsresultat [...] ved udgangen af regnskabsåret [...] (som sluttede i september [...]) [...] en egenkapital, som på dette tidspunkt var [...], og at Corsair på grundlag af den ajourførte forretningsplan, som selskabet havde udarbejdet, derfor ikke længere var i stand til at overholde omstruktureringsplanen fra 2020.

(28) Endelig anførte de franske myndigheder, at brændstofprisen og euro/dollar-kursen fortsat var meget svingende i perioden 2022/2023. De pegede ligeledes på stigningen i alle pålydende omkostninger som følge af inflationen, navnlig vedligeholdelse af fly og deres motorer ([...]) og catering ([...]) i perioden 2022/2023.

(29) På grundlag af ovenstående ændrede den franske stat således den 15. december 2023 sin anmodning om at ændre omstruktureringsplanen fra 2020 på grundlag af afsnit 7.2.2 i rammebestemmelserne.

3. DEN REVIDEREDE OMSTRUKTURERINGSPLAN

3.1. Antagelserne i den reviderede omstruktureringsplan

(30) Siden den 15. december 2023 har de franske myndigheder flere gange ajourført den reviderede omstruktureringsplan under hensyntagen til udviklingen i Corsairs aktiviteter og de seneste to års geopolitiske og makroøkonomiske udvikling.

(31) Den seneste udgave af den reviderede omstruktureringsplan blev vedtaget den 23. maj 2025. Denne udgave af planen er vedlagt forligsprotokollen med titlen "Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair" (term sheet for tilpasningen af Corsairs omstruktureringsplan), der blev indgået den 7. november 2025 mellem Corsair, de franske myndigheder, nye investorer og udtrædende investorer under ledelse af ad hoc-repræsentanter, der er udpeget ved en retsafgørelse i forbindelse med en forebyggende procedure ved Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre og Comité Interministériel de Restructuration Industrielle ("CIRI"). Denne plan er baseret på følgende hovedantagelser, som senest blev ajourført af de franske myndigheder den 15. december 2025:

a) ophævelsen af alle restriktioner i forbindelse med covid-19-sundhedskrisen og et marked over 2019-niveauet fra 2025

b) Corsairs faktiske resultater (dog ikke revideret, som fremlagt af de franske myndigheder) for regnskabsåret 2024-2025 pr. 30. september 2025, der viser en genoprettet rentabilitet med et nettoresultat på [...] mio. EUR

c) ajourførte brændstofomkostninger på [600-900] USD/ton fra april 2025 sammenlignet med ca. [500-800] USD/ton i gennemsnit siden september 2024

d) en USD/EUR-vekselkurs på [0,9-1,3], dvs. en smule højere end den, der er blevet observeret siden april 2025

e) fuldstændig fornyelse af Corsairs flåde som afsluttet i januar 2025 med [...] Airbus A330-NEO, hvilket betyder, at alle Corsairs destinationer nu betjenes af Airbus A330-NEO med tre rejseklasser med en kapacitet på 343 sæder (20 sæder i klassen Business, 21 sæder i klassen Premium og 302 sæder i klassen Economy)

f) salget af flyene [...] den [...] til [[...]] for et anslået beløb på [25-45] mio. EUR og tilsagnet om et aktionærindskud på [25-45] mio. EUR i overensstemmelse med afsnit B i term sheet, ifølge hvilket i) Blue Sky Holding ([8]), Groupe Advens-Geocoton ([9]) og SEMPAT ([10]) indskød i alt [10-40] mio. EUR (henholdsvis [5-30] mio. EUR, [0-5] mio. EUR og 3 mio. EUR) eller – om nødvendigt inden Kommissionens vedtagelse af afgørelsen – tilvejebragte en midlertidig finansiering til dækning af Corsairs likviditetsbehov frem til omstruktureringen (og efterfølgende kapitalisering), og ii) Groupe Advens-Geocoton også forpligtede sig til at yde en yderligere midlertidig finansiering på [5-30] mio. EUR til Corsair senest fem arbejdsdage efter datoen for Kommissionens afgørelse. Denne midlertidige finansiering på i alt [20-60] ([11]) mio. EUR vil blive integreret i Corsairs kapital som led i de kapitalforhøjelser, der skal foretages efter Kommissionens godkendelsesafgørelse (herunder en betinget afgørelse)

([8]) Blue Sky Holding, SAS, der har hovedsæde i Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbe, er et privat konsortium, der har overtaget en del af Corsairs tidligere aktionærer.

([9]) Koncernen Advens-Geocoton er en privat industri- og servicekoncern af fransk oprindelse, der navnlig har aktiviteter inden for tekstil-, agroindustri-, logistik- og digitale servicesektorer, med en historisk tilstedeværelse i Afrika og oversøiske territorier. Koncernen er resultatet af en fusion af Advens og Geocoton og har anerkendt erfaring inden for forvaltning af aktiviteter i komplekse og kapitalintensive miljøer.

([10]) SEMPAT(Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadeloupe) er et halvoffentligt selskab, der har til opgave at investere i og støtte økonomiske projekter af strategisk interesse for Guadeloupes områder, https://www.sempatrimoniale.com/a-propos. I forbindelse med omstruktureringen af Corsair fungerer SEMPAT som en offentlig minoritetsinvestor, der yder finansiering til Guadeloupe-regionen.

([11]) Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton og SEMPAT forpligtede sig også til at investere et yderligere beløb på [5-20] mio. EUR, når Corsairs likviditet ved månedens udgang ville falde til under tærsklen på [20-60] mio. EUR. Dette tilsagn gør det muligt at stille yderligere sikkerhed, hvis parametrene i Corsairs reviderede omstruktureringsplan forringes, og at øge den private sektors egetbidrag.

g) begrænsningen af flåden til ni fly i hele den reviderede omstruktureringsplans løbetid (det tiende fly integreres først den [...])

h) indstilling af de mindst rentable flyvninger ([...]% reduktion i antallet af flyvetimer i forhold til regnskabsåret [...]) for at give mulighed for en bedre belægningsgrad og en stigning i den gennemsnitlige billetpris

i) i 2025 forbedret udbud fra/til Mauritius [...] efter beslutningen om at fokusere på Afrika (i betragtning af at driften af denne rute kun på sæsonbasis ikke er levedygtig på lang sigt)

j) yderligere foranstaltninger til forbedring af "RASK" ([12]), hvilket fører til en stigning på [...] % i RASK over tid

k) forbedring af tillægsindtægter på grundlag af en sammenligning med resten af sektoren

l) forbedring af "yield management" ved at indføre yderligere foranstaltninger, som f.eks. åbning og lukning af klasser ved at standardisere flåden

m) forbedrede prognoser, der i basisscenariet indarbejder en positiv virkning på [...] % på passageromsætningen i [...] og [...] % i [...]. Denne stigning i salgspriserne skyldes den kombinerede virkning af stigningen i sæder i en specifik del forrest i flyet og omlægningen af flyveplanen for at indstille de mindst rentable flyvninger (se ovenfor)

n) yderligere omkostningsbesparende foranstaltninger såsom genforhandling af strukturelle kontrakter (leje, vedligeholdelse og servicering osv.), reduktion af markedsføringsomkostninger, fremleje af motorer og salg af tekniske forvaltningstjenester

o) rationalisering af personaleomkostninger, hovedsagelig i forbindelse med ændringer i sammensætningen af flybesætninger.

(32) De franske myndigheder tilføjer, at Corsairs indtægter ud over disse antagelser sandsynligvis stadig påvirkes af et lavbudget-image, der er kendetegnet ved en høj andel af subventionerede billetter, et omdømme som charterselskab, udstyr om bord (f.eks. skærme), som ikke var af den nyeste standard, og en uensartet flyflåde. Som sådan vil en mere moderne flåde som Corsairs i dag sandsynligvis kunne sælge billetter til højere priser og øge belægningsgraden, efterhånden som kundernes opfattelse forbedres. Desuden anfører de franske myndigheder, at denne udvikling væk fra et "charter"-image allerede afspejles i positive kundetilbagemeldinger vedrørende flyvninger med de nye fly og i tildelingen af titlen som bedste charterflyselskab i Frankrig i 2024 til Corsair ved World Airline Awards. Frankrig anfører, at selv om denne opgradering ikke er medtaget i den reviderede omstruktureringsplan, som Kommissionen har fået forelagt, forventes dens indvirkning på billetpris og belægningsgrad at vise sig gradvist, efterhånden som passagererne bliver opmærksomme på opgraderingen, og deres præferencer ændrer sig.

3.2. Finansieringen af den reviderede omstruktureringsplan

(33) I deres skrivelse af 27. september 2023 foreslog de franske myndigheder, at den reviderede omstruktureringsplan skulle dække en periode på [...] frem til den [...]. Det fremgår dog af den dokumentation, som de franske myndigheder fremlagde den 15. december 2023, at den forventede yderligere varighed af den reviderede omstruktureringsplan vil være højst [...] (og ikke længere [...]), dvs. frem til senest den [...].

(34) I takt med indførelsen af de forskellige udgaver af den reviderede omstruktureringsplan meddelte de franske myndigheder efterfølgende Kommissionen, at den 30. september 2026 endelig var den faktiske dato for omstruktureringsperiodens afslutning.

(35) På dette grundlag er den reviderede omstruktureringsplan pr. 23. maj 2025, opdateret pr. 15. december 2025, som de franske myndigheder har fremsendt til Kommissionen som den endelige udgave, der skal tages i betragtning i forbindelse med dens vurdering, hovedsagelig baseret på følgende finansielle antagelser:

([12]) "Rask" repræsenterer alle indtægter genereret af et luftfartsselskab i forhold til det samlede antal tilgængelige sædekilometer (ASK) i en given periode.

a) for det første en vedvarende stigning i de finansielle resultater (som skulle gøre det muligt at opnå et driftsresultat på [...] mio. EUR pr. [...]) og de finansielle strømme, der genereres i den reviderede omstruktureringsplans løbetid takket være i) det optimerede kommercielle tilbud efter stigningen i antallet af flyvninger med en flåde, der nu er fuldstændig fornyet og homogen, ii) omstrukturerings- og omkostningsreduktionsforanstaltningerne og iii) virkningen af yderligere foranstaltninger til forbedring af rentabiliteten

b) en komplet istandsat flåde bestående af ni fly, lukningen af tabsgivende ruter og erstatning heraf med nye ruter til Afrika

c) dernæst eksterne finansielle bidrag dels i form af nye midler fra eksterne investorer på 145,4 mio. EUR ([13]), dels finansiel støtte fra den franske stat for et samlet beløb på 87,8 mio. EUR.

3.2.1. *Beskrivelse af finansieringen*

(36) Som nærmere beskrevet i tabel 1 nedenfor forklarer de franske myndigheder, at de private finansielle indskud hovedsagelig vil blive tilvejebragt gennem: i) et indskud på [...] mio. EUR fra Blue Sky Holding, ii) et indskud fra en ny ekstern investor (det franske selskab Advens-Geocoton) som ny aktionær på [...] mio. EUR, iii) et yderligere indskud på [...] mio. EUR, som deles mellem Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton og SEMPAT, og som skal ydes til Corsair, så snart likviditeten falder til under tærsklen på [...] mio. EUR, iv) en udsættelse af bidrag til Caisse de Retraite du Personnel Navigant ("CRPN") på [...] mio. EUR, v) Corsairs afhændelse af et Airbus A330 F-HSKY-fly til et anslået beløb på [...] mio. EUR og vi) Corsairs finansiering (via leasingaftaler) i juli 2022 af fire nye A330-NEO til et beløb på [...] mio. EUR ([14]).

(37) På dette grundlag anfører de franske myndigheder, at det egetbidrag, der skal tilbageholdes i forbindelse med anmodningen om ændring af omstruktureringsplanen fra 2020, derfor beløber sig til 145,4 mio. EUR. De franske myndigheder anfører også, at de private indskud til Corsair i forbindelse med afgørelsen fra 2020 på grundlag af omstruktureringsplanen fra 2020 var nået op på [130-180] mio. EUR.

(38) De franske myndigheder konkluderer derfor, at det samlede egetbidrag i forbindelse med ændringen af Corsairs omstruktureringsplan fra 2020 derfor ville beløbe sig til 319,1 mio. EUR (dvs. under hensyntagen til det oprindelige egetbidrag).

(39) Med hensyn til den finansielle støtte fra den franske stat forklarer de franske myndigheder, at langt størstedelen af den støtte, der anmodes om i ændringen af omstruktureringsplanen, består i bortfald af den støtte, der blev ydet i 2020 i form af lån, og ikke i nye indskud, og at den finansielle støtte fra staten derfor hovedsagelig vil blive tilvejebragt i form af:

i) et nyt indskud på 3 mio. EUR fra Guadeloupes departementsråd

ii) en oversøisk skattegodtgørelse på 38,1 mio. EUR under Corsairs investeringsprogram til køb af et fly ([15])

iii) en gældsomlægning på 19 mio. EUR svarende til den ikke-eftergivelige offentlige gæld over en seksårig periode ([...]) ([16])

([13]) Efter den historiske aktionær OMRP's fuldstændige tvangsafståelse gennem annullering af alle aktier.

([14]) Svarende til beløbet for den månedlige leasing af fly indtil den 30. september 2025, dvs. i den reviderede omstruktureringsplans løbetid.

([15]) Den oversøiske skattegodtgørelse, der er reguleret i artikel 244c i den franske skattelovsamling, er et skattefradrag for investeringer i de oversøiske departementer. Kriseramte virksomheder har typisk ikke adgang til denne foranstaltning. Den franske stat forpligter sig ikke desto mindre til at gøre sit yderste for at indrømme Corsair en undtagelse, uanset virksomhedens status som kriseramt virksomhed.

([16]) De franske myndigheder påpeger, at restbeløbet af den ikke-eftergivelige offentlige gæld, dvs. 5,5 mio. EUR, vil blive tilbagebetalt samtidig med betalingen af skattegodtgørelsen for 2026 (svarende til den oversøiske skattegodtgørelse, som den franske stat skal betale til Corsair i henhold til artikel 107, stk. 2, litra b), i TEUF).

iv) en afskrivning på 23 mio. EUR svarende til den eftergivelige offentlige gæld, der kunne afskrives ([17])

v) en afskrivning af offentlig gæld på 80 mio. EUR svarende til de statslån, der blev ydet i omstruktureringsplanen fra 2020 (lån fra Fonds de Développement Économique et Social og Prêt Participatif ("lån fra FDES og PP"), se betragtning 1, punkt 1) og nr. iv)), samt 4,7 mio. EUR i renter på disse lån.

(40) Med hensyn til afskrivningen af lånene fra FDES og PP (betragtning 39, nr. v)) fastholder de franske myndigheder, at eftersom dette beløb allerede er taget fuldt ud i betragtning i afgørelsen fra 2020, bør det ikke medtages igen i beregningen af den støtte, der finansierer omstruktureringsomkostningerne, med henblik på at fastsætte forholdet mellem støtten og egetbidraget, da dette ville resultere i, at den samme støtte blev medregnet to gange. Derimod er det nødvendigt at tage hensyn til de påløbne og kapitaliserede renter (i forbindelse med det overskudsafhængige lån), som i løbet af den samlede løbetid for lånet vil beløbe sig til 4,7 mio. EUR. Som modydelse for en sådan afskrivning indgår Corsair desuden aftale med den franske stat og de berørte offentlige fordringshavere om en klausul om prioriteret tilbagebetaling, når Corsair igen er rentabel, hvorefter Corsair, hvis de fastsatte betingelser er opfyldt, årligt tilbagebetaler et beløb svarende til [...] % af den positive forskel mellem selskabets driftsresultat, inklusive hensættelser til vedligeholdelse, og amortiseringen af den genstiftede gæld ([18]) op til et loft på [...] mio. EUR. En reel aktivering af denne klausul er betinget af en kumulativ opfyldelse af strenge finansielle betingelser, nemlig at egenkapitalen er positiv, og at der opretholdes en tilstrækkelig likviditet, således at det sikres, at de betalinger, der foretages som følge af den genoprettede rentabilitet, ikke bringer selskabets solvens eller likviditet i fare.

(41) Det skal i denne forbindelse bemærkes, at den statsstøtte, der blev udbetalt til Corsair i forbindelse med afgørelsen fra 2020 på grundlag af omstruktureringsplanen fra 2020, havde form af omstruktureringsstøtte på 106,7 mio. EUR bestående af i) en udsættelse af Corsairs offentlige forpligtelser ved udgangen af januar 2021 anslået til 21,9 mio. EUR, ii) en oversøisk skattegodtgørelse på 4,8 mio. EUR i forbindelse med købet af fly i 2021, iii) et direkte statslån til en subsidieret rente på 18 mio. EUR ("FDES-lånet") og iv) et overskudsafhængigt lån på 62 mio. EUR (herefter "PP-lånet") ([19]).

(42) De franske myndigheder påpeger, at der i 2020 som led i OMRP's investering blev betalt 6 mio. EUR af de statsejede lokale myndigheder, hvilket der ikke blev taget hensyn til i afgørelsen fra 2020. Det er derfor nødvendigt at lægge dette beløb til det statsstøttebeløb, der blev udbetalt i 2020, hvilket fører til et samlet statsstøttebeløb på 112,7 mio. EUR.

(43) Som svar på Kommissionens bemærkning i betragtning 95 i åbningsafgørelsen, der rejser tvivl om, hvorvidt udsættelsen på [10-40] mio. EUR, der blev opnået ved Corsairs forskudte betaling af bidrag til CRPN i september 2023, kan betragtes som egetbidrag, har de franske myndigheder i det væsentlige gjort gældende, at CRPN er et organ, der uafhængigt forvalter midler af privat oprindelse. Da CRPN's midler ikke er statsmidler, og beslutningen om den forskudte betaling af bidrag – som i den foreliggende sag kan sammenlignes med en rimelig adfærd fra en privat fordringshavers side – ikke kan tilregnes staten, udgør denne foranstaltning ikke statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(44) Tabel 1 viser fordelingen af egetbidrag og statsstøtte i forbindelse med finansieringen af omstruktureringsplanen fra 2020. Her præsenteres fordelingen i forbindelse med finansieringen af ændringen af omstruktureringsplanen. Endelig viser tabel 1 forholdet mellem alle private og offentlige indskud til finansiering af den reviderede omstruktureringsplan.

([17]) Den finansiering, der er anført i betragtning 39, nr. iii) og iv), ydes gennem Commission des chefs des services financiers (CCSF), som er en del af økonomiministeriets generaldirektorat for offentlige finanser, https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises.

([18]) Se bilag 5 til "term sheet", der blev undertegnet den 7. november 2025.

([19]) I den forbindelse bemærker de franske myndigheder, at det samlede beløb for de lån, der blev ydet af staten (80 mio. EUR) og ikke kun den økonomiske fordel, som Corsair fik i form af lån ydet af staten i forhold til lignende lån ydet af en privat aktør, blev taget i betragtning som statsstøtte i forbindelse med afgørelsen fra 2020.

Tabel 1

Støtte og egetbidrag

Egetbidrag		Støtte	
Formål	Beløb (i mio. EUR)	Formål	Beløb (i mio. EUR)
TUI-koncessioner (udtrædende aktionær)	[80-120]	Udsættelse af offentlige forpligtelser	21,9
OMRP-indskud	[10-50]	Oversøisk skattegodtgørelse	4,8
Indskud fra statsejede myndigheder (via OMRP)	6)	Statslån FDES (Fonds de Développement Économique et Social) og overskudsafhængige lån	80
Afhændelse af 3 Boeing 747 den 2. juli 2020	[10-25]	Indskud fra statsejede myndigheder (via OMRP)	6
Forhandling af leje for to fly	[3-10]		
Plan for sikring af beskæftigelsen og den kollektive fratrædelsesaftale	[7-20]		
Samlet egetbidrag, omstruktureringsplanen fra 2020	**60,86 % 173,7**	**Samlet støtte, omstruktureringsplanen fra 2020**	**112,7 39,14 %**
Kapitalindskud fra Blue Sky Holding (tidligere aktionærer i OMRP og geninvestorer)	[5-30]	Kapitalindskud fra Guadeloupes departementsråd (via SEMPAT)	3
Kapitalindskud fra Advens-Geocoton	[5-30]	Afskrivning af statslån FDES & PP	Kapitaliserede og påløbne renter ved udgangen af juli 2 025 på det overskudsafhængige lån (PP): 4,7 Renter på FDES-lånet
Ny yderligere kapitalforpligtelse fra aktionærers side (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton og SEMPAT)	[5-30]		
Udsættelse af bidrag til Caisse de Retraite du Personnel Navigant	[10-40]	Omlægning af ikke-eftergivelig offentlig gæld	19
Afhændelse af F-HSKY	[25-40]	Afskrivning af eftergivelig offentlig gæld	23
Finansiering af fire nye Airbus A330-NEO gennem en leasingkontrakt (lejebeløb)	[20-80]	Oversøisk skattegodtgørelse	38,1
Samlet egetbidrag, den reviderede omstruktureringsplan	**145,4 62,3 %**	**Samlet støtte, den reviderede omstruktureringsplan**	**87,8 37,7 %**
I alt egetbidrag (for de to planer)	**319,1 61,4 %**	**I alt støtte (for de to planer)**	**200,5 38,6 %**

3.2.2. *Proportionalitet mellem støtte, egetbidrag og byrdefordeling*

(45) På dette grundlag anfører de franske myndigheder, at det opdaterede samlede statsstøttebeløb i forbindelse med ændringen af Corsairs omstruktureringsplan fra 2020 ville være 200,5 mio. EUR (under hensyntagen til den oprindelige støtte), dvs. [80-180] mio. EUR mindre end det opdaterede samlede beløb for private bidrag.

(46) På dette grundlag konkluderer de franske myndigheder, at betingelsen i punkt 64 i rammebestemmelserne om, at egetbidraget skal være på mindst 50 % af omstruktureringsomkostningerne, stort set er opfyldt.

(47) Desuden anfører de franske myndigheder, at en del af den offentlige indsats i henhold til den reviderede omstruktureringsplan vil blive gennemført i form af kapitalindskud, og at de nuværende aktionærer yder et meget betydeligt bidrag til omstruktureringsindsatsen ved at reducere deres aktiepost til nul i forbindelse med den kommende kapitalforhøjelse. De franske myndigheder forklarer således, at de eksisterende aktionærer i overensstemmelse med punkt 66 i rammebestemmelserne fuldt ud absorberede Corsairs akkumulerede tab før statens intervention. Med henblik herpå blev der gennemført en kapitalreduktion for at udligne de overførte tab, inden der blev stillet offentlige midler til rådighed. Som følge af denne transaktion blev de eksisterende aktionærers deltagelse fuldstændig elimineret ved fuld afskrivning af aktierne i omløb. Denne eliminering finder sted før kapitalforhøjelsen, således at rekapitaliseringen på ingen måde kommer de tidligere aktionærer til gode. De franske myndigheder mener derfor, at denne rækkefølge sikrer en passende byrdefordeling, eftersom de eksisterende aktionærer bærer den fulde byrde af tidligere tab i det omfang, det er tilladt i henhold til national ret, og reelt presses ud som led i omstruktureringen af kapitalen.

3.2.3. *Støttens egnethed*

(48) På grundlag af ovenstående mener de franske myndigheder, at Corsairs nuværende vanskeligheder skyldes både umiddelbare likviditetsproblemer og en strukturel svækkelse af selskabets solvens som følge af akkumulerede tab, der udhulede dets egenkapital år efter år. De påpeger, at den påtænkte støtte, der i det væsentlige består af en gældsafskrivning og en skattegodtgørelse, ikke er begrænset til en midlertidig forbedring af selskabets likviditet, men også på et varigt grundlag bidrager til at styrke dets solvens. Sidstnævnte svarer til selskabets evne til at dække alle sine forpligtelser med egne midler. En gældsafskrivning reducerer imidlertid øjeblikkeligt og permanent de aktuelle forpligtelser, mens en skattegodtgørelse øger nettoresultatet eller aktiverne, hvilket forbedrer nettopositionen. De franske myndigheder mener, at denne nedbringelse af passiverne kombineret med en genoprettelse af egenkapitalen er den mest hensigtsmæssige mekanisme til at afhjælpe de konstaterede vanskeligheder. Støtten vil sammen med en klausul om tilbagebetaling, når Corsair igen er rentabel, på op til [...] mio. EUR således imødekomme både likviditetsbehov på mellemlang sigt og utilstrækkelig solvens og bør derfor sætte Corsair i stand til at vende tilbage til en bæredygtig finansiel struktur og en positiv likviditet, samtidig med at det er i stand til at opfylde sine forpligtelser.

3.3. **Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet**

3.3.1. *Beskrivelse af antagelser og finansielle fremskrivninger*

(49) Ifølge referencescenariet i den seneste opdaterede udgave af 23. maj 2025, senest ajourført den 15. december 2025, af den reviderede omstruktureringsplan, som de franske myndigheder har fremsendt, forventes Corsairs omsætning, navnlig omsætningen fra passagertransport, at stige med ca. 17 % i den reviderede omstruktureringsplans løbetid (mellem udgangen af september 2023 og udgangen af september 2026) og nå op på ca. [...] mio. EUR ved udgangen af september 2026.

(50) Med hensyn til omkostningerne (variable og faste) mener de franske myndigheder, at de kun forventes at stige med [...] % i løbet af planens løbetid og dermed forholdsmæssigt mindre end selskabets forventede indtægter ved udgangen af september 2026. Navnlig med hensyn til de faste omkostninger [...] anfører de franske myndigheder imidlertid, at lejeomkostningerne forventes at stige med [...] % i den reviderede omstruktureringsplans løbetid som følge af indførelsen af de nye fly i flåden. De franske myndigheder forklarer, at driftsomkostningerne forbundet med disse nye fly er lavere (navnlig med hensyn til brændstofforbrug), men er dyrere at leje.

(51) På grundlag af denne situation anfører de franske myndigheder – som det fremgår af nedenstående tabel – at selskabets driftsresultat forventes at stige betydeligt i den reviderede omstruktureringsplans løbetid fra ([...]) mio. EUR ved udgangen af september 2023 til [...] mio. EUR ved udgangen af september 2026, dvs. en fuldstændig ændring af situationen i den reviderede omstruktureringsplans løbetid, idet et betydeligt driftsunderskud ændres til et overvejende positivt driftsresultat.

Tabel 2

Corsairs vigtigste finansielle indikatorer (referencescenarie)

		Omstruktureringsperiode						
Mio. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Omsætning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
heraf passageromsætning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettogæld (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Investeret kapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Likviditet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afkast af investeret kapital (ROCE) % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[10,6-13,4] %	[11,4-15,2]	[…]
Forrentning af egenkapital (ROE) % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	[…]	[…]

Kilde: Flere slides i den reviderede omstruktureringsplan pr. 23. maj 2025 som fremlagt; sammenfatningen af fremsendte dokumenter fra den 20. juni 2025.

(*) Beregnet på grundlag af NOPAT (det driftsmæssige resultat efter skat) ([20]).

(**) Fratrukket på grundlag af nettooverskud og egenkapital.

([20]) Driftsresultatet angiver virksomhedens driftsmæssige resultat før finansielle udgifter og selskabsskat i overensstemmelse med de gældende regnskabsregler. NOPAT (det driftsmæssige resultat efter skat) er driftsresultatet efter skat beregnet på et normativt grundlag, som om virksomheden udelukkende var finansieret af egenkapital, og opnås ved at anvende en standardiseret skattesats på driftsresultatet. Denne tilgang gør det muligt at neutralisere virkningerne af finansieringsstrukturen og ekstraordinære skatteelementer. NOPAT udgør således det relevante element til beregning af afkastet af den investerede kapital (ROCE), som angiver afkastet af den investerede kapital ved at sætte NOPAT i forhold til den investerede kapital, og gør det muligt at vurdere virksomhedens evne til at skabe værdi, når dette afkast overstiger de vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger (WACC), som også er en afkastsats beregnet efter skat. I Corsairs tilfælde beregnes NOPAT som følger: EBIT justeret for finansiel rente af leje (omtrentlig beregning, fordi selskabet ikke konsolideres efter IFRS) + yderligere personaleomkostninger + selskabsskat.

(52) Med hensyn til Corsairs nettoresultat i referencescenariet forventer de franske myndigheder, at det vil stige i samme omfang med en betydelig vækst i planens løbetid fra et nettotab på [...] mio. EUR til [...] og et forventet overskud på [...] mio. EUR ved udgangen af september 2026. Det skal bemærkes, at dette nettooverskud, der forventes ved udgangen af september 2026, er betydeligt højere end i 2025 takket være de ekstraordinære bidrag, dels fra den franske stats afskrivning af sine fordringer og et ekstraordinært resultat på [...] mio. EUR, dels fra kapitalgevinsten fra ordren på [...] mio. EUR ved salget af F-HSKY-flyet. Uden disse ekstraordinære bidrag ville det forventede nettoresultat ved udgangen af september 2026 være på [...] mio. EUR.

(53) De franske myndigheder anfører, at disse positive og klart forbedrede resultater navnlig er opnået gennem i) en meget god kommerciel dynamik, ii) fornyelse af flåden med henblik på bedre service, iii) indførelse af foranstaltninger til forbedring af RASK (navnlig en stigning i tillægsindtægter og en forbedring af yield management og genforhandling af kontrakter med visse tjenesteydere) og iv) integration af virkningen af resultatforbedrende foranstaltninger, som allerede var blevet identificeret, men hvis positive virkning ikke var blevet fuldt ud taget i betragtning, inden de blev gennemført.

(54) I den forbindelse præciserer de franske myndigheder, at forbedringsforanstaltningerne vedrører både omkostningsbesparelser og indtjeningsstigninger og bl.a. omfatter følgende hovedelementer:

a) integrationen af den reelle virkning af foranstaltningerne til forbedring af RASK, som viste sig at være højere end de oprindelige antagelser (med [...] % fra 2026 sammenlignet med [...] % tidligere) i overensstemmelse med de fremragende resultater, der blev konstateret i regnskabsåret 2024/2025 efter Corsairs gennemførelse af handlingsplanen

b) en højere gennemsnitlig billetpris på grund af den stabilisering eller endog lille stigning i den gennemsnitlige billetpris, der blev konstateret i løbet af regnskabsåret 2025, samtidig med at brændstofprisen faldt betydeligt ([...] % i forhold til den tidligere udgave af den reviderede omstruktureringsplan). De franske myndigheder påpeger, at denne tendens i retning af en forbedring af den gennemsnitlige billetpris kombineret med et fald i brændstofpriserne varer ved og underbygger de fremtidige mål i den reviderede omstruktureringsplan med hensyn til enhedsindtægter og navnlig forklares med opgraderingen af Corsair i forbindelse med fornyelsen af dets flåde, som gjorde det muligt at øge den gennemsnitlige billetpris til et niveau, der overstiger de oprindelige forventninger i [...]

c) et fald i distributionsomkostningerne i lyset af internetkanalens seneste gode resultater i regnskabsåret 2025. Gennemførelsen i løbet af de seneste måneder af en dynamisk handelspolitik, der har til formål at fremskynde udviklingen af direkte salg, navnlig onlinesalg, har allerede ført til en reduktion i anvendelsen af tredjepartsnetværk, som strukturelt set er dyrere.

(55) Når dette er sagt, tillader disse antagelser og denne udvikling ikke [...], dvs. den, der følger efter omstruktureringsperiodens afslutning. De franske myndigheder forventer, at Corsairs egenkapital i september 2026 stadig vil være […] og ligge på [...] mio. EUR (ROCE), dvs. [10,6-13,4] %, hvilket er i overensstemmelse med Corsairs kapitalomkostninger, som de franske myndigheder anslår til [8,6-10,5] %. Endelig anfører de franske myndigheder, at ROCE forventes at nå op på [11,4-15,2] % ved udgangen af september 2027 (og at overstige [18-21] % ved udgangen af regnskabsåret 2027-2028, som slutter ved udgangen af september 2028).

(56) I den forbindelse anfører de franske myndigheder, at det i rammebestemmelserne er fastsat, at omstruktureringsplanen skal genoprette støttemodtagerens langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidshorisont og på grundlag af realistiske antagelser med hensyn til de fremtidige driftsvilkår, hvilket skal udelukke enhver ny statsstøtte, der ikke indgår i omstruktureringsplanen.

(57) På dette grundlag mener de franske myndigheder, at den rimelige tidshorisont, der er fastsat i rammebestemmelserne, ikke nødvendigvis svarer til omstruktureringsperioden, som i øvrigt skal være så kort som mulig, og at dette efter deres opfattelse fremgår af den vejledende model for omstruktureringsplanen, der er vedlagt som bilag II til rammebestemmelserne.

(58) Desuden mener de franske myndigheder, at dette kriterium om genoprettelse af den langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidshorisont er fuldt ud præciseret i forbindelse med ændringen af omstruktureringsplanen, således at udgangspunktet for den rimelige tidshorisont i dette særlige tilfælde efter deres opfattelse må være anmodningen om ændring.

(59) De franske myndigheder minder om, at der er opnået langsigtet rentabilitet, "når en virksomhed er i stand til at opnå et passende budgetteret afkast på egenkapitalen efter at have dækket alle omkostninger, herunder afskrivninger og finansielle omkostninger". Med andre ord anses en omstruktureret virksomhed for at have opnået langsigtet rentabilitet, når den er i stand til at konkurrere på markedet på egen hånd.

(60) De franske myndigheder mener derfor på dette grundlag, at Kommissionen i praksis skal undersøge kriteriet om genoprettelse af rentabiliteten på grundlag af en række parametre i overensstemmelse med sin beslutningspraksis. Som en del af disse parametre fastholder de franske myndigheder, at Kommissionen undersøger likviditetsgrader, men også rentabilitetsgrader (EBITDAR, ROCE, forrentning af egenkapital (ROE) eller vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger (WACC)). De tilføjer, at Kommissionen navnlig undersøger, om ROCE bliver højere end WACC inden for en rimelig tidshorisont, med henblik på at vurdere luftfartsselskabets evne til at opnå tilstrækkelig rentabilitet til at dække omkostningerne ved dets kapitalfinansiering.

(61) Som det fremgår af tabel 3, anfører de franske myndigheder også, at det nedjusterede scenarie i Corsairs reviderede omstruktureringsplan ville vise en forværring af selskabets driftsresultat ved udgangen af september 2026 på ca. -[...] mio. EUR og derfor ville medføre et driftsunderskud ved udgangen af den reviderede omstruktureringsperiode. Alle andre indikatorer ville også afspejle denne forværring.

Tabel 3

Corsairs vigtigste finansielle indikatorer (nedjusteret scenarie)

		Omstruktureringsperiode						
Mio. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Indtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
heraf passageromsætning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsresultater	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoindtægt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettogæld (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Investeret kapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Likviditet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afkast af investeret kapital (ROCE) % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Omstruktureringsperiode						
Mio. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Forrentning af egenkapital (ROE) % (**)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: Flere slides i den reviderede omstruktureringsplan pr. 23. maj 2025 som fremlagt, sammenfatningen af fremsendte dokumenter fra den 20. juni 2025.

(*) Beregnet på grundlag af NOPAT (det driftsmæssige resultat efter skat) ([21]).

(**) Fratrukket på grundlag af nettooverskud og egenkapital.

(62) De franske myndigheder påpeger, at det nedjusterede scenarie er baseret på en revision af følgende antagelser i referencescenariet:

a) For så vidt angår flyvninger til/fra Guadeloupe er referencescenariet baseret på et marked, der fra 2025 overstiger 2019-niveauet, hvilket selskabet allerede har bemærket, men det nedjusterede scenarie er baseret på en mere gradvis genopretning af Guadeloupe-markedet med en tilbagevenden til 2019-tallene fra 2026 – udskudt med et år – og resulterer derfor i et fald i antallet af passagerer, der transporteres af Corsair, i samme omfang som faldet på markedet.

b) Mens antagelsen i referencescenariet bygger på en brændstofpris på [600-900] USD/t pr. maj 2025, blev det nedjusterede scenarie baseret på antagelsen om en prisstigning på [...] USD/t i hele omstruktureringsperioden, hvilket resulterer i en stigning i brændstofomkostningerne i samme omfang som prisudviklingen minus det forventede gennemslag i salgsprisen. I den forbindelse anfører de franske myndigheder, at en tredjedel af stigningen i brændstofprisen i henhold til antagelsen afspejles i salgspriserne.

c) Med hensyn til billetsalgspriserne er referencescenariet baseret på en antagelse om en stigning i salgspriserne som følge af i) "kabinesammensætningen" med en stigning i andelen af specifikke sæder forrest i flyet og ii) revisionen af flyveplanen, der gør det muligt at indstille de mindst rentable flyvninger, mens det nedjusterede scenarie var baseret på en begrænsning af prisstigningen i omstruktureringsperioden, hvilket resulterede i en nedgang i omsætningen i forhold til referencescenariet.

d) For så vidt angår udviklingen af Corsairs aktiviteter på det afrikanske kontinent tager referencescenariet hensyn til udviklingen af ruten Paris-Abidjan på trods af en hensyntagen til de negative virkninger af Air-Côte d'Ivoires markedsentré, mens det nedjusterede scenarie er baseret på en langsommere stigning end oprindeligt forventet med en reduktion i antallet af transporterede passagerer.

e) For så vidt angår gennemførelsen af de foranstaltninger til at redde og forbedre RASK, der er fastsat i referencescenariet, er det nedjusterede scenarie baseret på en forsinkelse i gennemførelsen af disse foranstaltninger med en negativ indvirkning på regnskabsåret 2026.

(63) På dette grundlag anfører de franske myndigheder, at det opdaterede nedjusterede scenarie viser i) et stort set positivt driftsresultat på [...] mio. EUR ved udgangen af omstruktureringsperioden (og endda op til [10-30] mio. EUR pr. 30. september 2028), ii) en likviditet på [...] i hele planens løbetid og på [...] mio. EUR pr. 30. september 2026 (og [...] mio. EUR pr. 30. september 2028).

([21]) Driftsresultatet angiver virksomhedens driftsmæssige resultat før finansielle udgifter og selskabsskat i overensstemmelse med de gældende regnskabsregler. NOPAT (det driftsmæssige resultat efter skat) er driftsresultatet efter skat beregnet på et normativt grundlag, som om virksomheden udelukkende var finansieret af egenkapital, og opnås ved at anvende en standardiseret skattesats på driftsresultatet. Denne tilgang gør det muligt at neutralisere virkningerne af finansieringsstrukturen og ekstraordinære skatteelementer. NOPAT udgør således det relevante element til beregning af afkastet af den investerede kapital (ROCE), som angiver afkastet af den investerede kapital ved at sætte NOPAT i forhold til den investerede kapital, og gør det muligt at vurdere virksomhedens evne til at skabe værdi, når dette afkast overstiger de vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger (WACC), som også er en afkastsats beregnet efter skat. I Corsairs tilfælde beregnes NOPAT som følger: EBIT justeret for finansiel rente af leje (omtrentlig beregning, fordi selskabet ikke konsolideres efter IFRS) + yderligere personaleomkostninger + selskabsskat.

(64) De franske myndigheder forklarer, at disse resultater viser Corsairs evne til at opfylde alle sine finansielle forpligtelser uden yderligere støtte – også i tilfælde af dette nedjusterede scenarie.

(65) På grundlag af ovenstående forklarer de franske myndigheder, at alle indikatorerne i den reviderede omstruktureringsplan, der er sendt til Kommissionen, bekræfter vejen til genoprettelse af rentabiliteten, herunder i det nedjusterede scenarie, for så vidt som:

a) der blev opnået et positivt nettoresultat i referencescenariet på [...] mio. EUR for regnskabsåret [...], på [...] mio. EUR for [...] og [...] mio. EUR for [...] og i det nedjusterede scenarie på [...] mio. EUR pr. 30. september 2026 og endvidere et overskud på [...] mio. EUR for [...] året efter udgangen af omstruktureringsperioden

b) Corsairs likviditet vil forblive [...] i hele den reviderede omstruktureringsplans løbetid med en likviditet ved planens afslutning på [...] mio. EUR i referencescenariet og på [...] mio. EUR i det nedjusterede scenarie.

(66) Som anført ovenfor forventes ROCE at ligge på [10,6-13,4] % den 30. september 2026 og på [11,4-15,2] % et år efter omstruktureringsperiodens afslutning, dvs. over de WACC som beregnet til [8,6-10,5] % samme dato ([22]).

(67) De franske myndigheder har endvidere anført, at medianen for afkastet af den investerede kapital for et udsnit bestående af et dusin tredjepartsluftfartsselskaber, som det fremgår af tabel 4 nedenfor, var på 7,3 % i 2019 og 6,9 % i 2024. Corsairs afkast af den investerede kapital, jf. tabel 3 ovenfor, var afbalanceret over regnskabsårene [...], nåede op på [...] % i [...] og forventes at ligge på [...] i de sidste år af afkastet for de øvrige luftfartsselskaber i udsnittet i den reviderede omstruktureringsplans løbetid.

Tabel 4

Afkast af investeret kapital

Return on capital						
I mio. EUR	Kategori	2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	Historisk	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Historisk	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Historisk	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Historisk	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Historisk	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Historisk	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Lavpris	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
Easy Jet	Lavpris	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	Amerikansk	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

([22]) Med henblik på at vurdere Corsairs omstruktureringsplan og selskabets fremtidige rentabilitet anslog de franske myndigheder Corsairs vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger (WACC) til [8,6-10,5] % ved omstruktureringsplanens afslutning, dvs. i 2026. Disse WACC beregnes på grundlag af standardformlen, hvor gældsomkostningerne (RD) vægtes med egenkapitalomkostningerne. Egenkapitalomkostningerne (RE) beregnes til [...] % på grundlag af CAPEM-formlen (model for kapitalaktivers priser (RE = RFR + βe x ERP + risikopræmie) plus en risikopræmie med en forventet risikofri rente (RFR) på [...] % for 2027, en risikopræmie på egenkapital (ERP) på [...] % for Frankrig og en egenkapitalbetaværdi (βe) på 1,09). Der blev tilføjet en illikviditetspræmie på [...] % under risikopræmien for at kompensere for, at Corsair ikke er børsnoteret. Gældsomkostningerne (RD) efter skattefradrag, der anslås til [...] %, er baseret på en sats før skat på [...] % og en anvendt effektiv skattesats på [...] %. Disse to komponenter vægtes med en finansiel gearing på [...] % anslået på grundlag af gennemsnittet for den europæiske luftfartssektor. Kommissionen bemærker også, at de gennemsnitlige kapitalomkostninger for luftfartssektoren i Europa som vurderet af den anerkendte professor Damodaran i forbindelse med den finansielle evaluering anslås til ca. 8 % i 2025 og dermed ligger lavere end i den franske evaluering (se: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

Return on capital						
I mio. EUR	Kategori	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	Amerikansk	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
United Airlines	Amerikansk	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	Amerikansk	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Median						
Historisk		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Lavpris		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
Amerikansk		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Alle selskaber		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %

Kilde: *Capital IQ (15. december 2025)*

(68) I lyset af alle disse faktorer mener de franske myndigheder derfor, at påvisningen af Corsairs rentabilitet, herunder i det nedjusterede scenarie, er i fuld overensstemmelse med rammebestemmelserne og Kommissionens beslutningspraksis.

(69) De franske myndigheder mener således, at det følger af alle disse faktorer, at vejen til genoprettelse af rentabiliteten er sikret, og at Corsair fra udgangen af omstruktureringsperioden vil være i stand til at konkurrere på markedet takket være sine iboende egenskaber.

3.4. **Foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejning**

(70) De franske myndigheder mener, at den analyse, der er foretaget i lyset af de kriterier, der er fastsat i rammebestemmelserne og retspraksis, bekræfter, at Corsairs tilsagn er tilstrækkelige. Med hensyn til de foranstaltninger, som Frankrig har foreslået, og deres korrekte kalibrering forklarer de franske myndigheder med henblik på at opfylde kravene i rammebestemmelserne og imødegå den oprindelige tvivl, som Kommissionen gav udtryk for i sin åbningsafgørelse, at Corsair afgav indledende tilsagn efterfulgt af yderligere foranstaltninger for at reducere sin tilstedeværelse på markedet og sikre konkurrencemæssige muligheder.

3.4.1. *Nedgang i slots*

(71) Med hensyn til foranstaltningerne til nedbringelse af markedstilstedeværelsen fremhæver de franske myndigheder Corsairs tilsagn om at frigive 1 500 slots i Paris-Orly (700 permanent opgivet og 800 udlånt), hvilket udgør mere end [...] % af selskabets slotportefølje. De franske myndigheder mener, at denne foranstaltning forpligter selskabet til at begrænse sin kapacitet på en strukturel og varig måde, eftersom de regler for tildeling af slots, der er vedtaget af COHOR (sammenslutningen for samordning af fartplaner i de franske lufthavne), gør det vanskeligt at generhverve en identisk flyvning på mellemlang sigt.

3.4.2. *Tilbud om handelsaftaler*

(72) De franske myndigheder giver tilsagn om, at Corsair indtil udløbet af den forlængede omstruktureringsperiode vil tilbyde mulighed for handelsaftaler med de luftfartsselskaber, der måtte ønske det. Corsair er rede til, i det omfang disse aftaler opfylder selskabets kommercielle og rentabilitetsmæssige mål, at indlede seriøse forhandlinger og indgå handelsaftaler på markedet for passager- og godstransport med interesserede tredjepartsluftfartsselskaber (aftaler om block seats med det formål at købe et bestemt antal sæder på visse af Corsairs flyvninger, code sharing-aftaler, som giver et tredjepartsluftfartsselskab adgang til Corsairs flyvninger og interline-aftaler, som gør det muligt for et tredjepartsluftfartsselskab at sælge flyvninger til tilslutningsdestinationer med Corsair).

3.4.3. *Reduktion af udnyttelsen og begrænsning af flådekapaciteten*

(73) De franske myndigheder forklarer endvidere, at disse tilsagn suppleres ved at begrænse flåden til ni fly indtil udløbet af den reviderede omstruktureringsplan (dvs. indtil den 30. september 2026) og ved at reducere antallet af ruteflyvninger til de oversøiske territorier med 97 flyvninger i løbet af regnskabsåret [...], fordelt som følger: [...]. […]. Dette vil have en anslået indvirkning på selskabets omsætning på mellem [...] og [...] mio. EUR.

3.4.4. *Reduceret flyveplan*

(74) Ud over ovennævnte begrænsninger foretages der en lukning af ruter ([...]), og der åbnes ikke nye faste destinationer ([...]). De franske myndigheder påpeger, at Corsair har en meget lille markedsandel på det europæiske lufttransportmarked, og at selskabet er begrænset til Orly-lufthavnen og fortrinsvis det franske marked. De franske myndigheder mener derfor, at disse tilsagn fuldt ud opfylder målet om at reducere selskabets tilstedeværelse på markedet.

(75) De franske myndigheder mener, at de foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, som Corsair har foreslået, er tilstrækkelige og nøjagtigt afstemte. I betragtning af den allerede betydelige indsats, som de foreslåede foranstaltninger udgør, vil enhver yderligere foranstaltning således risikere at underminere denne udvikling i retning af genopretning af rentabiliteten og dermed være i strid med princippet i rammebestemmelserne.

3.5. **Corsairs rolle i Den Europæiske Union og det kontrafaktiske scenarie for støtten**

(76) I sin vurdering af Corsairs reviderede omstruktureringsplan vurderer Kommissionen, om den foreslåede støtte på trods af dens potentielt skadelige karakter for konkurrencen er nødvendig for at nå et mål om at forebygge markedssvigt eller samfundsmæssige problemer og er begrænset til et absolut minimum i overensstemmelse med rammebestemmelserne.

(77) I denne forbindelse mener de franske myndigheder, at Corsairs rolle i EU, navnlig som en vigtig historisk aktør, der forbinder det franske hovedland med dets regioner i den yderste periferi, udgør en afgørende faktor i disse regioners økonomiske og samfundsmæssige struktur.

(78) Ifølge de franske myndigheder spiller Corsair i overensstemmelse med punkt 44 i rammebestemmelserne en afgørende rolle med hensyn til at sikre territorial kontinuitet og afhjælpe et påvist markedssvigt på vigtige ruter. Selskabet sikrer en gnidningsløs lufttransport til de oversøiske territorier. De franske myndigheder mener, at denne strategiske positionering ikke blot udgør en kommerciel aktivitet, men også udgør et væsentligt bidrag til den økonomiske og samfundsmæssige struktur i disse regioner, hvilket berettiger offentlig intervention i tilfælde af et truet eksistensgrundlag.

(79) Desuden mener de franske myndigheder, at analysen af støttens forenelighed, som grundlæggende er baseret på det kontrafaktiske scenarie, dvs. vurderingen af de sandsynlige konsekvenser for konkurrencen og markedet uden støtten og dermed i tilfælde af Corsairs likvidation, viser, at det ville have alvorlige konsekvenser, der rækker ud over den blotte omfordeling af markedsandele, hvis selskabet forsvandt. De franske myndigheder anfører, at Corsairs udtræden vil medføre en meget stor og øjeblikkelig prisstigning for forbrugerne, der anslås til mere end 15 % på ruterne til/fra Antillerne og mere end 40 % på ruterne til/fra Mayotte, for så vidt som det vil ødelægge konkurrenceforholdene i alvorlig grad ved at overgå fra et duopol til et monopol på ruten Paris-Mayotte og reducere antallet af aktører fra tre til to på ruterne til Antillerne. Corsairs manglende tilstedeværelse ville også øge risikoen for stiltiende samordning mellem de resterende operatører.

(80) Endelig mener de franske myndigheder, at Corsairs udtræden vil føre til tab af direkte ruter fra provinsbyer til de oversøiske territorier, hvilket i væsentlig grad vil påvirke disse områders tilgængelighed og deres økonomiske tiltrækningskraft. Det kontrafaktiske scenarie, som de franske myndigheder har fremlagt, viser således, at fraværet af statsstøtte til omstrukturering ikke blot ville føre til et ændret marked, men også til en strukturel forværring af konkurrencen og en betydelig socioøkonomisk indvirkning på regionerne i den yderste periferi. De franske myndigheder konkluderer derfor, at støtten ikke blot er nødvendig for at redde selskabet, men frem for alt for at bevare konkurrencestrukturen på markedet og sikre målet om territorial kontinuitet, hvilket udgør en afgørende begrundelse i henhold til rammebestemmelserne.

4. FORELØBIGE KONKLUSIONER I ÅBNINGSAFGØRELSEN AF 5. FEBRUAR 2024 OG BESLUTNINGEN OM AT UDVIDE PROCESSEN AF 11. APRIL 2025

4.1. Åbningsafgørelsen

(81) Efter at have konstateret, at de foranstaltninger, som Frankrig havde anmeldt i sin anmodning om ændringer af omstruktureringsplanen, umiddelbart skulle klassificeres som statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, rejste Kommissionen i åbningsafgørelsen nedenstående tvivl om deres forenelighed med det indre marked.

4.1.1. *Om bidraget til at afhjælpe et markedssvigt*

(82) Kommissionen noterede sig, Corsair indførte nye destinationer i Afrika, hvilket var til skade for betjeningen af visse regioner i Den Europæiske Unions yderste periferi. For så vidt som de nye destinationer, som Corsair planlagde at betjene i henhold til den reviderede omstruktureringsplan, ikke bidrog til at opretholde Frankrigs territoriale kontinuitet, og henset til tilstedeværelsen af to eller endog tre eksisterende konkurrenter på disse ruter, der stadig blev opretholdt i disse regioner efter coronaviruspandemien, var det ifølge Kommissionen tvivlsomt, om Corsairs bidrag til udviklingen af en økonomisk aktivitet eller et økonomisk område ved at opretholde konnektiviteten og den territoriale kontinuitet inden for EU fortsat kunne være en gyldig begrundelse for den (nye) støtte, som de franske myndigheder ønskede at yde til Corsair.

4.1.2. *Støttens hensigtsmæssighed og proportionalitet*

(83) Kommissionen mindede om, at der i henhold til punkt 62 i rammebestemmelserne skal ydes et betydeligt bidrag til omstruktureringsomkostningerne fra støttemodtagerens egne midler, dens aktionærer eller fordringshavere eller den koncern, som den tilhører, eller fra nye investorer. Dette egetbidrag skal typisk være sammenligneligt med den ydede støtte med hensyn til indvirkningen på støttemodtagerens solvens eller likviditet, og støtten skal også være behørigt forrentet (punkt 54 i rammebestemmelserne). Endvidere hedder det i punkt 63, at dette bidrag skal være reelt og således udelukke forventede fremtidige overskud såsom cashflow. Endelig fremgår det af punkt 124, litra b), at hvis en ændring af omstruktureringsplanen fører til en stigning i omstruktureringsomkostningerne, skal egetbidraget stige tilsvarende.

(84) Kommissionen anførte i sin afgørelse, at de franske myndigheder havde til hensigt at yde ny støtte på 83,1 mio. EUR i form af omlægning af den offentlige gæld, gældsafskrivninger og skattefradrag i forbindelse med flådens fornyelse. Desuden anså Kommissionen fortsat en klausul om tilbagebetaling efter genoprettet rentabilitet, der var begrænset til [...] mio. EUR, for mindre betydningsfuld med hensyn til den samlede offentlige støtte, der er ydet til Corsair siden 2020, og som anslås til næsten [...] mio. EUR.

(85) I denne forbindelse bemærkede Kommissionen, at de mulige fordele ved omstruktureringen hovedsagelig ville gavne private aktionærer, gamle som nye, mens staten ville påtage sig en betydelig del af risikoen uden passende hensyntagen. Kommissionen fandt også, at manglen på et tiltag, der sikrer et passende afkast, såsom statens indtræden i kapitalen ved gældskonvertering, forstærkede denne ubalance.

(86) Kommissionen bemærkede endvidere, at Frankrigs egetbidrag var baseret på flere hypotetiske faktorer. For det første var [...] hverken afsluttet eller dokumenteret. Der herskede således fortsat usikkerhed omkring finansieringen af fire A330-NEO-fly, da der ikke forelå konkrete oplysninger herom. Berettigelsen af udsættelsen forbundet med den forskudte betaling af bidrag til CRPN manglede at blive bekræftet.

(87) I mangel af håndgribelige beviser fandt Kommissionen derfor, at der var en risiko for, at egetbidraget fortsat ville være begrænset og ikke stå i et rimeligt forhold til den samlede offentlige støtte. Kommissionen fandt derfor, at de omhandlede indskud ikke udgjorde et tilstrækkeligt, reelt og effektivt egetbidrag til omstruktureringsomkostningerne, og at de derfor ikke gjorde det muligt at fastslå, at Corsair skulle bære en rimelig del af de finansielle byrder, der var nødvendige for selskabets genopretning.

(88) Endelig anførte Kommissionen, at de franske myndigheder ikke havde godtgjort, at Corsairs lokalisering i oversøiske regioner begrundede et lavere egetbidrag.

(89) Kommissionen konkluderede derfor, at det foreslåede bidrag fortsat var utilstrækkeligt i lyset af kravene i punkt 62, 63, 64 og 124 i rammebestemmelserne, for så vidt som det forekom at være for lavt, delvist hypotetisk og manglede troværdige garantier med hensyn til dets gennemførelse.

(90) Kommissionen satte derfor spørgsmålstegn ved, om den reviderede omstruktureringsplan kunne sikre en retfærdig byrdefordeling mellem staten og de private aktionærer. På dette grundlag rejste Kommissionen alvorlig tvivl om proportionaliteten og afkastet af den foreslåede nye støtte.

4.1.2.1. Om genoprettelse af den langsigtede rentabilitet

(91) I sin åbningsafgørelse fandt Kommissionen, at den reviderede omstruktureringsplan, som de franske myndigheder havde fremlagt, havde flere væsentlige mangler, som fik den til at anse den bæredygtige genoprettelse af Corsairs rentabilitet for at være meget usikker. I overensstemmelse med punkt 124, litra a), i rammebestemmelserne skal den pågældende medlemsstat, når en omstruktureringsplan ændres, forelægge en revideret plan, der kan genoprette støttemodtagerens langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidshorisont. Kommissionens tvivl om, hvorvidt den reviderede plan var i overensstemmelse med punkt 124, litra a), i rammebestemmelserne, var baseret på nedenstående betragtninger.

(92) For det første fandt Kommissionen, at de makroøkonomiske og operationelle antagelser, der lå til grund for planen, ikke var tilstrækkeligt begrundede og dokumenterede. I mangel af detaljerede forklaringer fandt Kommissionen, at den ikke på dette specifikke trin i proceduren kunne vurdere, om de var realistiske eller relevante.

(93) For det andet anførte Kommissionen, at de finansielle fremskrivninger viste meget snævre marginer med hensyn til rentabilitet og solvens, hvilket gjorde selskabet særlig sårbart over for enhver forværring i forhold til antagelserne, navnlig i tilfælde af en yderligere stigning i brændstofpriserne. Kommissionen fandt derfor, at en sådan volatilitet i sig selv kunne bringe de positive forventede resultater og dermed den påtænkte genopretning i fare.

(94) For det tredje fandt Kommissionen, at de nye midler, der var nævnt i åbningsafgørelsen ([5-25] mio. EUR fra de etablerede investorer (OMRP) og [5-25] mio. EUR fra Republikken Congo-Brazzaville), fortsat var beskedne i forhold til Corsairs likviditetsbehov på kort og mellemlang sigt. Desuden syntes flere foranstaltninger, der blev præsenteret som nye, faktisk at være gamle initiativer, der allerede var medtaget i 2020-planen, og som var blevet "genanvendt" til begrundelsesformål. Kommissionen fandt, at denne tilgang svækkede planens troværdighed, da dens positive virkninger enten allerede var udtømt eller utilstrækkelige til at undgå behovet for yderligere støtte.

(95) Desuden befandt visse andre initiativer sig fortsat i planlægningsfasen uden en konkret tidsplan for gennemførelsen. Under disse omstændigheder fandt Kommissionen, at det var yderst spekulativt at betragte dem som effektive bidrag til genoprettelsen af rentabiliteten. Kommissionen fandt derfor, at de nye private midler på dette tidspunkt i proceduren ikke kunne betragtes som pålidelig dokumentation for gennemførligheden af den reviderede omstruktureringsplan.

(96) For det fjerde anførte Kommissionen, at de franske myndigheder ikke havde fremlagt et "nedjusteret" scenarie som krævet i rammebestemmelserne. Denne undladelse forhindrede enhver passende vurdering af den reviderede omstruktureringsplans sårbarhed over for negative chok.

(97) For det femte fandt Kommissionen, at de foreløbige regnskaber var ufuldstændige, for så vidt som der ikke var blevet fremsendt nogen forventet balance eller flowtabel bortset fra en sammenfattende resultatopgørelse. De foreliggende oplysninger viste også, at Corsairs egenkapital ville forblive [...]. Under disse omstændigheder fandt Kommissionen, at Corsair fortsat ville blive klassificeret som et kriseramt selskab ved udgangen af denne periode, hvilket rejste tvivl om, hvorvidt den omstruktureringsplan, der blev fremlagt på daværende tidspunkt, ville genoprette selskabets langsigtede rentabilitet.

(98) I sin åbningsafgørelse rejste Kommissionen derfor alvorlig tvivl om, hvorvidt den reviderede omstruktureringsplan var i overensstemmelse med kriterierne i rammebestemmelserne, for så vidt som den fandt, at det hverken var indlysende eller sandsynligt, at Corsair ville være i stand til at generere et tilstrækkeligt afkast eller opretholde sine aktiviteter på markedet uden yderligere støtte.

(99) Kommissionen fandt derfor foreløbigt, at den reviderede omstruktureringsplan ikke påviste Corsairs evne til at konkurrere på egen hånd efter omstruktureringen, og at den foreslåede støtte derfor ikke kunne anses for at bidrage til udviklingen af en rentabel økonomisk aktivitet som omhandlet i artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

4.1.2.2. Om foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejningen

(100) I sin åbningsafgørelse udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt støtten til den reviderede omstruktureringsplan i tilstrækkelig grad var ledsaget af passende foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger. I henhold til punkt 124, litra c), i rammebestemmelserne skal sådanne foranstaltninger i betragtning af den betydelige stigning i støttebeløbet være mere omfattende end dem, der oprindeligt blev indført. På den ene side foreslog Frankrig en forøgelse af flåden til ti fly som følge af nye ordrer, mens flådens størrelse i princippet burde reduceres som følge af stigningen i støttebeløbet og forlængelsen af omstruktureringsperioden. På den anden side syntes virkningen af foranstaltningen vedrørende opgivelse af slots hverken kvalitativt eller kvantitativt at være større end den foranstaltning, der allerede var fastsat i omstruktureringsplanen fra 2020.

(101) Ud over den forhøjelse af støtten, der var fastsat i den reviderede omstruktureringsplan, tog den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for, hensyn til den omstændighed, at Corsair ifølge de oplysninger, som Kommissionen rådede over på daværende tidspunkt, i omstruktureringsperioden kunne have modtaget yderligere støtte på op til 32 mio. EUR. Foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejningen er derfor stort set de samme som dem, der allerede er indført, på trods af den betydelige stigning i støttebeløbet i den reviderede omstruktureringsplan.

4.2. **Beslutningen om at udvide proceduren**

(102) I beslutningen om at udvide proceduren rejste Kommissionen nye tvivlsspørgsmål ud over dem, der blev rejst i åbningsafgørelsen.

4.2.1. *Om tilsidesættelsen af forpligtelsen vedrørende begrænsning af flyflåden*

(103) I sin beslutning om at udvide proceduren mindede Kommissionen om, at misbrug af statsstøtte i henhold til artikel 108, stk. 2, i TEUF udgør et selvstændigt anliggende, for så vidt som det vedrører anvendelsen af støtten i strid med den afgørelse, hvorved den godkendes, og ikke dens ulovlige tildeling.

(104) I sin afgørelse fra 2020 godkendte Kommissionen omstruktureringsstøtte til Corsair på betingelse af, at visse foranstaltninger begrænsede konkurrencefordrejningen, navnlig begrænsningen af flåden til ni fly i hele planens løbetid (indtil september 2023). Denne begrænsning var en del af de væsentlige tilsagn, der sikrede støttens forenelighed.

(105) I sin beslutning om at udvide proceduren anførte Kommissionen, at bemærkninger fra konkurrenter og oplysninger fra de franske myndigheder viste, at Corsair i 2023 og 2024 havde drevet mindst ti fly som følge af forlængede chartringsaftaler. De franske myndigheder har også anerkendt disse overskridelser, hvilket fremgår af Corsairs flyveplaner for IATA's sommersæson 2023 og 2024.

(106) Kommissionen påpegede også, at de franske myndigheder ikke kunne være uvidende om denne situation, og at de havde tolereret, at grænsen blev overskredet, uden at anmelde en ændring af omstruktureringsplanen eller anmode Kommissionen om udtrykkelig tilladelse.

(107) De franske myndigheder hævdede, at der ved disse chartringsaktiviteter var tale om lejlighedsvise aktiviteter, som skyldtes eksterne begrænsninger og kun gav Corsair en marginal fordel.

(108) Kommissionen afviste disse argumenter i sin beslutning om at udvide proceduren fra april 2025 og mindede om, at den kompenserende flådebegrænsningsforanstaltning havde til formål at begrænse antallet af fly og ikke deres kapacitet i overensstemmelse med fast praksis i andre afgørelser (om omstruktureringsstøtte til TAP, Condor og SAS). Formålet var at fastfryse flåden efter integrationen af den nye Airbus, der blev bestilt før krisen, uden at bringe rentabiliteten af den godkendte omstruktureringsplan i fare.

(109) Som Kommissionen har forklaret, kan chartringsaktiviteterne i 2023 og 2024 imidlertid ikke betegnes som lejlighedsvise, eftersom de varede flere måneder i højsæsonen og vedrørte ruteflyvninger (Paris-Bamako i 2023 og Paris-Montreal i 2024). Desuden fortsatte Corsair med at anvende ti fly efter september 2023, [...].

(110) Kommissionen fandt derfor, at denne situation ville udgøre misbrug af støtten, da den reviderede omstruktureringsplan, der blev anmeldt i 2023, ikke ophævede de oprindelige tilsagn. Så længe Kommissionen ikke havde vedtaget en ny afgørelse, fandt grænsen på ni luftfartøjer fortsat anvendelse.

(111) I henhold til rammebestemmelserne indebærer enhver forhøjelse af støttebeløbet desuden en udvidelse af de kompenserende foranstaltninger. Corsair har tværtimod øget sin flåde og dermed forværret konkurrencefordrejningen.

(112) De franske myndigheders begrundelser (operationelle begrænsninger, uopsættelighed, leveringsforsinkelser, sikkerhedssituationen i Mali) overbeviste ikke Kommissionen, for så vidt som chartringsaktiviteterne var resultatet af forsætlige beslutninger, der var planlagt på forhånd, og ikke af tvingende begivenheder.

(113) Endelig hævder Corsairs konkurrenter, at disse chartringsaktiviteter gjorde det muligt for Corsair at føre en aggressiv prispolitik, der fordrejede konkurrencen i højsæsonen.

(114) Kommissionen fandt derfor, at der herskede alvorlig tvivl om, hvorvidt Corsair og Frankrig overholdt forpligtelsen til at begrænse flåden, hvilket var en væsentlig betingelse for forenelighed af 2020-støtten.

(115) I henhold til artikel 20 i forordning (EU) 2015/1589 besluttede Kommissionen derfor at udvide den formelle undersøgelsesprocedure, der blev indledt i februar 2024, for at fastslå, om denne tilsidesættelse udgjorde misbrug af omstruktureringsstøtten, og anførte, at den ville analysere flådens faktiske størrelse i den forlængede omstruktureringsperiode, der blev anmeldt i 2023, i lyset af den tvivl, der allerede var givet udtryk for i åbningsafgørelsen.

4.2.2. *Om den supplerende støtte, der blev ydet i omstruktureringsperioden*

(116) I åbningsafgørelsen bemærkede Kommissionen uden at give udtryk for nogen specifik tvivl i denne henseende, at Corsair havde modtaget yderligere offentlig støtte i omstruktureringsperioden, uden at de franske myndigheder havde påvist deres lovlighed eller forenelighed. I beslutningen om at udvide proceduren anførte Kommissionen, at Corsair mellem 2021 og 2022 havde modtaget 32,4 mio. EUR i tilskud tildelt i henhold til ordninger, som Kommissionen havde godkendt inden for rammerne af de midlertidige covid-19-rammebestemmelser ([23]) ("de midlertidige rammebestemmelser"). Disse tilskud blev betragtet som statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, TEUF, hvorefter Kommissionen mindede om, at de midlertidige covid-19-rammebestemmelser udtrykkeligt udelukkede virksomheder, der allerede havde været kriseramte den 31. december 2019, fra at være omfattet af foranstaltningerne. Corsair var imidlertid allerede en kriseramt virksomhed på daværende tidspunkt.

(117) Kommissionen bemærkede, at de franske myndigheder ikke anmeldte tildelingen af en sådan støtte, hvilket er i strid med punkt 129 i rammebestemmelserne. Den bemærkede også, at Corsairs gentagne og vedvarende anvendelse af offentlig finansiering viste, at Corsairs vanskeligheder før pandemien ikke var blevet løst. Den supplerende støtte, der blev ydet i 2021 og 2022, syntes således at være i strid med princippet om engangsstøtte i punkt 70 i rammebestemmelserne, som forbyder en virksomhed, der allerede modtager omstruktureringsstøtte, at modtage ny støtte, før den har afsluttet sin omstrukturering. Endelig konkluderede Kommissionen, at det – da de franske myndigheder ikke havde henvist til noget andet retsgrundlag – ikke kunne fastslås, om denne supplerende støtte var forenelig med det indre marked, og at der fortsat herskede alvorlig tvivl om, hvorvidt den var i overensstemmelse med rammebestemmelserne.

(118) Kommissionen fandt også, at hvis disse 32,4 mio. EUR blev betragtet som yderligere omstruktureringsstøtte, ville de forværre den tvivl, der allerede blev givet udtryk for i åbningsafgørelsen fra februar 2024. Denne tvivl vedrørte Corsairs langsigtede rentabilitet, som blev kunstigt understøttet af ulovlig støtte, proportionaliteten af den nye offentlige støtte, manglen på et passende afkast til staten og utilstrækkeligheden af de foranstaltninger, der begrænsede konkurrencefordrejningen.

([23]) EUT C 91 I af 20.3.2020, s. 1, senest ændret den 18. november 2021 (EUT C 473 af 24.11.2021, s. 1).

4.2.3. *Om den supplerende støttes indvirkning på foreneligheden af den støtte, der finansierer ændringen af omstruktureringsplanen*

(119) Endelig rejste Kommissionen i betragtning af tildelingen af 32,4 mio. EUR i ulovlig støtte til Corsair i omstruktureringsperioden tvivl om denne støttes indvirkning på foreneligheden af den supplerende støtte, der blev anmeldt i 2023 til finansiering af den reviderede omstruktureringsplan.

4.3. **Bemærkninger fra Frankrig**

4.3.1. *Om åbningsafgørelsen*

(120) Den 7. marts 2024 fremsendte de franske myndigheder deres bemærkninger til Kommissionen vedrørende åbningsafgørelsen.

(121) I disse bemærkninger anfører de, at Corsairs reviderede omstruktureringsplan, der blev forelagt Kommissionen efter den oprindelige støtteafgørelse af 11. december 2020 (106,7 mio. EUR), er en fuldstændig videreførelse af den oprindelige plan.

(122) I denne forbindelse bekræfter de franske myndigheder den fulde gennemførelse af de planlagte operationelle og samfundsmæssige foranstaltninger, navnlig omlægningen af fokus til Antillerne og Det Indiske Ocean, udviklingen af Corsair-aktiviteterne i Afrika, moderniseringen af flåden gennem integration af Airbus A330-NEO og genforhandlingen af kollektive overenskomster. De franske myndigheder hævder, at Corsair på den pågældende dato også opfyldte sine oprindelige tilsagn om at begrænse flåden til ni fly for at begrænse konkurrencefordrejningen.

(123) De franske myndigheder forklarer, at denne reviderede omstruktureringsplan er nødvendig på grund af ekstraordinære omstændigheder, som ikke kunne forudses og ikke kan tilskrives selskabet, og som førte til en afvigelse i dens finansielle fremskrivning og et fald på [200-400] mio. EUR i driftsresultatet i perioden 2020-2023. Disse faktorer omfatter forlængelsen af sundhedskrisen, samfundsmæssige bevægelser på Antillerne, virkningen af Ruslands militære aggression mod Ukraine, der har ført til en betydelig stigning i brændstofpriserne, og stigningen i dollarpriserne samt udbredt omkostningsinflation i euro. De franske myndigheder fastholder derfor, at den ændring, der blev anmodet om i september 2023 på grundlag af afsnit 7.2.2 i rammebestemmelserne, har til formål at fortsætte omstruktureringsindsatsen i en begrænset periode, der på daværende tidspunkt stadig var fastsat af de franske myndigheder til den 30. september 2025.

(124) Frankrig mener, at Corsair bidrager til den øgede aktivitet i de regioner i EU's yderste periferi, som det betjener, og det må derfor konkluderes, at Corsair alene spiller en vigtig rolle i økonomien i en bestemt region i den yderste periferi (eller en specifik oversøisk sektor), hvilket yderligere er blevet bekræftet under de seneste naturrelaterede hændelser, der har påvirket Mayotte. Frankrig mener derfor, at dette bidrag kan berettige yderligere omstruktureringsstøtte, som det var tilfældet med Air Austral (i 2022) på Réunion eller SATA-koncernen (også i 2022) på Azorerne.

(125) Til støtte for disse argumenter fremlægger Frankrig et studie ([24]), hvori det konkluderes, i) at Corsairs udtræden ville føre til en ændring af et duopol til et monopol på forbindelser mellem Paris og Mayotte med mulige prisstigninger på 41 % til følge (og en forventet prisstigning på 15 % på Antillerne og 8 % på Réunion), og ii) at alternative konkurrenter ikke ville være i stand til at intervenere, hvis Corsair indstillede sine aktiviteter, på grund af de store adgangsbarrierer. De franske oversøiske regioners afsides beliggenhed og status som øsamfund afholder nye operatører fra at åbne forbindelser til disse regioner, hvilket i øvrigt bekræftes af gennemgangen af markedsadgang og -afgang i løbet af de seneste otte år. Den eneste permanente markedsadgang blev sikret af French Bee, som har åbnet en rute til Réunion. French Bee er et datterselskab af Air Caraïbes, som allerede er forankret i de franske oversøiske territorier. Tre andre virksomheder, der forsøgte sig med en markedsadgang på disse forbindelser, indstillede hurtigt deres aktiviteter. Ifølge studiet er der ingen økonomiske incitamenter for virksomheder, der ikke

([24]) E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity, studie fra den 7.marts 2024 udarbejdet på vegne af Corsair.

har fodfæste i de franske oversøiske territorier, til at etablere sig der. De etablerede operatører har ikke en tilstrækkelig base i Charles de Gaulle-lufthavnen, og de europæiske operatører, der driver punkt til punkt-forbindelser, råder ikke over den nødvendige flåde til langdistanceflyvninger, og desuden er driften af sådanne flyvninger ikke i overensstemmelse med deres forretningsstrategi, der er baseret på mellemdistanceflyvninger. Endelig er Orly-lufthavnen, hvorfra de fleste flyvninger til de franske oversøiske lande finder sted, mættet, hvilket gør en ny markedsadgang usandsynlig. Studiet fremhæver også en høj risiko for stiltiende samordning mellem de resterende operatører på de relevante markeder i tilfælde af Corsairs udtræden og de negative samfundsmæssige og økonomiske konsekvenser, som en sådan udtræden kan have for de regioner, der betjenes af Corsair. Endelig forklarer Frankrig også, at eventuelle hypotetiske prisstigninger som følge af Corsairs fuldstændige udtræden ikke ville kunne imødegås ved at pålægge de etablerede luftfartsselskaber forpligtelser til offentlig tjeneste, som midlertidigt ville forbyde de etablerede luftfartsselskabers takstforhøjelser, og/eller ved at yde direkte støtte til indbyggerne, for så vidt som sådanne interventioner ville svare til interventionistisk regulering på markedet og ville koste staten og dermed de franske borgere meget mere end den støtte, der blev ydet ud over støttemodtagerens egetbidrag.

(126) De franske myndigheder mener, at den reviderede omstruktureringsplan giver troværdige udsigter til en genoprettelse af Corsairs rentabilitet, selv i et nedjusteret scenarie. De anfører desuden, at referencescenariet, der er godkendt af en uafhængig revisor, omfatter tilførsel af [20-50] mio. EUR i egenkapital, afskrivning af 103 mio. EUR i offentlig gæld og tildeling af 38,1 mio. EUR i oversøisk skattegodtgørelse, og at driftsresultatet forventes at være [...] mio. EUR i 2026/2027. De franske myndigheder mener endvidere, at planen for den vedvarende fornyelse af flåden via Airbus A330-NEO-fly og driften af et tiende fly (F-HSKY) med henblik på at optimere omkostningerne, styrke de ultramaritime forbindelser og muliggøre en større diversificering i retning af Afrika ([...]) operationelt på den pågældende dato sker på bekostning af amerikanske ruter ([...]). De franske myndigheder konkluderer derfor, at den reviderede omstruktureringsplan, for så vidt angår genoprettelsen af rentabiliteten, er i overensstemmelse med rammebestemmelserne, idet den viser et positivt afkast af den investerede kapital fra 2023-2024 og en rentabilitetsgrad (EBITDAR), der er tilpasset de europæiske luftfartsselskabers rentabilitet i 2019 (ca. 15 %) fra 2025/2026 med en forventet positiv likviditet.

(127) De franske myndigheder mener også, at egetbidraget er tilstrækkeligt, effektivt og forholdsmæssigt. De hævder i overensstemmelse med beslutningspraksis for ændring af planen, at der skal tages hensyn til alle de bestræbelser, der er gjort siden 2020, herunder salget af Boeing 747, genforhandlingen af lejepriser, planen for sikring af beskæftigelsen og den kollektive fratrædelsesaftale. De bekræfter, at [...] er specifik, men kræver Kommissionens tilladelse, og at finansieringen af [...] og udsættelsen af bidragene er berettigede, fordi de kommer fra et privatretligt organ. I alt vil kombinationen af egetbidrag (293,9 mio. EUR) dække 60,14 % af de samlede omstruktureringsomkostninger (eksklusive balance efter aktivitet), hvilket i vid udstrækning overholder den tærskel på 50 %, der kræves i henhold til rammebestemmelserne, selv for de yderligere omkostninger (59,9 % dækket).

(128) Med hensyn til den statslige intervention (83,1 mio. EUR) finder de franske myndigheder det hensigtsmæssigt at udfylde likviditetsgabet og omstrukturere den uholdbare gæld. De tilføjer, at denne er behørigt godtgjort gennem en klausul om tilbagebetaling, når Corsair igen er rentabel, (op til [...] mio. EUR), som har forrang for udlodning af udbytte, samt gennem forbuddet mod udbetaling af udbytte til aktionærer i seks år.

(129) Endelig mener de franske myndigheder, at foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejningen er korrekt afstemt og vigtigere end foranstaltningerne i den oprindelige omstruktureringsplan, for så vidt som Corsair i forbindelse med Frankrigs bemærkninger af samme dato forpligter sig til permanent og uigenkaldeligt at opgive op til 365 slots i Paris-Orly, permanent at lukke [...] amerikanske ruter og opgive åbningen af andre ruter samt at begrænse sin flådes samlede kapacitet til [...] fly (en reduktion på mere end [...] % i forhold til kapaciteten før omstruktureringen). Disse foranstaltninger anses af de franske myndigheder for at være tilstrækkelige og hensigtsmæssige i betragtning af Corsairs størrelse og aktiviteter i støtteberettigede områder, idet opretholdelsen af det tiende fly anses for at være afgørende for udviklingen af Corsairs aktiviteter på det afrikanske kontinent og genoprettelsen af rentabiliteten uden at skade selskabets historiske hjerte, nemlig de oversøiske aktiviteter.

4.3.2. *Om tilsidesættelsen af forpligtelsen vedrørende begrænsning af flyflåden*

(130) I sine bemærkninger af 30. maj 2025 som svar på beslutningen om at udvide proceduren har de franske myndigheder i det væsentlige anført, at Corsair har opfyldt de forpligtelser, der blev indgået i forbindelse med den oprindelige omstruktureringsplan, og at den lejlighedsvise chartring skyldes omstændigheder, der gjorde, at selskabet var nødsaget til at gøre brug af denne mulighed, uden at dette udgør en manglende overholdelse af omstruktureringsplanen eller misbrug af støtten. De franske myndigheder hævder først og fremmest, at det klart fremgår af afgørelsen fra 2020, at det kun var med henblik på at begrænse Corsairs kapacitet med hensyn til antallet af sæder, at Kommissionen for nemheds skyld og med kendskab til antallet af sæder, der var til rådighed for Corsair med ni fly, kunne sige noget om antallet af fly. Det fremgår af formularen til forhåndsanmeldelse af omstruktureringsstøtten, der blev fremsendt i 2020, at begrænsningen af flåden skulle forstås som antallet af sæder i forhold til Corsairs kapacitet, der – inden omstruktureringen – skulle nås i perioden 2020-2024. De franske myndigheder mener, at en anden fortolkning af foranstaltningen i forbindelse med Kommissionens begrænsning af flåden, afkoblet fra kapaciteten med hensyn til antal sæder, ville underminere de generelle principper i EU-retten såsom retssikkerhedsprincippet og princippet om god forvaltningsskik. Denne tilsidesættelse er så meget desto mere åbenbar, idet den vedvarende tvetydighed i formuleringen og fortolkningen af Corsairs forpligtelser kan have alvorlige retsvirkninger. Corsair reducerede i perioden 2020-2024 sin sædekapacitet betydeligt i forhold til den kapacitet, selskabet havde til hensigt at opnå før omstruktureringen, og opfyldte både målet om at reducere sin kapacitet eller sin tilstedeværelse på markedet som omhandlet i punkt 78 i rammebestemmelserne og sine forpligtelser i henhold til afgørelsen fra 2020. De franske myndigheder viser (tabel 5) udviklingen i Corsairs faktiske kapacitet siden vedtagelsen af afgørelsen fra 2020 (herunder chartringsaktiviteter) i forhold til Corsairs kapacitet som tilsigtet inden omstruktureringen.

Tabel 5

Udviklingen i Corsairs faktiske kapacitet i forhold til den forventede kapacitet (i sæder)

Antal sæder	2020 [1]	2021 [2]	2022 [3]	Sommeren 2023 [4]	December 2023	Sommeren 2024 [5]	December 2024
Forventet kapacitet i Corsairs forretningsplan før omstruktureringen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Faktisk kapacitet efter afgørelsen om godkendelse af omstruktureringsplanen fra 2020 (eksklusive lejlighedsvis chartring)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Faktisk kapacitet efter afgørelsen om godkendelse af omstruktureringsplanen fra 2020 (inklusive lejlighedsvis chartring)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

[1] Antal sæder pr. 30. september 2020.
[2] Antal sæder pr. 30. september 2021.
[3] Antal sæder pr. 30. september 2022.
[4] Antal sæder i sommeren 2023.
[5] Antal sæder i sommeren 2024.

(131) Subsidiært mener de franske myndigheder, at chartringsaktiviteterne ikke havde nogen indvirkning på foreneligheden af anmodningen om ændring af omstruktureringsplanen fra 2020. I denne forbindelse bemærker Frankrig, at Corsairs gennemsnitlige antal fly pr. dag i en IATA-sæson altid har været mindre end ni, for så vidt som chartringsaktiviteter af særlig lejlighedsvis karakter i vid udstrækning blev opvejet af dage, hvor Corsair opererede færre end ni fly. De franske myndigheder opfordrer Kommissionen til at foretage en undersøgelse af Corsairs konkrete gennemførelse af de forpligtelser, der følger af afgørelsen fra 2020, idet der ud over betingelserne eller tilsagnene tages hensyn til den sammenhæng, hvori de indgår, og deres mål. De har i denne forbindelse anført, at chartringsaktiviteterne blev nødvendiggjort af tvingende årsager, der var uden for Corsairs indflydelse, såsom, for ruten Paris-Bamako, flybesætningens afvisning af at betjene ruten på grund af den lokale geopolitiske og sikkerhedsmæssige situation, for ruten Paris-Montreal, forsinkelser i den tidlige levering af nye fly som led i fornyelsen af flåden, der bragte driften af flyvningerne med ni fly i fare i den periode, hvor aktiviteten var størst. De franske myndigheder påpeger, at Corsair i lyset af salget af flyet [...] i september 2023 chartrede et fly med henblik på at betjene ruten Paris-Montreal i to måneder i sommeren 2024, hvor F-HSKY ikke var tilgængelig, og erstatningsflyet A330-NEO endnu ikke var blevet leveret. På grund af statens [...] blev Corsair tvunget til at beholde flyet [...]. Enhver anden beslutning ville have været yderst skadelig for selskabets aktiviteter. De franske myndigheder insisterer på, at beslutningstagningen i forbindelse med disse chartringsaktiviteter skal ses i lyset af de industrielle oplysninger, som Corsair havde kendskab til i slutningen af sommeren 2023. På det tidspunkt, hvor drøftelserne med en potentiel køber af [...], som ikke længere skulle være en del af flåden fra sommeren 2024, var langt fremme, blev det meddelt, at leveringen af Airbus, som skulle erstatte dette, ville blive forsinket.

4.3.3. *Om den supplerende støtte, der blev ydet i omstruktureringsperioden*

(132) Med hensyn til den supplerende støtte på 32,4 mio. EUR, der blev ydet til Corsair mellem 2021 og 2022, anerkendte de franske myndigheder ved skrivelse af 16. december 2024, at Corsair, som var et selskab, der allerede var kriseramt den 31. december 2019, ikke var berettiget til de støtteordninger, der var godkendt i henhold til de midlertidige covid-19-rammebestemmelser, og derfor ikke burde have været omfattet heraf. De franske myndigheder påberåber sig ikke desto mindre, at deres tjenestegrene var i god tro i forbindelse med en sundhedsmæssig krisesituation.

(133) I sine bemærkninger af 30. maj 2025 som svar på udvidelsen af den formelle undersøgelsesprocedure fastholder de franske myndigheder, at den supplerende støtte ikke blev ydet i strid med princippet om engangsstøtte.

(134) I denne henseende har de for det første bestridt, at Corsairs vanskeligheder er tilbagevendende, og gjort gældende, at de skyldes eksterne og uforudsigelige omstændigheder, herunder navnlig de længerevarende virkninger af covid-19-krisen, som ikke kunne have været forudset på tidspunktet for kalibreringen af Corsairs omstruktureringsplan. Resultaterne af det senest afsluttede regnskabsår (afsluttet den 30. september 2024) underbygger ikke desto mindre vejen til genoprettelse af rentabiliteten. For det andet hævder de franske myndigheder, at princippet om engangsstøtte kun finder anvendelse i tilfælde, hvor der ydes ny rednings- eller omstruktureringsstøtte, mens den pågældende støtte ikke er en del af en rednings- eller omstruktureringsoperation for Corsair, men blev ydet for at afbøde virkningerne af covid-19. For det tredje har de anført, at hvis Kommissionen finder, at covid-19-støtten er omstruktureringsstøtte (hvilket ikke er tilfældet), indeholder rammebestemmelserne undtagelser fra princippet om engangsstøtte, navnlig "på grund af ekstraordinære omstændigheder, som ikke kunne forudses og ikke kan tilskrives selskabet", såsom de længerevarende virkninger af covid-krisen.

(135) Endelig forpligter de franske myndigheder sig til frivilligt at tilbagesøge 32,4 mio. EUR i supplerende støtte fra Corsair med renter, inden den supplerende omstruktureringsstøtte godkendes, for at ophæve enhver økonomisk fordel, som Corsair måtte have opnået som følge af den ulovlige støtte, og for at neutralisere enhver indvirkning, som en sådan støtte kan have på den supplerende omstruktureringsstøttes proportionalitet.

4.4. **Bemærkninger fra interesserede parter**

(136) Som anført i den dispositive del af åbningsafgørelsen underrettede Kommissionen de interesserede parter ved at offentliggøre den sammen med et fyldestgørende resumé heraf i Den Europæiske Unions Tidende.

(137) Efter denne offentliggørelse fremsatte flere interesserede parter bemærkninger til åbningsafgørelsen. De mest relevante bemærkninger til Kommissionens vurdering er sammenfattet i de følgende punkter.

4.4.1. *Groupe Dubreuil Aéro*

(138) GDA, som er Dubreuil-koncernens flyselskab, har anført, at koncernen er en vigtig aktør inden for fransk langdistanceluftfart, der hovedsageligt opererer gennem sine to selskaber, Air Caraïbes og lavprisdatterselskabet French Bee. Disse luftfartsselskaber positionerer sig som en direkte og betydelig konkurrent til Corsair som følge af den betydelige overlapning mellem deres forbindelser og driftsbaser: De ruter, der betjenes af GDA, navnlig de primære ruter til Antillerne (Martinique, Guadeloupe, Fransk Guyana) og Det Indiske Ocean (La Réunion), er strategiske ruter, der deles med Corsair.

(139) Denne konkurrence er så meget desto mere intens, idet de to koncerner hovedsagelig opererer fra den samme vigtige hovedlufthavn, nemlig Paris-Orly. Desuden medfører tilstedeværelsen af French Bee på de samme ruter et intenst konkurrencemæssigt prispres, da de to koncerners traditionelle transportmodeller er i direkte konkurrence med udbuddet af lavprislangdistanceflyvninger. GDA er derfor den vigtigste konkurrent på de geografiske markeder, der er vigtige for Corsairs fremtidige rentabilitet.

(140) Som direkte konkurrent, der blev påvirket af konkurrencefordrejningen, anmodede GDA oprindeligt den 24. maj 2024 Kommissionen om at ophæve den oprindelige støtte fra 2020 og afvise Corsairs reviderede omstruktureringsplan. Denne anmodning er baseret på tre primære klagepunkter: i) den påviste manglende overholdelse af betingelserne for 2020-støtten, ii) tildelingen af ulovlig supplerende støtte og iii) den reviderede omstruktureringsplans uforenelighed med det indre marked.

(141) GDA har for det første kritiseret den manglende overholdelse af de ufravigelige betingelser i afgørelsen fra 2020. GDA har i denne henseende gjort gældende, at der foreligger en tilsidesættelse af forpligtelserne til gennemsigtighed og loyalt samarbejde, navnlig som følge af manglen på halvårlige rapporter og den manglende offentliggørelse af oplysningerne på det franske finansministeriums websted. Hvad mere alvorligt er, hævder GDA, at de vigtigste kompenserende foranstaltninger ikke blev gennemført: i) Flåden blev udvidet til mindst ti fly i strid med tilsagnet om at begrænse flåden til ni fly, og ii) Corsair åbnede nye ruter til Afrika (Tananarive, Cotonou, Bamako) uden forudgående tilladelse fra Kommissionen, hvilket er i strid med den oprindeligt krævede omlægningsstrategi. GDA har desuden alvorlige forbehold med hensyn til tilbagebetalingen af de to statslån (i alt 80 mio. EUR), da det forhold, at den franske stat nu ønsker at afskrive denne gæld, indebærer, at Corsair aldrig påbegyndte tilbagebetalingen, hvilket er en åbenlys overtrædelse af de oprindelige betingelser.

(142) For det andet har GDA gjort gældende, at der er udbetalt ulovlig og ny statsstøtte efter 2020. Ud over uspecificeret støtte (anslået til mindst 32 mio. EUR, navnlig gennem skattelettelser og nedsættelse af sociale gebyrer) fastholder GDA, at den forskudte betaling af bidrag til CRPN som tilkendt i september 2023 i sig selv er ny ulovlig støtte, der ikke kan registreres som et egetbidrag.

(143) For det tredje gør GDA gældende, at den reviderede omstruktureringsplan udgør ny omstruktureringsstøtte, der skal erklæres uforenelig i henhold til princippet om engangsstøtte. GDA begrunder dette med omfanget af ændringerne (betydelig stigning i den samlede støtte), den manglende overholdelse af den formelle anmeldelsesfrist og frem for alt med den radikale ændring af strategien (fra rationalisering til udvidelse til Afrika). Ifølge GDA opfylder støtten, selv som en ændring, ikke betingelserne for forenelighed, fordi afskrivningen af gælden på 80 mio. EUR sammen med den supplerende støtte på 83,1 mio. EUR gør den samlede støtte (163,1 mio. EUR) uforholdsmæssig i forhold til aktionærernes egetbidrag, som GDA anser for utilstrækkeligt.

(144) Endelig bestrider GDA troværdigheden af den genoprettede rentabilitet og hævder, at planen ikke længere bidrager til den fælles interesse (territorial kontinuitet). GDA forklarer således, at Corsair, som er genstand for en akkumulering af historiske tab (næsten 500 mio. EUR mellem 2000 og 2018), ikke giver nogen troværdig udsigt til langsigtet rentabilitet, især da planen forlænges, og at denne støtte derfor ikke opfylder de grundlæggende betingelser i rammebestemmelserne.

(145) Afslutningsvis anmoder GDA Kommissionen om at fastslå, at støtten er blevet misbrugt, og at de nye foranstaltninger er uforenelige. GDA opfordrer til øjeblikkelig ophævelse af støtteafgørelsen fra 2020 og til et påbud om øjeblikkelig tilbagesøgning af al støtte (både oprindelig og ulovligt udbetalt støtte) med tillæg af renter. Hvis Kommissionen alligevel godkender støtten, insisterer GDA på væsentligt forbedrede kompenserende foranstaltninger (stor udtynding i flåden og slots på de nuværende ruter) samt oprettelse af en uafhængig administrator til nøje overvågning og udbetaling af støtten i betingede rater.

(146) Den 11. oktober 2024 gentog og supplerede GDA sine indsigelser og konkluderede, at Corsair ikke opfyldte betingelserne for 2020-støtten, modtog yderligere ulovlig støtte og foreslog en revideret omstruktureringsplan, der var strukturelt uforenelig med EU-retten, navnlig med princippet om engangsstøtte.

(147) GDA insisterede navnlig på, at de franske myndigheder og Corsair ikke overholdt forpligtelserne i afgørelsen fra 2020, for så vidt som forbuddet mod at begrænse flåden til ni fly for det første ikke blev overholdt, og at analysen af IATA's sommer- og vinterprogrammer for 2024 førte til, at GDA konkluderede, at Corsair drev eller var nødt til at chartre mindst ti eller endog 11 fly, hvilket var i strid med den "vigtigste strukturelle foranstaltning", der blev indført ved afgørelsen fra 2020. For det andet gentager GDA, at Corsair modtog yderligere ulovlig støtte, for så vidt som de direkte statslån, der blev opnået i 2020, var genstand for en etårig betalingshenstand, hvilket udgjorde ny uanmeldt støtte. Ifølge GDA skal denne støtte lægges oven i de ulovlige beløb, der allerede er indberettet. GDA fordømmer også den klare interessekonflikt i forbindelse med udsættelsen forbundet med den forskudte betaling af bidrag til CRPN (en anden påstået ulovlig støtte), idet den nuværende HR-direktør i Corsair også er forvalter af CRPN.

(148) GDA anfægter dernæst den strategi, der indebærer et fornyet fokus på oversøiske ruter, der begrundede støtten i 2020, og hævder, at Corsairs faktiske strategi nu fokuserer på Afrika. Corsair omtales som et "afrikansk luftfartsselskab" på grund af åbningen eller planlægningen af ruter til Brazzaville, Senegal (Dakar) og Gabon (Libreville). Ifølge GDA er disse initiativer, der er motiveret af beskæftigelse og lokal konkurrence, i strid med målet om territorial kontinuitet og rejser tvivl om begrundelsen for den offentlige støtte. GDA har endvidere gjort gældende, at godstransport, hovedsagelig i retning af Afrika, udgør Corsairs eneste rentable aktivitet i 2023.

(149) Den pågældende dato kritiserede GDA ligeledes den manglende stabilitet i aktiebeholdningen som følge af Republikken Congos udtræden og den nye "business angel"-aktionær Abbas Jabers tidligere konkurser, som ifølge GDA ikke havde offentliggjort sine regnskaber i flere år.

(150) GDA kritiserede også kraftigt, at de økonomiske antagelser i Corsairs reviderede omstruktureringsplan ikke var seriøse. Skønnet over et gradvist fald i prisen på flybrændstof til 900 USD/ton fra september 2023 var ukorrekt, da prisen fortsat var højere, og den manglende dækning af brændstofpriserne forværrede den manglende realitetssans. GDA er desuden af den opfattelse, at antagelsen om en stigning i gennemsnitspriserne på flyvningerne mellem det franske hovedland og de oversøiske territorier modsiges af generaldirektoratet for civil luftfart, som rapporterer om et prisfald i 2024.

(151) GDA klager desuden over den manglende finansielle gennemsigtighed fra Corsairs side, som først offentliggjorde sine regnskaber for 2022 og 2023 efter en retssag. GDA har i denne forbindelse anført, at revisorerne udtrykte forbehold med hensyn til pålideligheden af betalingsfristerne og antydede, at Corsair ønskede at skjule sandheden om sin situation. GDA anslår, at Corsairs finansielle situation er katastrofal med et driftsresultat i 2023 på -37,1 mio. EUR. Ifølge GDA er dette tabsniveau på trods af den modtagne statsstøtte bevis for, at selskabet er strukturelt tabsgivende og ikke er rentabelt.

(152) GDA gentog den pågældende dato sin konklusion om, at Frankrigs fortsatte støtte udgjorde en uretmæssig udbetaling af ulovlig støtte, som førte til klare konkurrencefordrejninger på markedet. På dette grundlag gentager GDA derfor sine anmodninger til Kommissionen om at tilbagekalde afgørelsen fra 2020, erklære al udbetalt støtte uforenelig og ulovlig (herunder ny og uanmeldt støtte) og kræve denne støtte omgående tilbagebetalt. GDA mener, at Corsairs likvidation ville være i overensstemmelse med rammebestemmelserne, idet de mere effektive konkurrenter ville få mulighed for vækst.

(153) Den 8. november 2024 fremsatte GDA yderligere bemærkninger for at bekræfte, at Corsair systematisk og varigt havde overtrådt den betingelse, der var fastsat i afgørelsen fra 2020, om at begrænse sin flåde til ni fly, og at omgåelsen af denne forpligtelse ville have udgjort en varig foranstaltning, hvilket gjorde det muligt for Corsair at øge sine produktionsmidler og sin flådes faktiske størrelse.

(154) Ifølge GDA viser flådehistorikken, at Corsair regelmæssigt drev ti fly, herunder mellem november 2021 og oktober 2022.

(155) GDA forklarer, at antallet af flyvninger i IATA's sommersæson 2024 steg betydeligt i spidsbelastningsperioder, hvilket krævede som minimum 11 fly. Her anslår GDA igen, at Corsair gjorde brug af langtidschartring (122 flyvninger med Iberojet på strækningen Paris-Montreal og 26 flyvninger med Gallistair på strækningen Paris-Bamako). På dette grundlag hævder GDA, at Corsair systematisk har omgået flådebegrænsningen, sandsynligvis uafbrudt i næsten fire år, med regelmæssig brug af chartringsaktiviteter, hvilket viser en vilje til at skjule omgåelsen af de restriktioner, som Kommissionen havde indført.

(156) Den 6. januar reagerede GDA på Corsairs meddelelser om et positivt driftsresultat og nettoresultat i slutningen af september 2024 og hævdede, at der var tale om falske meddelelser, som ikke burde vildlede Kommissionen. GDA påpeger, at dette resultat navnlig skyldes en kraftig vækst i godstransporten i Afrika og i tillægsindtægterne, hvilket er i strid med det oprindelige formål med 2020-støtten, som var at forbedre forbindelserne til de oversøiske territorier og beskytte forbrugere med "begrænsede ressourcer". GDA bemærker i den forbindelse, at Corsairs ledelse har bekræftet sine ambitioner med hensyn til operationer i Afrika og prognosen om et tiende fly i den strategiske plan, en forøgelse af flåden, som forværrer konkurrencefordrejningerne, og bekræfter, at der faktisk er tale om en ny omstruktureringsplan, som Kommissionen burde afvise. GDA henleder frem for alt Kommissionens opmærksomhed på en erklæring fra Corsairs ledelse, hvori der henvises til "aftaler med staten", der gør det muligt at fortsætte sagen "under alle omstændigheder", selv uden afstemning om budgetændringsforslagene. GDA ser dette som et tegn på ny ulovlig støtte (betalingshenstand eller udsættelser med hensyn til offentlig gæld) og en yderligere overtrædelse af den omstruktureringsstøtte, der blev godkendt i 2020, idet Corsair anvender denne statsstøtte som en konkurrencefordel. Endelig er GDA af den opfattelse, at meddelelsen om lukning af Montreal-ruten til fordel for åbning af en rute til Brazzaville (hvilket ikke er godkendt af Kommissionen) bekræfter Corsairs ændrede strategi og manglende interesse for selskabets tilsagn, hvilket underbygger argumentet om, at der er tale om en ny omstruktureringsplan, der er underlagt princippet om engangsstøtte. GDA afslutter med at gentage sin anmodning om at ophæve den støtte, der blev godkendt i 2020, og kræve øjeblikkelig tilbagebetaling af al udbetalt støtte.

(157) Endelig udtrykte GDA den 23. maj 2025 tilfredshed med Kommissionens beslutning om at udvide undersøgelsesproceduren ved beslutningen om at udvide proceduren af 11. april 2025, idet GDA anførte, at denne beslutning bekræftede GDA's tvivl med hensyn til tilsidesættelsen af forpligtelsen til at begrænse Corsairs flåde til ni fly og tildelingen af ulovlig uanmeldt støtte på 32,4 mio. EUR. GDA insisterer derfor på, at Corsair løbende overtrådte forpligtelsen til flådebegrænsning ved at anvende ti til 11 fly til at forfølge en aggressiv mængdestrategi, som fordrejede konkurrencen ved at forårsage prisfald, som ville være uholdbare uden ulovlig offentlig støtte. GDA påpeger, at de franske myndigheder nu har erkendt, at de ulovligt har ydet de 32,4 mio. EUR i henhold til en ordning, der ikke fandt anvendelse, hvilket er i strid med princippet om engangsstøtte. Ifølge GDA berettiger disse gentagne mangler og misbruget af den oprindelige støtte kombineret med den omstændighed, at den ændrede plan udgør en ny uforenelig omstruktureringsplan, at der træffes øjeblikkelige foranstaltninger. GDA anmoder derfor på ny om, at Kommissionen den pågældende dato indleder en procedure for misbrug af støtte, ophæver afgørelsen fra 2020, erklærer al støtte ulovlig og uforenelig med det indre marked og kræver øjeblikkelig tilbagesøgning heraf.

4.4.2. *Air Austral*

(158) Air Austral, som er et fransk selskab med hjemsted på La Réunion og en stor aktør i Det Indiske Ocean, betjener hovedsagelig det franske hovedland (daglige afgange til Paris CDG og andre byer via samarbejde med Train plus Air), øerne La Réunion, Mayotte, Mauritius, Comorerne, Madagaskar, Seychellerne samt Sydafrika, Thailand og Indien.

(159) Air Austral er en direkte konkurrent til Corsair. Dette skyldes, at de to selskaber opererer på vigtige og strategiske langdistanceruter, især ruterne mellem det franske hovedland og de oversøiske territorier, navnlig Réunion, Mayotte og Antillerne. Konkurrencen ses i form af en overlapning på vigtige ruter og indebærer både pris- og kapacitetsmæssig konkurrence.

(160) Den 24. maj 2024 fremsendte Air Austral sine bemærkninger til åbningsafgørelsen til Kommissionen. Air Austral finder ændringen eller forlængelsen af Corsairs omstruktureringsplan uacceptabel og uantagelig. Denne holdning er baseret på påstanden om, at Corsair i væsentlig grad og vedvarende så bort fra betingelserne for den oprindelige støtte fra 2020, og at den nye omstruktureringsplan, selv i en revideret udgave, ikke sikrer virksomhedens langsigtede rentabilitet og samtidig i væsentlig grad forværrer konkurrencefordrejningerne på markedet.

(161) I sine bemærkninger klager Air Austral over flere alvorlige fejl fra Corsairs side og betegner dem som misbrug af den modtagne støtte. Den alvorligste uoverensstemmelse er overtrædelsen af forpligtelsen til at begrænse flåden til ni luftfartøjer. Ifølge Air Austral viser analysen af flyvninger for sommersæsonen 2023 og 2024, at der kontinuerligt er blevet gjort brug af chartringsaktiviteter, hvilket bringer den faktiske flåde op på ti fly i spidsbelastningsperioder. Dette opfattes som en rent kommerciel og ekspansiv manøvre, og Corsairs argument om at erstatte denne begrænsning med en sædekapacitetsgrænse afvises af Air Austral, da det er i strid med retspraksis og Kommissionens faste praksis. Air Austral forklarer desuden, at Corsair åbnede ruten Réunion-Antananarivo (Madagaskar) i 2023 ved at overskride den markedsandelsgrænse på 50 %, der gælder for enhver ny ruteflyvning. Endelig har Air Austral fremhævet den manglende fremlæggelse af halvårsrapporterne og den manglende offentliggørelse af regnskaberne siden 2022, hvilket efter selskabets opfattelse hindrer Kommissionens kontrol og giver anledning til alvorlig mistanke om, at den "strengt nødvendige" støtte kan blive overskredet.

(162) Air Austral mener desuden, at den reviderede omstruktureringsplan ikke kan sikre en genoprettelse af den langsigtede rentabilitet, for så vidt som Corsair fører en aggressiv og uholdbar prispolitik med priser, der er betydeligt lavere end konkurrenternes på ruten Paris-Réunion. Air Austral mener, at denne politik med lave priser, der opretholdes i en situation med generel inflation, er afkoblet fra ændringerne i omkostninger og takster.

(163) Samtidig mener Air Austral, at de negative virkninger for konkurrencen anses for at være alvorligt forværret. Corsairs markedsandel steg således kraftigt mellem 2019 og 2024 med en stigning på + 20,6 % på strækningen Paris-Réunion og en kontrol på 56 % på markedet på strækningen Réunion-Madagaskar. Denne overkapacitet og prisdumping førte til et kraftigt fald i Air Australs rentabilitet på ruterne Métropole-Réunion og Réunion-Mayotte. Corsairs kvælende overkapacitetspolitik på ruten Paris-Mayotte lammer enhver vækstkapacitet for konkurrenterne. Air Austral afviser som sådan Frankrigs argument om "ekstrem konkurrence" og påpeger på det kraftigste, at Corsair netop er den aktør, der skaber denne illoyale konkurrence gennem sin uhæmmede strategi.

(164) Air Austral konkluderer, at de oprindelige foranstaltninger til bekæmpelse af fordrejninger mislykkedes på grund af Corsairs manglende overholdelse, og at den reviderede omstruktureringsplan på trods af den betydelige stigning i støttebeløbet ikke indeholder forslag om yderligere seriøse kompenserende foranstaltninger.

(165) Air Austral anmoder afslutningsvis formelt Kommissionen om at afvise den reviderede omstruktureringsplan og indlede en procedure for misbrug af den oprindelige støtte, da de negative virkninger klart vil opveje de positive virkninger.

4.4.3. *Diamondale Limited*

(166) Den 23. maj 2024 fremsendte Diamondale Limited (Diamondale), som er tidligere majoritetsaktionær i Corsair og ejede 75,03 % af aktiekapitalen og 100 % af stemmerettighederne indtil 2021, sine bemærkninger til Kommissionen. På grundlag af Diamondales erfaring og viden om selskabet udtrykte Diamondale stærk skepsis med hensyn til muligheden for at gennemføre Corsairs reviderede omstruktureringsplan, og selskabet modsatte sig stigningen i den offentlige støtte.

(167) Diamondale har i sine bemærkninger anført, at selskabet anser den reviderede omstruktureringsplan for at være urealistisk, og anmoder Kommissionen om at kræve fuld tilbagebetaling af den støtte på 139,6 mio. EUR, der allerede er ydet til Corsair, i stedet for at forhøje den, hvilket ville være i strid med artikel 108, stk. 2, i TEUF. Diamondale deler desuden Kommissionens tvivl med hensyn til eventuel yderligere statsstøtte, som Corsair har modtaget i omstruktureringsperioden, idet selskabet anser denne støtte for at give anledning til konkurrencefordrejning.

(168) Diamondales analyse viser en strukturel forværring af Corsairs regnskaber siden 2018 med tab på 48 mio. EUR i 2021. Diamondale mener, at selskabet er genstand for en kronisk finansiel ubalance med utilstrækkelig driftskapital siden 2018 på grund af udhulingen af egenkapitalen. Diamondale mener, at Corsair finansierer sine langsigtede investeringer med kortsigtede ressourcer, hvilket har ført til en negativ nettolikviditet siden 2018 og bringer selskabet i fare for betalingsstandsning. Diamondale mener, at gælden er for stor, og at den udeblevne tilstrækkelige rentabilitet gør det umuligt at overleve, selv med yderligere støtte på 200 mio. EUR.

(169) Diamondale nærer desuden alvorlig tvivl om Corsairs faktiske og tilstrækkelige egetbidrag og dets evne til at genoprette sin langsigtede rentabilitet og mener, at visse anførte bidrag er gamle og "genanvendte" initiativer.

(170) Diamondale anfægter derfor statens intervention over for en privat virksomhed, der allerede er stærkt forgældet, idet den vurderer, at den eneste måde at undgå en ny konkurs på er gennem privat finansiering.

4.4.4. *Anonym interesseret part*

(171) Den interesserede part, der ønskede at forblive anonym, kritiserede den yderligere støtte i form af direkte tilskud og gældsafskrivninger uden konkrete kompenserende modydelser, dvs. Corsairs tilsagn om at forebygge risikoen for konkurrencefordrejning, hvilket gav anledning til bekymring for en betydelig ubalance til skade for konkurrencen.

4.5. **De franske myndigheders bemærkninger til bemærkningerne fra de interesserede parter**

(172) Den 26. juli 2024 fremsendte de franske myndigheder bemærkninger til Kommissionen som svar på bemærkningerne fra tredjeparterne (GDA, Air Austral og Diamondale) med henblik på at påvise den reviderede omstruktureringsplans antagelighed og forenelighed med det indre marked.

(173) I forbindelse med disse bemærkninger bekræfter de franske myndigheder på ny, at forpligtelserne i omstruktureringsplanen fra 2020 fuldt ud er blevet overholdt, og tilbageviser tredjeparternes påstande. Beskyldningen om manglende gennemsigtighed afvises, da de franske myndigheder anfører, at der fandt regelmæssige udvekslinger sted med Kommissionen, og at selskabets regnskaber for 2021/2022 og 2022/2023 var blevet offentliggjort.

(174) Med hensyn til begrænsningen af flåden fremstår lejlighedsvis chartring af fly, navnlig til Bamako og Montreal, som en nødvendighed grundet eksterne årsager (geopolitiske risici, leveranceforsinkelser) og udgør ikke en ekspansionspolitik, da den udbudte sædekapacitet, selv med sådanne chartringsaktiviteter, aldrig har oversteget niveauet før omstruktureringen. I denne forbindelse tilføjer de franske myndigheder, at omfordelinger af forbindelser til Afrika (Cotonou, Bamako, Tananarive) også udtrykkeligt er blevet godkendt af Kommissionen. Med hensyn til konkurrencefordrejninger opfyldte Corsair sit tilsagn ved at stille i gennemsnit langt over 365 slots til rådighed for tredjepartsluftfartsselskaber i Paris-Orly. Endelig anses anmodningen om ændring for at være i overensstemmelse med princippet om engangsstøtte i rammebestemmelserne, da den ifølge de franske myndigheder sikrer fuldstændig kontinuitet i den indledende omstruktureringsindsats, hvis mål (primære aktiviteter i de oversøiske territorier, vækst i Afrika) ikke drages i tvivl, og dens forlængede varighed indtil [...] (datoen for omstruktureringsperiodens afslutning på datoen for fremsættelsen af disse bemærkninger) er strengt begrænset til, hvad der er nødvendigt.

(175) De franske myndigheder mener endvidere, at anmodningen om ændring er forenelig med det indre marked, fordi kriterierne i punkt 124 i rammebestemmelserne er opfyldt.

(176) På grundlag af detaljerede analyser foretaget af Corsairs eksterne konsulent bekræfter de franske myndigheder selskabets positive dynamik med et positivt driftsresultat på [...] mio. EUR over 12 rullende måneder (fra juni 2023 til maj 2024), idet resultaterne ved udgangen af maj 2024 oversteg budgettet og lå et godt stykke over det nedjusterede scenarie. Dette positive resultat, der hænger sammen med optimeringen af omkostninger og udbud, understøtter udsigten til et driftsresultat på [...] mio. EUR i perioden 2026-2027. De franske myndigheder anfører også, at den supplerende rapport fra konsulentfirmaet Analysis Group bekræfter, at Corsairs prispolitik er forenelig med rentabiliteten uden overkapacitet eller faldende priser.

(177) De franske myndigheder forklarer igen, at Corsair spiller en central rolle for den territoriale kontinuitet, hvilket berettiger offentlig intervention for at rette op på et markedssvigt. De forklarer, at den kontrafaktiske analyse viser, at selskabets udtræden ville føre til en meget betydelig prisstigning på de oversøiske ruter (navnlig + 15,6 % på ruterne til Antillerne og + 41,5 % til Mayotte), en risiko for stiltiende samordning og en betydelig forværring af konkurrencesituationen (skabelse af et monopol på strækningen Paris-Mayotte).

(178) Med hensyn til proportionaliteten af den offentlige og private indsats anfører de franske myndigheder, at tredjeparternes indsigelser mod egetbidraget er blevet afvist. Den forskudte betaling af bidrag til CRPN betragtes som et privat bidrag, eftersom CRPN ifølge de franske myndigheder er en privatretlig juridisk person, hvis midler ikke er statsmidler. De franske myndigheder mener også, at afskrivningen af den offentlige gæld som følge af lån i henhold til omstruktureringsplanen fra 2020 ikke kan betragtes som ny supplerende støtte, hvilket ville være i strid med Kommissionens beslutningspraksis. Ifølge de franske myndigheder ligger Corsairs egetbidrag således fortsat over tærsklen på 50 % af de samlede omstruktureringsomkostninger.

(179) Endelig mener de franske myndigheder, at de foreslåede foranstaltninger til bekæmpelse af konkurrencefordrejninger anses for at være tilstrækkelige og mere restriktive end foranstaltningerne i omstruktureringsplanen fra 2020, for så vidt som Corsair ifølge de franske myndigheder forpligter sig til uigenkaldeligt at opgive 365 slots i Paris-Orly, til permanent lukning af de amerikanske ruter ([...]) for at fokusere på Afrika og begrænse sin kapacitet. Den covid-19-støtte, som Corsair har modtaget (32 mio. EUR), anses for at være lovlig, da den er ydet på grundlag af almindelig ret og er tilgængelig for konkurrenterne.

(180) De franske myndigheder konkluderer derfor, at anmodningen om ændring opfylder alle kriterier og skal imødekommes, da der ikke er udbetalt støtte før Kommissionens afgørelse.

(181) Som svar på de argumenter, som de interesserede parter fremførte i deres bemærkninger til beslutningen om at udvide proceduren af 11. april 2025, gentager de franske myndigheder i det væsentlige deres bemærkninger vedrørende den begrænsede og berettigede karakter af lejlighedsvis chartring af det tiende fly. De franske myndigheder påpeger også, at Corsairs flyvninger i modsætning til GDA's påstande tog udgangspunkt i ni fly, og at selskabet aldrig drev 11 fly. De franske myndigheder bemærker endvidere, at GDA's påstande om, at chartringsaktiviteterne havde virkninger på markedet, ikke er underbygget af beviser. De franske myndigheder mener, at prisnedsættelserne på destinationerne i de oversøiske territorier ikke er et resultat af Corsairs mængdestrategi og prispolitik, der er gennemført takket være statsstøtte, men snarere afspejler en generel tendens, der ikke kun ses på Guadeloupe og Martinique, som er destinationer, der betjenes af Corsair, men også på andre destinationer, der ikke betjenes af Corsair, såsom Fransk Guyana og andre mellem- og langdistancedestinationer, som Corsair ikke betjener. Endelig hævder de franske myndigheder, at det i betragtning af omstændighederne ville være i strid med proportionalitetsprincippet og Kommissionens praksis at antage, at chartringen af det tiende fly rejser tvivl om, hvorvidt anmodningen om ændring af omstruktureringsplanen er forenelig med det indre marked, eller at den fører til misbrug af omstruktureringsstøtten fra 2020.

5. BEDØMMELSE

5.1. Statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF

(182) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF er "[...] statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, [bortset fra de i traktaterne hjemlede undtagelser] uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne".

(183) En foranstaltning udgør således statsstøtte efter denne bestemmelse, hvis alle nedenstående betingelser er opfyldt: i) Støtten kan tilregnes staten og er finansieret gennem statsmidler. ii) Den skal give modtageren en fordel. iii) Denne fordel skal være selektiv. iv) Foranstaltningen skal fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstater.

5.1.1. *Foranstaltninger i omstruktureringsplanen fra 2020*

(184) I anmeldelsen af ændringen af omstruktureringsplanen anførte de franske myndigheder, at en del af kapitalindskuddet fra OMRP-investorkonsortiet i 2020 på 6 mio. EUR faktisk stammede fra midler fra de statsejede myndigheder, der var medlemmer af dette konsortium (betragtning 42). De franske myndigheder mener, at denne del af finansieringen bør klassificeres som statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(185) I lighed med den øvrige finansiering fra statens budget- eller skatteressourcer, der blev ydet til Corsair i 2020 i henhold til den forligsprotokol, der blev indgået i forbindelse med den forebyggelsesprocedure, der blev indledt over for dette selskab, skal den omhandlede finansiering, der hidrører fra de lokale myndigheders ressourcer, anses for at forpligte den franske stat og kunne tilregnes denne, eftersom denne protokol blev undertegnet af CIRI, der repræsenterede den franske stat. Denne individuelle finansieringsforanstaltning gav Corsair en selektiv fordel. For så vidt som selskabet på det tidspunkt, hvor denne individuelle foranstaltning blev tildelt, var kriseramt, hvilket blev forværret af covid-19-pandemien, er muligheden for, at der kunne være blevet ydet finansiering på markedsvilkår, udelukket. Denne foranstaltning styrkede Corsairs konkurrencemæssige stilling i forhold til andre luftfartsselskaber med aktiviteter i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og fordrejede eller truede dermed med at fordreje konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne (se afsnit 3.1.1 i afgørelsen fra 2020).

(186) Denne del af kapitalindskuddet fra ORMP, der blev ydet inden for rammerne af omstruktureringsplanen fra 2020, bør derfor kvalificeres som statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

5.1.2. *Foranstaltninger i den reviderede omstruktureringsplan*

(187) For det første indeholder den reviderede omstruktureringsplan følgende foranstaltninger, som Frankrig anmeldte som statsstøtte: i) et nyt indskud på 3 mio. EUR fra Guadeloupes departementsråd, ii) en oversøisk skattegodtgørelse på 38,1 mio. EUR inden for rammerne af Corsairs investeringsprogram til køb af et fly, iii) en gældsomlægning på 19 mio. EUR svarende til den ikke-eftergivelige offentlige gæld over en seksårig periode ([...]), iv) en afskrivning på 23 mio. EUR svarende til den eftergivelige offentlige gæld, der kunne afskrives, og v) en afskrivning af offentlig gæld på 80 mio. EUR svarende til de statslån, der blev ydet i den oprindelige omstruktureringsplan (lån fra FDES og PP), samt 4,7 mio. EUR i renter på disse lån (betragtning 39).

(188) Den franske stat er via Comité Interministériel de Restructuration Industrielle (CIRI) sammen med repræsentanterne for det støttemodtagende selskab, de udtrædende aktionærer og de nye investorer medunderskriver af det "term sheet", der blev undertegnet den 7. november 2025 og fremsendt til Kommissionen af de franske myndigheder (betragtning 31). Dette dokument indeholder i del D bestemmelser om ydelse af den finansiering, der er anført i betragtning 187, nr. i) -v), og som mobiliserer budget- eller skatteressourcer fra centralstaten eller Guadeloupe-regionen. Det følger heraf, at disse foranstaltninger ydes af den franske stat ved hjælp af dens midler og kan tilregnes denne.

(189) Corsair befinder sig i en yderst vanskelig situation, som har ført til indledningen af en forebyggende procedure mod selskabet (ad hoc-mandat efterfulgt af forlig) og udnævnelsen af en ad hoc-repræsentant og derefter forligsmænd ([25]). Som anført i betragtning 18 til 29 forværredes Corsairs situation, som allerede var meget vanskelig i 2020, da omstruktureringsplanen fra 2020 blev udarbejdet og vedtaget, yderligere, hvilket udelukkede muligheden for at opnå finansiering på markedsvilkår. Selv om der i dokumentet er fastsat bestemmelser om privat finansiering i form af nye kapitalindskud, er den fortsat betinget af statsstøtte. Følgelig giver den offentlige finansiering i form af eftergivelse af eftergivelig offentlig gæld eller lån, skattegodtgørelse, kapitaltilførsel eller omlægning af den ikke-eftergivelige del af den offentlige gæld Corsair en klar fordel, som selskabet ikke ville kunne opnå på normale markedsvilkår.

(190) Den fordel, der er omhandlet i betragtning 189, er selektiv, fordi de offentlige finansieringsforanstaltninger udgør individuel støtte, der kun kommer Corsair til gode ([26]).

(191) De foranstaltninger, der er anført i betragtning 187, nr. i) -v), styrker Corsairs konkurrencemæssige stilling i forhold til andre luftfartsselskaber med aktiviteter i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, navnlig dem, der betjener de samme ruter fra Paris til destinationer enten på fransk område eller til tredjelande. Disse foranstaltninger fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen mellem luftfartsselskaber og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(192) Det følger af ovenstående betragtninger, at de foranstaltninger, der er anført i betragtning 187, nr. i) -v), udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(193) For det andet indeholder den reviderede omstruktureringsplan en udsættelse forbundet med Corsairs forskudte betaling af bidrag til CRPN i september 2023 (betragtning 43). I åbningsafgørelsen gav Kommissionen tidligere udtryk for sin holdning med hensyn til, om denne finansiering kunne ses som egetbidrag, idet den fandt, at den kunne udgøre statsstøtte (betragtning 86).

(194) De franske myndigheder mener, at denne udsættelse skal vurderes som et egetbidrag, for så vidt som der er tale om en fordel ydet af et privat organ uden brug af statsmidler. Dubreuil Aero-koncernen bestrider de franske myndigheders vurdering og påpeger, at medlemskab af CRPN er obligatorisk, at bidragssatsen og -metoden fastsættes af staten, og at CRPN udfører en opgave af almen interesse og er underlagt ministerielt tilsyn.

(195) Statsmidler omfatter enhver form for offentlige ressourcer, herunder ressourcer tilhørende indenstatslige enheder (decentrale, føderale, regionale eller andre enheder) ([27]). Offentlige virksomheders midler udgør også statsmidler som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF ([28]). Den omstændighed, at de beløb, der svarer til den omhandlede foranstaltning, til stadighed er under de offentlige myndigheders kontrol og dermed står til rådighed for de kompetente nationale myndigheder, er i øvrigt tilstrækkelig til at kvalificere dem som statsmidler ([29]). Når en foranstaltning er truffet af en privat enhed, skal der desuden foreligge tilstrækkelige indicier, der kan godtgøre, at den omhandlede foranstaltning er truffet under de offentlige myndigheders indflydelse, og at denne foranstaltning derfor kan tilregnes staten ([30]).

(196) I henhold til den franske transportlov er lønnet, professionelt, civilt flypersonale omfattet af en supplerende obligatorisk pensionsordning. Bidragene betales dels af arbejdsgiveren, dels af arbejdstageren. Forvaltningen af denne ordning er overladt til CRPN, som er en privatretlig juridisk person, der ikke arbejder med gevinst for øje, og som udfører en opgave af almen interesse og er underlagt socialministerens tilsyn. Dens bestyrelse består af 22 medlemmer, hvoraf 11 er repræsentanter for arbejdsgivere, der er udpeget af den administrative myndighed, og de resterende 11 er repræsentanter for de sikrede, der er valgt i henhold til regler, der er fastsat ved dekret fra den

([25]) Artikel L611-3 ff. i den franske handelslov.
([26]) Dom af 4. juni 2015, Kommissionen mod MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, præmis 60.
([27]) Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, EUT C 261 af 19.7.2016, s. 1, punkt 48 og den deri nævnte retspraksis.
([28]) Ibidem, punkt 49 og den deri nævnte retspraksis.
([29]) Sag C-482/99, Frankrig mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2002:294, præmis 36.
([30]) Sag C-425/19 P, Italien mod Kommissionen, ECLI: EU:C:2021:154, præmis 67.

øverste domstol i forvaltningsretlige sager. Arbejdsgiverrepræsentanterne foreslås af faglige organisationer (otte medlemmer), luftfartsindustriorganisationer (ét medlem) og myndigheder med ansvar for flybesætninger (to medlemmer). Desuden finder drøftelserne sted med deltagelse af en regeringskommissær og ministeren med ansvar for civil luftfart, som kan høres, når de anmoder herom. Bidragssatsen og bidragsberegningsmetoden er fastsat ved bekendtgørelse. CRPN sikrer den finansielle balance i ordningen alene ved hjælp af sine ressourcer, og i tilfælde af utilstrækkelige ressourcer nedsættes ydelserne forholdsmæssigt ([31]).

(197) CRPN's midler stammer fra bidrag fra de sikrede og de tilknyttede arbejdsgivere. Der er intet bevis for, at disse private midler var underlagt statslig kontrol med henblik på at tjene som finansiering til Corsair. Navnlig gør sammensætningen af CRPN's bestyrelse, som omfatter repræsentanter for medlemmerne af CRPN – og dermed Corsairs konkurrenter – og hvori statens repræsentanter er i mindretal (to ud af 22), det ikke muligt at konkludere, at staten kunne have haft afgørende indflydelse på anvendelsen af midlerne fra bidragene og kunne beslutte hovedsagelig at anvende dem til at støtte visse virksomheder. Desuden ser Kommissionen intet, der tyder på, at de franske myndigheder ved hjælp af regeringskommissærens og ministeren med ansvar for civil luftfarts ret til at blive hørt under drøftelserne i CRPN's bestyrelse kan udøve en afgørende indflydelse på anvendelsen af CRPN's ressourcer. På samme måde er det ministerielle tilsyn med CRPN begrænset og vedrører hovedsagelig beregningen af pensioner og ikke ordningerne for opkrævning af bidrag. Den udsættelse, som CRPN har indrømmet Corsair, kan således ikke anses for at være ydet ved hjælp af statsmidler.

(198) Desuden er indicierne vedrørende tilsyn, udnævnelse af bestyrelsesmedlemmer og fastsættelse af bidragssatsen og metoden til beregning af bidragene ikke tilstrækkelige til at godtgøre, at den midlertidige finansiering, der ydes af CRPN, er blevet vedtaget under indflydelse af de offentlige myndigheder, navnlig henset til bestyrelsens paritet og den omstændighed, at arbejdsgiverrepræsentanterne, selv om de er udpeget af den administrative myndighed, faktisk har til opgave at repræsentere arbejdsgiverne ([32]). Desuden bekræfter bestemmelserne i den franske transportlov, at CRPN forvalter sine ressourcer selvstændigt, for så vidt som selskabet er forpligtet til at sikre sin egen finansielle balance og ikke kan forlade sig på statsstøtte i tilfælde af utilstrækkelige midler. Under disse omstændigheder kan det ikke konkluderes, at beslutningen om at indrømme Corsair en udsættelse i form af henstand med betalingen af bidrag for 2023 blev truffet under de offentlige myndigheders faktiske indflydelse. Foranstaltningen kan som følge heraf ikke tilregnes staten.

(199) Dette berører ikke den økonomiske rationalitet af CRPN's beslutning om at udsætte betalingen af de bidrag, som Corsair skyldte, i en periode fra 2020 til 2023, efter at have sikret, at de øvrige fordringshavere også gav lempelser ([33]), for at kunne opnå tilbagebetaling af sin fordring ved at gøre det lettere for skyldneren at genoprette sin rentabilitet i stedet for at forårsage dennes konkurs.

(200) CRPN's udsættelse af Corsairs betaling af bidrag i september 2023 kan ikke tilregnes staten og finansieres ikke ved hjælp af statsmidler og udgør derfor ikke statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF og kan med rette betragtes som en del af egetbidraget til meromkostningerne ved Corsairs omstrukturering.

(201) I lyset af vurderingen af de kumulative betingelser for, at der foreligger statsstøtte, konkluderer Kommissionen, at de foranstaltninger, der finansierer ændringen af omstruktureringsplanen, jf. betragtning 187, samt det kapitalindskud, der er omhandlet i betragtning 184 til 186, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

([31]) Artikel L6527-1 til L6527-4 og L6527-8 i den franske transportlov.

([32]) Den omstændighed, at staten udpeger alle repræsentanterne for en brancheorganisation, gør det ikke muligt at antage, at disse repræsentanter er repræsentanter for staten, jf. Domstolens dom af 30. januar 1985, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC) mod Guy Clair, C-123/83, præmis 18 og 19.

([33]) Se CRNP's ekstraordinære bestyrelses beslutning af 7. november 2023, som de franske myndigheder fremsendte den 10. februar 2025.

5.1.3. *Yderligere støtte ydet i omstruktureringsperioden*

(202) Det er ubestridt, at Corsair mellem den 12. april 2021 og den 31. maj 2022 og uafhængigt af den omstruktureringsstøtte fra 2020, som Kommissionen havde godkendt, modtog 32,4 mio. EUR. Disse består af: i) 1,8 mio. EUR fra solidaritetsfonden, ii) 10 mio. EUR som støtte til faste omkostninger og iii) 20,6 mio. EUR som "lukningsstøtte", der skulle finansiere de negative bruttodriftsoverskud for de virksomheder, der havde været udsat for grænselukninger i perioden fra januar til september 2021.

(203) De foranstaltninger, der er opregnet i betragtning 202, udgør individuelle foranstaltninger, der er truffet inden for rammerne af støtteordninger, som Frankrig har indført på grundlag af de midlertidige rammebestemmelser, og som er godkendt som statsstøtte ved Kommissionens afgørelser ([34]). Disse individuelle foranstaltninger skal derfor anses som statsstøtte af de grunde, der er anført i disse afgørelser.

(204) Under alle omstændigheder blev disse foranstaltninger tildelt på grundlag af individuelle afgørelser truffet af de kompetente myndigheder (økonomiministeriet, generaldirektoratet for offentlige finanser) i henhold til bekendtgørelser og dekreter. De blev finansieret over den franske stats budget. De finansieres derfor ved hjælp af statsmidler og kan tilregnes staten.

(205) Disse individuelle foranstaltninger begunstiger Corsair, for så vidt som de finansierer selskabets aktiviteter eller gør det muligt at dække visse omkostninger på 19 mio. EUR, som selskabet har afholdt under covid-19-pandemien på 32,4 mio. EUR, og som det normalt skulle have afholdt. Selskabets finansielle situation i 2021 og 2022, hvor den offentlige finansiering blev ydet, betød, at Corsair ikke let kunne have opnået denne finansiering på markedsvilkår. Hvis en sådan finansiering var blevet ydet i form af et lån tilvejebragt af et finansieringsinstitut, hvilket er usandsynligt, eftersom Corsairs likviditet på daværende tidspunkt sandsynligvis var lavere end beløbet på 32,4 mio. EUR, ville den have medført finansielle omkostninger svarende til omkostningerne for en udsteder, der nærmer sig konkurs. Den offentlige finansiering blev imidlertid ydet i form af tilskud, som ingen markedsaktør ville yde. De omhandlede individuelle foranstaltninger giver derfor Corsair en økonomisk fordel, som selskabet ikke ville have adgang til på markedsvilkår.

(206) Denne fordel er selektiv, for så vidt som den blev indrømmet Corsair, der blev anset for at være et selskab, der var særligt berørt af konsekvenserne af spredningen af covid-19-udbruddet, blandt andre modtagere af den omhandlede individuelle støtte.

(207) Den offentlige finansiering ydet til Corsair risikerer at fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, da den styrker den finansielle situation for Corsair, som er aktiv i lufttransportsektoren, der er åben for konkurrence og investeringer fra andre medlemsstater. Corsair opnåede en direkte konkurrencefordel ved ikke at skulle opkræve takster, der dækkede omkostningerne ved de tjenester, selskabet leverede i konkurrence med andre luftfartsselskaber, der betjente de samme destinationer. De individuelle foranstaltninger, der er anført i betragtning 202, skal derfor klassificeres som statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

5.2. **Støttens lovlighed**

(208) Det fremgår af artikel 108, stk. 3, i TEUF, at Kommissionen skal underrettes så betids om enhver påtænkt ændring af støtteforanstaltninger, at den kan fremsætte sine bemærkninger hertil. Er Kommissionen af den opfattelse, at det påtænkte er uforeneligt med det indre marked i henhold til artikel 107, iværksætter den uopholdeligt den i samme artikels stk. 2 fastsatte procedure, og den pågældende medlemsstat må ikke gennemføre de påtænkte foranstaltninger, før den nævnte procedure har ført til en endelig afgørelse.

([34]) Afgørelse C (2020) 2059 af 30. marts 2020 i sag 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 (EUT C 144 af 30.4.2020, s. 1), afgørelse C (2021) 1706 final af 9. marts 2021 i sag SA.61330 (2021/N) – France COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (EUT C 242 af 7.7.2023, s. 1) og afgørelse C(2021) 8710 final af 26. november 2021 i sag 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 (EUT C 500 af 10.12.2021, s. 1). Se også betragtning 27 i beslutningen om at udvide proceduren.

(209) Ifølge artikel 1, litra c), i Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 ([35]) udgør ændringer af eksisterende støtte desuden "ny støtte", der er omfattet af anmeldelsespligten i forordningens artikel 2, stk. 1. Artikel 108, stk. 3, i TEUF og artikel 3 i nævnte forordning indeholder en forpligtelse om, at anmeldelsespligtig støtte ikke må gennemføres, før Kommissionen har vedtaget eller anses for at have vedtaget en afgørelse om godkendelse af en sådan støtte.

(210) Hvad for det første angår lovligheden af den del af OMRP-konsortiets kapitalindskud, der viste sig at være finansieret af de statsejede myndigheder (betragtning 186), anførte de franske myndigheder spontant, at kvalificeringen af dette indskud som privat finansiering var ukorrekt. Denne erklæring kommer imidlertid efter den faktiske gennemførelse af foranstaltningen i omstruktureringsplanen fra 2020, som derfor skal betragtes som ulovlig støtte.

(211) Hvad for det andet angår lovligheden af støtten til den reviderede omstruktureringsplan, der er nævnt i betragtning 187, skal det indledningsvis bemærkes, at lånene fra FDES og PP, som blev godkendt ved afgørelsen fra 2020, skal kvalificeres som eksisterende støtte. Afskrivningen af den offentlige gæld, der følger af disse lån, herunder renter, udgør imidlertid en ændring af denne eksisterende støtte og er derfor underlagt anmeldelsespligten. De franske myndigheder underrettede Kommissionen om alle de foranstaltninger, der finansierede deres anmodning om ændring af Corsairs omstruktureringsplan fra 2020, nemlig på den ene side de foranstaltninger, der er anført i betragtning 187, nr. i) -iv), og på den anden side afskrivningen af den offentlige gæld som følge af lånene fra FDES og PP (betragtning 187, nr. v)). Da anmeldelsen fandt sted inden gennemførelsen af disse foranstaltninger, som er suspenderet, indtil Kommissionen har truffet sin afgørelse, finder Kommissionen, at de udgør lovlig statsstøtte. Denne kvalificering berører ikke vurderingen af støttens proportionalitet, navnlig forholdet mellem offentlige og private bidrag til finansieringen af omstruktureringsomkostningerne (betragtning 40, 282 og 293).

(212) Hvad endelig angår den yderligere støtte på 32,4 mio. EUR, der blev ydet i omstruktureringsperioden (betragtning 202 til 207), skal det erindres, at i henhold til punkt 129 i rammebestemmelserne skal enhver yderligere støtte, der faktisk er ydet i omstruktureringsperioden, herunder støtte ydet i henhold til en godkendt ordning, anmeldes individuelt til Kommissionen, for så vidt som den ikke er blevet underrettet herom på det tidspunkt, hvor den træffer sin afgørelse om omstruktureringsstøtten. Det er ubestridt, at de franske myndigheder i det foreliggende tilfælde ikke anmeldte den omhandlede individuelle støtte til Kommissionen, hverken i forbindelse med anmeldelsen af omstruktureringsstøtten eller efterfølgende. Desuden kan tildelingen af denne støtte til Corsair ikke anses for at være godkendt på grundlag af Kommissionens beslutninger vedrørende de pågældende støtteordninger, eftersom kriseramte virksomheder såsom Corsair udtrykkeligt var udelukket fra at være omfattet af disse ordninger. Støtten er således ulovlig.

5.3. **Støttens forenelighed og retsgrundlag for vurderingen af ændringen af omstruktureringsplanen**

(213) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner betragtes som forenelig med det indre marked, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(214) For at støtten kan erklæres forenelig med det indre marked, skal den således dels have til formål at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, dels ikke ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(215) For så vidt angår den første betingelse undersøger Kommissionen, om støtten har til formål at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene. For så vidt angår den anden betingelse vejer Kommissionen de positive virkninger af den påtænkte støtte for udviklingen af de aktiviteter, som støtten skal fremme, op imod de negative virkninger, som støtten kan have på det indre marked, i form af konkurrenceforvridning og negative virkninger for samhandelen ([36]).

([35]) Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9).

([36]) Dom af 22. september 2020, Østrig mod Kommissionen (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, præmis 19.

(216) Kommissionen har fastsat de kriterier, den undersøger ved vurderingen af, om omstruktureringsstøtte til en virksomhed er forenelig med det indre marked, i rammebestemmelserne. Det præciseres i punkt 7.2.2 i disse rammebestemmelser, at når en omstruktureringsstøtte er godkendt, kan den pågældende medlemsstat i omstruktureringsperioden anmode Kommissionen om at godkende ændringer af omstruktureringsplanen og støttens størrelse.

(217) På dette grundlag fremsendte Frankrig den første meddelelse vedrørende anmodningen om ændring af Corsairs omstruktureringsplan til Kommissionen den 27. september 2023, dvs. tre dage før udløbet af Corsairs omstruktureringsperiode. Frankrig sendte den 15. december 2023 Kommissionen yderligere oplysninger om de yderligere ændringer, der skulle foretages i omstruktureringsplanen fra 2020.

(218) Med hensyn til arten af ændringen af omstruktureringsplanen bemærker Kommissionen, at tilpasningerne af Corsairs omstruktureringsplan ikke ændrer dens formål, dens økonomiske logik eller de strukturelle mål, der blev godkendt i afgørelsen fra 2020. Den reviderede omstruktureringsplan forfølger samme mål, nemlig genoprettelse af selskabets langsigtede rentabilitet og bevarelse af den territoriale kontinuitet mellem det franske hovedland og de oversøiske departementer og regioner. De fremlagte ændringer er en operationel tilpasning til markedsudviklingen efter pandemien og udgør ikke en strategisk omlægning.

(219) Kommissionen bemærker navnlig, at Corsairs aktivitetsområde forbliver uændret. Selskabet har hverken diversificeret sine aktiviteter uden for lufttransporten, ændret sin forretningsmodel eller foretaget strukturelle ændringer, der påvirker dets økonomiske identitet. De pågældende markeder er fortsat stort set sammenlignelige, og selskabet betjener fortsat hovedsagelig de ruter, der forbinder de oversøiske territorier med det franske hovedland, i overensstemmelse med den opgave af almindelig økonomisk interesse, der ligger til grund for den oprindelige plan.

(220) I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at selskabet på grundlag af sin tilbundsgående undersøgelse af den reviderede omstruktureringsplan og de argumenter, som Frankrig har fremført, fortsat opfylder sin opgave med at sikre territorial kontinuitet mellem det franske hovedland og de oversøiske territorier og regioner ved at sikre en diversificering af udbuddet og meget konkurrencedygtige priser for kunder, der er underlagt de begrænsninger, der er anerkendt i artikel 349 i TEUF ([37]), på trods af en omfordeling af visse kapaciteter til Afrika, som ikke rejser tvivl om denne forankring, men udgør en kommerciel tilpasning, der har til formål at optimere anvendelsen af flåden (se betragtning 231).

(221) Dernæst viser Kommissionens finansielle analyse, at nøgleparametrene i den reviderede omstruktureringsplan fortsat er i overensstemmelse med parametrene i den plan, der blev godkendt i 2020. Målene om omkostningsreduktion, gældsreduktion, produktivitetsforbedring og styrket operationel effektivitet forbliver uændrede. Ændringerne i indtægtsprognoser og kapacitetstildeling afspejler den naturlige markedsudvikling og de makroøkonomiske forhold, der er observeret siden 2021. Disse udviklinger, der er begrænsede i omfang, ændrer ikke planens økonomiske struktur, men styrker dens troværdighed.

(222) Kommissionen minder om, at omstruktureringsplaner kan tilpasses, hvis markedsudviklingen eller de driftsmæssige forhold kræver det, forudsat at sådanne tilpasninger viderefører de oprindelige mål. De ændringer, som Frankrig har foreslået, falder netop inden for disse rammer: De har til formål at sikre, at den oprindelige plan gennemføres i et ustabilt markedsmiljø, samtidig med at de strategiske retningslinjer, der blev fastlagt i 2020, bevares. Opgaven vedrørende territorial kontinuitet, som er et centralt element i den godkendte plan, bevares fortsat fuldt ud.

([37]) For Frankrigs vedkommende omfatter disse Guadeloupe, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy og Saint Martin.

(223) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at de ændringer af omstruktureringsplanen, der blev godkendt i 2020, ikke udgør en ny plan, men en tilpasning heraf, der er nødvendiggjort af den konjunkturbetingede markedsudvikling. Den ændrede plan respekterer ånden og ordlyden i den oprindelige afgørelse, påvirker hverken omfanget af den godkendte støtte eller de tilstræbte rentabilitetsmål og er i fuld overensstemmelse med rammebestemmelserne. Den bør derfor betragtes som en ændring af den eksisterende plan.

(224) På dette grundlag konkluderer Kommissionen, at den reviderede omstruktureringsplan er i overensstemmelse med den omstruktureringsplan, som Kommissionen godkendte i 2020, og at den udgør en ændring af planen og ikke en ny plan.

(225) Kommissionen kan i overensstemmelse med punkt 124 i rammebestemmelserne godkende sådanne ændringer, hvis de overholder følgende regler:

a) Den ændrede plan skal stadig vise, at virksomhedens rentabilitet vil blive genoprettet inden for en rimelig tidshorisont.

b) Hvis omstruktureringsomkostningerne øges, skal egetbidraget øges tilsvarende.

c) Hvis støttebeløbet øges, skal foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger være mere omfattende end dem, der oprindeligt blev pålagt.

d) Hvis de foreslåede foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger er mere begrænsede end oprindeligt planlagt, skal støttens størrelse reduceres tilsvarende.

e) Den nye tidsplan for gennemførelse af foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejninger må kun forsinkes i forhold til den oprindelige tidsplan, hvis årsagerne hertil ikke kan tilskrives den støttemodtagende virksomhed eller medlemsstaten. Hvis dette ikke er tilfældet, skal støttebeløbet reduceres tilsvarende ([38]).

(226) Det skal også bemærkes, at afsnit 7.2.2 i rammebestemmelserne kun finder anvendelse på ændringer af omstruktureringsplaner og ikke på planer vedrørende nye omstruktureringsaktiviteter.

5.3.1. *Bidrag til udviklingen af en erhvervsgren eller et økonomisk område*

5.3.1.1. Bidrag til at afhjælpe et markedssvigt eller undgå samfundsmæssige problemer

(227) I henhold til punkt 38, litra b), i rammebestemmelserne skal statslig intervention målrettes de situationer, hvor støtten kan føre til en væsentlig forbedring, som markedsmekanismerne ikke i sig selv kan frembringe. I punkt 44 i rammebestemmelserne præciseres det, at der ikke bør ydes omstruktureringsstøtte for at sikre den blotte videreførelse af støttemodtagerens aktiviteter, men at den kun kan accepteres, hvis den er begrundet i behovet for at undgå samfundsmæssige problemer eller markedssvigt. Dette kan f.eks. være tilfældet, når en væsentlig lufttransporttjeneste, der er vanskelig at genetablere, risikerer at blive afbrudt, og det vil være vanskeligt for en konkurrent at erstatte den direkte ([39]).

(228) Kommissionen bemærkede i åbningsafgørelsen, at Corsair planlagde at udbygge sine punkt til punkt-forbindelser til Afrika og Det Indiske Ocean ([40]). I denne forbindelse blev der i åbningsafgørelsen udtrykt tvivl om, hvorvidt opretholdelsen af territorial kontinuitet og konnektivitet med regionerne i den yderste periferi stadig kunne påberåbes som begrundelse for yderligere omstruktureringsstøtte, navnlig i betragtning af i) tilstedeværelsen af to til tre konkurrerende ruteluftfartsselskaber på de samme ruter inden for EU, der betjenes af Corsair, og ii) det forhold, at Corsairs reviderede plan hovedsagelig fokuserede på at åbne nye ruter til destinationer uden for EU (se betragtning 80 til 82 i åbningsafgørelsen).

([38]) Punkt 124 i rammebestemmelserne.

([39]) Se anvendelse heraf på et mellemstort luftfartsselskab, der betjener specifikke segmenter af efterspørgslen efter passagertransport, i sag SA.57026 (2020/N) – Romania – COVID-19: Aid to Blue Air, EUT C 430 af 11.12.2020, som bekræftet af Retten i dom af 29. marts 2023, Wizz Air Hungary mod Kommissionen, T-142/21, EU:T:2023:164, præmis 66-74.

([40]) [...].

(229) Kommissionen underbyggede sin tvivl med hensyn til opfyldelsen af betingelsen i punkt 44 i rammebestemmelserne ved at bemærke, at på de tre ruter (Pointe-à-Pitre, Fort-de-France og La Réunion), som Corsair fortsat ville betjene, leverer mindst to konkurrerende luftfartsselskaber (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) tjenester, der kan sammenlignes med Corsairs, i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste med hensyn til hyppighed, kvalitet og kontinuitet i tjenesten. Kommissionen fandt derfor, at de passagertransporttjenester, som Corsair leverede, ikke forekom at være særegne eller i sig selv afgørende, eftersom disse tre andre selskaber syntes at være i stand til at kompensere for Corsairs udtræden af markedet ved at øge deres kapacitet, hyppighed eller forbindelser.

(230) Når dette er sagt, er konklusionerne i undersøgelsen fra de franske myndigheder (se betragtning 125) vedrørende hindringerne for Corsairs adgang til markederne og konsekvenserne af Corsairs konkurs for koncentrationen af udbud og prisstigninger på visse skrøbelige markeder (Mayotte) troværdige. Corsairs konkurs kan således føre til alvorlige samfundsmæssige problemer, nemlig en forværring af situationen for sårbare befolkningsgrupper i de regioner, der er omfattet af artikel 349 i TEUF.

(231) På den anden side vil Corsair fortsat betjene de franske oversøiske territorier, diversificere sit udbud og tilbyde forbindelser fra regionale lufthavne såsom Lyon og Marseille ud over Paris-Orly. Åbning og opretholdelse af direkte forbindelser fra regionale lufthavne har til formål at udvide kundegrundlaget og styrke den nationale konnektivitet uden at sætte spørgsmålstegn ved Corsairs centrale rolle med hensyn til at betjene de mest fjerntliggende oversøiske regioner. Også på dette grundlag vil Corsairs konkurs sandsynligvis føre til alvorlige samfundsmæssige problemer blandt sårbare befolkningsgrupper i disse regioner.

(232) Det er i denne forbindelse også relevant at minde om, at den planlagte finansiering i form af en oversøisk skattegodtgørelse forpligter Corsair til at afsætte de fly, der finansieres med denne foranstaltning, til aktiviteter, der udføres i de oversøiske territorier ([41]).

(233) Åbningen af afrikanske ruter i omstruktureringsperioden ([...]) blev foretaget med forudgående tilladelse fra Kommissionen efter en begrundet anmodning fra Corsair (se betragtning 88, litra d), i afgørelsen fra 2020). De var således et middel, som selskabet anvendte i overensstemmelse med sine forpligtelser i henhold til afgørelsen fra 2020 til at nå målet om langsigtet rentabilitet. Disse åbninger var dermed et engangsinstrument til diversificering af indtægterne og optimering af flådeanvendelsen, uden at det førte til lukning af eksisterende forbindelser til de fjerntliggende områder. Tværtimod viser den fremlagte dokumentation, at den geografiske diversificeringsstrategi forfølger et mål om finansiel stabilisering af selskabet, hvilket er en nødvendig forudsætning for at sikre bæredygtigheden af selskabets opgave med konnektivitet til de mest fjerntliggende regioner i Frankrig. På trods af disse omfordelinger af kapacitet har Corsair således stadig en stærk tilstedeværelse og forankring i de franske oversøiske territorier. Disse tjenester udgør kernen i dets aktiviteter (ca. [...] % af Corsairs aktiviteter med hensyn til udbudte sæder er rettet mod de franske oversøiske territorier).

(234) Under disse omstændigheder mener Kommissionen, at Corsair på trods af tilpasningen af sit transportnet og den målrettede indførelse af afrikanske ruter fortsat er stærkt forankret i betjeningen af Frankrigs oversøiske territorier og fortsat sikrer væsentlig konnektivitet for disse områder og dermed opfylder de behov for strukturel mobilitet og territorial kontinuitet, der blev konstateret i forbindelse med undersøgelsen af foranstaltningen.

(235) Det følger heraf dels, at udkastet til ændring af Corsairs omstruktureringsplan kan undersøges i lyset af afsnit 7.2.2 i rammebestemmelserne, dels at de ændringer, der er fastsat i denne plan, ikke rejser tvivl om den vurdering af støttens bidrag til at afhjælpe et markedssvigt eller samfundsmæssige problemer, som Kommissionen foretog i sin afgørelse fra 2020 ([42]).

([41]) I henhold til punkt 16 i term sheet og den omstruktureringsplan, der er knyttet som bilag hertil, skal fly, der finansieres via en en oversøisk skattegodtgørelse, betjene oversøiske ruter i [...] % af deres flyvetid og andre destinationer i transportnettet i [...] % af deres flyvetid.

([42]) Betragtning 60-65 i afgørelsen fra 2020.

5.3.1.2. Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet

(236) Det fremgår af punkt 124, litra a), i rammebestemmelserne, at Kommissionen i tilfælde af en ændring af omstruktureringsplanen vil kræve, at den pågældende medlemsstat forelægger en omstruktureringsplan, der inden for en rimelig tidsfrist genopretter støttemodtagerens langsigtede rentabilitet i forhold til den oprindeligt forelagte omstruktureringsplan.

(237) Omstruktureringsplanen skal desuden genoprette støttemodtagerens langsigtede rentabilitet på grundlag af realistiske antagelser om de fremtidige driftsvilkår, og den langsigtede rentabilitet er kun sikret, når en virksomhed er i stand til at opnå et passende forventet kapitalafkast efter at have dækket alle sine omkostninger, herunder afskrivninger og finansielle omkostninger.

(238) I sin åbningsafgørelse fandt Kommissionen, at den reviderede omstruktureringsplan, som de franske myndigheder havde fremlagt, indeholdt flere mangler, der kunne rejse tvivl om genoprettelsen af Corsairs langsigtede rentabilitet.

(239) For det første var de økonomiske og operationelle antagelser, som de franske myndigheder havde lagt til grund, ikke underbygget af detaljerede begrundelser, der gjorde det muligt at vurdere deres rigtighed, hvilket medførte en usikkerhed, hvad angår den konservative eller troværdige karakter.

(240) For det andet viste de grundlæggende finansielle fremskrivninger meget begrænsede marginer i forhold til de traditionelle rentabilitets- og solvensindikatorer, hvilket udsatte selskabet for en risiko for skrøbelighed i tilfælde af en negativ udvikling i visse centrale antagelser såsom brændstofpriser.

(241) For det tredje bemærkede Kommissionen, at de kapitalindskud, der blev identificeret som "nye midler", dvs. bidrag på [5-25] mio. EUR fra de etablerede investorer og [5-25] mio. EUR fra Republikken Congo-Brazzaville som ny investor, forblev beskedne i lyset af Corsairs likviditetsbehov. Desuden viste en række andre foranstaltninger, der blev præsenteret som nye initiativer, sig faktisk at være tidligere foranstaltninger, der allerede var taget i betragtning i 2020-planen, eller som stadig var i planlægningsfasen, således at de ikke kunne anses som effektive bidrag til genoprettelsen af rentabiliteten. Under disse omstændigheder fandt Kommissionen, at de identificerede indskud ikke gjorde det muligt at påvise planens gennemførlighed.

(242) For det fjerde havde de franske myndigheder ikke fremlagt et "nedjusteret" scenarie i overensstemmelse med punkt 50 i rammebestemmelserne, hvilket betød, at der ikke kunne foretages en passende vurdering af planens følsomhed over for ugunstige udviklinger.

(243) Endelig bemærkede Kommissionen, at de fremlagte finansielle prognoser var ufuldstændige, begrænsede sig til en sammenfattende resultatopgørelse og indikerede en negativ udvikling i egenkapitalen i hele omstruktureringsperioden og derefter i strid med kravene i punkt 50 i rammebestemmelserne. Under disse omstændigheder risikerede Corsair fortsat at blive klassificeret som et kriseramt selskab ved udgangen af omstruktureringsperioden.

(244) På dette grundlag rejste Kommissionen alvorlig tvivl om, hvorvidt den reviderede omstruktureringsplan var i overensstemmelse med kriterierne i rammebestemmelserne, og dermed om Corsairs evne til at genoprette en bæredygtig rentabilitet og konkurrere på egen hånd uden yderligere støtte.

5.3.1.2.1. Vurdering af de antagelser, der ligger til grund for den genoprettede rentabilitet

(245) En undersøgelse af de franske myndigheders antagelser viser, at genoprettelsen af Corsairs langsigtede rentabilitet, som forudset i referencescenariet, er baseret på realistiske, konsekvente og behørigt dokumenterede driftsmæssige og finansielle prognoser i overensstemmelse med kravene i punkt 45-52 i rammebestemmelserne.

(246) Antagelserne kombinerer på en afbalanceret måde foranstaltninger til forbedring af enhedsindtægterne og strukturelle foranstaltninger til kontrol af omkostningerne, hvis virkninger allerede kan ses i Corsairs seneste resultater.

(247) Kommissionen bemærker navnlig, at antagelserne vedrørende forbedringen af RASK nu omfatter den faktiske virkning af de foranstaltninger, som Corsair gennemførte, og som viste sig at være mere omfattende end oprindeligt antaget i den reviderede omstruktureringsplan, som var baseret på en konservativ tilgang på grund af den manglende synlighed, da de blev udarbejdet, hvilket ikke længere er tilfældet for den udgave af planen, der blev forelagt den 15. december 2025. De franske myndigheder peger således på en forbedring af RASK på [...] % fra [...] i forhold til de [...] %, der oprindeligt var planlagt, i overensstemmelse med de fremragende resultater, der blev konstateret i regnskabsåret 2024/2025 efter den effektive gennemførelse af den kommercielle og operationelle handlingsplan. Kommissionen mener, at denne opjustering er baseret på de seneste kendsgerninger og ikke er baseret på alt for optimistiske antagelser.

(248) Kommissionen bemærker endvidere, at antagelserne om enhedsindtægter er baseret på en højere gennemsnitlig billetpris end oprindeligt forventet, hvilket afspejler den stabilisering eller endog lille stigning, som Corsair har observeret over flere måneder og i hele regnskabsåret 2025 på + [...] % i forhold til den tidligere udgave af den omstruktureringsplan, der blev forelagt i maj 2025. Denne gunstige udvikling fandt sted på baggrund af et betydeligt fald i brændstofpriserne (- [...] % i forhold til antagelserne i planen), hvilket styrkede troværdigheden af fremtidige fremskrivninger af driftsmarginen. Kommissionen mener, at kombinationen af en højere gennemsnitlig billetpris og lavere brændstofomkostninger er en solid faktor til støtte for rentabiliteten.

(249) Kommissionen bemærker også, at forbedringen af den gennemsnitlige billetpris i vid udstrækning skyldes Corsairs opgradering i forbindelse med flådefornyelsen, som øgede det kommercielle tilbuds tiltrækningskraft og øgede enhedsindtægterne ud over de oprindelige forventninger. Resultaterne i regnskabsåret 2025 og udsigterne for 2026 bekræfter, at disse virkninger hverken er enkeltstående eller konjunkturbestemte, men skyldes strukturelle valg, der er i overensstemmelse med selskabets omlægningsstrategi. I den forbindelse finder Kommissionen, at niveauet for de billetprisstigninger, som Corsair sigter mod, fortsat er foreneligt med formålet med omstruktureringsstøtten, da det afspejler en kvalitativ forbedring af udbuddet og en gradvis normalisering af enhedsindtægterne og ikke en strategi med kunstige prisstigninger muliggjort af statsstøtte. Kommissionen bemærker endvidere, at i et troværdigt kontrafaktisk scenarie uden støtte ville opjusteringer af billetpriserne også have været nødvendige for at håndtere stigningen i omkostningerne (inflationen) og forværringen af den finansielle struktur eller endda have været mere udtalte eller ledsaget af reduktioner i kapaciteten og servicekvaliteten. Under disse omstændigheder giver den forventede udvikling i den gennemsnitlige billetpris i scenariet med støtte ikke Corsair en uberettiget konkurrencefordel i forhold til dette kontrafaktiske scenarie, men er en del af en udvikling, der er økonomisk begrundet og forholdsmæssig i lyset af målene i rammebestemmelserne.

(250) Endelig noterer Kommissionen sig antagelserne om reduktion af distributionsomkostningerne baseret på de seneste resultater for den direkte salgskanal, navnlig onlinekanalen, som blev observeret i regnskabsåret 2025. Gennemførelsen i flere måneder af en dynamisk handelspolitik, der har til formål at øge andelen af direkte salg, har allerede resulteret i en målbar reduktion i anvendelsen af tredjepartsdistributionsnet, som er strukturelt dyrere. Kommissionen mener, at denne allerede påbegyndte og dokumenterede udvikling styrker troværdigheden af de omkostningsbesparelser, der forventes i referencescenariet.

(251) På baggrund af alle disse elementer finder Kommissionen, at de antagelser, der ligger til grund for referencescenariet, er konservative, baseret på faktiske observerede resultater og i overensstemmelse med de gennemførte operationelle foranstaltninger. De giver et rimeligt grundlag for at konkludere, at omstruktureringsplanen er i stand til at genoprette Corsairs langsigtede rentabilitet i overensstemmelse med kravene i rammebestemmelserne.

(252) Det fremgår af analysen af det nedjusterede scenarie, som de franske myndigheder har fremlagt, at dette scenarie udgør en konservativ og troværdig følsomhedsanalyse i overensstemmelse med kravene i rammebestemmelserne, for så vidt som det har til formål at teste den reviderede omstruktureringsplans robusthed over for sandsynlige negative chok, der påvirker de vigtigste bestemmende faktorer for Corsairs økonomiske resultater.

(253) Kommissionen bemærker, at det nedjusterede scenarie er baseret på en detaljeret analyse af de kritiske værdier for tre nøgleindikatorer, nemlig brændstofprisen, den gennemsnitlige billetpris og belægningsgraden. For hvert af disse parametre fastsætter disse analyser isoleret set de variationer, der ville føre til et nettonulresultat. Navnlig viste følsomhedsanalysen foretaget af selskabets finansielle rådgivere ([43]), at der alt andet lige ville være behov for en stigning i brændstofpriserne på mellem [...] % og [...] % i forhold til antagelserne i referencescenariet for at neutralisere nettoresultatet, svarende til en brændstofpris på mellem [1 000-1 500] USD og [1 000-1 500] USD pr. ton, hvilket er langt højere end både antagelserne i den reviderede omstruktureringsplan og den gennemsnitspris, der faktisk blev konstateret i regnskabsåret 2024/2025 ([500-800] USD pr. ton). Kommissionen mener, at disse tærskler illustrerer en betydelig sikkerhedsmargen til afbødning af brændstofrisici.

(254) Med hensyn til enhedsindtægter bemærker Kommissionen ligeledes, at nettoresultatet kun ville blive nul, hvis den gennemsnitlige billetpris blev reduceret med ca. [...] % i forhold til referencescenariet, dvs. en reduktion på mellem [...] EUR og [...] EUR pr. passager afhængigt af de pågældende regnskabsår. Med hensyn til belægningsgraden vil det være nødvendigt med en nedgang på omkring [...] procentpoint i forhold til antagelserne i referencescenariet, hvilket fører til niveauer på mellem [...] % og [...] % for at nå et nettoresultat på nul. Kommissionen er af den opfattelse, at disse variationer, analyseret hver for sig, overstiger de sædvanlige udsving, der er observeret på de markeder, der betjenes af Corsair, og bekræfter den konservative karakter af de antagelser, der er lagt til grund for støtten.

(255) På grundlag af disse følsomhedsanalyser udarbejdede de franske myndigheder et nedjusteret scenarie, der kombinerer samtidige negative chok, nemlig i) en stigning i brændstofprisen på [...] USD pr. ton i forhold til forretningsplanen (dvs. + [...] % i forhold til referencescenariet og + [...] % i forhold til gennemsnittet i 2024/2025), ii) et fald på [...] % i den gennemsnitlige billetpris og iii) et fald på [...] procentpoint i belægningsgraden. Kommissionen bemærker, at disse kombinerede antagelser er mere stringente end de variationer, der normalt observeres over en kort periode, og derfor udgør en troværdig stresstest af Corsairs forretningsmodel.

(256) Kommissionen bemærker, at den kumulative indvirkning på driftsresultatet i dette nedjusterede scenarie fortsat er betydelig, men kontrolleret, med en negativ virkning på [...] mio. EUR for regnskabsåret 2025/2026 på [...] mio. EUR i 2026/2027 og [...] mio. EUR i 2027/2028. Der observeres sammenlignelige størrelsesordener med hensyn til pengestrømme. På trods af disse kombinerede chok er det imidlertid lykkedes for Corsair at opretholde et positivt driftsresultat inden for planens korte tidshorisont, hvilket viser selskabets evne til at absorbere rimeligt negative forringelser i sit erhvervsklima uden straks at bringe dets operationelle rentabilitet i fare.

(257) I lyset af alle disse faktorer finder Kommissionen, at det nedjusterede scenarie ikke rejser tvivl om troværdigheden af Corsairs genoprettelse af den langsigtede rentabilitet. Det påviser derimod, at omstruktureringsplanen har en tilstrækkelig robusthed over for de vigtigste identificerede risici, navnlig risici forbundet med udsving i brændstofprisen og en moderat forværring af de kommercielle betingelser i henhold til kravene i rammebestemmelserne. Denne konklusion gælder så meget desto mere, idet omstruktureringsperiodens udløb er fastsat til den 30. september 2026, dvs. kun om nogle få måneder, og at det, selv om det ikke med sikkerhed kan udelukkes, er højst usandsynligt, at et sådant scenarie vil optræde i fuld skala og på et sådant forringelsesniveau i så kort en periode.

(258) I lyset af den fælles analyse af referencescenariet og det nedjusterede scenarie finder Kommissionen, at de antagelser, som Corsair har anvendt til at påvise sin genoprettelse af rentabiliteten, er både troværdige, konservative og tilstrækkeligt underbyggede. Referencescenariet er baseret på operationelle og kommercielle antagelser, der bygger på tidligere observerede og dokumenterede tendenser, navnlig med hensyn til at forbedre enhedsindtægterne, øge udbuddet og optimere distributionskanalerne uden at forlade sig på alt for optimistiske afbrydelser. Det nedjusterede scenarie er derimod en omhyggelig stresstest baseret på plausible negative chok, der samtidig påvirker de vigtigste bestemmende faktorer for de økonomiske resultater, og peger på en betydelig sikkerhedsmargen mod

([43]) *Kilde*: Side 7 i den ajourførte omstruktureringsplan som fremsendt til Kommissionen den 15. december 2025.

kritiske tærskler, der fører til et nettoresultat på nul. Det forhold, at Corsair selv i dette nedjusterede scenarie bevarer en evne til at generere et positivt driftsresultat på kort sigt, er et bevis på omstruktureringsplanens iboende robusthed. Under disse omstændigheder finder Kommissionen, at alle de antagelser, der ligger til grund for de to scenarier, opfylder kravene i rammebestemmelserne og gør det muligt at drage en positiv konklusion med hensyn til troværdigheden af Corsairs bæredygtige genoprettelse af rentabiliteten.

5.3.1.2.2. Vurdering af de forventede finansielle resultater

(259) I deres seneste bemærkninger fremlagde de franske myndigheder flere revisioner af Corsairs finansielle data og prognoser, senest den 15. december 2025. Disse ajourførte fremskrivninger (se betragtning 49 til 65 ovenfor) viser en løbende og strukturel forbedring af selskabets driftsmæssige og finansielle resultater i omstruktureringsperioden, der blev forlænget til den 30. september 2026. Ifølge referencescenariet ville Corsair have et positivt nettoresultat på [...] mio. EUR (eller [...] mio. EUR, hvis det ekstraordinære resultat på [...] mio. EUR som følge af statsstøtte ikke tages med) og et afkast af den investerede kapital (ROCE) på [10,6-13,4] % ved udgangen af denne periode, hvilket bekræfter den tendens til genopretning, der er observeret siden 2023, og det forhold, at selskabet vil skulle opnå et passende afkast af den investerede kapital efter at have dækket alle sine omkostninger, herunder afskrivningsomkostninger og finansielle omkostninger i overensstemmelse med punkt 52 i rammebestemmelserne. Fremskrivningerne på mellemlang sigt viser en fortsættelse af denne dynamik med et nettoresultat på [...] mio. EUR og en ROCE-værdi på [11,4-15,2] % ved udgangen af det regnskabsår, der slutter i september 2027.

(260) Kommissionen bemærker, at den ROCE-værdi, der forventes ved udgangen af den reviderede omstruktureringsplan, er højere end WACC som af de franske myndigheder er vurderet til [8,6-10,5] %. Dette WACC-niveau er i sig selv betydeligt højere end gennemsnittet af de satser, som Kommissionen har vedtaget i sine seneste beslutninger vedrørende luftfartssektoren, som ligger på omkring [...] ([44]). Kommissionen mener, at denne afvigelse er begrundet i Corsairs særlige situation, der er kendetegnet ved en højere risikoprofil og mangel på overbevisende resultater af den første godkendte omstruktureringsplan, hvilket ikke er tilfældet for luftfartsselskaber, der har været genstand for sammenlignelige omstruktureringsbeslutninger. Corsair er navnlig et mindre selskab, der ikke er børsnoteret, og som opererer på et begrænset antal langdistancemarkeder, og hvis langsigtede rentabilitet fortsat er tæt forbundet med den effektive gennemførelse af den reviderede omstruktureringsplan og opfyldelsen af strenge trafik- og rentabilitetsantagelser. I denne forbindelse forekommer det hensigtsmæssigt at anvende en højere WACC-sats end i andre tilfælde i branchen for at afspejle den restrisiko, som investorerne bærer efter omstruktureringen, og for at undgå enhver overvurdering af den forventede økonomiske rentabilitet.

(261) I den forbindelse mener Kommissionen på grundlag af de oplysninger, som de franske myndigheder har fremlagt, og navnlig den detaljerede analyse i undersøgelsen vedrørende beregningsmetoden af Corsairs WACC, at den metode, der er anvendt til at beregne WACC, er berettiget ([45]).

(262) Mere specifikt mener Kommissionen også, at anvendelsen af en målrettet finansiel gearing på [...] % er hensigtsmæssig, da den ikke er baseret på Corsairs egen finansielle situation i kriseperioden, men på det gennemsnit, der er konstateret for europæiske luftfartsselskaber. Denne tilgang er i overensstemmelse med den anbefalede metode for ikkebørsnoterede selskaber såsom Corsair ([46]). På samme måde er den tilbageholdte egenkapitalbetaværdi, der er fastsat til [...], afledt af en sektorspecifik aktivbetaværdi anslået ud fra et stort udsnit af europæiske luftfartsselskaber, og som derefter er genstand for en gældsreduktion og fornyet gældsætning på grundlag af udsnittets gearing. Denne metode er almindeligt anerkendt i den finansielle teori og af de regulerende myndigheder, der er nævnt i studiet fra de franske myndigheder ([47]).

([44]) Gennemsnit beregnet af Kommissionen for Condor, SAS, TAP og TAROM.

([45]) I undersøgelsen anslås WACC ved udgangen af omstruktureringsplanen på grundlag af markedsdata og ikke i forhold til Corsairs nuværende situation og dens prognoser for iboende finansieringsomkostninger og finansiel gearing ved udgangen af perioden i 2026. Dette er i overensstemmelse med en analyse af selskabets evne til at dække kapitalomkostningerne på et varigt grundlag under normale markedsvilkår. Alternativet er at anslå afkastkravet på det tidspunkt, hvor kapitalen (eller gælden) investeres og analyseres.

([46]) Tilgangen fremmer standardiserede sektorspecifikke parametre snarere end idiosynkratiske data for støttemodtageren, der afspejler tildelingen af statsstøtte, som modtageren af omstruktureringsstøtte har modtaget, såsom i Corsairs tilfælde eftergivelsen af offentlig gæld.

([47]) Tilgangen afspejler den systematiske risiko, der er specifik for lufttransportsektoren, og ikke Corsairs midlertidige risikoprofil.

(263) Desuden bemærker Kommissionen, at egenkapitalomkostningerne omfatter en specifik illikviditetspræmie, der er begrundet i Corsairs karakter af ikkebørsnoteret selskab, mens der ikke anvendes en præmie for alvorlige finansielle vanskeligheder, da WACC beregnes over en tidshorisont, hvor selskabet forventes at genoprette sin rentabilitet. Endelig er de tilbageholdte gældsomkostninger baseret på objektive markedsbenchmarks, der kombinerer franske sektorspecifikke og makroøkonomiske data, og afspejler finansieringsomkostningerne for et levedygtigt midcapselskab med aktiviteter inden for lufttransport og ikke de omkostninger, som Corsair bærer eller vil bære.

(264) Under disse omstændigheder finder Kommissionen, at WACC på [8,6-10,5] % udgør et konservativt og troværdigt benchmark for vurderingen af Corsairs langsigtede rentabilitet og for kontrollen af, at de finansielle fremskrivninger i den reviderede omstruktureringsplan giver mulighed for en bæredygtig dækning af kapitalomkostningerne i overensstemmelse med kravene i rammebestemmelserne og Kommissionens faste praksis i sammenlignelige luftfartssager.

(265) Desuden markerede selskabet [...]s egenkapitalsituation, at Corsair ikke længere havde status som kriseramt virksomhed i henhold til rammebestemmelserne.

(266) På dette grundlag fandt Kommissionen, at selv om den fulde genoprettelse af Corsairs egenkapital ville finde sted efter udgangen af omstruktureringsperioden, indeholder den forelagte plan en velfunderet og konsekvent udsigt til genoprettet rentabilitet. De seneste prognoser tager hensyn til de yderligere rationaliserings- og konkurrenceforanstaltninger, som selskabet har vedtaget, navnlig kontrol af driftsomkostningerne, modernisering af flåden, forbedring af belægningsgraden og en mere effektiv prispolitik, samt de foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, som de franske myndigheder har foreslået. Det forventede rentabilitetsniveau (ROCE på [10,6-13,4] % i 2026 og [11,4-15,2] % i 2027) viser en reel og varig genopretning, hvilket spiller en så meget desto mere vigtig rolle i en situation, der stadig er præget af virkningerne af Ruslands militære aggression mod Ukraine.

(267) I den forbindelse og på grundlag af tabel 4 fra de franske myndigheder fremsætter Kommissionen følgende supplerende bemærkninger, som underbygger analysen af Corsairs genoprettelse af rentabiliteten:

a) Kommissionen bemærker for det første, at de franske myndigheder har baseret deres analyse på en sammenligning af Corsairs afkast af investeret kapital (ROCE) med et omfattende og repræsentativt udsnit bestående af et dusin europæiske og nordamerikanske tredjepartsluftfartsselskaber. Dette udsnit omfatter både etablerede luftfartsselskaber, lavprisselskaber og amerikanske luftfartsselskaber, hvilket gør det muligt at opnå en detaljeret forståelse af strukturelle forskelle i afkast af kapital på tværs af forretningsmodeller. Kommissionen bemærker, at denne opdeling i kategorier er et relevant referencepunkt for Corsair, hvis positionering og risikoprofil svarer til de etablerede selskaber, der driver kapitalintensive langdistancetransportnet på trods af en lavere kapitalintensivitet end disse selskaber.

b) For det andet bemærker Kommissionen, at ROCE-udviklingen i perioden 2019-2024 afspejler de store udefra kommende chok, der påvirkede luftfartssektoren. Efter et generelt tilfredsstillende niveau i 2019 med en ROCE-median for alle selskaber tilsammen på 7,3 % oplevede indikatorerne en kraftig nedgang i 2021 og 2022, og medianen blev negativ eller meget lav, navnlig som følge af sundhedskrisen, mobilitetsbegrænsninger og forstyrrelser i værdikæderne. Det konstaterede opsving i 2023, som blev bekræftet i 2024, med en ROCE-median på 6,9 % afspejler en gradvis tilbagevenden til mere normaliserede markedsvilkår uden dog at være helt tilbage til niveauet før krisen.

c) I denne sektorspecifikke sammenhæng bemærker Kommissionen, at Corsairs ROCE-værdi efter at have nået et niveau tæt på balance i regnskabsåret 2023/2024 lå på [...] % i 2024/2025, hvilket afspejler en håndgribelig forbedring af selskabets økonomiske resultater efter de første omstruktureringsforanstaltninger, der blev gennemført. Fremskrivningerne i den reviderede omstruktureringsplan viser frem for alt, at Corsairs ROCE-værdi stiger i planens løbetid.

268) Kommissionen er af den opfattelse, at denne udvikling er i overensstemmelse med rammebestemmelserne, for så vidt som den viser støttemodtagerens evne til på mellemlang sigt at generere et varigt positivt kapitalafkast, der er foreneligt med kapitalomkostningerne, og som gør det muligt for støttemodtageren at operere på normale markedsvilkår uden fortsat at være afhængig af statsstøtte. I den forbindelse er den forventede udvikling i ROCE en relevant og troværdig indikator for Corsairs bæredygtige genoprettelse af rentabiliteten.

(269) Selv om egenkapitalen ved udgangen af omstruktureringsperioden fortsat var negativ, er Kommissionen af den opfattelse, at denne situation ikke i sig selv er tilstrækkelig til at udelukke, at den langsigtede rentabilitet kan genoprettes. Begrebet rentabilitet – som fortolket af Kommissionen i lignende sager om gennemgribende omstrukturering – er ikke udelukkende baseret på regnskabsmæssig solvens, men på virksomhedens strukturelle og permanente evne til at generere positive pengestrømme og dermed sikre en selvfinansiering uden yderligere statsstøtte. Den reviderede omstruktureringsplan viser som sådan en positiv udvikling i den operationelle rentabilitet, der, selv om den kræver en (lidt) forlænget periode til afvikling af historiske forpligtelser (kapitalunderskud), sikrer, at Corsairs økonomiske genopretning er uigenkaldelig, og at Corsair i sidste ende vil være i stand til at finansiere sine investeringer og tilbagebetale sin gæld. Det bør derfor accepteres, at egenkapitalen midlertidigt forbliver negativ som en naturlig følge af historiske forpligtelser uden at foregribe fremtidig økonomisk rentabilitet.

(270) Desuden bemærker Kommissionen, at den seneste og forventede udvikling inden for centrale makroøkonomiske parametre også understøtter den fremlagte udvikling i retning af genopretning. På den ene side nedbringer stabiliseringen og den forventede lille stigning i eurokursen over for den amerikanske dollar i perioden 2025-2027 ([48]) automatisk omkostningerne forbundet med køb af udenlandsk valuta, navnlig til flybrændstof og flyleasing i dollar. På den anden side tyder futuremarkederne for petroleum efter de volatilitetstoppe, der blev observeret i 2022 og 2023, på en tendens til prisstabilisering ([49]) i planperioden, hvilket i væsentlig grad mindsker risikoen med indvirkning på driftsmarginerne. Tilsammen udgør disse to faktorer – den gunstige valutakursudvikling og prisfaldet på brændstof – eksterne løftestænger til støtte for Corsairs rentabilitet, hvilket styrker troen på, at selskabet kan få genoprettet en langsigtet rentabilitet.

(271) Kommissionen bemærker også, at Corsair ved udløbet af planen ville have en sund finansiel struktur og tilstrækkelig likviditet til at fortsætte sin udvikling uden yderligere offentlig støtte i både referencescenariet og det nedjusterede scenarie.

(272) Med hensyn til det nedjusterede scenarie bemærker Kommissionen, at det forventede nettoresultat ved udgangen af omstruktureringsperioden er positivt og ligger på omkring [...] EUR uden virkningerne af statsstøtten. Det samme gælder virksomhedens likviditet, som forventes at beløbe sig til [...] mio. EUR pr. [...].

([48]) Markedsprognoser og makroøkonomiske antagelser nærmer sig en stabilisering eller endda en gradvis stigning i eurokursen over for den amerikanske dollar i perioden 2025-2027. På den ene side anslås det i Eurosystemets tekniske fremskrivninger, at EUR/USD-kursen kan stige moderat mellem 2025 og 2027 fra ca. 1,08 i 2025 til 1,11 og 1,13 i 2026-2027, hvilket afspejler stigningen i eurokursen i forhold til tidligere niveauer i en situation med faldende råvarepriser og dynamikken i den langsigtede rente i euroområdet. På den anden side tyder forventninger som forelagt af fagfolk på markedet (ECB Survey of Professional Forecasters) på en forventning om en stigning i eurokursen over for dollaren, idet EUR/USD-vekselkursen forventes at være højere i 2026 i forhold til 2025, hvilket afspejler en opadgående tendens på mellemlang sigt. Disse forventninger understøttes af konsensusbaserede prognoser fra internationale finansielle institutioner, hvoraf nogle anslår, at euroen vedvarende vil kunne overstige 1,15-1,20 USD-niveauet i løbet af 2025-2026 på grund af strukturelle faktorer såsom potentielle pengepolitiske forskelle mellem Den Europæiske Centralbank og den amerikanske Federal Reserve og euroområdets økonomis relative modstandsdygtighed. Samlet set bekræfter disse forhold antagelsen om en stabilisering af euroen efterfulgt af en lille stigning over for dollaren i den pågældende periode.

([49]) Data indsamlet om olie- og futuremarkederne viser en generel tendens til nedgang i priserne på raffinerede olieprodukter, herunder petroleum, efter at volatiliteten toppede i 2022 og 2023. De internationale råoliepriser, som er den vigtigste bestemmende faktor for petroleumsprisen, er faldet betydeligt siden de høje niveauer i de seneste år og ligger fortsat på et historisk lavere niveau i 2025, idet Brent lå under 70 USD pr. tønde i mange markedsnoteringer, hvilket afspejler et udbudsoverskud og en global efterspørgsel, der er lavere end forventet. Pålidelige prognoser viser, at denne nedadgående tendens kan fortsætte i 2026 og 2027, hvor Brent-priserne anslås til ca. 58-60 USD pr. tønde på mellemlang sigt, hvilket er betydeligt under de seneste toppunkter og udøver et nedadrettet pres på petroleumspriserne.
Desuden viser futuremarkederne for raffinerede produkter en udfladning i tillæggene på flybrændstof (petroleum) sammenlignet med andre raffinerede brændstoffer, hvilket tyder på, at forventningerne om forsyningsproblemer er ved at aftage. De europæiske tillæg på flybrændstoffer i forhold til futurekontrakter vedrørende gasolie er næsten forsvundet, hvilket afspejler frygten for knaphed og en normalisering af prisstrukturerne på futuremarkederne (se: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).
I den forbindelse resulterer kombinationen af lavere priser på råoliefutures og et sammenbrud i tillæggene på raffinerede produkter i en forventning om stabilitet eller et lille fald i priserne på flypetroleum i planlægningsperioden 2025-2027, hvilket i væsentlig grad mindsker risikoen med effekt på driftsmarginerne for luftfartsselskaber, der er afhængige af dette vigtige brændstof, såsom Corsair.

(273) Selv om de franske myndigheders antagelser er konservative, forekommer de plausible i lyset af de tendenser, der er observeret i luftfartssektoren, og Corsairs seneste resultater, navnlig på selskabets langdistanceruter til oversøiske territorier og Afrika. Selv om det nedjusterede scenarie viser en restfølsomhed over for ændringer i omkostninger og efterspørgsel, mener Kommissionen ikke desto mindre, at kombinationen af et varigt lavere omkostningsgrundlag, en mere målrettet kommerciel positionering, mere gunstige udefrakommende økonomiske forhold og en vedvarende genopretning af den internationale trafik medfører en troværdighed med hensyn til selskabets genoprettelse af rentabiliteten ved udgangen af omstruktureringsperioden, som allerede slutter ved udgangen af september 2026.

(274) I overensstemmelse med punkt 52 i rammebestemmelserne minder Kommissionen om, at genoprettelse af rentabiliteten ikke blot indebærer, at selskabet er i stand til at dække alle sine omkostninger, herunder afskrivninger og finansielle omkostninger, på et varigt grundlag og generere et passende afkast af den investerede kapital, men også, som et særskilt kriterium, at det omstrukturerede selskab er i stand til at konkurrere på markedet på egen hånd uden fortsat at være afhængig af offentlig støtte. I denne henseende har Kommissionen præciseret, at dette kriterium ikke er begrænset til egenkapitalen i omstruktureringsfasen, som kan forblive midlertidigt forringet, men skal vurderes fremadrettet i løbet af perioden ved udgangen af planen i lyset af en række relevante økonomiske og finansielle indikatorer.

(275) I den foreliggende sag bemærker Kommissionen, at Corsair ved udløbet af omstruktureringsplanen forventes at generere et positivt og tilbagevendende driftsresultat, positive pengestrømme og et afkast af den investerede kapital, der permanent er højere end de vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger. Disse elementer viser selskabets evne til at finansiere sine fremtidige aktiviteter og investeringer på normale markedsvilkår uden brug af yderligere statsstøtte. Kommissionen bemærker også, at den foreslåede finansielle struktur gør det muligt for Corsair at opfylde de sædvanlige markedskrav med hensyn til solvens og dækningsgrad for forrentning og afdrag på gæld, hvilket sikrer, at Corsair har normal adgang til finansieringsressourcer på markedet ved afslutningen af omstruktureringen.

(276) Under disse omstændigheder og i overensstemmelse med Kommissionens tilgang i tidligere sager, navnlig i TAP-sagen, der blev godkendt af Retten (T-458/22, EU:T:2025:1094, præmis 104 ff.), finder Kommissionen, at Corsair ved udløbet af omstruktureringsplanen og senest i september 2026 vil være i stand til at konkurrere på markedet på egen hånd. De foranstaltninger, der er gennemført i henhold til den reviderede omstruktureringsplan, kan således på bæredygtig vis genoprette Corsairs rentabilitet og sikre selskabets finansielle autonomi uden yderligere statsstøtte.

5.3.2. *Påvirkning af samhandelen og konkurrencevilkårene*

5.3.2.1. Støttens hensigtsmæssighed, proportionalitet, egetbidrag og byrdefordeling

(277) I henhold til punkt 62 i rammebestemmelserne kræves der et betydeligt bidrag til omstruktureringsomkostningerne fra støttemodtagerens egne midler, dens aktionærer eller fordringshavere eller den koncern, som den tilhører, eller fra nye investorer. Dette egetbidrag skal normalt være sammenligneligt med den ydede støtte med hensyn til indvirkningen på støttemodtagerens solvens eller likviditet, og støtten skal også være behørigt forrentet (punkt 54 i rammebestemmelserne). I henhold til punkt 63 i rammebestemmelserne skal dette bidrag være reelt og således udelukke forventede fremtidige overskud såsom cashflow. I henhold til punkt 124, litra b), i rammebestemmelserne skal egetbidraget stige tilsvarende, hvis en ændring af en omstruktureringsplan fører til en stigning i omstruktureringsomkostningerne.

(278) I sin åbningsafgørelse fandt Kommissionen, at de franske myndigheder planlagde nye støtteforanstaltninger til fordel for Corsair på i alt 83,1 mio. EUR ([50]), herunder et yderligere bidrag på 3 mio. EUR fra Guadeloupes departementsråd, omlægning af offentlig gæld på 19 mio. EUR, afskrivning af gæld på 23 mio. EUR, nye skattefradrag i forbindelse med flådens fornyelse på ca. 38,1 mio. EUR og afskrivning af offentlig gæld svarende til beløbet for de to lån fra FDES & PP, der blev ydet i henhold til den oprindelige omstruktureringsplan (i alt 80 mio. EUR).

(279) Desuden bemærkede Kommissionen, at klausulen om tilbagebetaling, når Corsair igen er rentabel, var begrænset til [...] mio. EUR, mens den samlede offentlige støtte, der er ydet siden 2020, var tæt på 200 mio. EUR. I denne forbindelse fandt Kommissionen, at størstedelen af overskuddet på trods af en vellykket omstrukturering ville tilfalde de private aktionærer, mens staten ville bære hovedbyrden gennem gældsafskrivning og tildeling af skattefordele svarende til tilskud, der ikke skal tilbagebetales. Den bemærkede derfor, at afkastet til staten ikke syntes at være tilstrækkeligt, og at en delvis konvertering af offentlig gæld til kapital kunne have sikret en bedre symmetri med andre investorer.

(280) Kommissionen fandt endvidere, at den reviderede omstruktureringsplan endnu ikke påviste eksistensen af et tilstrækkeligt, reelt og effektivt egetbidrag som omhandlet i punkt 64 og punkt 124, litra b), i rammebestemmelserne. Navnlig forekom visse af de nævnte finansieringsressourcer – såsom den planlagte sale & lease back-transaktion på ca. 21,7 mio. EUR eller finansieringen af de fire Airbus A330-NEO, der endnu ikke var leveret – på daværende tidspunkt ikke at være tilstrækkeligt dokumenterede eller hypotetiske.

(281) Kommissionen fandt derfor, at egetbidraget fortsat var begrænset og usikkert i forhold til den samlede offentlige støtte, og at de franske myndigheder ikke havde godtgjort, at Corsairs særlige geografiske situation berettigede et så lavt bidrag. Den udtrykte derfor alvorlig tvivl om proportionaliteten og afkastet af den foreslåede støtte i lyset af kravene i rammebestemmelserne.

(282) På grundlag af den tilbundsgående analyse af Frankrigs seneste bemærkninger og de præciseringer og ændringer, som de franske myndigheder har foretaget, navnlig med hensyn til de forskellige elementer, der indgår i støttemodtagerens egetbidrag (se betragtning 36 til 43 og tabel 1 i betragtning 44), fremviser den reviderede omstruktureringsplan imidlertid samlede omkostninger på 233 mio. EUR, der finansieres via et egetbidrag på 145,4 mio. EUR (62,3 %) og statsstøtte på 87,8 mio. EUR (37,7 %) og 519,4 mio. EUR, der finansieres via et egetbidrag på 319,1 mio. EUR (61,4 %) og en støtte på 200,5 mio. EUR (38,6 %), når den oprindelige omstruktureringsplan (fra 2020) medtages, idet indskud fra de statsejede myndigheder via OMRP, som støttede planen, lægges til som støtte og ikke som egetbidrag.

(283) I den forbindelse skal Kommissionen sikre, at egetbidragene er reelle, ikke er omfattet af statsstøtte og er tilstrækkelige. De 145,4 mio. EUR overstiger langt den krævede minimumstærskel på 50 %, hvilket sikrer, at støttemodtageren og dens fordringshavere og/eller aktionærer bærer størstedelen af omstruktureringsomkostningerne. Den detaljerede analyse af disse bidrag viser således, at hver af disse foranstaltninger er i overensstemmelse med reglerne.

(284) Kapitalindskuddene fra de private investorer Blue Sky Holding og Advens-Geocoton på i alt [10-50] mio. EUR udgør nye midler, der vil blive tilført direkte på grundlag af en aftale mellem aktionærerne, som skal underskrives i overensstemmelse med deres forpligtelse i henhold til vilkårene. Det samme kan accepteres med hensyn til tilsagnet om yderligere indskud på [5-30] mio. EUR fra de tre aktionærer – Blue Sky Holding, Advens Geocoton og SEMPAT – i tilfælde af, at Corsairs likviditet falder til under [...] mio. EUR. Selv om de franske myndigheder hævder, at forhøjelsen af Corsairs kapital på 3 mio. EUR med midler fra Guadeloupe-regionen udgør statsstøtte (se betragtning 39, nr. i)), har de ikke fremlagt oplysninger om kvalificeringen af SEMPAT's deltagelse i denne

([50]) Se betragtning 32 i åbningsafgørelsen, som ikke omhandler renterne på de opgivne lån fra FDES & PP.

supplerende finansiering eller om finansieringsstørrelsen. I betragtning af Guadeloupe-regionens andel af den fremtidige kapital i Corsair bemærker Kommissionen endvidere, at selv om den del af denne supplerende finansiering fra SEMPAT skulle klassificeres som statsstøtte og ikke som en del af egetbidraget, ville dette have en mindre indvirkning på forholdet mellem offentlige og private indskud til finansieringen af den reviderede omstruktureringsplan og ville derfor ikke have ændret vurderingen af foreneligheden, herunder proportionaliteten, i denne afgørelse. Disse bidrag kan derfor betragtes som sikre, reelle og uden statsstøtte i henhold til rammebestemmelserne.

(285) Med hensyn til finansieringen af de fire nye Airbus A330-NEO-fly gennem en leasingkontrakt på [20-80] mio. EUR betragtes den, selv om den er knyttet til lejepriser, som en privat finansiering af forretningsplanen fra leverandøren af leasingkontrakten. Disse leasingkontrakter til fornyelse af Corsairs flåde er blevet undertegnet, og leverancerne har allerede fundet sted. AerCap, som er en af verdens førende flyleasingselskaber, leverede navnlig det første af de fire Airbus A330-900-NEO, som Corsair havde leaset som led i denne fornyelse af flåden. Leveringen fandt sted den [...], og de tre andre fly skulle efter planen leveres til Corsair i løbet af 2024 i henhold til samme leasingkontrakt. Dette bidrag kan derfor betragtes som reelt og uden statsstøtte.

(286) Dernæst er salget af H-SKY-flyet for [25-45] mio. EUR i sommeren 2025 tilladt som indtægt fra det salg, der allerede er foretaget med privat modydelse (se betragtning 31, litra f)), og som uigenkaldeligt er allokeret til den reviderede omstruktureringsplan.

(287) Med hensyn til udsættelsen af bidrag til CRPN på [10-40] mio. EUR fremgår det af betragtning 193 til 200, at denne foranstaltning ikke udgør statsstøtte. Da den er baseret på en selvstændig kommerciel forhandling mellem Corsair og CRPN og ikke på en beslutning, der kan tilregnes staten, kan den accepteres som værende fri for støtte. Denne udsættelse blev besluttet ved CRPN's ekstraordinære bestyrelses beslutning af 7. november 2023, som de franske myndigheder fremsendte til Kommissionen, og kan derfor betragtes som et reelt, effektivt og kontrollerbart egetbidrag som omhandlet i punkt 64 i rammebestemmelserne, som kræver, at egetbidraget udgør mindst 50 % af omstruktureringsomkostningerne for store virksomheder.

(288) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen, at en betydelig del af egetbidraget direkte styrker Corsairs egenkapital ved hjælp af nye kapitaltilførsler (se betragtning 283). Selv om de resterende foranstaltninger ikke direkte øger egenkapitalen, bidrager de væsentligt til genoprettelsen af Corsairs solvens ved at styrke selskabets evne til at opfylde sine finansielle forpligtelser og støtte den langsigtede rentabilitet af selskabets forretningsmodel.

(289) Et selskabs solvens svarer til dets evne til at opfylde alle sine finansielle forpligtelser på mellemlang og lang sigt ved hjælp af egne midler og fremtidige pengestrømme. Den vurderes ikke kun statisk ved at sammenligne aktiver og passiver på balancen, men også dynamisk på grundlag af selskabets evne til at generere tilstrækkelige resultater og pengestrømme til at opfylde sine forpligtelser, efterhånden som de forfalder. En forbedring af solvensen kan således være resultatet af både en direkte styrkelse af egenkapitalen og en varig nedbringelse af passiverne, gældsafvikling eller en strukturel nedbringelse af finansieringsbehovet.

(290) Med hensyn til de foranstaltninger vedrørende egetbidrag, der blev gennemført i forbindelse med den reviderede omstruktureringsplan, bemærker Kommissionen derfor, at de hver især bidrager til at forbedre Corsairs solvens, selv om deres virkning ikke altid umiddelbart kan ses med hensyn til egenkapitalen. Den udsættelse, som CRPN har indrømmet, fører til en betalingsudsættelse og en midlertidig reduktion af den finansielle byrde, hvilket reducerer de udgående pengestrømme på kort og mellemlang sigt og forbedrer selskabets evne til at opfylde sine andre finansielle forpligtelser og dermed bidrager til at stabilisere dens overordnede finansielle struktur. Finansieringen af nye fly ved at muliggøre en fornyelse af flåden uden overdreven mobilisering af egenkapital reducerer driftsomkostningerne pr. enhed og forbedrer driftseffektiviteten, hvilket resulterer i øget likviditetsskabende kapacitet og dermed øget solvens i løbet af omstruktureringsplanens tidshorisont. Endelig gør salget af et fly det muligt at frigøre likviditet og nedbringe de omkostninger, der er forbundet med driften og besiddelsen af det pågældende aktiv, hvilket reducerer fremtidige finansieringsbehov og forbedrer selskabets solvens og finansielle risikoprofil.

(291) Statsstøtten på 87,8 mio. EUR ([...] % af de samlede omkostninger ved ændringerne af Corsairs omstruktureringsplan) er begrænset til det minimum, der er nødvendigt for at sikre Corsairs rentabilitet, hvilket er et grundlæggende princip i rammebestemmelserne, da dette beløb har til formål at dække det udækkede finansieringsbehov som følge af uforudsete omstændigheder, der ikke kan tilskrives selskabet. Ud over støtten på 3 mio. EUR i form af et kapitalindskud fra Guadeloupes departementsråd består støtten hovedsagelig af afskrivning af eftergivelig offentlig gæld (23 mio. EUR), afskrivning af påløbne og kapitaliserede renter på PP-lånet (4,7 mio. EUR), oversøisk skattegodtgørelse (38,1 mio. EUR) og omlægning af ikke-eftergivelig offentlig gæld (19 mio. EUR), hvis støtteværdi vurderes på grundlag af den indrømmede fordel.

(292) Hvad for det første angår støtten på 3 mio. EUR i form af et kapitalindskud fra Guadeloupes departementsråd, mener Kommissionen, at denne foranstaltning udgør et målrettet og nødvendigt instrument til omstrukturering i overensstemmelse med de relevante punkter i rammebestemmelserne, eftersom det valgte instrument – kapitalindskuddet – er det mest direkte redskab til at afvikle Corsairs forpligtelser og umiddelbart styrke selskabets solvens og dermed undgå den overhængende risiko for misligholdelse. Desuden fremhæver støttens oprindelse, som kommer direkte fra en oversøisk territorial myndighed, dimensionen af regional samhørighed og den væsentlige offentlige interesse, der er forbundet med luftfartstjenester. Ved at deltage direkte i kapitalen validerer Guadeloupes departementsråd troværdigheden af den reviderede omstruktureringsplan og tilfører midler, der er strukturelt afgørende for selskabets fremtidige rentabilitet. Foranstaltningen anses også for at være forholdsmæssig, da den bidrager til at begrænse de ekskluderende og dermed fordrejende virkninger på markedet, samtidig med at det sikres, at fordelene ved støtten udelukkende tjener til at genoprette Corsairs konkurrenceevne og finansielle autonomi.

(293) Hvad dernæst angår de lån, der blev ydet og udbetalt i 2020 i forbindelse med den første omstruktureringsafgørelse, idet den fulde hovedstol blev registreret, udgør afskrivningen af gælden til støtte for den ændrede plan faktisk ny støtte ud over den anden støtte (betragtning 211). Med henblik på undersøgelsen af, om den supplerende omstruktureringsstøtte er forholdsmæssig, skal der derimod ikke længere tages hensyn til afskrivningen af lånenes hovedstol, idet der ellers ville ske en dobbelttælling af de samme offentlige midler til støtte for en enkelt omstruktureringsplan. Eftersom hovedstolen allerede er blevet taget i betragtning i sin helhed ved vurderingen af Corsairs oprindelige omstruktureringsstøtte, tages der således kun hensyn til de skyldige renter ved undersøgelsen af proportionaliteten af ny og tidligere støtte (tabel 1), hvilket sikrer foranstaltningens gennemsigtighed og fulde sporbarhed i overensstemmelse med punkt 58 i rammebestemmelserne.

(294) Kommissionen finder, at den påtænkte supplerende støtte – hovedsagelig i form af gældsafskrivning som anført ovenfor – faktisk er et hensigtsmæssigt og forholdsmæssigt instrument som omhandlet i punkt 60 ff. i rammebestemmelserne, da den har til formål at genoprette Corsairs langsigtede rentabilitet og samtidig begrænse konkurrencefordrejningerne. Denne gældsafskrivning, der har samme virkning som et kapitalindskud, vil på afgørende vis forbedre selskabets solvens og styrke dens evne til at opfylde sine finansielle forpligtelser uden ny støtte.

(295) Desuden mener Kommissionen, at den påtænkte supplerende støtte på 38,1 mio. EUR, hovedsagelig i form af en oversøisk skattegodtgørelse, også er et hensigtsmæssigt og forholdsmæssigt instrument som omhandlet i punkt 60 ff. i rammebestemmelserne, da den har til formål at genoprette Corsairs langsigtede rentabilitet og samtidig begrænse konkurrencefordrejningerne. Denne finansielle støtte, der fungerer som den funktionelle ækvivalent til et kapitalindskud, forbedrer i væsentlig grad støttemodtagerens egenkapitalstruktur og solvens. Den deraf følgende likviditetsgaranti er afgørende for, at Corsair kan absorbere de omkostninger, der er forbundet med omstruktureringen, og finansiere de udgifter, der er nødvendige for at gennemføre den reviderede omstruktureringsplan. Denne styrkelse af balancen og selvfinansieringskapaciteten anses for at være en del af det minimum, der er nødvendigt for, at selskabet kan opfylde sine fremtidige finansielle forpligtelser og dermed sikre selskabets rentabilitet uden at være afhængig af ny støtte.

(296) På dette grundlag udgør Corsairs egetbidrag 61,4 % af de samlede omstruktureringsomkostninger, når de to omstruktureringsperioder (2020-2026) tages i betragtning, og 62,3 % (dvs. højere) for den yderligere periode alene (2023-2026).

(297) Disse procentsatser ligger langt over den minimumstærskel på 50 %, der er fastsat i punkt 64 i rammebestemmelserne, hvorved det sikres, at den offentlige støtte står i nøje forhold til det resterende finansieringsbehov, og at størstedelen af den økonomiske risiko bæres af aktionærer og private investorer. Dette gælder både finansieringen af den oprindelige plan og finansieringen af den reviderede plan i overensstemmelse med punkt 124, litra b), i rammebestemmelserne, for så vidt angår ændringen af planen isoleret set.

(298) Desuden opfylder kombinationen af de påtænkte foranstaltninger som beskrevet ovenfor fuldt ud kravene i punkt 61 og 65 i rammebestemmelserne, hvilket sikrer, at støtten begrænses til det nødvendige minimum, og at omstruktureringsbyrden fordeles retfærdigt mellem interessenterne.

(299) Den høje procentsats for egetbidrag (62,3 %) er den bedste indikator for, at den offentlige støtte er begrænset til det strengt nødvendige minimum for at sætte selskabet i stand til at genoprette en bæredygtig rentabilitet og dermed fuldt ud opfylder proportionalitetskriteriet for omstruktureringsstøtte.

(300) Selv om punkt 124 i rammebestemmelserne ikke kræver en undersøgelse af dette aspekt af den reviderede omstruktureringsplan, bemærker Kommissionen desuden, at disse omstruktureringer finder sted, efter at Corsairs akkumulerede tab er absorberet fuldt ud, idet disse tab ville have elimineret værdien af de aktier, som de eksisterende aktionærer, der støttede de tidligere omstruktureringer, ejede (betragtning 47).

(301) Hvad endelig angår statens afkast, udtrykte Kommissionen i sin åbningsafgørelse forbehold over for, at de franske myndigheder ikke havde planer om at konvertere gæld til kapital, idet den mente, at en simpel afskrivning af gælden risikerede at overlade alle fremtidige omstruktureringsgevinster til de nye private aktionærer.

(302) I henhold til punkt 67 i rammebestemmelserne skal enhver statsstøtte, der styrker støttemodtagerens egenkapital, imidlertid ydes på betingelser, der giver staten mulighed for at opnå en rimelig andel af støttemodtagerens fremtidige gevinster, idet der tages hensyn til størrelsen af den tilførte offentlige egenkapital i forhold til selskabets resterende egenkapital, efter at der er taget hensyn til tabene. Det skal i denne forbindelse fremhæves, at begrebet "rimelig andel af fremtidige gevinster" for enhver støtte med egenkapitalforbedrende elementer afhænger af "selskabets resterende egenkapital, efter at der er taget hensyn til tabene", og at disse to begreber skal anvendes sammen.

(303) I Corsairs tilfælde oplevede de nuværende aktionærer (OMRP) og de privilegerede fordringshavere (den franske stat) efter gennemførelsen af omstruktureringsforanstaltningerne en fuldstændigt tvangsafståelse af deres aktiebeholdninger og næsten et fuldstændigt kollaps af deres fordringer (betragtning 47). Der er derfor ingen resterende egenkapital i tilfælde af fremtidige kapitalgevinster som følge af tilførsel af offentlige midler eller gældsafskrivning.

(304) Under disse omstændigheder finder Kommissionen med hensyn til kravene i punkt 67 i rammebestemmelserne, at fraværet af en specifik godtgørelse for afskrivningen af Corsairs gæld ville være fuldt ud berettiget. Da aktionærerne og de privilegerede fordringshavere er blevet (næsten) fuldstændig ofret, kan de heller ikke bære byrden ved omstruktureringen af Corsair.

(305) Når dette er sagt, bemærker Kommissionen ikke desto mindre, at de franske myndigheder på afgørende vis har godtgjort, at den implicitte økonomiske godtgørelse for gældsafskrivningen ville være direkte forbundet med omstruktureringsplanens succes og dermed med Corsairs udsigter til rentabilitet. På samme måde er godtgørelsens størrelse udtrykt som en procentdel af de annullerede fordringer betydelig, hvilket ville blive prioriteret højere end godtgørelsen til de nye aktionærer, herunder departementsrådet. De accepterer imidlertid at løbe en risiko i forbindelse med indskuddene, som staten ikke påtager sig, ved at eftergive gæld, der ikke kan tilbagebetales. Statens asymmetriske og lavere risikoprofil begrunder derfor godtgørelsen med klausulen om tilbagebetaling, når Corsair igen er rentabel, som fjerner den tvivl, der er givet udtryk for.

(306) På dette grundlag vurderede Kommissionen vilkårene for afkast af den støtte, som den franske stat havde ydet, herunder gældsafskrivningen, i forhold til kravene i punkt 54 og 67 i rammebestemmelserne om afkast af støtten og byrdefordeling.

(307) For det første mener Kommissionen med hensyn til afkastet af støtten, at den struktur, som de franske myndigheder har valgt, opfylder kravet om et passende afkast, der tager hensyn til den kritiske finansielle situation og den risikoprofil, som staten har taget i betragtning i forbindelse med Corsairs situation. Snarere end et fast og umiddelbart afkast, der kunne have bragt Corsairs rentabilitet i fare, eller i form af aktier med ukendt værdi og usikkert afkast, valgte de franske myndigheder en klausul om tilbagebetaling, når Corsair igen er rentabel. Således gøres afkastet til fordel for staten betinget af fremtidige resultater og en effektiv konsolidering af balancen, idet udløsningen af denne klausul er betinget af, at der opnås en positiv nettoposition. Tilbagebetalingsmekanismen, der er baseret på [...] % af et beløb, der er knyttet til driftsresultatet, sikrer således, at staten opnår et afkast ved generering af selskabets driftsfinansielle strømme og ikke ved akkumulering af ny gæld. Dette potentielle afkast, der er begrænset til [...] mio. EUR, simulerer adfærden hos en fordringshaver, der ville acceptere at konvertere sin fordring – til nutidsværdien, da Corsair ikke kan tilbagebetale den – til et betinget deltagelsesinstrument, der sikrer, at støtten kun opvejes af kapitalgevinsten ved omstruktureringen.

(308) På den anden side finder Kommissionen, at punkt 67 i rammebestemmelserne ikke indebærer nogen yderligere byrdefordeling, når de nuværende aktionærer i Corsair, som deltog i finansieringen af den oprindelige plan, også har været genstand for fuldt amortiserede aktier for at absorbere tab, således at der ikke længere er nogen "resterende egenkapital", hvis indehavere ville skulle dele byrden ved omstruktureringen med staten (se betragtning 302 til 304). Dette gælder både for de aktionærer, der gik forud for den plan, der blev godkendt i december 2020, og for de aktionærer, der finansierede den oprindeligt godkendte plan. Selv om dette punkt i rammebestemmelserne krævede byrdefordeling ud over den samlede tvangsafståelse af eksisterende kapitalinstrumenter, hvilket ikke er tilfældet for aktionærerne i den plan, der blev godkendt i december 2020, sikrer klausulen om tilbagebetaling, når Corsair igen er rentabel, imidlertid også overholdelse af princippet om retfærdig byrdefordeling, for så vidt som den sikrer symmetri mellem den pågældende risiko og den delte gevinst. Ved at acceptere gældsafskrivningen bærer staten i første omgang risikoen og giver ved at begrænse det maksimale tilbagebetalingsbeløb til [...] mio. EUR afkald på fuld inddrivelse, hvilket kan afskrække nye private aktionærer og fordringshavere fra at investere i selskabet på et varigt grundlag. Denne begrænsning gør det derfor muligt for private investorer at drage fordel af de samlede fremtidige resultater over dette loft, som fortsat er garanteret for staten.

(309) Det er på grundlag af disse forklaringer og påvisninger fra de franske myndigheder, at Kommissionen mener, at denne strukturering sikrer, at staten deltager hensigtsmæssigt i den fremtidige genopretning af Corsair. Statsstøtte, der ydes i form af gældsafskrivninger, og som forbedrer virksomhedens egenkapital, opvejes således af klausulen om tilbagebetaling, når Corsair igen er rentabel. Denne mekanisme sikrer således, at staten får en rimelig andel af de fremtidige gevinster ved omstruktureringen i forhold til den indsats, der gøres for at redde selskabet. Ved at knytte tilbagebetalingen til staten til driftsresultaterne og opnåelsen af en positiv nettoposition skaber denne tilgang en risiko- og afkastdeling, der står i forhold til de private investorer, og udgør dermed et positivt og troværdigt signal om bæredygtigheden af Corsairs forretningsmodel.

(310) Nærmere gælder det i henhold til klausulen, at Corsair, hvis de fastsatte betingelser er opfyldt, årligt skal tilbagebetale et beløb svarende til [...] % af den positive forskel mellem selskabets driftsresultat, inklusive hensættelser til vedligeholdelse, og afskrivningen af den genstiftede gæld ([51]). En reel aktivering af denne klausul er betinget af en kumulativ opfyldelse af strenge finansielle betingelser, nemlig at egenkapitalen er positiv, og at der opretholdes en tilstrækkelig likviditet, således at det sikres, at de betalinger, der foretages som følge af den genoprettede rentabilitet, ikke bringer selskabets solvens eller likviditet i fare.

(311) Mekanismen omfatter også en klausul om "excess cash", der har til formål at dække en øget andel af værdiskabelsen i tilfælde af, at Corsairs likviditet overstiger 75 % af det lovbestemte driftsbehov. I så fald vil Corsairs årlige bidrag blive forhøjet til 75 % af selskabets årlige driftsresultat inden for det kumulerede loft på [...] mio. EUR, forudsat at den positive egenkapital og likviditet til stadighed holdes over denne tærskel. Dette sikrer, at en genoprettet rentabilitet tilpasser sig dynamisk til virksomhedens reelle betalingsevne uden at lægge for stort pres på dens finansielle struktur.

([51]) Se bilag 5 til "term sheet", der blev undertegnet den 7. november 2025.

(312) Kommissionen bemærker også, at klausulen indeholder en mekanisme for førtidig tilbagebetaling i tilfælde af afhændelse af Corsair, i henhold til hvilken det udestående beløb ved den lejlighed vil blive tilbagebetalt inden for det fastsatte samlede loft. Denne bestemmelse sikrer, at staten drager rimelig fordel af enhver positiv likviditetshændelse.

(313) På grundlag af de finansielle fremskrivninger, som de franske myndigheder har fremlagt, bemærker Kommissionen, at betingelserne for at aktivere klausulen om tilbagebetaling ved genoprettet rentabilitet i referencescenariet først ville være opfyldt fra regnskabsåret [...], når Corsairs egenkapital varigt ville vende tilbage til et positivt niveau, og likviditeten ville nå et tilstrækkeligt niveau. Aktiveringen af klausulen op til loftet på [...] mio. EUR ville derefter finde sted uden at sætte spørgsmålstegn ved den gradvise styrkelse af egenkapitalen, som ville forblive positiv i hele den pågældende periode, eller Corsairs evne til at finansiere sine aktiviteter og fremtidige investeringer.

(314) Under disse omstændigheder finder Kommissionen, at mekanismen om tilbagebetaling ved genoprettet rentabilitet er forholdsmæssig, nøje betinget af Corsairs faktiske genoprettelse af rentabiliteten og i overensstemmelse med formålet med rammebestemmelserne, idet den gør det muligt at begrænse nettoomkostningerne ved den offentlige intervention og samtidig undgå enhver hindring for en bæredygtig genopretning af selskabet.

(315) Det følger af ovenstående, at Kommissionens oprindelige tvivl med hensyn til proportionaliteten af den påtænkte støtte nu er elimineret, og at den samlede pakke af offentlige og private interventioner til fordel for Corsair kan betragtes som forenelig med det indre marked i henhold til rammebestemmelserne.

5.3.2.2. Foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejning

(316) I henhold til punkt 76 ff. i rammebestemmelserne skal der ved tildeling af omstruktureringsstøtte træffes foranstaltninger til at begrænse konkurrencefordrejninger, således at de negative virkninger for samhandelsvilkårene minimeres, og de positive virkninger opvejer eventuelle negative virkninger.

(317) Sådanne foranstaltninger skal tage højde for både risici for moralsk risiko og mulige fordrejninger på de markeder, hvor støttemodtageren opererer. Deres omfang bestemmes af en analyse fra sag til sag, der omfatter kriterier såsom støttens størrelse og art, de betingelser og omstændigheder, hvorunder den blev ydet, støttemodtagerens størrelse og relative rolle på markedet og omfanget af egetbidrags- og byrdefordelingsforanstaltninger.

(318) Navnlig burde foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger normalt tage form af strukturelle foranstaltninger, dvs. klare frasalg af ikketabsgivende aktiviteter, og ikke frasalg af aktiviteter, som under alle omstændigheder skal opgives for at bevare rentabiliteten. Et grundlæggende princip er, at sådanne foranstaltninger ikke må bringe udsigterne til genoprettelse af støttemodtagerens rentabilitet i fare eller træffes på bekostning af forbrugerne og konkurrencen.

(319) I henhold til punkt 124, litra c) og d), i rammebestemmelserne kræver Kommissionen i tilfælde af en ændring af omstruktureringsplanen af den pågældende medlemsstat, at – hvis støttebeløbet forhøjes – så skal foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejningerne være mere omfattende end dem, der oprindeligt blev indført, og at støttebeløbet skal nedsættes tilsvarende, hvis foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejningerne er mere begrænsede end dem, der oprindeligt blev indført. Det fremgår endvidere af punkt 127-129 i rammebestemmelserne, at tildeling af enhver anden støtte i omstruktureringsperioden, selv i henhold til en ordning, der allerede er godkendt, ved undersøgelse af omstruktureringsstøtte i henhold til disse rammebestemmelser, sandsynligvis vil påvirke Kommissionens vurdering af det nødvendige omfang af foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejninger, således at Kommissionen vurderer omfanget af foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejninger ved at tage hensyn til anden støtte af enhver art, der er ydet til støttemodtageren i omstruktureringsperioden.

(320) I sin åbningsafgørelse anførte Kommissionen, at Frankrig i Corsairs reviderede omstruktureringsplan foreslog en tilpasning af de oprindeligt accepterede foranstaltninger. Frankrig forventede navnlig i) Corsairs tilsagn om at opgive op til 365 slots ved at overdrage dem til COHOR og ii) en begrænset forøgelse af flåden til ti fly fra august 2024. Desuden blev der ikke henvist til en forlængelse eller styrkelse af de tidligere foranstaltninger.

(321) På dette grundlag og under hensyntagen til den supplerende statsstøtte (herunder 32,4 mio. EUR), der er modtaget og fortsat vil blive modtaget i omstruktureringsperioden, rejste Kommissionen alvorlig tvivl om, hvorvidt foranstaltningerne er hensigtsmæssige til at begrænse konkurrencefordrejninger. I henhold til punkt 124, litra c), i rammebestemmelserne skal en stigning i støttebeløbet ledsages af foranstaltninger, der er mere omfattende end dem, der oprindeligt blev indført. Foranstaltningerne forblev dog stort set uændrede på trods af den betydelige stigning i støtten. Forøgelsen af flåden til ti fly var i strid med princippet om at reducere flådens størrelse, der fulgte af forøgelsen af støtten. Flådekapaciteten var, selv når den blev beregnet i antal sæder, stadig lidt højere end den kapacitet, der var fastsat i 2020-planen.

(322) I øvrigt syntes opgivelsen af slots hverken kvalitativt eller kvantitativt at have en større betydning end den oprindelige foranstaltning, der bestod i at stille en årlig kvote til rådighed for et tredjepartsselskab, med hensyn til hvilken proceduren for godkendelse af udbudsbetingelserne i øvrigt ikke var blevet overholdt. Støtten til den reviderede omstruktureringsplan gav derfor anledning til alvorlig tvivl om, hvorvidt den var forenelig med rammebestemmelserne.

(323) Med hensyn til forøgelsen af Corsairs flåde efter udvekslinger med de franske myndigheder indeholder forretningsplanen som indeholdt i term sheet for tilpasningen af Corsairs omstruktureringsplan, som bl.a. er underskrevet af Corsair, dets aktionærer og den franske stat, nu i modsætning til de tidligere versioner [...] ([52]). Tilsvarende er antallet af slots, der midlertidigt kan afhændes til konkurrenter, der anmoder herom, mere end fordoblet. Kombineret med udviklingen i flådens størrelse giver denne fordobling et passende svar på den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for i åbningsafgørelsen.

(324) Den reviderede pakke af foranstaltninger omfatter derfor nu ud over de foranstaltninger, der er fastsat i den oprindelige plan: i) en betydelig reduktion af antallet af flyvninger på ruter til de oversøiske departementer. De franske myndigheder indvilligede i at indstille 97 Corsair-flyvninger fra det franske hovedland til Fort de France, Pointe à Pitre og La Réunion i løbet af regnskabsåret 2025-2026 for at opnå et årligt antal flyvninger svarende til de flyvninger, der i gennemsnit blev gennemført af et Corsair-fly, ii) Corsairs endelige opgivelse af 700 slots i lufthavnen Paris-Orly og iii) Corsairs midlertidige frigivelse af 800 slots i lufthavnen Paris-Orly indtil omstruktureringsperiodens udløb.

(325) Hvad angår vurderingen af foranstaltningerne finder Corsairs aktiviteter for det første sted i støtteberettigede områder som omhandlet i artikel 107, stk. 3, litra a), i TEUF (de oversøiske territorier), hvilket begrunder en mere fleksibel anvendelse af de principper, der er fastsat i rammebestemmelserne, således som det fremgår af disse rammebestemmelsers punkt 98. Dette berettiger mindre strenge krav til kapacitetsreduktion eller markedstilstedeværelse. I denne henseende reducerer den adfærdsmæssige foranstaltning, der reducerer antallet af flyvninger til oversøiske destinationer, brugen af fly og de transporttjenester, der tilbydes, med et beløb svarende til [...] i den resterende del af omstruktureringsperioden. Dette skal mindske konkurrencefordrejninger på destinationer, der forbinder tjenester inden for det indre marked, som kun konkurrerende luftfartsselskaber, der er registreret i EU, leverer, hvilket ikke er tilfældet for de afrikanske Corsair-tjenester.

(326) Tilsvarende udgør de slots, der er omfattet af foranstaltningen, en betydelig andel på [...] % af de slots, der er til rådighed for Corsair i lufthavnen Paris-Orly. På grund af trafiktæthed og begrænsninger i lufttrafikken i den pågældende lufthavn overstiger efterspørgslen efter slots efterspørgslen i lufthavnen, hvilket skaber en adgangsbarriere for konkurrenter, der ønsker at tilbyde flyvninger i lufthavnen. Denne foranstaltning er således også målrettet Corsair-ruterne.

(327) Endelig vil en åbning for aftaler med andre luftfartsselskaber, der anmoder herom, sandsynligvis åbne en del af Corsairs marked og transportnet for konkurrence og tilskynde til en udvidelse af aftalerne, som ved at øge de udbudte tjenester kun kan være til gavn for konkurrencen og forbrugerne. Corsairs tilsagn om at forhandle code sharing-aftaler i god tro ville bidrage til at styrke sammenkoblingen af transportnet og forbedre markedsadgangen for andre luftfartsselskaber. Dette gælder navnlig mindre selskaber, som på grund af deres transportnets beskedne størrelse ikke kan tilbyde kunderne tjenester og oplevelser svarende til dem, der tilbydes af store selskaber, som kan tilbyde sådanne tjenester med deres egen flåde inden for deres transportnet.

([52]) Bilag II til term sheet: Præsentationen "Projet Gwalior", den 23. maj 2025, s.11.

(328) Det er også nødvendigt at vurdere alle foranstaltningerne i lyset af Corsairs størrelse og relative markedsindflydelse og det relevante markeds karakteristika. De foreliggende oplysninger viser, at luftfartsmarkedet i Europa vokser og i 2025 genvandt aktivitetsniveauet fra 2019, og at der med de foretagne justeringer ikke opstår en overkapacitet. Mere specifikt for Frankrig og støttemodtageren tegnede Corsair sig med 16 flyvninger som dagligt gennemsnit i 2024, det sidste hele år, for hvilket der foreligger data, mængdemæssigt for [...] % af de i alt 4 086 daglige flyvninger med afgang fra/ankomst til Frankrig. Dette er en stigning på 2 % i forhold til det foregående år ([53]). Tilsvarende udgjorde Corsairs indtægter på [...] mio. EUR kun ([...] %) af de 8,5 mia. EUR, der blev indtjent af luftfartsselskaber registreret i Frankrig i 2023, som er det sidste hele år, for hvilket der foreligger data ([54]).

(329) De konkurrencefordrejninger, som støtten medfører, er således meget begrænsede, og de foranstaltninger, der træffes for at afhjælpe disse, skal tage hensyn til disse. Dette gælder i særdeleshed, fordi Corsair ikke har sine egne aktiver såsom fly, der kan afhændes for at fremme nye konkurrenters indtræden på markedet, udvidelse af eksisterende små konkurrenter eller grænseoverskridende aktiviteter.

(330) Med hensyn til de omstændigheder, hvorunder støtten blev ydet, skal det bemærkes, at omstruktureringsplanen blev ændret efter tvingende begivenheder, der var uden for Corsairs indflydelse, først og fremmest forlængelsen af covid-19-krisen og Ruslands militære aggression mod Ukraine, som førte til en afvigelse fra den oprindelige forretningsplan, både med hensyn til den finansielle fremskrivning (betragtning 346) og flyveplanerne, som havde fornyet fokus på Afrika og dermed ikke omfattede destinationer på det indre marked. Desuden består langt størstedelen af den støtte, der anmodes om i henhold til den reviderede omstruktureringsplan, i, at den støtte, der blev ydet i 2020 i form af lån, opgives, og ikke i nye indskud. Disse omstændigheder skal også tages i betragtning ved analysen af, om foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejninger er hensigtsmæssige.

(331) Desuden skal der tages hensyn til det forholdsvis høje egetbidrag i forhold til støttebeløbet. Selv med tilføjelsen af de 6 mio. EUR, som de statsejede myndigheder ydede via OMRP, og som støttede den oprindelige omstruktureringsplan, finansierer både den tidligere støtte og den nu anmeldte støtte en procentdel, der ligger et godt stykke under halvdelen af omstruktureringsomkostningerne. Ligesom disse støtteforanstaltninger opfylder Corsairs egetbidrag i forbindelse med omstruktureringen også Corsairs solvens- og likviditetsbehov, hvilket reducerer omfanget af den statslige intervention. På samme måde bør der tages hensyn til de nuværende aktionærers og de tidligere aktionærers deltagelse på tidspunktet for afgørelsen fra 2020, hvis deltagelse reduceres til nul i forbindelse med den kommende kapitalforhøjelse. Højere niveauer for egetbidrag og byrdefordeling, der begrænser støttebeløbet og den moralske risiko, reducerer for Corsairs vedkommende det nødvendige omfang af foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, jf. punkt 90 i rammebestemmelserne.

(332) Hvad endelig angår de foreslåede tilsagns indvirkning på selskabets langsigtede rentabilitet, er et centralt kriterium, at de foranstaltninger, der mindsker fordrejningerne, ikke må føre til en reduktion af aktiviteterne, der kan bringe genoprettelsen af rentabiliteten i fare. Som det fremgår af den seneste udgave af den reviderede omstruktureringsplan, er Corsair i denne henseende ved at genoprette sin rentabilitet, selv i et nedjusteret scenarie, der omfatter de foreslåede foranstaltninger til bekæmpelse af fordrejninger.

(333) Under hensyntagen til de omstændigheder og faktorer, der er taget i betragtning ved kalibreringen af foranstaltningerne, finder Kommissionen i betragtning af størrelsen af de yderligere slots, der midlertidigt frigives, ud over foranstaltningerne i den oprindelige plan, at denne væsentligt forbedrede pakke af foranstaltninger fuldt ud opfylder kravene i rammebestemmelserne, navnlig punkt 124, litra c), ved at sikre, at den supplerende støttes negative indvirkning på konkurrencen imødegås på passende vis. Desuden vil Corsair definitivt opgive 700 slots i lufthavnen Paris-Orly og indstille 97 flyvninger fra det franske hovedland til Fort de France, Pointe à Pitre og La Réunion i regnskabsåret 2025-2026.

([53]) Eurocontrol, European Aviation Overview, den 23. januar 2025. Corsair-data udtrukket fra Projet Gwailor, den 23. maj 2025, s. 11.
([54]) IATA, La valeur du transport aérien en France, Oxford Economics 2023.

5.3.2.3. Afvejning af støttens positive virkninger med de negative virkninger for det indre marked

(334) For at en statsstøtteforanstaltning kan være forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, skal dens positive virkninger opveje dens negative virkninger. Rammebestemmelserne fastsætter kriterierne for Kommissionens vurdering af foreneligheden af støtte til omstrukturering af en kriseramt virksomhed med det indre marked og sikrer, at udviklingen af den pågældende økonomiske aktivitet ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(335) I rammebestemmelserne fastsatte Kommissionen de kriterier, den lægger til grund for vurderingen af en virksomheds omstruktureringsstøttes forenelighed med det indre marked, for at sikre, at udviklingen af den pågældende økonomiske aktivitet ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse. Kommissionen gav også mulighed for at ændre den allerede godkendte omstruktureringsstøtte ved i punkt 124 i rammebestemmelserne at fastsætte betingelser for en sådan ændrings forenelighed med det indre marked.

(336) I den foreliggende sag følger det af den i afsnit 5.3.1 og 5.3.2 (samt i afsnit 5.3.3 for så vidt angår princippet om engangsstøtte) omhandlede undersøgelse, at betingelserne i rammebestemmelserne er opfyldt, og at al den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for i åbningsafgørelsen, derfor kunne elimineres. Ifølge Corsairs omstruktureringsplan skal rentabiliteten genoprettes, og stigningen i omstruktureringsomkostningerne og støttebeløbet opvejes af en stigning i egetbidraget og en styrkelse af foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejninger.

(337) Selv om forhøjelsen af støtten og forlængelsen af omstruktureringsplanen har betydelige negative virkninger for lufttransportsektoren, bør det endelig understreges, at denne ændrede støtte afhjælper et markedssvigt for at undgå samfundsmæssige problemer, der kan påvirke regioner, der er svækket af deres status som øsamfund og afsides beliggenhed. Kommissionen tager også hensyn til, at de ruter, der betjenes af Corsair, ikke forbinder to EU-medlemsstater, men Frankrigs territorier med tredjelande eller, mere afgørende, med regioner i den yderste periferi, der er underlagt specifikke begrænsninger, som er anerkendt i artikel 349 i TEUF (Guadeloupe, Martinique, La Réunion, Saint Barthélemy og Saint-Martin), hvor disse forbindelser bidrager til at sikre territorial kontinuitet med Frankrig. Corsairs omstruktureringsstøtte påvirker derfor ikke samhandelsvilkårene mellem medlemsstaterne i urimelig grad i betragtning af den begrænsede interesse, som operatører fra andre medlemsstater har i at betjene disse ruter af forskellige årsager, der er specifikke for dem (se betragtning 16).

(338) Den ændrede omstruktureringsstøttes positive indvirkning på udviklingen af den pågældende økonomiske aktivitet opvejer derfor de potentielle negative virkninger for konkurrencen og samhandelen, som derfor ikke påvirkes negativt i et omfang, der strider mod den fælles interesse.

5.3.2.4. Konklusion om foreneligheden

(339) I lyset af resultaterne af ovenstående vurdering finder Kommissionen, at den nye omstruktureringsstøtte opfylder de vigtigste krav i rammebestemmelserne, og at samhandelsvilkårene på det indre marked derfor ikke påvirkes negativt i et omfang, der strider mod den fælles interesse, således at omstruktureringsstøtten er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

5.3.3. *Foreneligheden med det indre marked af den supplerende støtte til Corsair i omstruktureringsperioden*

(340) I sin åbningsafgørelse (se betragtning 116 til 118) fandt Kommissionen, at den supplerende støtte, som Corsair modtog i omstruktureringsperioden, ikke var blevet anmeldt særskilt, hvilket er i strid med kravene i punkt 129 i rammebestemmelserne. De franske myndigheder anerkendte, at Corsair som kriseramt virksomhed pr. 31. december 2019 ikke burde have været omfattet af de ordninger, der var indført i henhold til de midlertidige rammebestemmelser, og erkendte, at der kan være sket en fejl i den ekstraordinære situation, der opstod i forbindelse med sundhedskrisen (se betragtning 18 til 21). Ikke desto mindre udtrykte de ønske om, at der kunne overvejes mulige måder at lovliggøre situationen på.

(341) Kommissionen henledte opmærksomheden på, at en virksomhed, der allerede har modtaget omstruktureringsstøtte, i overensstemmelse med princippet om engangsstøtte i punkt 70 i rammebestemmelserne, ikke kan modtage ny omstruktureringsstøtte, mens planen gennemføres. I den foreliggende sag fortsatte Corsair med at ansøge om og modtage flere offentlige støtteforanstaltninger mellem marts 2021 og april 2022, selv om selskabet befandt sig i en omstruktureringsperiode (se betragtning 2).

(342) Selv om covid-19-pandemien kan have berettiget en vis kompensation for tab i forbindelse med rejserestriktioner, bemærkede Kommissionen, at den franske stats interventioner (i alt 32,4 mio. EUR i supplerende støtte) lå ud over de 136,9 mio. EUR, der allerede var godkendt i 2020. Denne tilbagevendende karakter af støtten gav anledning til alvorlig tvivl med hensyn til overholdelsen af princippet om engangsstøtte og hensigtsmæssigheden af den første omstrukturering.

(343) I mangel af et alternativt retsgrundlag for at vurdere denne støttes forenelighed med det indre marked fandt Kommissionen derfor, at der fortsat var tvivl om dens forenelighed i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, navnlig med hensyn til genoprettelsen af Corsairs langsigtede rentabilitet, støttens proportionalitet og foranstaltningernes hensigtsmæssighed med hensyn til at begrænse konkurrencefordrejninger.

(344) I denne forbindelse konstaterede Kommissionen, at Corsair den 19. december 2025 frivilligt havde tilbagebetalt hele det beløb på 32,4 mio. EUR, der svarede til den supplerende støtte, der var ydet i 2021 og 2022, med tillæg af påløbne renter. Denne reelle tilbagesøgning af den ulovlige støtte fratager Corsair den fordel, som støtten har givet selskabet, og eliminerer risikoen for dobbelt statslig indgriben eller kumulering af ulovlig støtte. Den konstaterede manglende overholdelse er derfor blevet fuldt ud afhjulpet, og tvivlen er fjernet, navnlig med hensyn til støttens proportionalitet og foranstaltningernes hensigtsmæssighed med hensyn til at begrænse konkurrencefordrejninger.

(345) I lyset af princippet om engangsstøtte, der er fastsat i punkt 70 i rammebestemmelserne, skal der ved vurderingen af, om der er modtaget yderligere ulovlig støtte, tages hensyn til de omstændigheder, der i den periode, hvor denne støtte blev ydet (dvs. mellem april 2021 og maj 2022), var kendetegnet ved, at virkningerne af lufttransportens dybeste krise nogensinde har varet ved på globalt plan, lige siden den opstod. Disse virkninger blev forværret yderligere, da Corsair næsten kun betjente områder, hvor lufttrafikken var stærkt begrænset af sundhedsmæssige og tvingende årsager (betragtning 19 og 20).

(346) Disse omstændigheder og de kombinerede virkninger bidrog til at øge Corsairs tab langt ud over, hvad der var forudset i omstruktureringsplanen. Da Kommissionen godkendte omstruktureringsstøtten i december 2020, var det forventede akkumulerede tab mellem 2020 og 2022 på [...] mio. EUR. Det faktiske tab i samme periode var på [...] mio. EUR ([55]). Denne forskel kunne ikke og blev langt fra opvejet af den anden støtte, der var forenelig på grundlag af artikel 107, stk. 2, litra b), i TEUF, og som blev godkendt på daværende tidspunkt ([56]).

(347) Endelig ser det ud til, at den ulovlige støtte blev ydet i forbindelse med gennemførelsen af omstruktureringsplanen. Selv om denne støtte på trods af dens tilbagesøgning skulle analyseres som supplerende støtte til dækning af omkostningerne i 2021 ([57]), ligger denne støtte langt under egetbidraget til dækning af omstruktureringsomkostningerne i betragtning af den samlede og meget lavere omstruktureringsstøtte, der blev godkendt i december 2020 ud over den, der er genstand for denne afgørelse (tabel 1). Desuden udelukker forskellen mellem de omstruktureringsomkostninger, der blev anslået i december 2020, og de omkostninger, som Corsair faktisk afholdt i 2021, at de samme omkostninger kunne have været dækket af omstruktureringsstøtten og den ulovlige støtte.

([55]) Afgørelsen fra december 2020, tabel 1, fodnote 3 ovenfor, og den reviderede omstruktureringsplan.
([56]) Afgørelsen fra december 2020, fodnote 4 ovenfor.
([57]) Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at den pågældende støtte, som Corsair modtog i 2022, blev ydet som kompensation for omkostninger afholdt af Corsair indtil udgangen af 2021 (jf. beslutningen om at udvide proceduren, betragtning 21, nr. iii), og den afgørelse, der er nævnt i fodnote 12 i denne beslutning).

(348) Under disse omstændigheder giver modtagelsen af en ulovlig støtte på 32,4 mio. EUR på grund af ekstraordinære, uforudsigelige omstændigheder, som Corsair ikke er ansvarlig for, mulighed for en undtagelse fra princippet om engangsstøtte som fastsat i punkt 72, litra c), i rammebestemmelserne. Derfor og i betragtning af den samlede tilbagebetaling af denne støtte og de dermed forbundne renter er tildelingen af denne støtte ikke til hinder for tildelingen af den supplerende støtte, der er fastsat til finansiering af den reviderede omstruktureringsplan, og påvirker ikke denne støttes forenelighed med det indre marked (jf. betragtning 119).

(349) Der er ikke behov for en undtagelse som omhandlet i betragtning 348 med hensyn til indskuddet på 6 mio. EUR fra de statsejede myndigheder via OMRP, som støttede den oprindelige omstruktureringsplan, der var genstand for afgørelsen fra 2020. Selv om dette indskud blev anset for at udgøre ulovlig støtte, var indskuddet allerede fastsat i den oprindelige omstruktureringsplan og blev udbetalt sammen med den anden omstruktureringsstøtte og til samme formål som led i den samme operation, således at det ikke udgør gentagen støtte, der kan være i strid med princippet om engangsstøtte, der er fastsat i punkt 70 og 71 i rammebestemmelserne. Der er tale om et element i omstruktureringen, hvis samlede finansiering er specificeret i tabel 1, og som skal betragtes som støtte, der er forenelig med det indre marked, af de samme grunde som den støtte, der blev godkendt i afgørelsen fra 2020, blev det, også under hensyntagen til det, der blev konstateret i betragtning 331.

(350) Kommissionen finder således, at den tvivl, der tidligere er givet udtryk for med hensyn til tildelingen af den supplerende støtte, er blevet elimineret. Denne ulovlige støtte, der nu er tilbagesøgt, rejser derfor ikke længere tvivl om, at støtten til den reviderede omstruktureringsplan er forenelig med det indre marked som omhandlet i artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

5.4. **Misbrug af omstruktureringsstøtte**

(351) I sin beslutning om at udvide proceduren mindede Kommissionen om, at støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan betragtes som forenelig med det indre marked, forudsat at den ikke fordrejer samhandelen på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(352) Kommissionen mindede også om bestemmelserne i artikel 108, stk. 2, i TEUF og artikel 20 i forordning (EU) 2015/1589, ifølge hvilke ethvert misbrug af støtte kan føre til en forpligtelse for den pågældende medlemsstat til at ændre eller ophæve støtten.

(353) I sin afgørelse fra 2020 konkluderede Kommissionen, at Corsairs omstruktureringsstøtte var forenelig med artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, forudsat at omstruktureringsplanen og de deri fastsatte foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger blev overholdt fuldt ud (betragtning 101 i åbningsafgørelsen). De franske myndigheder havde også forpligtet sig til at forelægge Kommissionen halvårlige rapporter for at sikre regelmæssig overvågning af gennemførelsen af planen, støtteudbetalinger og eventuelle afvigelser fra de oprindeligt godkendte finansielle fremskrivninger (betragtning 102 i afgørelsen fra 2020).

(354) I henhold til punkt 122, 126 og 129 i rammebestemmelserne skal enhver manglende gennemførelse af planen eller enhver supplerende støtte, der ydes uden for rammerne af den oprindelige afgørelse, anmeldes til Kommissionen og kan betragtes som misbrug af den oprindelige støtte.

5.4.1. *Forpligtelsen til at begrænse flåden til ni fly*

(355) I sin beslutning om at udvide proceduren fandt Kommissionen, at anvendelsen af omstruktureringsstøtten til Corsair i strid med de tilsagn, der blev givet i afgørelsen fra 2020, og navnlig den begrænsning af flåden til ni fly, der er fastsat i betragtning 88, litra b), i nævnte afgørelse, kunne udgøre misbrug af støtten som omhandlet i artikel 108, stk. 2, i TEUF (betragtning 65 i beslutningen om at udvide proceduren). Hvis dette var tilfældet, skulle Kommissionen afgøre, om Frankrig skulle ophæve den godkendte støtte ved at tilbagesøge den eller ændre den inden for en frist, der skulle fastsættes.

(356) Kommissionen havde på grundlag af bemærkninger fra konkurrenter og oplysninger fra de franske myndigheder konstateret, at Corsair havde drevet en flåde på mindst ti fly i IATA's sommersæson 2023 og 2024. Dette var sket gennem gentagne og langvarige chartringer (betragtning 48 til 62 i beslutningen om at udvide proceduren). De franske myndigheder anerkendte disse overskridelser, samtidig med at de fastholdt, at der var tale om lejlighedsvise chartringer begrundet i ekstraordinære omstændigheder, som Corsair ikke var herre over (se betragtning 49 i beslutningen om at udvide proceduren).

(357) Med hensyn til størrelsen af Corsairs flåde i 2021 og 2022 viser oplysningerne fra de franske myndigheder på den anden side, at enhver overskridelse af den grænse, der er fastsat i afgørelsen fra 2020, kan forklares med den latenstid, der er forbundet med flyregistreringsprocessen, og ikke med den faktiske chartring af et tiende fly (se betragtning 62 i beslutningen om at udvide proceduren).

(358) I denne forbindelse fandt Kommissionen, at overskridelsen af den maksimalt tilladte flåde kunne udgøre misbrug af støtte som omhandlet i artikel 20 i forordning (EU) 2015/1589 (se betragtning 65 i beslutningen om at udvide proceduren). Den besluttede derfor at udvide den formelle undersøgelsesprocedure med henblik på at vurdere, om denne overtrædelse af flådebegrænsningen rejste tvivl om foreneligheden af den omstruktureringsstøtte, der blev godkendt ved afgørelsen fra 2020, og i bekræftende fald at kontrollere den faktiske størrelse af Corsairs flåde i den forlængede omstruktureringsperiode.

5.4.2. *Vurdering af de ændringer, der skal foretages i omstruktureringsstøtten*

(359) De oplysninger, som Frankrig har fremlagt, viser imidlertid de minimis-karakteren af de konstaterede afvigelser fra afgørelsen fra 2020, uden at bemærkningerne fra tredjeparter modsiger dette.

(360) Kommissionen bemærker navnlig, at Corsairs brug af yderligere fly siden 2020 har været strengt ekstraordinær, begrundet i eksterne omstændigheder uden for Corsairs kontrol (såsom forsinkede leverancer, sikkerhedskrav eller vedligeholdelsesoperationer) og i praksis aldrig har ført til, at det loft på ni fly, der er fastsat i afgørelsen fra 2020, reelt er blevet overskredet. Disse lejlighedsvise anvendelser, der udgør mindre end [...] % af den aktivitet, der er omfattet af omstruktureringsplanen, viste sig at være tidsbegrænsede og uden nogen væsentlig indvirkning på konkurrencen, hvilket bekræftes af studiet fremlagt af de franske myndigheder (se betragtning xx). Kommissionen bemærker endvidere, at det under den udvidede formelle undersøgelsesprocedure ikke blev fastslået, at Corsair overskred sit flådeloft hverken i 2021 eller i 2022. De interesserede parter fremlagde ingen beviser, der kunne modsige de franske myndigheders forklaringer som nævnt i betragtning 357. De eneste tilfælde, hvor der kunne konstateres overskridelser, var i forbindelse med hændelser i 2023 og 2024.

(361) Kommissionen er derfor af den opfattelse, at der selv ved konstatering af en formel uregelmæssighed er tale om en rent marginal en af slagsen. I stedet for at kræve tilbagebetaling af den pågældende omstruktureringsstøtte finder Kommissionen således, at en ændring af denne støtte i overensstemmelse med artikel 108, stk. 2, i TEUF udgør en tilstrækkelig foranstaltning til at afhjælpe de konstaterede uregelmæssigheder.

(362) I den foreliggende sag finder Kommissionen, at eftersom misbruget vedrører en foranstaltning, der begrænser konkurrencefordrejningerne, skal der også foretages en passende ændring af støtten i form af konkurrenceforanstaltninger. Der er derfor behov for yderligere betingelser eller foranstaltninger, der mindsker konkurrencefordrejningerne i forhold til de foranstaltninger, der var planlagt for den oprindelige støtte, og går ud over foranstaltningerne afstemt til den nye støtte. Den endelige opgivelse af 700 slots i lufthavnen Paris-Orly og reduktionen af antallet af flyvninger fra det franske hovedland til Fort de France, Pointe à Pitre og La Réunion opfylder dette behov. Den første foranstaltning mindsker adgangsbarriererne eller letter ekspansionen for konkurrenter med base i Paris-Orly, og den anden foranstaltning er rettet mod specifikke ruter, hvor midlertidig chartring af et tiende fly kan have haft direkte eller indirekte virkninger.

(363) Da ingen af de to foranstaltninger fandt anvendelse på den oprindelige omstruktureringsstøtte, vil indførelsen af betingelserne sandsynligvis ændre den allerede godkendte støtte. Det er imidlertid ikke nødvendigt formelt at sondre mellem de foranstaltninger, der skal træffes, eller de tilsagn, som Frankrig har foreslået, og de særlige betingelser, der ændrer den oprindeligt godkendte støtte. Alle de bestemmelser, som Corsair i givet fald skal overholde i Frankrig, skal således afspejles i de betingelser, der er knyttet til godkendelsen af støtten.

5.5. **Overvågning af overholdelsen af afgørelsen**

(364) I betragtning af tildelingen af supplerende støtte til Corsair i 2021 og 2022 og den manglende overholdelse af begrænsningen af størrelsen af selskabets flyflåde i 2023 og 2024 bør det desuden sikres og kontrolleres, at alle betingelserne i denne afgørelse overholdes nøje. Med henblik herpå finder Kommissionen det nødvendigt at indføre en forpligtelse, der gør det muligt for den at kontrollere overholdelsen af sin afgørelse, som Frankrig skal overholde, ved hjælp af en befuldmægtiget, der er uafhængig af de franske myndigheder og støttemodtageren. Den befuldmægtigede, der skal godkendes af Kommissionen, vil være ansvarlig for den nøje overvågning af overholdelsen af de betingelser, der er knyttet til afgørelsen, herunder den detaljerede gennemførelse af den reviderede omstruktureringsplan og kontrollen af de opnåede resultater i forhold til dem, der er fastsat i de tilhørende finansielle fremskrivninger. De franske myndigheder vil i samarbejde med Corsair fremlægge alle oplysninger og træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sætte den befuldmægtigede i stand til at opfylde sit mandat effektivt. Den befuldmægtigede aflægger regelmæssigt rapport til Kommissionen.

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING :

Artikel 1

1. Omstruktureringsstøtten på 167,8 mio. EUR, heraf 80 mio. EUR til afskrivning af offentlig gæld svarende til de statslån, der blev ydet i omstruktureringsplanen fra 2020, og 87,8 mio. EUR til supplerende støtte, som Den Franske Republik agter at yde til den økonomiske enhed, der omfatter Corsair SAS og alle dets kontrollerede datterselskaber, og støtten på 6 mio. EUR, der allerede blev ydet til Corsair SAS i 2020 i forbindelse med investeringen fra selskabet Outre-Mer R-Plane under Corsair, er forenelig med det indre marked på de betingelser, der er fastsat i artikel 2.

Artikel 2

1. Den Franske Republik sikrer, at Corsair SAS eller i givet fald selskabets datterselskaber straks fuldt ud gennemfører foranstaltningerne i den reviderede omstruktureringsplan som beskrevet i denne afgørelse.

2. Den Franske Republik sikrer, at Corsair SAS eller i givet fald selskabets datterselskaber fuldt ud gennemfører de foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, der er beskrevet i denne afgørelse, dvs.:

a) begrænsning af Corsair SAS' flåde til ni fly indtil udgangen af den reviderede omstruktureringsperiode

b) indstilling af 97 flyvninger i det samlede antal flyvninger, som Corsair SAS foretager på ruterne mellem lufthavnen Paris-Orly og lufthavnene i Pointe-à-Pitre, Fort-de-France og Réunion, indtil udgangen af den reviderede omstruktureringsperiode

c) uigenkaldelig afhændelse af 700 slots i lufthavnen Paris-Orly så hurtigt som muligt og senest inden udgangen af den reviderede omstruktureringsperiode

d) overdragelse af 800 slots i lufthavnen Paris-Orly til en eller flere tredjeparter så hurtigt som muligt inden udgangen af den reviderede omstruktureringsperiode

e) tilbud om og forhandling af forretningsaftaler i god tro med interesserede luftfartsselskaber indtil udgangen af den reviderede omstruktureringsperiode

f) afholdelse fra at erhverve kapitalandele i nogen virksomhed, medmindre det er nødvendigt for at sikre Corsair SAS' eller selskabets datterselskabers langsigtede rentabilitet, hvor det er relevant, og i så fald med forbehold af Kommissionens godkendelse af erhvervelsen, i hele den reviderede omstruktureringsperiode, og

g) afholdelse fra at præsentere offentlig støtte som en konkurrencefordel ved markedsføringen af deres produkter og tjenester i hele den reviderede omstruktureringsperiode.

Artikel 3

1. Den Franske Republik aflægger regelmæssigt rapport om gennemførelsen af omstruktureringsplanen og overholdelsen af betingelserne i denne afgørelse hver tredje måned fra datoen for vedtagelsen af denne afgørelse og indtil udgangen af omstruktureringsperioden.

2. Disse rapporter skal indsendes via en befuldmægtiget, der er uafhængig af støttemodtageren, og udvælgelsen heraf skal godkendes af Kommissionen senest 30 kalenderdage efter vedtagelsen af denne afgørelse.

3. Rapporterne skal navnlig indeholde datoerne for de faktiske udbetalinger eller ydelsen af støtten og for støttemodtagerens egetbidrag, Corsair SAS' transportnets udvikling, markedsposition, flyflåde og anvendelse heraf. Rapporterne skal verificere enhver afvigelse fra den reviderede omstruktureringsplans finansielle eller operationelle fremskrivninger med hensyn til indtægter, omkostningsbegrænsning og -reduktion og de resultater, der er opnået gennem omstruktureringen, og skal, hvor det er relevant, angive de korrigerende foranstaltninger, der er gennemført eller skal gennemføres for at opnå de resultater, der er fastsat i planen. Den befuldmægtigede skal i hver af sine rapporter foretage en detaljeret vurdering af, om de betingelser, der er omhandlet i artikel 2 i denne afgørelse, er opfyldt, for at forhindre enhver konstateret eller forventet afvigelse hurtigst muligt.

Artikel 4

Den foreliggende formelle undersøgelsesprocedure i henhold til artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt som den vedrører statsstøtte på 32,4 mio. EUR ydet af Den Franske Republik mellem 2021 og 2022 til Corsair SAS i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, afsluttes, efter at det er blevet fastslået, at Corsair SAS har tilbagebetalt denne støtte med renter.

Artikel 5

Den Franske Republik underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme afgørelsen.

Artikel 6

Denne afgørelse meddeles Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. december 2025.

På Kommissionens vegne
Teresa RIBERA
Ledende næstformand