Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά C

C/2026/3952

24.7.2026

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Δεκεμβρίου 2025

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N) την οποία προτίθεται να χορηγήσει η Γαλλία υπέρ της Corsair

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2025) 9292]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(C/2026/3952)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα ([1]) και αφού έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Στις 11 Δεκεμβρίου 2020 η Επιτροπή αποφάσισε να μην προβάλει αντιρρήσεις για σχεδιαζόμενη ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της Corsair SAS (στο εξής: Corsair) ύψους 106,7 εκατ. EUR (στο εξής: ενίσχυση αναδιάρθρωσης του 2020), η οποία συνίστατο i) σε αναβολές καταβολής φόρων (21,9 εκατ. EUR), ii) σε πίστωση φόρου (4,8 εκατ. EUR), iii) σε δάνειο με ευνοϊκούς όρους (18 εκατ. EUR) και iv) σε συμμετοχικό δάνειο (62 εκατ. EUR), σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ), όπως ερμηνεύεται με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης ([2])) (στο εξής: απόφαση του 2020 ([3])) ([4]).

(2) Στις 27 Σεπτεμβρίου 2023, βάσει του τμήματος 7.2.2 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Γαλλία υπέβαλε στην Επιτροπή αίτηση τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης που είχε εγκριθεί με την απόφαση του 2020. Σύμφωνα με την απόφαση του 2020, το εν λόγω σχέδιο αναδιάρθρωσης έπρεπε να εφαρμοστεί εντός περιόδου διάρκειας [...] (στο εξής: σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020). Οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με την τροποποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020 της Corsair στις 29 Νοεμβρίου και στις 15 Δεκεμβρίου 2023. Η αίτηση τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης συνοδευόταν από επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, το οποίο στη συνέχεια επικαιροποιήθηκε αρκετές φορές (στο εξής: αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, βλ. αιτιολογικές σκέψεις 30 και 31).

([1]) ΕΕ C, C/2024/2822, 24.4.2024 και ΕΕ C, C/2025/2490, 2.5.2025.

([2]) ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1.

([3]) Απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2020 στην υπόθεση SA.58463 (2020/N) — Γαλλία — Aide à la restructuration de Corsair (ΕΕ C 41 της 5.2.2021, σ. 8).

([4]) Την ίδια ημέρα, η Επιτροπή ενέκρινε, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, ενίσχυση ύψους 30,2 εκατ. EUR προς την Corsair με τη μορφή πίστωσης φόρου για τα υπερπόντια εδάφη (πίστωση φόρου για εταιρείες που εδρεύουν στα υπερπόντια διαμερίσματα, περιοχές και εδαφικές ενότητες της Γαλλίας). Η ενίσχυση αυτή αποζημίωσε την Corsair για τις ζημίες που υπέστη από τις 17 Μαρτίου έως τις 30 Ιουνίου 2020 λόγω των μέτρων ανάσχεσης και των ταξιδιωτικών περιορισμών που επιβλήθηκαν από τη Γαλλία και άλλες χώρες προορισμού για τον περιορισμό της εξάπλωσης του ιού COVID-19. Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2020 στην υπόθεση SA.58125 (2020/N) — Γαλλία — Corsair — Compensation for the damage caused by the COVID-19 outbreak (ΕΕ C 242 της 24.6.2022, σ. 1).

(3) Στις 5 Φεβρουαρίου 2024 η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με την τροποποίηση της ενίσχυσης και του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair ([5]) (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας). Η Corsair και τρία άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, συγκεκριμένα δύο ανταγωνιστές της Corsair —η Air Austral και η Groupe Dubreuil Aero (στο εξής: GDA)— και η Diamondale Limited, πρώην μέτοχος της Corsair, υπέβαλαν στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας στις 24 Μαΐου 2024.

(4) Στις 19 Ιουνίου 2024 η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στις γαλλικές αρχές, οι οποίες απάντησαν με παρατηρήσεις στις 26 Ιουλίου 2024. Στη συνέχεια, στις 22 Νοεμβρίου 2024 η GDA υπέβαλε συμπληρωματικές παρατηρήσεις, οι οποίες διαβιβάστηκαν στις γαλλικές αρχές στις 17 Δεκεμβρίου 2024. Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν παρατηρήσεις στις 19 Ιανουαρίου 2025, το περιεχόμενο των οποίων διευκρινίστηκε σε δύο συναντήσεις με την Επιτροπή στις 20 και 23 Ιανουαρίου 2025. Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν συμπληρωματικές παρατηρήσεις και απαντήσεις στις ερωτήσεις της Επιτροπής στις 23 Ιανουαρίου, στις 10 Φεβρουαρίου και στις 3 Μαρτίου 2025 αντίστοιχα.

(5) Στις 19 Ιουνίου 2024 η Επιτροπή απηύθυνε ερωτήσεις στις γαλλικές αρχές σχετικά με την πρόσθετη ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Corsair κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης. Οι γαλλικές αρχές απάντησαν με επιστολές στις 26 Ιουλίου και στις 16 Δεκεμβρίου 2024.

(6) Η Επιτροπή πραγματοποίησε επίσης διάφορες συναντήσεις με τις γαλλικές αρχές, συγκεκριμένα στις 7 Νοεμβρίου και στις 6 και 17 Δεκεμβρίου 2024, καθώς και στις 10 και 29 Ιανουαρίου, στις 14 Φεβρουαρίου και στις 3 και 19 Μαρτίου 2025.

(7) Στις 11 Απριλίου 2025 η Επιτροπή αποφάσισε ([6]) να επεκτείνει την επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με την τροποποίηση της ενίσχυσης και του σχεδίου αναδιάρθρωσης, δεδομένου ότι οι γαλλικές αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν υποβάλει νέα πραγματικά στοιχεία τα οποία δεν είχαν ληφθεί υπόψη στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας έρευνας και τα οποία δικαιολογούσαν την επέκταση της επίσημης διαδικασίας έρευνας (στο εξής: απόφαση επέκτασης της διαδικασίας).

(8) Στις 20 Μαΐου 2025 οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή τους ελεγμένους λογαριασμούς της Corsair για το οικονομικό έτος που έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 2024.

(9) Στις 23 Μαΐου 2025 η Corsair και η GDA υπέβαλαν παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας της 11ης Απριλίου 2025. Μια άλλη επιχείρηση, η οποία επιθυμεί να διατηρήσει την ανωνυμία της, υπέβαλε παρατηρήσεις στις 2 Ιουνίου 2025. Στις 6 Ιουνίου 2025 η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στις γαλλικές αρχές, οι οποίες απάντησαν στις 17 Ιουνίου 2025.

(10) Στις 30 Μαΐου 2025 οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή επικαιροποιημένη έκδοση του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης της εταιρείας και των παραρτημάτων του.

(11) Στις 27 Ιουνίου 2025 η Επιτροπή απηύθυνε στις γαλλικές αρχές συμπληρωματικές ερωτήσεις σχετικά με την πρόσθετη ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Corsair κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης, καθώς και σχετικά με το μέγεθος του στόλου της και την εξέλιξή του κατά τα έτη 2023 και 2024. Οι γαλλικές αρχές απάντησαν με επιστολή της 11ης Ιουλίου 2025.

(12) Στις 4 Νοεμβρίου 2025 η Επιτροπή απηύθυνε στις γαλλικές αρχές αίτημα υποβολής εγγράφων και συμπληρωματικές ερωτήσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Οι γαλλικές αρχές απάντησαν με επιστολές της 10ης, της 17ης και της 20ής Νοεμβρίου 2025. Στις 10 Δεκεμβρίου 2025 η Επιτροπή απηύθυνε στις γαλλικές αρχές συμπληρωματικό αίτημα που αφορούσε το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Οι γαλλικές αρχές απάντησαν με επικαιροποίηση του σχεδίου στις 15 Δεκεμβρίου 2025.

(13) Η Επιτροπή πραγματοποίησε επίσης αρκετές συναντήσεις με τις γαλλικές αρχές σχετικά με τα διάφορα αυτά θέματα, συγκεκριμένα στις 28 Απριλίου, στις 15 Μαΐου, στις 17 Ιουνίου, στις 27 Ιουνίου και στις 17 Σεπτεμβρίου, καθώς και στις 10 και 12 Δεκεμβρίου 2025.

([5]) Απόφαση C (2024) 8537 final της Επιτροπής, της 5ης Φεβρουαρίου 2024, στην υπόθεση SA.109662 — Γαλλία — Τροποποίηση της ενίσχυσης και του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair (ΕΕ/C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

([6]) ΕΕ C, C/2025/2490, 2.5.2025.

2. Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

2.1. Οι δραστηριότητες της Corsair

(14) Η Corsair είναι απλουστευμένη κεφαλαιουχική εταιρεία (société par actions simplifiée, SAS) με μετοχικό κεφάλαιο 5 000 000,00 EUR και καταστατική έδρα στην ακόλουθη διεύθυνση: Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Γουαδελούπη, Γαλλία. Είναι καταχωρισμένη στο εμπορικό και επιχειρηματικό μητρώο του Pointe-à-Pitre με αριθμό 328 621 586.

(15) Οι τίτλοι της Corsair ανήκουν εξολοκλήρου από τα τέλη του 2020 στην εταιρεία συμμετοχών Outre-Mer R-plane (στο εξής: OMRP) ([7]).

(16) Στο τέλος Σεπτεμβρίου 2023 η Corsair διέθετε στόλο εννέα αεροσκαφών που εξυπηρετούσαν κυρίως τις γαλλικές εξόχως απόκεντρες περιοχές στην Καραϊβική (Μαρτινίκα, Γουαδελούπη) και στον Ινδικό Ωκεανό (Ρεϊνιόν, Μαγιότ), καθώς και, μεταξύ άλλων, τον Καναδά. Άλλες αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τα ίδια δρομολόγια είναι η Air France, η Air Austral και η Groupe Dubreuil Aéro, στην οποία ανήκουν οι αεροπορικές εταιρείες Air Caraïbes και FrenchBee.

(17) Σύμφωνα με την απόφαση του 2020, η Corsair έπρεπε να εφαρμόσει το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020 εντός περιόδου έως [...] προκειμένου να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της.

2.2. Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει η Corsair

(18) Στην αίτησή τους για τροποποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020, οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι το επιχειρηματικό σχέδιο με βάση το οποίο καταρτίστηκε το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020 είχε βασιστεί σε παραδοχές που δεν επιβεβαιώθηκαν και ότι διάφορα γεγονότα, η κλίμακα των οποίων δεν μπορούσε να προβλεφθεί, είχαν ιδιαίτερα αρνητικό αντίκτυπο στην Corsair.

(19) Πρώτον, οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι, μεταξύ των δυσκολιών που αντιμετώπιζε η Corsair μετά την έγκριση του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020, οι περιορισμοί δημόσιας υγείας που διατηρήθηκαν σε ισχύ έως τις αρχές του οικονομικού έτους 2022/2023 είχαν πολύ σοβαρό αντίκτυπο στις εμπορικές και οικονομικές επιδόσεις της Corsair.

(20) Ο περιορισμός —καθώς και η προσωρινή απαγόρευση— των πτήσεων μεταξύ της μητροπολιτικής Γαλλίας και ορισμένων υπερπόντιων διαμερισμάτων και εδαφών (όπως οι Αντίλλες και η Ρεϊνιόν), ο οποίος διατηρήθηκε σε ισχύ έως τον Μάρτιο του 2022 λόγω της νέας έξαρσης κρουσμάτων COVID-19 και των δυσκολιών διάδοσης του εμβολίου στα εν λόγω εδάφη λόγω της χαμηλής πρόσληψης από τον τοπικό πληθυσμό, κατέστησε ιδιαίτερα δύσκολη, ή ακόμη και αδύνατη, την άσκηση των δραστηριοτήτων της Corsair κατά τις ακόλουθες περιόδους:

α) μετά τον Νοέμβριο του 2020, όταν στη μητροπολιτική Γαλλία, και περισσότερο στις Αντίλλες και στη Ρεϊνιόν, επιβλήθηκαν επανειλημμένα μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας κατά τις περιόδους Νοεμβρίου-Δεκεμβρίου 2020 και Απριλίου-Μαΐου 2021, και εκ νέου την περίοδο Ιουλίου-Αυγούστου 2021 για τις Αντίλλες και τη Ρεϊνιόν·

β) την περίοδο Φεβρουαρίου-Μαΐου 2021, όταν οι μετακινήσεις στη μητροπολιτική Γαλλία, στις Αντίλλες και στη Ρεϊνιόν περιορίζονταν αυστηρά σε μετακινήσεις για επιτακτικούς λόγους· η απαίτηση αυτή διατηρήθηκε σε ισχύ για τα μη εμβολιασμένα άτομα έως τον Μάιο του 2022·

γ) στα τέλη του 2021, όταν το κύμα της μετάλλαξης Όμικρον αύξησε περαιτέρω τους περιορισμούς για τους προορισμούς αυτούς, και ο Μαυρίκιος χαρακτηρίστηκε επίσης ως ζώνη «σκούρου κόκκινου» χρώματος για λίγες ημέρες, με αποτέλεσμα την εκτίναξη των ακυρώσεων και την κατάρρευση των κρατήσεων· και

δ) η επανέναρξη των πτήσεων προς τον Καναδά κατέστη δυνατή μόλις τον Ιούνιο του 2022, καθώς οι πολύ αυστηροί ταξιδιωτικοί περιορισμοί διατηρήθηκαν σε ισχύ έως την άνοιξη του 2022.

([7]) Η OMRP είναι εταιρεία συμμετοχών που συστάθηκε στις 24 Αυγούστου 2020 στο πλαίσιο της ανάκαμψης και της αναδιάρθρωσης της Corsair λόγω της κρίσης COVID-19. Μοναδικός σκοπός της OMRP είναι να κατέχει και να διαχειρίζεται τη συμμετοχή στην Corsair και συνενώνει τους μετόχους που συμμετείχαν στη διάσωση της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων ιδιωτών επενδυτών και δημόσιων φορέων. Η OMRP δεν ασκεί δικές της δραστηριότητες και αποτελεί τον φορέα κεφαλαίου μέσω του οποίου οι μέτοχοι ασκούν τα δικαιώματά τους και αναλαμβάνουν τον οικονομικό κίνδυνο που συνδέεται με την αναδιάρθρωση της Corsair. Ορισμένοι από τους ιδιώτες μετόχους της OMRP που επιθυμούσαν να επενδύσουν εκ νέου στην Corsair επανενώθηκαν στην εταιρεία συμμετοχών Blue Sky, η οποία απέκτησε κεφάλαιο στην Corsair στο πλαίσιο της τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσής της [βλ. το έγγραφο «Offre ferme» (Προσφορά εταιρείας), παράρτημα 2, που εστάλη στην Επιτροπή στις 15 Δεκεμβρίου 2023].

(21) Οι γαλλικές αρχές πρόσθεσαν περαιτέρω ότι η δραστηριότητα της Corsair επηρεάστηκε επίσης από τα κινήματα διαμαρτυρίας στις Αντίλλες μεταξύ Νοεμβρίου 2021 και Ιανουαρίου 2022 μετά την καθιέρωση του υποχρεωτικού εμβολιασμού για τους εργαζομένους στον τομέα της υγειονομικής περίθαλψης και την επιβολή του «διαβατηρίου υγείας» σε διάφορους δημόσιους χώρους.

(22) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η Corsair, η οποία ανέμενε επιστροφή στις κανονικές συνθήκες της αγοράς στα τέλη του 2021, είδε τα αποτελέσματά της να αποκλίνουν από εκείνα που προβλέπονταν στο αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο.

(23) Στη συνέχεια, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η κρίση που συνδέεται με τη στρατιωτική επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας και οι επακόλουθες συνθήκες υψηλού πληθωρισμού παγκοσμίως οδήγησαν σε ιδιαιτέρως ραγδαία αύξηση του κόστους μετά την επανέναρξη της κανονικής δραστηριότητας της εταιρείας, λόγω i) της πολύ απότομης αύξησης της τιμής της κηροζίνης, η οποία υπερέβη τα 1 200 δολάρια ΗΠΑ (USD)/τόνο στα ανώτατα επίπεδά της σε σύγκριση με τα [500-900] USD/τόνο που αναφέρονταν αρχικά στο επιχειρηματικό σχέδιο, και ii) της αποδυνάμωσης του ευρώ έναντι του δολαρίου ΗΠΑ, ενώ το αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο είχε καταρτιστεί με βάση συναλλαγματική ισοτιμία EUR/USD της τάξης του [0,9-1,3] σε σύγκριση με τη χαμηλότερη τιμή του 0,97 που σημειώθηκε τον Οκτώβριο του 2022.

(24) Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι, στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε αρχικά τον Δεκέμβριο του 2023, το κόστος της κηροζίνης αντιπροσώπευε δαπάνες ύψους [100-180] εκατ. EUR [...] και ότι η αύξηση της τιμής της κηροζίνης και η αποδυνάμωση του ευρώ έναντι του δολαρίου ΗΠΑ είχαν οδηγήσει σε πρόσθετο κόστος ύψους περίπου [80-120] εκατ. EUR ετησίως μόνο στον τομέα αυτόν κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου.

(25) Τέλος, οι γαλλικές αρχές υποστήριξαν ότι, ενώ η εταιρεία κατόρθωσε, εν μέρει, να αυξήσει τις τιμές της προκειμένου να μετακυλίσει την κατάσταση αυτή (σε συνδυασμό με τις γενικές πληθωριστικές επιπτώσεις στο σύνολο των δαπανών που βαρύνουν την εταιρεία), η αντιστάθμιση υπήρξε, πρώτον, μόνο μερική και, δεύτερον, δεν μπορούσε να εφαρμοστεί στην πλειονότητα των εισιτηρίων, διότι είχαν πωληθεί αρκετούς μήνες πριν από τις πτήσεις. Ως εκ τούτου, μια επιθετική αύξηση του κόστους, όπως αυτή που προκλήθηκε ως αποτέλεσμα της κρίσης που συνδέεται με τη στρατιωτική επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, δεν μπορούσε να μετακυλιστεί αμέσως στην τιμή του εισιτηρίου και απαιτούνταν ένα χρονικό διάστημα για να αποφέρει αποτελέσματα η μετακύλιση αυτή.

(26) Στο πλαίσιο αυτό και βάσει των ανωτέρω, οι γαλλικές αρχές εξήγησαν τον Σεπτέμβριο και τον Δεκέμβριο του 2023 ότι η Corsair είχε αντιμετωπίσει σοβαρές δυσχέρειες στις ταμειακές ροές και είχε σημειώσει καθαρή μείωση του λειτουργικού περιθωρίου της ύψους [170-220] εκατ. EUR κατά την περίοδο 2020 έως 2023 σε σύγκριση με το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020, παρά τις προσπάθειες της εταιρείας να μειώσει τις πάγιες δαπάνες της κατά [10-25] εκατ. EUR κατά την περίοδο αυτή και παρά τα πρόσθετα μέτρα στήριξης που έλαβε το γαλλικό κράτος προς όφελος του τομέα στο σύνολό του, τα οποία είχαν θετικό αντίκτυπο στην Corsair ύψους [20-40] εκατ. EUR για την εν λόγω περίοδο.

(27) Οι γαλλικές αρχές εξήγησαν επίσης ότι, με βάση τις επιδεινούμενες οικονομικές επιδόσεις που οφείλονταν στις νέες δυσκολίες που αντιμετώπισε η Corsair μετά την απόφαση του Δεκεμβρίου του 2020 για την ενίσχυση αναδιάρθρωσης, όπως περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 18 έως 25 ανωτέρω, το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης της εταιρείας [...] στο τέλος του οικονομικού έτους [...] (το οποίο έληξε τον Σεπτέμβριο του [...]) [...] τα ίδια κεφάλαια τα οποία ανέρχονταν, την ημερομηνία αυτή, σε [...], και ότι, με βάση το επικαιροποιημένο επιχειρηματικό σχέδιο που καταρτίστηκε από την εταιρεία, η Corsair δεν μπορούσε πλέον να συμμορφωθεί με το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020.

(28) Τέλος, οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι η τιμή των καυσίμων και η συναλλαγματική ισοτιμία ευρώ/δολαρίου παρέμειναν ιδιαίτερα ευμετάβλητες κατά την περίοδο 2022/2023. Επισήμαναν επίσης την αύξηση όλων των εκφρασμένων δαπανών που προκλήθηκαν από τον πληθωρισμό, ιδίως για τη συντήρηση των αεροσκαφών και των κινητήρων τους ([...]) και την τροφοδοσία ([...]) κατά την περίοδο 2022/2023.

(29) Στις 15 Δεκεμβρίου 2023 το γαλλικό κράτος τροποποίησε αναλόγως την αίτησή του για τροποποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020 δυνάμει του τμήματος 7.2.2 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

3. ΤΟ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

3.1. Παραδοχές στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης

(30) Από τις 15 Δεκεμβρίου 2023 οι γαλλικές αρχές έχουν επικαιροποιήσει το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης αρκετές φορές, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη των δραστηριοτήτων της Corsair και τις γεωπολιτικές και μακροοικονομικές εξελίξεις κατά την τελευταία διετία.

(31) Η τελευταία έκδοση του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης εγκρίθηκε στις 23 Μαΐου 2025. Η εν λόγω έκδοση του σχεδίου επισυνάπτεται στο πρωτόκολλο συμβιβασμού με τίτλο «Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair», το οποίο υπεγράφη στις 7 Νοεμβρίου 2025 από την Corsair, τις γαλλικές αρχές, τους νέους επενδυτές και τους απερχόμενους επενδυτές υπό την αιγίδα ad hoc εντολοδόχων-επιμελητών που διορίστηκαν με δικαστική απόφαση στο πλαίσιο διαδικασίας πρόληψης της αφερεγγυότητας ενώπιον του Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre και της Comité Interministeriel de Restructuring Industrielle (CIRI) (στο εξής: έγγραφο καθορισμού των όρων). Το σχέδιο βασίζεται στις ακόλουθες κύριες παραδοχές, οι οποίες επικαιροποιήθηκαν τελευταία φορά από τις γαλλικές αρχές στις 15 Δεκεμβρίου 2025:

α) την άρση όλων των περιορισμών που συνδέονται με την κρίση στον τομέα της υγείας λόγω της νόσου COVID-19 και μια αγορά σε επίπεδα υψηλότερα αυτών του 2019 από το 2025 και μετά·

β) τα πραγματικά αποτελέσματα της Corsair (τα οποία υποβλήθηκαν από τις γαλλικές αρχές χωρίς να ελεγχθούν) για το οικονομικό έτος 2024-2025 που έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 2025, από τα οποία προκύπτει επιστροφή στην κερδοφορία με καθαρό αποτέλεσμα [...] εκατ. EUR·

γ) κόστος των καυσίμων προεξοφλημένο σε [600-900] USD/τόνο από τον Απρίλιο του 2025 έναντι περίπου [500-800] USD/τόνο κατά μέσο όρο από τον Σεπτέμβριο του 2024·

δ) συναλλαγματική ισοτιμία USD/EUR [0,9-1,3], δηλ. ελαφρώς υψηλότερη από εκείνη που παρατηρείται από τον Απρίλιο του 2025·

ε) την ολοκλήρωση της πλήρους ανανέωσης του στόλου της Corsair τον Ιανουάριο του 2025, με [...] Airbus A330-NEO, και με αποτέλεσμα όλοι οι προορισμοί της Corsair να εξυπηρετούνται πλέον από Airbus A330-NEO με τρεις κατηγορίες θέσεων και χωρητικότητα 343 ατόμων [20 καθίσματα στη διακεκριμένη θέση (business class), 21 καθίσματα στη θέση Premium και 302 καθίσματα στην οικονομική θέση]·

στ) την πώληση του αεροσκάφους [...] στις [...] στην [[...]] για εκτιμώμενο ποσό [25-45] εκατ. EUR και τη δέσμευση εισφοράς μετόχου ύψους [25-45] εκατ. EUR σύμφωνα με το τμήμα Β του εγγράφου καθορισμού των όρων, σύμφωνα με την οποία i) η Blue Sky Holding ([8]), η Groupe Advens-Geocoton ([9]) και η SEMPAT ([10]) θα έχουν συμμετάσχει συνολικά με [10-40] εκατ. EUR ([5-30] εκατ. EUR, [0-5] εκατ. EUR και 3 εκατ. EUR αντίστοιχα) με τη μορφή κεφαλαίου ή, εάν χρειαστεί πριν από την έκδοση της απόφασης από την Επιτροπή, θα έχουν διαθέσει την εν λόγω συμμετοχή ως προσωρινή χρηματοδότηση για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας της Corsair έως ότου ολοκληρωθεί η αναδιάρθρωση (η οποία στη συνέχεια θα κεφαλαιοποιηθεί), και ii) η Groupe Advens-Geocoton έχει δεσμευτεί επίσης να παράσχει δεύτερη παρτίδα προσωρινής χρηματοδότησης ύψους [5-30] εκατ. EUR στην Corsair το αργότερο εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η εν λόγω προσωρινή χρηματοδότηση, συνολικού ύψους [20-60] εκατ. EUR ([11]), θα ενσωματωθεί στο κεφάλαιο της Corsair στο πλαίσιο των αυξήσεων κεφαλαίου που θα πραγματοποιηθούν μετά την απόφαση έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ακόμη και αν η εν λόγω απόφαση υπόκειται σε όρους)·

([8]) Η Blue Sky Holding, SAS, με έδρα το Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, είναι ιδιωτική κοινοπραξία που περιλαμβάνει ορισμένους από τους πρώην μετόχους της Corsair.

([9]) Η Groupe Advens-Geocoton είναι ιδιωτικός βιομηχανικός όμιλος και όμιλος παροχής υπηρεσιών γαλλικής προέλευσης, που δραστηριοποιείται ιδίως στους τομείς της κλωστοϋφαντουργίας, της γεωργικής βιομηχανίας, της εφοδιαστικής και των ψηφιακών υπηρεσιών με ιστορική παρουσία στην Αφρική και στα υπερπόντια εδάφη. Δημιουργήθηκε από τη συγχώνευση Advens και Geocoton και έχει αναγνωρισμένη πείρα στη διαχείριση δραστηριοτήτων σε σύνθετα περιβάλλοντα υψηλής έντασης κεφαλαίου.

([10]) Η SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadeloupe) είναι εταιρεία μεικτής οικονομίας, αποστολή της οποίας είναι να επενδύει και να στηρίζει οικονομικά έργα στρατηγικού ενδιαφέροντος για τα εδάφη της Γουαδελούπης, https://www.sempatrimoniale.com/a-propos. Στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης της Corsair, η SEMPAT ενεργεί ως μειοψηφικός δημόσιος επενδυτής, παρέχοντας χρηματοδότηση από την περιφέρεια της Γουαδελούπης.

([11]) Η Blue Sky Holding, η Groupe Advens-Geocoton και η SEMPAT δεσμεύτηκαν επίσης να επενδύσουν, σε κεφάλαιο, το πρόσθετο ποσό των [5-20] εκατ. EUR εάν οι ταμειακές ροές της Corsair στο τέλος του μήνα μειωθούν κάτω από το όριο των [20-60] εκατ. EUR. Η δέσμευση αυτή χρησιμεύει για την παροχή πρόσθετης ασφάλειας σε περίπτωση επιδείνωσης των παραμέτρων του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair και για την αύξηση της ίδιας συμμετοχής των ιδιωτών επενδυτών.

ζ) τον περιορισμό του στόλου σε εννέα αεροσκάφη καθ' όλη τη διάρκεια του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης (το δέκατο αεροσκάφος θα συμπεριληφθεί μόνο από [...])·

η) τη μείωση των λιγότερο κερδοφόρων πτήσεων (μείωση κατά [...] % του αριθμού των ωρών πτήσης σε σύγκριση με το οικονομικό έτος [...]), ώστε να καταστεί δυνατή η βελτίωση του συντελεστή πληρότητας και η αύξηση του μέσου ναύλου·

θ) την αύξηση το 2025 των δρομολογίων από/προς τον Μαυρίκιο, [...] μετά την απόφαση να δοθεί έμφαση στην Αφρική (δεδομένου ότι η εκτέλεση αυτού του δρομολογίου μόνο σε εποχική βάση δεν είναι βιώσιμη μακροπρόθεσμα)·

ι) πρόσθετα μέτρα για τη βελτίωση του «RASK» ([12]), με αποτέλεσμα αύξηση του RASK κατά [...] % με την πάροδο του χρόνου·

ια) βελτίωση των παρεπόμενων εσόδων βάσει σύγκρισης με τον υπόλοιπο κλάδο·

ιβ) βελτίωση της διαχείρισης της απόδοσης (yield management) μέσω της θέσπισης πρόσθετων μέτρων, όπως, ιδίως, το άνοιγμα και το κλείσιμο κατηγοριών ναύλων χάρη στην εξασφάλιση της ομοιογένειας του στόλου·

ιγ) βελτιωμένες προβλέψεις που ενσωματώνουν, στο βασικό σενάριο, θετικό αντίκτυπο [...] % στον κύκλο εργασιών από τους επιβάτες το [...] και [...] % το [...]. Αυτή η αύξηση των τιμών πώλησης προκύπτει από το συνδυασμένο αποτέλεσμα της αύξησης του μεριδίου των θέσεων στο μπροστινό μέρος του θαλάμου επιβατών και του επανασχεδιασμού του προγράμματος πτήσεων για τη μείωση των λιγότερο κερδοφόρων πτήσεων (βλ. ανωτέρω)·

ιδ) πρόσθετα μέτρα εξοικονόμησης κόστους, όπως η επαναδιαπραγμάτευση διαρθρωτικών συμβάσεων (μίσθωση, συντήρηση και εξυπηρέτηση κ.λπ.), η μείωση του κόστους μάρκετινγκ, η υπομίσθωση κινητήρων και η πώληση υπηρεσιών τεχνικής διαχείρισης· και

ιε) εξορθολογισμό των δαπανών προσωπικού, που συνδέεται κυρίως με αλλαγές στη σύνθεση του πληρώματος αεροσκαφών.

(32) Οι γαλλικές αρχές προσθέτουν, επιπλέον αυτών των παραδοχών, ότι τα έσοδα της Corsair ενδέχεται να επηρεάζονται ακόμη από την εικόνα της ως εταιρείας χαμηλού κόστους, η οποία συνδέεται με υψηλό ποσοστό επιδοτούμενων εισιτηρίων, έχει φήμη αεροπορικής εταιρείας ναυλωμένων πτήσεων, παρωχημένο εξοπλισμό επί του αεροσκάφους (όπως οθόνες) και ανομοιογενή στόλο αεροσκαφών. Ως εκ τούτου, ένας πιο σύγχρονος στόλος, όπως αυτός που διαθέτει πλέον η Corsair, είναι πιθανό να έχει ως αποτέλεσμα την πώληση εισιτηρίων σε υψηλότερες τιμές και την αύξηση των συντελεστών πληρότητας, καθώς θα βελτιώνεται η εικόνα που έχουν οι πελάτες για την εταιρεία. Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι αυτή η απομάκρυνση από την εικόνα του αερομεταφορέα «ναυλωμένων πτήσεων» αντικατοπτρίζεται ήδη στις θετικές παρατηρήσεις των πελατών σχετικά με τις πτήσεις που εκτελούνται με νέα αεροσκάφη και ότι στην Corsair απονεμήθηκε ο τίτλος της «Best leisure airline» (καλύτερη αεροπορική εταιρεία για ταξίδια αναψυχής) στη Γαλλία για το 2024 στο πλαίσιο των World Airline Awards (παγκόσμια βραβεία για τις αεροπορικές εταιρείες). Η Γαλλία αναφέρει ότι, ακόμη και αν δεν συμπεριλαμβάνεται στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης όπως υποβλήθηκε στην Επιτροπή, ο αντίκτυπος που θα έχει η στρατηγική για την αναβάθμιση των υπηρεσιών της στους ναύλους και στους συντελεστές πληρότητας αναμένεται να εκδηλωθεί σταδιακά, καθώς οι επιβάτες θα συνειδητοποιούν τη βελτίωση των υπηρεσιών και οι προτιμήσεις τους θα αλλάζουν.

3.2. **Χρηματοδότηση του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης**

(33) Στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν στις 27 Σεπτεμβρίου 2023, οι γαλλικές αρχές πρότειναν το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης να καλύπτει την περίοδο από [...] έως [...]. Από την άλλη πλευρά, στην τεκμηρίωση που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές στις 15 Δεκεμβρίου 2023 αναφέρεται ότι η μέγιστη πρόσθετη διάρκεια που προβλέπεται για το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης θα είναι [...] (και όχι [...]), δηλαδή έως τις [...] το αργότερο.

(34) Στη συνέχεια, καθώς αναπτύχθηκαν οι διάφορες εκδόσεις του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η ημερομηνία λήξης της περιόδου αναδιάρθρωσης είναι τελικά η 30ή Σεπτεμβρίου 2026.

(35) Με βάση τα ανωτέρω, το σχέδιο αναδιάρθρωσης που αναθεωρήθηκε στις 23 Μαΐου 2025, επικαιροποιήθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 2025 και υποβλήθηκε από τις γαλλικές αρχές στην Επιτροπή ως η τελική έκδοση που πρέπει η Επιτροπή να λάβει υπόψη στην αξιολόγησή της, βασίζεται ουσιαστικά στις ακόλουθες χρηματοοικονομικές παραδοχές:

([12]) Το «RASK» αντιπροσωπεύει το σύνολο των εσόδων που παράγει μια αεροπορική εταιρεία σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των διαθέσιμων χιλιομετρικών θέσεων (ASK) σε μια δεδομένη περίοδο.

α) πρώτον, σταθερή βελτίωση των οικονομικών επιδόσεων (η οποία αναμένεται να καταστήσει δυνατή την επίτευξη αποτελέσματος εκμετάλλευσης ύψους [...] εκατ. EUR στις [...]) και των χρηματοοικονομικών ροών που θα προκύψουν κατά τη διάρκεια του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης χάρη i) στη βελτιστοποιημένη εμπορική προσφορά μετά την αύξηση του αριθμού των πτήσεων μετ' επιστροφής με χρήση στόλου που έχει ανανεωθεί πλήρως και είναι πλέον ομοιόμορφος, ii) στα μέτρα αναδιάρθρωσης και στα μέτρα μείωσης του κόστους και iii) στον αντίκτυπο των πρόσθετων μέτρων για τη βελτίωση της κερδοφορίας·

β) στόλο εννέα πλήρως αναβαθμισμένων αεροσκαφών, κατάργηση ζημιογόνων δρομολογίων και αντικατάστασή τους με νέα δρομολόγια προς την Αφρική·

γ) στη συνέχεια, εξωτερικές χρηματοδοτικές συνεισφορές υπό μορφή, αφενός, νέων κεφαλαίων από εξωτερικούς επενδυτές ύψους 145,4 εκατ. EUR ([13]) και, αφετέρου, χρηματοδοτικής στήριξης από το γαλλικό κράτος συνολικού ύψους 87,8 εκατ. EUR.

3.2.1 *Περιγραφή της χρηματοδότησης*

(36) Όπως αναλύεται στον πίνακα 1 κατωτέρω, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι η ιδιωτική χρηματοδότηση θα προέλθει κυρίως από: i) εισφορά κεφαλαίου ύψους [...] εκατ. EUR από την Blue Sky Holding, ii) εισφορά κεφαλαίου από νέο εξωτερικό επενδυτή (τη γαλλική εταιρεία Advens-Geocoton) ως νέο μέτοχο, ύψους [...] εκατ. EUR, iii) πρόσθετη εισφορά κεφαλαίου ύψους [...] εκατ. EUR από κοινού από τις Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton και SEMPAT, η οποία θα παρασχεθεί στην Corsair εάν οι ταμειακές ροές της μειωθούν κάτω από το όριο των [...] εκατ. EUR, iv) αναστολή πληρωμής συνταξιοδοτικών εισφορών, η οποία χορηγήθηκε από το Caisse de Retraite du Personnel Navigant (CRPN) για ποσό [...] εκατ. EUR, v) πώληση αεροσκάφους Airbus A330 F-HSKY από την Corsair για εκτιμώμενο ποσό [...] εκατ. EUR και vi) χρηματοδότηση από την Corsair (μέσω συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης) τον Ιούλιο του 2022 τεσσάρων νέων αεροσκαφών A330-NEO για ποσό [...] εκατ. EUR ([14]).

(37) Με βάση τα ανωτέρω, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι το ποσό της ίδιας συμμετοχής που πρέπει να εφαρμοστεί όσον αφορά την αίτηση τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020 ανέρχεται συνεπώς σε 145,4 εκατ. EUR. Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν επίσης ότι, στο πλαίσιο της απόφασης του 2020 που βασίστηκε στο σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020, οι εισφορές ιδιωτικών κεφαλαίων στην Corsair ανήλθαν σε [130-180] εκατ. EUR.

(38) Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι, στο πλαίσιο της τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair του 2020, η συνολική ίδια συμμετοχή θα ανέλθει σε 319,1 εκατ. EUR (δηλαδή λαμβανομένης υπόψη της αρχικής ίδιας συμμετοχής).

(39) Όσον αφορά τη χρηματοδοτική στήριξη από το γαλλικό κράτος, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι το μεγαλύτερο μέρος της ενίσχυσης που ζητείται στην τροποποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης συνίσταται στην παραίτηση από την ενίσχυση που χορηγήθηκε το 2020 υπό μορφή δανείων και όχι σε νέες εισφορές και ότι, ως εκ τούτου, η χρηματοδοτική στήριξη από το κράτος θα παρασχεθεί κυρίως μέσω:

i) νέας συνεισφοράς 3 εκατ. EUR από το Conseil Départemental de la Guadeloupe·

ii) πίστωσης φόρου για τα υπερπόντια εδάφη (CIOM) ύψους 38,1 εκατ. EUR στο πλαίσιο του επενδυτικού προγράμματος της Corsair για την αγορά αεροσκάφους ([15])·

iii) αναδιάρθρωσης χρέους ύψους 19 εκατ. EUR που αντιστοιχεί σε δημόσιο χρέος χωρίς δυνατότητα διαγραφής για περίοδο έξι ετών ([...]) ([16])·

([13]) Μετά τον πλήρη εξοβελισμό του ιστορικού μετόχου OMRP με την ακύρωση όλων των μετοχών του.

([14]) Αντιστοιχεί στο ποσό της μηνιαίας μίσθωσης των αεροσκαφών έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2025, δηλαδή για τη διάρκεια του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης.

([15]) Η πίστωση φόρου για τα υπερπόντια εδάφη, η οποία διέπεται από το άρθρο 244 quater W του γαλλικού γενικού φορολογικού κώδικα, αποτελεί φορολογική έκπτωση για επενδύσεις στα υπερπόντια διαμερίσματα. Το μέτρο αυτό δεν διατίθεται συνήθως σε προβληματικές επιχειρήσεις. Ωστόσο, το γαλλικό κράτος έχει δεσμευτεί να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να το χορηγήσει στην Corsair, κατά παρέκκλιση, παρά το καθεστώς της ως προβληματικής επιχείρησης.

([16]) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι το υπόλοιπο του δημόσιου χρέους χωρίς δυνατότητα διαγραφής, δηλαδή 5,5 εκατ. EUR, θα επιστραφεί ταυτόχρονα με την καταβολή της πίστωσης φόρου του 2026 [που αντιστοιχεί στην πίστωση φόρου για υπερπόντια εδάφη που πρέπει να καταβληθεί στην Corsair από το γαλλικό κράτος σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ].

iv) παραίτησης από απαίτηση ύψους 23 εκατ. EUR που αντιστοιχεί σε δημόσιο χρέος με δυνατότητα διαγραφής από την οποία μπορεί το κράτος να παραιτηθεί ([17])· και

v) παραίτησης από απαιτήσεις του Δημοσίου ύψους 80 εκατ. EUR που αντιστοιχούν στα κρατικά δάνεια που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020 [δάνεια από το Fonds de Développement Economique et Social και Prêt participatif — (στο εξής: δάνεια FDES και PP), βλ. αιτιολογική σκέψη 1 σημεία 1) και iv)], καθώς και από τόκους ύψους 4,7 εκατ. EUR επί των εν λόγω δανείων.

(40) Όσον αφορά την παραίτηση από τα δάνεια FDES και PP [αιτιολογική σκέψη 39 σημείο v)], οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι, δεδομένου ότι το ποσό αυτό είχε ήδη ληφθεί πλήρως υπόψη στην απόφαση του 2020, δεν θα πρέπει να συμπεριληφθεί εκ νέου στον υπολογισμό της ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση του κόστους αναδιάρθρωσης για τον καθορισμό της αναλογίας της ενίσχυσης προς την ίδια συμμετοχή, καθώς αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα τον διπλό υπολογισμό της ίδιας ενίσχυσης. Από την άλλη πλευρά, είναι αναγκαίο να ληφθεί υπόψη το ποσό των δεδουλευμένων και κεφαλαιοποιημένων τόκων (επί του συμμετοχικού δανείου), το οποίο, για όλη τη διάρκεια του συμμετοχικού δανείου, θα ανέλθει σε 4,7 εκατ. EUR. Επιπλέον, σε αντάλλαγμα για την εν λόγω παραίτηση, η Corsair χορηγεί προτεραιότητα στο γαλλικό κράτος και στους σχετικούς δημόσιους πιστωτές με ειδική ρήτρα βελτίωσης της χρηματοικονομικής κατάστασης («de retour à meilleure fortune»), σύμφωνα με την οποία, εάν εκπληρωθούν οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις, η Corsair θα επιστρέφει ετησίως ποσό που αντιστοιχεί στο [...] % της θετικής διαφοράς μεταξύ του αποτελέσματος εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένων των αποθεματικών συντήρησης, και της απόσβεσης του αναδιαρθρωμένου χρέους ([18]), με ανώτατο όριο τα [...] εκατ. EUR. Η αποτελεσματική ενεργοποίηση της εν λόγω ρήτρας εξαρτάται από τη σωρευτική εκπλήρωση αυστηρών χρηματοοικονομικών προϋποθέσεων, δηλαδή την ύπαρξη θετικών ιδίων κεφαλαίων και τη διατήρηση επαρκών ταμειακών ροών, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι πληρωμές που πραγματοποιούνται βάσει της ρήτρας βελτίωσης της χρηματοικονομικής κατάστασης δεν θέτουν σε κίνδυνο τη φερεγγυότητα ή τη ρευστότητα της επιχείρησης.

(41) Εν προκειμένω, θα πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, στο πλαίσιο της απόφασης του 2020 που βασίστηκε στο σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020, η κρατική ενίσχυση που καταβλήθηκε στην Corsair έλαβε τη μορφή ενίσχυσης αναδιάρθρωσης ύψους 106,7 εκατ. EUR, η οποία περιλάμβανε i) αναστολή πληρωμών για τις οφειλές που είχε προς το Δημόσιο στο τέλος Ιανουαρίου του 2021, οι οποίες υπολογίζονταν κατ' εκτίμηση σε 21,9 εκατ. EUR, ii) 4,8 εκατ. EUR με τη μορφή πίστωσης φόρου για υπερπόντια εδάφη για την αγορά ενός ή περισσότερων αεροσκαφών το 2021, iii) άμεσο δάνειο με ευνοϊκούς όρους από το κράτος ύψους 18 εκατ. EUR (στο εξής: δάνειο FDES) και iv) συμμετοχικό δάνειο ύψους 62 εκατ. EUR (στο εξής: δάνειο PP) ([19]).

(42) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι το 2020, στο πλαίσιο της επένδυσης της OMRP, καταβλήθηκαν 6 εκατ. EUR από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης των υπερπόντιων διαμερισμάτων, ποσό το οποίο δεν ελήφθη υπόψη στην απόφαση του 2020. Ως εκ τούτου, το ποσό αυτό πρέπει να προστεθεί στο ποσό της κρατικής ενίσχυσης που καταβλήθηκε το 2020, με αποτέλεσμα συνολικό ποσό κρατικής ενίσχυσης ύψους 112,7 εκατ. EUR.

(43) Επιπλέον, σε απάντηση στην παρατήρηση της Επιτροπής στην αιτιολογική σκέψη 95 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, όπου αμφισβητείται η επιλεξιμότητα ως ίδιας συμμετοχής της αναστολής πληρωμών ύψους [10-40] εκατ. EUR που προέκυψε από τον διακανονισμό για τμηματική καταβολή των συνταξιοδοτικών εισφορών, η οποία χορηγήθηκε στην Corsair τον Σεπτέμβριο του 2023 από το CRPN, οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι το CRPN είναι οργανισμός που διαχειρίζεται ανεξάρτητα πόρους ιδιωτικής προέλευσης. Δεδομένου ότι οι πόροι του CRPN δεν είναι κρατικοί πόροι και ότι η απόφαση διακανονισμού για τμηματική καταβολή των εισφορών —η οποία στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης μπορεί να συγκριθεί με εύλογη συμπεριφορά ιδιώτη πιστωτή— δεν μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος, το μέτρο αυτό δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(44) Στον πίνακα 1 παρουσιάζεται η κατανομή των ιδίων συμμετοχών και των κρατικών ενισχύσεων στη χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η κατανομή αυτή στη χρηματοδότηση που χορηγήθηκε για το τροποποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Τέλος, παρουσιάζεται η αναλογία μεταξύ όλων των ιδιωτικών και δημόσιων συμμετοχών στη χρηματοδότηση του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης.

([17]) Η χρηματοδότηση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 39 σημεία iii) και iv) παρέχεται μέσω της Commission des chefs des services financiers (CCSF), η οποία υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση Δημόσιων Οικονομικών του Υπουργείου Οικονομίας, https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises.

([18]) Βλ. παράρτημα 5 του εγγράφου καθορισμού των όρων που υπεγράφη στις 7 Νοεμβρίου 2025.

([19]) Συναφώς, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι, στο πλαίσιο της απόφασης του 2020, θεωρήθηκε κρατική ενίσχυση το συνολικό ποσό των δανείων που χορηγήθηκαν από το κράτος (80 εκατ. EUR) και όχι μόνο το οικονομικό πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στην Corsair από δάνεια που χορηγήθηκαν από το κράτος σε σύγκριση με παρόμοια δάνεια που θα χορηγούνταν από ιδιωτικό φορέα.

Πίνακας 1

Ενισχύσεις και ίδιες συμμετοχές

Ίδιες συμμετοχές		Ενισχύσεις	
Είδος	Ποσό σε εκατ. EUR	Είδος	Ποσό σε εκατ. EUR
Παραχωρήσεις TUI (απερχόμενος μέτοχος)	[80-120]	Αναστολή πληρωμών για υποχρεώσεις προς το Δημόσιο	21,9
Εισφορά της OMRP	[10-50]	Πίστωση φόρου για υπερπόντια εδάφη	4,8
Εισφορά των υπερπόντιων οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (μέσω της OMRP)	(6)	Κρατικά δάνεια FDES και PP	80
Πώληση τριών Boeing 747 στις 2 Ιουλίου 2020	[10-25]	Εισφορά των υπερπόντιων οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (μέσω της OMRP)	6
Διαπραγμάτευση μίσθωσης δύο αεροσκαφών	[3-10]		
Σχέδιο προστασίας των θέσεων εργασίας και κοινώς συμφωνηθείσα διαδικασία οικειοθελούς αποχώρησης	[7-20]		
Συνολική ίδια συμμετοχή για το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020	**60,86 %** **173,7**	**Συνολική ενίσχυση για το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020**	**112,7** **39,14 %**
Εισφορά κεφαλαίου από την Blue Sky Holding (πρώην μέτοχοι της OMRP και εκ νέου επενδυτές)	[5-30]	Εισφορά κεφαλαίου από το Conseil Départemental de la Guadeloupe (μέσω της SEMPAT)	3
Εισφορά κεφαλαίου από την Advens-Geocoton	[5-30]	Παραίτηση από τα κρατικά δάνεια FDES και PP	Κεφαλαιοποιηθέντες και δεδουλευμένοι τόκοι στο τέλος Ιουλίου 2 025 επί του συμμετοχικού δανείου (PP): 4,7 Καταβληθέντες τόκοι επί του δανείου FDES
Νέα δέσμευση για πρόσθετη εισφορά κεφαλαίου από τους μετόχους (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton και SEMPAT)	[5-30]		
Αναστολή πληρωμών για εισφορές χορηγούμενη από το Caisse de Retraite du Personnel Navigant	[10-40]	Αναδιάρθρωση δημόσιου χρέους χωρίς δυνατότητα διαγραφής	19
Πώληση του F-HSKY	[25-40]	Παραίτηση από το δημόσιο χρέος με δυνατότητα διαγραφής	23
Χρηματοδότηση τεσσάρων νέων Airbus A330-NEO μέσω χρηματοδοτικής μίσθωσης (τέλη χρηματοδοτικής μίσθωσης)	[20-80]	Πίστωση φόρου για υπερπόντια εδάφη	38,1
Συνολική ίδια συμμετοχή για το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης	**145,4** **62,3 %**	**Συνολική ενίσχυση για το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης**	**87,8** **37,7 %**
Σύνολο ιδίων συμμετοχών (και για τα δύο σχέδια)	**319,1** **61,4 %**	**Συνολική ενίσχυση (και για τα δύο σχέδια)**	**200,5** **38,6 %**

3.2.2 *Αναλογικότητα μεταξύ της ενίσχυσης και της ίδιας συμμετοχής και καταμερισμός των επιβαρύνσεων*

(45) Με βάση τα ανωτέρω, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι, στο πλαίσιο της τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair του 2020, το προεξοφλημένο συνολικό ποσό της κρατικής ενίσχυσης θα είναι 200,5 εκατ. EUR (λαμβανομένης υπόψη της αρχικής ενίσχυσης), δηλαδή [80-180] εκατ. EUR χαμηλότερο από το προεξοφλημένο συνολικό ποσό των ιδιωτικών συμμετοχών.

(46) Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι ο όρος που προβλέπεται στο σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης —σύμφωνα με τον οποίο η ίδια συμμετοχή πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον στο 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης— πληρούται με άνεση.

(47) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι μέρος των δημόσιων προσπαθειών στο πλαίσιο του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης θα λάβει τη μορφή εισφορών κεφαλαίου και ότι οι σημερινοί μέτοχοι συμβάλλουν σε πολύ μεγάλο βαθμό στην προσπάθεια αναδιάρθρωσης μειώνοντας στο μηδέν τη συμμετοχή τους στο πλαίσιο της επικείμενης αύξησης κεφαλαίου. Συναφώς, οι γαλλικές αρχές εξηγούν ότι, σύμφωνα με το σημείο 66 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, οι υφιστάμενοι μέτοχοι θα έχουν απορροφήσει πλήρως τις συσσωρευμένες ζημίες της Corsair πριν από την κρατική παρέμβαση. Για τον σκοπό αυτό, εφαρμόστηκε μείωση κεφαλαίου για την κάλυψη των μεταφερόμενων ζημιών πριν από την παροχή δημόσιων κεφαλαίων. Ως αποτέλεσμα αυτής της πράξης, η συμμετοχή των υφιστάμενων μετόχων εξαλείφθηκε πλήρως με την πλήρη απόσβεση των μετοχών σε κυκλοφορία. Η πράξη αυτή προηγήθηκε της αύξησης κεφαλαίου, με αποτέλεσμα η ανακεφαλαιοποίηση να μην παρέχει με κανέναν τρόπο οφέλη στους πρώην μετόχους. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η προσέγγιση αυτή διασφαλίζει επαρκή καταμερισμό των επιβαρύνσεων, δεδομένου ότι οι υφιστάμενοι μέτοχοι επωμίζονται τη συνολική επιβάρυνση των ζημιών του παρελθόντος στον βαθμό που επιτρέπεται από την εθνική νομοθεσία και ουσιαστικά εκτοπίζονται στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης του κεφαλαίου.

3.2.3 *Καταλληλότητα της ενίσχυσης*

(48) Με βάση τα ανωτέρω, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι τρέχουσες δυσκολίες της Corsair απορρέουν τόσο από άμεσα προβλήματα ρευστότητας όσο και από διαρθρωτική αποδυνάμωση της φερεγγυότητάς της, η οποία οφείλεται σε συσσωρευμένες ζημίες που έχουν συρρικνώσειτα ίδια κεφάλαιά της επί σειρά ετών. Επισημαίνουν ότι η σχεδιαζόμενη ενίσχυση, η οποία συνίσταται ουσιαστικά σε διαγραφή χρεών και πίστωση φόρου, δεν εξυπηρετεί απλώς την προσωρινή βελτίωση των ταμειακών ροών της επιχείρησης, αλλά συμβάλλει επίσης στην ενίσχυση της μακροπρόθεσμης φερεγγυότητάς της. Η τελευταία αυτή πτυχή είναι ανάλογη προς την ικανότητα της εταιρείας να καλύπτει όλες τις υποχρεώσεις της με δικούς της πόρους. Η διαγραφή χρέους μειώνει άμεσα και μόνιμα τις τρέχουσες υποχρεώσεις, ενώ η πίστωση φόρου αυξάνει το καθαρό αποτέλεσμα ή το ενεργητικό, βελτιώνοντας την καθαρή θέση και στις δύο περιπτώσεις. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι αυτή η μείωση των υποχρεώσεων, σε συνδυασμό με την αποκατάσταση των επιπέδων των ιδίων κεφαλαίων, είναι ο καταλληλότερος μηχανισμός για την αντιμετώπιση των δυσχερειών που εντοπίστηκαν. Συνεπώς, η ενίσχυση, συνοδευόμενη από ειδική ρήτρα βελτίωσης της χρηματοικονομικής κατάστασης για ποσό έως [...] εκατ. EUR, θα αντιμετωπίσει τόσο τις μεσοπρόθεσμες ανάγκες ρευστότητας όσο και την ανεπαρκή φερεγγυότητα και, ως εκ τούτου, θα παράσχει στην Corsair τη δυνατότητα να ανακτήσει μια βιώσιμη χρηματοοικονομική δομή και να επανέλθει σε θετική ταμειακή κατάσταση, τηρώντας παράλληλα τις δεσμεύσεις της.

3.3. **Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας**

3.3.1 *Περιγραφή των παραδοχών και των χρηματοοικονομικών προβλέψεων*

(49) Σύμφωνα με το βασικό σενάριο της τελευταίας έκδοσης του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές, με ημερομηνία 23 Μαΐου 2025 και που επικαιροποιήθηκε τελευταία στις 15 Δεκεμβρίου 2025, ο κύκλος εργασιών της Corsair, και ιδίως ο κύκλος εργασιών από τις επιβατικές μεταφορές, αναμένεται να αυξηθεί κατά περίπου 17 % κατά τη διάρκεια του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης (μεταξύ τέλους Σεπτεμβρίου 2023 και τέλους Σεπτεμβρίου 2026), καθώς θα ανέλθει περίπου στα [...] εκατ. EUR έως το τέλος Σεπτεμβρίου 2026.

(50) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι δαπάνες (μεταβλητές και πάγιες) αναμένεται να αυξηθούν μόνο κατά [...] % κατά τη διάρκεια του σχεδίου, ποσοστό αναλογικά χαμηλότερο από τα αναμενόμενα έσοδα της εταιρείας έως τα τέλη Σεπτεμβρίου 2026. Ωστόσο, όσον αφορά ειδικότερα τις πάγιες δαπάνες, [...], οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι τα εν λόγω έξοδα μίσθωσης αναμένεται να αυξηθούν κατά [...] % κατά τη διάρκεια του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης λόγω της προσθήκης των νέων αεροσκαφών στον στόλο. Οι γαλλικές αρχές εξηγούν ότι τα νέα αυτά αεροσκάφη είναι φθηνότερα όσον αφορά τις λειτουργικές δαπάνες (ιδίως όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων), αλλά η μίσθωσή τους είναι ακριβότερη.

(51) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι, με βάση την ανωτέρω κατάσταση, και όπως προκύπτει από τον ακόλουθο πίνακα, το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης της εταιρείας αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά κατά τη διάρκεια του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, από ([...]) εκατ. EUR στα τέλη Σεπτεμβρίου 2023 σε [...] εκατ. EUR στα τέλη Σεπτεμβρίου 2026, εξέλιξη που συνιστά πλήρη αντιστροφή της κατάστασης κατά τη διάρκεια του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης από σημαντική λειτουργική ζημία σε συντριπτικά θετικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης.

Πίνακας 2

Κύριοι χρηματοοικονομικοί δείκτες της Corsair (βασικό σενάριο)

		Περίοδος αναδιάρθρωσης						
εκατ. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Κύκλος εργασιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
εκ του οποίου Επιβατικές μεταφορές	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρό αποτέλεσμα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ίδια κεφάλαια (ΔΠΧΑ 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρό χρέος (ΔΠΧΑ 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Απασχολούμενο κεφάλαιο (ΔΠΧΑ 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ταμειακή κατάσταση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Απόδοση απασχολούμενου κεφαλαίου (στο εξής: ΑΑΚ) % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[10,6-13,4] %	[11,4-15,2]	[…]
Απόδοση ιδίων κεφαλαίων (στο εξής: ROE) % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	[…]	[…]

Πηγή: διάφορες διαφάνειες από το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της 23ης Μαΐου 2025, όπως υποβλήθηκαν· «Σύνοψη των υποβληθέντων εγγράφων» της 20ής Ιουνίου 2025.

(*) Υπολογιζόμενη με βάση το NOPAT (καθαρό κέρδος εκμετάλλευσης μετά τους φόρους) ([20]).

(**) Προκύπτει με βάση το καθαρό αποτέλεσμα και τα ίδια κεφάλαια.

([20]) Το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης μετρά τις λειτουργικές επιδόσεις της επιχείρησης πριν ληφθούν υπόψη οι χρηματοοικονομικές επιβαρύνσεις και ο φόρος εισοδήματος εταιρειών, σύμφωνα με τους εφαρμοστέους λογιστικούς κανόνες. Το καθαρό κέρδος εκμετάλλευσης μετά τους φόρους (στο εξής: NOPAT) είναι το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης μετά τους φόρους, το οποίο υπολογίζεται σε κανονιστική βάση, σαν η επιχείρηση να χρηματοδοτούνταν αποκλειστικά από ίδια κεφάλαια, και λαμβάνεται με την εφαρμογή τυποποιημένου φορολογικού συντελεστή στο αποτέλεσμα εκμετάλλευσης. Η προσέγγιση αυτή καθιστά δυνατή την εξουδετέρωση των επιπτώσεων της δομής χρηματοδότησης και των έκτακτων φορολογικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, το NOPAT είναι το σχετικό συγκεντρωτικό μέγεθος για τον υπολογισμό της απόδοσης του απασχολούμενου κεφαλαίου (ΑΑΚ), η οποία μετρά την απόδοση του απασχολούμενου κεφαλαίου παρουσιάζοντας τον λόγο του NOPAT προς το απασχολούμενο κεφάλαιο και καθιστά δυνατή την αξιολόγηση της ικανότητας της επιχείρησης να δημιουργεί αξία όταν η εν λόγω απόδοση υπερβαίνει το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (ΜΣΚΚ), το οποίο αποτελεί επίσης ποσοστό απόδοσης που υπολογίζεται μετά τους φόρους. Στην περίπτωση της Corsair, το NOPAT υπολογίζεται ως εξής: κέρδη προ φόρων και τόκων προσαρμοσμένα για τους τόκους από χρηματοδοτική μίσθωση (κατά προσέγγιση υπολογισμός, καθώς η εταιρεία δεν υποβάλλει ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις βάσει των ΔΠΧΑ) + πρόσθετες δαπάνες προσωπικού + φόρος εταιρειών.

(52) Όσον αφορά το καθαρό αποτέλεσμα της Corsair στο βασικό σενάριο, οι γαλλικές αρχές αναμένουν ότι θα αυξηθεί κατά το ίδιο ποσό, με σημαντική ανάπτυξη κατά τη διάρκεια του σχεδίου από καθαρή ζημία [...] εκατ. EUR στις [...] σε αναμενόμενο κέρδος [...] εκατ. EUR στα τέλη Σεπτεμβρίου του 2026. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι αυτό το αναμενόμενο καθαρό κέρδος στα τέλη Σεπτεμβρίου 2026 είναι σημαντικά υψηλότερο από του 2025 χάρη στις έκτακτες συνεισφορές που συνδέονται τόσο με την παραίτηση του γαλλικού κράτους από τις απαιτήσεις του, με αποτέλεσμα έκτακτα αποτελέσματα ύψους [...] εκατ. EUR, όσο και με τα έσοδα της τάξης των [...] εκατ. EUR από την πώληση των αεροσκαφών F-HSKY. Χωρίς αυτές τις έκτακτες συνεισφορές, το αναμενόμενο καθαρό αποτέλεσμα στα τέλη Σεπτεμβρίου 2026 θα ανερχόταν σε [...] εκατ. EUR.

(53) Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι αυτά τα θετικά αποτελέσματα, τα οποία καταδεικνύουν σαφή βελτίωση, επιτεύχθηκαν ιδίως με i) την πολύ καλή εμπορική δυναμική, ii) την ανανέωση του στόλου, η οποία καθιστά δυνατή τη βελτίωση των υπηρεσιών, iii) τη θέσπιση μέτρων για τη βελτίωση του RASK (ιδίως την αύξηση των παρεπόμενων εσόδων, τη βελτίωση της διαχείρισης της απόδοσης και την επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων με ορισμένους παρόχους υπηρεσιών) και iv) την ενσωμάτωση του αντίκτυπου των μέτρων βελτίωσης των επιδόσεων, τα οποία είχαν ήδη προσδιοριστεί, αλλά των οποίων ο θετικός αντίκτυπος δεν είχε ληφθεί πλήρως υπόψη εν αναμονή της εφαρμογής τους.

(54) Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι τα μέτρα βελτίωσης αφορούν τόσο την εξοικονόμηση κόστους όσο και την αύξηση των εσόδων και περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:

α) ενσωμάτωση του πραγματικού αντίκτυπου των μέτρων βελτίωσης του RASK, ο οποίος αποδείχθηκε υψηλότερος από τις αρχικές παραδοχές ([...] % από το 2026, έναντι [...] % προηγουμένως) σύμφωνα με τις εξαιρετικές επιδόσεις που παρατηρήθηκαν κατά το οικονομικό έτος 2024/2025 μετά την εφαρμογή του σχεδίου δράσης από την Corsair·

β) υψηλότερη μέση τιμή τοκομεριδίου, δεδομένης της σταθεροποίησης ή ακόμη και της μικρής αύξησης της μέσης τιμής τοκομεριδίου που παρατηρήθηκε καθ' όλη τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2025, παρόλο που η τιμή των καυσίμων μειώθηκε σημαντικά ([...] % σε σύγκριση με την προηγούμενη έκδοση του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης). Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι αυτή η τάση βελτίωσης της μέσης τιμής τοκομεριδίου, σε συνδυασμό με τη μείωση της τιμής των καυσίμων, συνεχίζεται και υποστηρίζει τους μελλοντικούς στόχους του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης όσον αφορά την απόδοση ανά επιβάτη· εξηγείται ιδίως από την αναβάθμιση των υπηρεσιών της Corsair στο πλαίσιο της ανανέωσης του στόλου της, η οποία κατέστησε δυνατή την ενίσχυση της μέσης τιμής τοκομεριδίου πέραν των αρχικών προσδοκιών κατά τη διάρκεια του [...]· και

γ) μείωση του κόστους διανομής λόγω των πρόσφατων ισχυρών επιδόσεων μέσω διαδικτυακών διαύλων που παρατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2025. Η εφαρμογή, σε διάστημα αρκετών μηνών, μιας δυναμικής εμπορικής πολιτικής με στόχο την επιτάχυνση της ανάπτυξης των απευθείας πωλήσεων, και ιδίως των διαδικτυακών πωλήσεων, έχει ήδη οδηγήσει σε μείωση της χρήσης δικτύων τρίτων, τα οποία είναι διαρθρωτικά περισσότερο δαπανηρά.

(55) Ωστόσο, οι εν λόγω παραδοχές και εξελίξεις δεν επιτρέπουν [...], δηλαδή εκείνη που έπεται της λήξης της περιόδου αναδιάρθρωσης. Οι γαλλικές αρχές αναμένουν ότι τον Σεπτέμβριο του 2026 τα ίδια κεφάλαια της Corsair θα εξακολουθήσουν να ανέρχονται σε [...] εκατ. EUR, με ΑΑΚ της τάξης του [10,6-13,4] %, το οποίο συνάδει με το κόστος κεφαλαίου της Corsair που κατά την εκτίμηση των γαλλικών αρχών θα ανέρχεται σε [8,6-10,5] %. Τέλος, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι η ΑΑΚ αναμένεται να ανέρχεται σε [11,4-15,2] % στα τέλη Σεπτεμβρίου 2027 (και να υπερβεί το [18-21] % στα τέλη του οικονομικού έτους 2027-2028, το οποίο λήγει στα τέλη Σεπτεμβρίου 2028).

(56) Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης, το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της δικαιούχου επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και να βασίζεται σε ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας, οι οποίες πρέπει να αποκλείουν το ενδεχόμενο κάθε περαιτέρω κρατικής ενίσχυσης που δεν περιλαμβάνεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(57) Σε αυτήν τη βάση, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το εύλογο χρονικό διάστημα που προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης δεν αντιστοιχεί κατ' ανάγκη στην περίοδο αναδιάρθρωσης, η οποία πρέπει επιπλέον να είναι όσο το δυνατόν συντομότερη και, κατά την άποψή τους, αυτό προκύπτει σαφώς από το ενδεικτικό πρότυπο σχεδίου αναδιάρθρωσης που επισυνάπτεται ως παράρτημα ΙΙ των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(58) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το εν λόγω κριτήριο της αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα εφαρμόζεται χωρίς περιορισμούς στην περίπτωση τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης και, ως εκ τούτου, το σημείο αφετηρίας για το εύλογο χρονικό διάστημα στη συγκεκριμένη περίπτωση πρέπει, κατά την άποψή τους, να είναι η αίτηση τροποποίησης.

(59) Από την άποψη αυτή, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα θεωρείται ότι έχει επιτευχθεί όταν μια επιχείρηση είναι σε θέση να παρέχει τη δέουσα προβλεπόμενη απόδοση επί του κεφαλαίου εφόσον έχει καλύψει όλες τις δαπάνες της, συμπεριλαμβανομένης της απόσβεσης και των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων. Με άλλα λόγια, η αναδιαρθρωμένη επιχείρηση θεωρείται βιώσιμη όταν είναι σε θέση να ανταγωνιστεί στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις.

(60) Με βάση τα ανωτέρω, οι γαλλικές αρχές θεωρούν επομένως ότι, στην πράξη, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει το κριτήριο της αποκατάστασης της βιωσιμότητας με βάση ένα σύνολο αποδεικτικών στοιχείων, σύμφωνα με την πρακτική που εφαρμόζει κατά τη λήψη αποφάσεων. Στο πλαίσιο αυτού του συνόλου αποδεικτικών στοιχείων, οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τους δείκτες ταμειακών ροών, αλλά και τους δείκτες κερδοφορίας [EBITDAR, ΑΑΚ, απόδοση ιδίων κεφαλαίων (ROE) ή μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (στο εξής: ΜΣΚΚ)]. Προσθέτουν ότι η Επιτροπή θα πρέπει να αναλύσει ιδίως αν η ΑΑΚ αυξάνεται περισσότερο από το ΜΣΚΚ εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, προκειμένου να αξιολογήσει την ικανότητα της αεροπορικής εταιρείας να παράγει επαρκές κέρδος ώστε να καλύπτει το κόστος της χρηματοδότησής της.

(61) Όπως παρατίθεται στον πίνακα 3, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν επίσης ότι από το απαισιόδοξο σενάριο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair θα προέκυπτε επιδείνωση του αποτελέσματος εκμετάλλευσης της εταιρείας στα τέλη Σεπτεμβρίου του 2026 της τάξης των – [...] εκατ. EUR, με αποτέλεσμα λειτουργική ζημία στο τέλος της αναθεωρημένης περιόδου αναδιάρθρωσης. Όλοι οι άλλοι δείκτες θα αντικατόπτριζαν επίσης αυτήν την επιδείνωση.

Πίνακας 3

Κύριοι χρηματοοικονομικοί δείκτες για την Corsair (απαισιόδοξο σενάριο)

		Περίοδος αναδιάρθρωσης						
εκατ. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Κύκλος εργασιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
εκ του οποίου Επιβατικές μεταφορές	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρό αποτέλεσμα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ίδια κεφάλαια (ΔΠΧΑ 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρό χρέος (ΔΠΧΑ 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Απασχολούμενο κεφάλαιο (ΔΠΧΑ 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ταμειακή κατάσταση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Απόδοση απασχολούμενου κεφαλαίου (ΑΑΚ) % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Περίοδος αναδιάρθρωσης						
εκατ. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Απόδοση ιδίων κεφαλαίων (ROE) % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*

Πηγή: διάφορες διαφάνειες από το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της 23ης Μαΐου 2025, όπως υποβλήθηκαν· «Σύνοψη των υποβληθέντων εγγράφων» της 20ής Ιουνίου 2025.

(*) Υπολογιζόμενη με βάση το NOPAT (καθαρό κέρδος εκμετάλλευσης μετά τους φόρους) ([21]).

(**) Προκύπτει με βάση το καθαρό αποτέλεσμα και τα ίδια κεφάλαια.

(62) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι το απαισιόδοξο σενάριο βασίζεται σε αναθεώρηση των ακόλουθων παραδοχών του βασικού σεναρίου:

α) όσον αφορά τις πτήσεις προς τη Γουαδελούπη, ενώ το βασικό σενάριο βασίζεται σε μια αγορά που υπερβαίνει τα επίπεδα του 2019 από το 2025 και μετά (κάτι που έχει ήδη διαπιστωθεί από την εταιρεία), το απαισιόδοξο σενάριο βασίζεται σε μια σταδιακή ανάκαμψη της αγοράς της Γουαδελούπης με επιστροφή στα στοιχεία του 2019 ένα έτος αργότερα, από το 2026 και μετά, ενώ ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρονται από την Corsair μειώνεται επίσης αναλόγως·

β) όσον αφορά τα καύσιμα, ενώ το βασικό σενάριο λαμβάνει ως παραδοχή τιμή καυσίμων της τάξης των [600-900] USD/τόνο από τον Μάιο του 2025, το απαισιόδοξο σενάριο βασίζεται στην παραδοχή αύξησης της τιμής κατά [...] USD/τόνο καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και, ως εκ τούτου, οδηγεί σε αύξηση του κόστους των καυσίμων κατά ποσό που αντιστοιχεί στην εξέλιξη των τιμών μείον την αναμενόμενη μετακύλιση στην τιμή πώλησης. Ως προς αυτό, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι λαμβάνεται ως παραδοχή ότι το ένα τρίτο της αύξησης της τιμής των καυσίμων μετακυλίεται στις τιμές πώλησης·

γ) όσον αφορά τις τιμές πώλησης εισιτηρίων, ενώ το βασικό σενάριο βασίζεται στην παραδοχή αύξησης των τιμών πώλησης ως αποτέλεσμα i) του «μείγματος θέσεων του θαλάμου επιβατών», με αύξηση του μεριδίου των θέσεων στο μπροστινό μέρος του θαλάμου επιβατών, και ii) της αναδιαμόρφωσης του σχεδίου πτήσεων, η οποία καθιστά δυνατή τη μείωση των λιγότερο κερδοφόρων πτήσεων, το απαισιόδοξο σενάριο βασίζεται σε περιορισμό της αύξησης των τιμών κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης, με αποτέλεσμα μειωμένο κύκλο εργασιών σε σύγκριση με το βασικό σενάριο·

δ) όσον αφορά την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της Corsair στην Αφρική, ενώ το βασικό σενάριο λαμβάνει υπόψη την ανάπτυξη του δρομολογίου Παρίσι-Αμπιτζάν παρά τις αρνητικές επιπτώσεις της εισόδου της Air Côte d'Ivoire στην αγορά, το απαισιόδοξο σενάριο βασίζεται σε βραδύτερη από την αρχικά αναμενόμενη ανάπτυξη με αντίστοιχη μείωση του αριθμού των μεταφερόμενων επιβατών·

ε) όσον αφορά την εφαρμογή των μέτρων εξοικονόμησης κόστους και των μέτρων βελτίωσης του RASK που προβλέπονται στο βασικό σενάριο, το απαισιόδοξο σενάριο βασίζεται σε καθυστέρηση στην εφαρμογή των εν λόγω μέτρων με αρνητικό αντίκτυπο στο οικονομικό έτος 2026.

(63) Σε αυτήν τη βάση, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι από το επικαιροποιημένο απαισιόδοξο σενάριο προκύπτει i) εξαιρετικά θετικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης, ύψους [...] εκατ. EUR στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης [ακόμη και έως [10-30] εκατ. EUR στις 30 Σεπτεμβρίου 2028], ii) ταμειακές ροές [...] καθ' όλη τη διάρκεια του σχεδίου και περίπου [...] εκατ. EUR στις 30 Σεπτεμβρίου 2026 (και [...] εκατ. EUR στις 30 Σεπτεμβρίου 2028).

([21]) Το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης μετρά τις λειτουργικές επιδόσεις της επιχείρησης πριν ληφθούν υπόψη οι χρηματοοικονομικές επιβαρύνσεις και ο φόρος εισοδήματος εταιρειών, σύμφωνα με τους εφαρμοστέους λογιστικούς κανόνες. Το καθαρό κέρδος εκμετάλλευσης μετά τους φόρους (NOPAT) είναι το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης μετά τους φόρους, το οποίο υπολογίζεται σε κανονιστική βάση, σαν η επιχείρηση να χρηματοδοτούνταν αποκλειστικά από ίδια κεφάλαια, και λαμβάνεται με την εφαρμογή τυποποιημένου φορολογικού συντελεστή στο αποτέλεσμα εκμετάλλευσης. Η προσέγγιση αυτή καθιστά δυνατή την εξουδετέρωση των επιπτώσεων της δομής χρηματοδότησης και των έκτακτων φορολογικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, το NOPAT είναι το σχετικό συγκεντρωτικό μέγεθος για τον υπολογισμό της απόδοσης του απασχολούμενου κεφαλαίου (ΑΑΚ), το οποίο μετρά την απόδοση του απασχολούμενου κεφαλαίου παρουσιάζοντας τον λόγο του NOPAT προς το απασχολούμενο κεφάλαιο και καθιστά δυνατή την αξιολόγηση της ικανότητας της επιχείρησης να δημιουργεί αξία όταν η εν λόγω απόδοση υπερβαίνει το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (ΜΣΚΚ), το οποίο αποτελεί επίσης ποσοστό απόδοσης που υπολογίζεται μετά τους φόρους. Στην περίπτωση της Corsair, το NOPAT υπολογίζεται ως εξής: κέρδη προ φόρων και τόκων προσαρμοσμένα για τους τόκους από χρηματοδοτική μίσθωση (κατά προσέγγιση υπολογισμός, καθώς η εταιρεία δεν υποβάλλει ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις βάσει των ΔΠΧΑ) + πρόσθετες δαπάνες προσωπικού + φόρος εταιρειών.

(64) Οι γαλλικές αρχές εξηγούν ότι τα αποτελέσματα αυτά καταδεικνύουν την ικανότητα της Corsair, ακόμη και στο απαισιόδοξο σενάριο, να ανταποκριθεί στο σύνολο των χρηματοοικονομικών της υποχρεώσεων χωρίς να χρειαστεί πρόσθετη ενίσχυση.

(65) Με βάση τα ανωτέρω, οι γαλλικές αρχές εξηγούν ότι όλοι οι δείκτες που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης που διαβιβάστηκε στην Επιτροπή επιβεβαιώνουν την πορεία για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας, ακόμη και στο απαισιόδοξο σενάριο, καθώς:

α) επιτυγχάνεται θετικό καθαρό αποτέλεσμα [...] εκατ. EUR στο βασικό σενάριο για το οικονομικό έτος [...], [...] εκατ. EUR στις [...] και [...] εκατ. EUR στις [...] και, στο απαισιόδοξο σενάριο, [...] εκατ. EUR στις 30 Σεπτεμβρίου 2026 και επιπλέον κέρδος [...] εκατ. EUR στις [...], κατά το έτος που ακολουθεί το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης· και

β) οι ταμειακές ροές της Corsair θα παραμείνουν [...] καθ' όλη τη διάρκεια του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, με ταμειακά διαθέσιμα στο τέλος του σχεδίου ύψους [...] εκατ. EUR στο βασικό σενάριο και [...] εκατ. EUR στο απαισιόδοξο σενάριο.

(66) Όπως προαναφέρθηκε, η ΑΑΚ αναμένεται να ανέλθει σε [10,6-13,4] % στις 30 Σεπτεμβρίου 2026 και σε [11,4-15,2]% ένα έτος μετά το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, δηλαδή πάνω από το ΜΣΚΚ που υπολογίστηκε για την ίδια ημερομηνία στο επίπεδο του [8,6-10,5] % ([22]).

(67) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι, όπως προκύπτει από τον πίνακα 4 κατωτέρω, η διάμεση απόδοση του απασχολούμενου κεφαλαίου σε δείγμα δώδεκα τρίτων αεροπορικών εταιρειών ήταν 7,3 % το 2019 και 6,9 % το 2024. Η απόδοση του απασχολούμενου κεφαλαίου της Corsair, όπως φαίνεται στον πίνακα 3 ανωτέρω, ήταν ισοσκελισμένη κατά τα έτη [...], ανήλθε σε [...] % το [...] και αναμένεται να ανέλθει [...] με βάση τις παρατηρήσεις των τελευταίων ετών, σε σύγκριση με την απόδοση των άλλων αεροπορικών εταιρειών του δείγματος κατά τη διάρκεια του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης.

Πίνακας 4

Απόδοση του απασχολούμενου κεφαλαίου

		Απόδοση κεφαλαίου				
σε εκατ. EUR	Κατηγορία	2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	Παραδοσιακός αερομεταφορέας	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Παραδοσιακός αερομεταφορέας	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Παραδοσιακός αερομεταφορέας	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Παραδοσιακός αερομεταφορέας	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Παραδοσιακός αερομεταφορέας	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Παραδοσιακός αερομεταφορέας	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Αερομεταφορέας χαμηλού κόστους	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
Easy Jet	Αερομεταφορέας χαμηλού κόστους	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	Αερομεταφορέας ΗΠΑ	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

([22]) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair και της εκτίμησης της μελλοντικής κερδοφορίας της εταιρείας, το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (ΜΣΚΚ) της Corsair υπολογίστηκε κατ' εκτίμηση από τις γαλλικές αρχές σε [8,6-10,5] % στο τέλος του σχεδίου αναδιάρθρωσης, δηλαδή έως το 2026. Το εν λόγω ΜΣΚΚ υπολογίζεται με βάση τον τυποποιημένο μαθηματικό τύπο που σταθμίζει το κόστος του χρέους (RD) έναντι του κόστους των ιδίων κεφαλαίων. Το κόστος ιδίων κεφαλαίων (RE) υπολογίζεται σε [...] % με βάση τον τύπο CAPM [υπόδειγμα αποτίμησης κεφαλαιουχικών περιουσιακών στοιχείων (RE = RFR + βE × ERP + ασφάλιστρο κινδύνου)], συμπεριλαμβανομένου ασφαλίστρου κινδύνου και με επιτόκιο μηδενικού κινδύνου (RF) που προβλέπεται σε [...] % για το 2027, ασφάλιστρο κινδύνου ιδίων κεφαλαίων (ERP) [...] % για τη Γαλλία και συντελεστή βήτα ιδίων κεφαλαίων (βE) 1,09]. Στο ασφάλιστρο κινδύνου προστέθηκε ασφάλιστρο μειωμένης ρευστότητας [...] % ως αντιστάθμιση για το γεγονός ότι η Corsair δεν είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο. Το κόστος του χρέους (RD) μετά την έκπτωση φόρου, που εκτιμάται σε [...] %, βασίζεται σε συντελεστή προ φόρων [...] % και σε πραγματικό φορολογικό συντελεστή [...] %. Οι δύο αυτές συνιστώσες σταθμίζονται με χρηματοδοτική μόχλευση [...] %, η οποία υπολογίζεται κατ' εκτίμηση με βάση τον μέσο όρο για τον ευρωπαϊκό τομέα αεροπορικών μεταφορών. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι το μέσο κόστος κεφαλαίου για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του καθηγητή Damodaran, αναγνωρισμένη πηγή που χρησιμοποιείται στη χρηματοοικονομική αξιολόγηση, ήταν περίπου 8 % το 2025 και, ως εκ τούτου, συνιστά χαμηλότερο όριο σε σχέση με τη γαλλική αξιολόγηση (βλ.: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

		Απόδοση κεφαλαίου				
σε εκατ. EUR	Κατηγορία	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	Αερομεταφορέας ΗΠΑ	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
EN United Airlines	Αερομεταφορέας ΗΠΑ	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	Αερομεταφορέας ΗΠΑ	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Διάμεση τιμή						
Παραδοσιακός αερομεταφορέας		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Αερομεταφορέας χαμηλού κόστους		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
Αερομεταφορέας ΗΠΑ		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Όλες οι εταιρείες		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %

Πηγή: Capital IQ (15 Δεκεμβρίου 2025)

(68) Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι, λαμβανομένων υπόψη όλων αυτών των στοιχείων, η απόδειξη της βιωσιμότητας της Corsair, ακόμη και στο απαισιόδοξο σενάριο, συνάδει πλήρως με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης και την πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής.

(69) Συνεπώς, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι όλοι αυτοί οι παράγοντες υποδηλώνουν αποκατάσταση της βιωσιμότητας που θα επιτρέψει στην Corsair να ανταγωνίζεται στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις από το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.

3.4. **Μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού**

(70) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η ανάλυση, η οποία πραγματοποιήθηκε με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης και στη νομολογία, επιβεβαιώνει την επάρκεια των δεσμεύσεων της Corsair. Όσον αφορά τα μέτρα που πρότεινε η Γαλλία και την ορθή βαθμονόμησή τους, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης και να διασκεδαστούν οι αρχικές αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, οι γαλλικές αρχές εξηγούν ότι η Corsair ανέλαβε αρχικές δεσμεύσεις, τις οποίες ακολούθησαν πρόσθετα μέτρα για τη μείωση της παρουσίας της στην αγορά και τη δημιουργία ευκαιριών ανταγωνισμού.

3.4.1 *Επιστροφή χρονοθυρίδων*

(71) Όσον αφορά τα μέτρα για τη μείωση της παρουσίας στην αγορά, οι γαλλικές αρχές παραπέμπουν στη δέσμευση της Corsair να επιστρέψει στην αγορά 1 500 χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Paris-Orly (οριστική παραίτηση από 700 χρονοθυρίδες και δανεισμός 800 χρονοθυρίδων), οι οποίες αντιπροσωπεύουν πάνω από το [...] % του χαρτοφυλακίου χρονοθυρίδων της. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το μέτρο αυτό υποχρεώνει την εταιρεία να περιορίσει τη μεταφορική της ικανότητα με διαρθρωτικό και διαρκή τρόπο, καθώς οι κανόνες κατανομής των χρονοθυρίδων που έχει θεσπίσει η COHOR, η ένωση που συντονίζει τα δρομολόγια των γαλλικών αερολιμένων, δυσχεραίνουν την ανάκτηση της ίδιας πτήσης μεσοπρόθεσμα.

3.4.2 *Προσφορά εμπορικών συμφωνιών*

(72) Οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται να διασφαλίσουν ότι, έως το τέλος της παραταθείσας περιόδου αναδιάρθρωσης, η Corsair θα προσφέρει τη δυνατότητα σύναψης εμπορικών συμφωνιών σε ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες. Η Corsair είναι διατεθειμένη να αναλάβει τη δέσμευση, στον βαθμό που οι συμφωνίες αυτές ανταποκρίνονται στους εμπορικούς στόχους και τους στόχους κερδοφορίας της, να διαπραγματευθεί καλή τη πίστει και να συνάψει τυποποιημένες εμπορικές συμφωνίες για την αγορά αεροπορικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων με ενδιαφερόμενες τρίτες αεροπορικές εταιρείες (συμφωνίες ομαδικής αγοράς θέσεων για την αγορά συγκεκριμένου αριθμού θέσεων σε ορισμένες πτήσεις που εκτελεί η Corsair· συμφωνίες εκτέλεσης πτήσεων με κοινό κωδικό που παρέχουν σε τρίτη αεροπορική εταιρεία πρόσβαση στις πτήσεις που εκτελεί η Corsair· συμφωνία διασύνδεσης αερογραμμών που επιτρέπει σε τρίτη αεροπορική εταιρεία να πωλεί προορισμούς με ανταπόκριση σε πτήσεις που εκτελεί η Corsair).

3.4.3 *Μείωση της χρήσης και περιορισμός της μεταφορικής ικανότητας του στόλου*

(73) Στη συνέχεια, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι, λόγω αυτών των δεσμεύσεων, ο στόλος θα περιοριστεί σε εννέα αεροσκάφη έως το τέλος του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης (δηλαδή έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2026) και ο αριθμός των τακτικών πτήσεων μετ' επιστροφής από και προς τα υπερπόντια εδάφη θα μειωθεί κατά 97 κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους [...], κατανεμημένος ως εξής: […]. Αυτό θα έχει εκτιμώμενη επίπτωση μεταξύ [...] και [...] εκατ. EUR στον κύκλο εργασιών της εταιρείας.

3.4.4 *Μείωση του προγράμματος δρομολογίων*

(74) Πρόσθετες δεσμεύσεις είναι η κατάργηση δρομολογίων ([...]) και η παραίτηση από νέους προγραμματισμένους προορισμούς ([...]). Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι η Corsair κατέχει πολύ μικρό μερίδιο αγοράς στην ευρωπαϊκή αγορά αεροπορικών μεταφορών και ότι το μέγεθός της είναι περιορισμένο στον αερολιμένα του Orly, πόσο μάλλον στη γαλλική αγορά. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι ο στόχος της μείωσης της παρουσίας της εταιρείας στην αγορά καλύπτεται πλήρως από τις εν λόγω δεσμεύσεις.

(75) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που προτείνει η Corsair είναι επαρκή και ορθά βαθμονομημένα. Συνεπώς, λαμβανομένων υπόψη των ήδη σημαντικών προσπαθειών που αντιπροσωπεύουν τα προτεινόμενα μέτρα, τυχόν πρόσθετα μέτρα θα ενείχαν τον κίνδυνο να υπονομεύσουν την πορεία προς την αποκατάσταση της βιωσιμότητας και, ως εκ τούτου, θα αντέβαιναν στην αρχή που ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

3.5. **Ο ρόλος της Corsair στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το αντίστροφο σενάριο**

(76) Η Επιτροπή, κατά την αξιολόγηση του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair, εξετάζει αν η προτεινόμενη ενίσχυση, παρά τις δυνητικά επιζήμιες επιπτώσεις της στον ανταγωνισμό, είναι αναγκαία για την επίτευξη του στόχου της πρόληψης ανεπάρκειας της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων και αν περιορίζεται στο απολύτως ελάχιστο, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(77) Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι ο ρόλος της Corsair εντός της Ένωσης, ιδίως υπό την ιδιότητά της ως παραδοσιακού αερομεταφορέα ζωτικής σημασίας που συνδέει τη μητροπολιτική Γαλλία με τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της, αποτελεί βασικό στοιχείο του οικονομικού και κοινωνικού ιστού των εν λόγω περιοχών.

(78) Κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, σύμφωνα με το σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Corsair διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας και στην αντιμετώπιση αποδεδειγμένης ανεπάρκειας της αγοράς σε ζωτικής σημασίας δρομολόγια. Εγγυάται την ομαλή λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών προς τα υπερπόντια εδάφη. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι αυτή η στρατηγική τοποθέτηση δεν θα πρέπει να θεωρείται απλώς ως εμπορική δραστηριότητα, αλλά ως ουσιαστική συμβολή στον οικονομικό και κοινωνικό ιστό των εν λόγω περιοχών, η οποία δικαιολογεί τη δημόσια παρέμβαση σε περίπτωση απειλής για την ύπαρξή της.

(79) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η ανάλυση της συμβατότητας της ενίσχυσης, η οποία βασίζεται ουσιαστικά στο αντίστροφο σενάριο, δηλαδή στην αξιολόγηση των πιθανών συνεπειών που θα είχε για τον ανταγωνισμό και την αγορά η μη χορήγηση της ενίσχυσης και, κατά συνέπεια, η εκκαθάριση της Corsair, καταδεικνύει ότι η κατάρρευση της επιχείρησης θα είχε σοβαρές συνέπειες που δεν περιορίζονται στην απλή ανακατανομή των μεριδίων αγοράς. Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι η κατάρρευση της Corsair θα προκαλούσε πολύ σημαντική και άμεση αύξηση των τιμών για τους καταναλωτές, η οποία εκτιμάται σε ποσοστό άνω του 15 % στα δρομολόγια προς/από τις Αντίλλες και άνω του 40 % στα δρομολόγια προς/από τη Μαγιότ, καθόσον θα υποβάθμιζε σοβαρά το ανταγωνιστικό τοπίο επιφέροντας αλλαγή από διπώλιο σε μονοπώλιο στη διαδρομή Παρίσι-Μαγιότ και μειώνοντας τον αριθμό των φορέων εκμετάλλευσης από τρεις σε δύο στα δρομολόγια προς τις Αντίλλες. Η απουσία της Corsair θα αύξανε επίσης τον κίνδυνο σιωπηρής αθέμιτης σύμπραξης μεταξύ των υπόλοιπων αερομεταφορέων.

(80) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η κατάρρευση της Corsair θα είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια απευθείας δρομολογίων από πόλεις εκτός του Παρισιού προς τα υπερπόντια εδάφη, στοιχείο που θα επηρέαζε σημαντικά την προσβασιμότητα και την οικονομική ελκυστικότητα των εν λόγω εδαφών. Ως εκ τούτου, το αντίστροφο σενάριο που παρουσίασαν οι γαλλικές αρχές αποδεικνύει ότι η απουσία ενίσχυσης αναδιάρθρωσης δεν θα οδηγούσε σε απλή προσαρμογή της αγοράς, αλλά σε διαρθρωτική υποβάθμιση του ανταγωνισμού και θα είχε σημαντικό κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο στις εξόχως απόκεντρες περιοχές. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση είναι αναγκαία όχι μόνο για τη διάσωση της επιχείρησης, αλλά κυρίως για τη διατήρηση της ανταγωνιστικής δομής της αγοράς και τη διασφάλιση του στόχου της εδαφικής συνέχειας, στοιχεία που αποτελούν βάσιμη αιτιολόγηση βάσει των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

4. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΤΗΣ 5ΗΣ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2024 ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΤΗΣ 11ΗΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2025

4.1. **Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας**

(81) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αφού διαπίστωσε ότι, εκ πρώτης όψεως, τα μέτρα που κοινοποίησε η Γαλλία στην αίτησή της για τροποποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης θα πρέπει να χαρακτηριστούν ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή εξέφρασε τις ακόλουθες αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά τους με την εσωτερική αγορά.

4.1.1 *Συμβολή στην αντιμετώπιση ανεπάρκειας της αγοράς*

(82) Η Επιτροπή επεσήμανε τη μετατόπιση των δραστηριοτήτων της Corsair προς νέους προορισμούς στην Αφρική, εις βάρος των υπηρεσιών προς ορισμένες εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καθώς οι νέοι προορισμοί που σχεδίαζε να αναπτύξει η Corsair στο πλαίσιο του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης δεν συνέβαλαν στη διατήρηση της εδαφικής συνέχειας της Γαλλίας και λαμβανομένης υπόψη της παρουσίας δύο ή ακόμη και τριών υφιστάμενων ανταγωνιστών στα δρομολόγια που εξακολουθούσαν να πραγματοποιούνται μετά την πανδημία του κορονοϊού, ήταν, κατά την Επιτροπή, αμφίβολο αν η συμβολή της Corsair στην ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας ή περιοχής μέσω της διατήρησης της συνδεσιμότητας και της εδαφικής συνέχειας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξακολουθούσε να αποτελεί έγκυρη αιτιολόγηση για τη (νέα) ενίσχυση που οι γαλλικές αρχές επιθυμούσαν να χορηγήσουν στην Corsair.

4.1.2 *Καταλληλότητα και αναλογικότητα της ενίσχυσης*

(83) Η Επιτροπή ανέφερε ότι, σύμφωνα με το σημείο 62 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, απαιτούνταν σημαντική συμμετοχή στο κόστος της αναδιάρθρωσης από τους ίδιους πόρους του δικαιούχου της ενίσχυσης, τους μετόχους ή τους πιστωτές του ή τον επιχειρηματικό όμιλο στον οποίο ανήκε, ή από νέους επενδυτές. Η ίδια συμμετοχή αυτού του είδους θα έπρεπε καταρχήν να είναι συγκρίσιμη με την ενίσχυση που χορηγείται από την άποψη των συνεπειών για τη φερεγγυότητα ή τη ρευστότητα του δικαιούχου· για την ενίσχυση έπρεπε η ανταμοιβή που καταβάλλεται να είναι η προσήκουσα, σύμφωνα με το σημείο 54 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 63, η συμμετοχή αυτή έπρεπε να είναι πραγματική, αποκλείοντας συνεπώς τυχόν μελλοντικά προσδοκώμενα κέρδη όπως ταμειακές εισροές. Τέλος, σύμφωνα με το σημείο 124 στοιχείο β), εάν μια τροποποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης οδηγήσει σε αύξηση του κόστους αναδιάρθρωσης, η ίδια συμμετοχή θα πρέπει να αυξηθεί αντίστοιχα.

(84) Στην απόφασή της, η Επιτροπή ανέφερε ότι οι γαλλικές αρχές σχεδίαζαν να χορηγήσουν νέα ενίσχυση ύψους 83,1 εκατ. EUR με τη μορφή αναδιάρθρωσης δημόσιων οφειλών, παραίτησης από απαιτήσεις και μειώσεων φόρου που συνδέονται με την ανανέωση του στόλου. Επιπλέον, η πρόβλεψη ειδικής ρήτρας βελτίωσης της χρηματοικονομικής κατάστασης, με ανώτατο όριο τα [...] εκατ. EUR, θεωρήθηκε από την Επιτροπή οριακή, λαμβανομένου υπόψη του συνολικού όγκου των κρατικών ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην Corsair από το 2020, εκτιμώμενου ύψους σχεδόν [...] εκατ. EUR.

(85) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισήμανε ότι τυχόν οφέλη της αναδιάρθρωσης θα απέβαιναν κυρίως προς όφελος των ιδιωτών μετόχων, παλαιών και νέων, ενώ το κράτος θα αναλάμβανε σημαντικό μέρος του κινδύνου χωρίς επαρκές αντίτιμο. Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι η απουσία μέσου που να εξασφαλίζει κατάλληλη αμοιβή, όπως η είσοδος του κράτους στο κεφάλαιο μέσω της μετατροπής του χρέους, ενέτεινε αυτήν την ανισορροπία.

(86) Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι η ίδια συμμετοχή που πρότεινε η Γαλλία βασιζόταν σε διάφορα υποθετικά στοιχεία. Πρώτον, [...] δεν είχε οριστικοποιηθεί ούτε είχε τεκμηριωθεί. Ομοίως, η χρηματοδότηση τεσσάρων αεροσκαφών A330-NEO παρέμενε αβέβαιη, απουσία συγκεκριμένων αποδεικτικών στοιχείων. Η επιλεξιμότητα της αναστολής πληρωμών που συνδέεται με τον διακανονισμό για τμηματική καταβολή των εισφορών στο CRPN δεν είχε ακόμη επιβεβαιωθεί.

(87) Ως εκ τούτου, απουσία απτών αποδεικτικών στοιχείων, η Επιτροπή έκρινε ότι η ίδια συμμετοχή πιθανότατα θα παρέμενε περιορισμένη και δυσανάλογη προς το συνολικό ποσό της κρατικής ενίσχυσης. Συνεπώς, η Επιτροπή έκρινε ότι οι εισφορές κεφαλαίου που προσδιορίστηκαν δεν συνιστούσαν επαρκή, πραγματική και ουσιαστική ίδια συμμετοχή στο κόστος αναδιάρθρωσης και ότι, κατ' επέκταση, δεν ήταν δυνατόν να αποδειχθεί ότι η Corsair επωμίζονταν δίκαιο μερίδιο της οικονομικής προσπάθειας που απαιτούνταν για την ανάκαμψή της.

(88) Τέλος, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι γαλλικές αρχές δεν είχαν αποδείξει ότι η θέση της Corsair σε υπερπόντιες περιοχές δικαιολογούσε χαμηλότερη ίδια συμμετοχή.

(89) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η προτεινόμενη συμμετοχή εξακολουθούσε να είναι ανεπαρκής με βάση τις απαιτήσεις των σημείων 62, 63, 64 και 124 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, καθόσον φαινόταν υπερβολικά μικρή, εν μέρει υποθετική και στερούμενη αξιόπιστων εγγυήσεων ως προς την εφαρμογή της.

(90) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το αν το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης θα μπορούσε να διασφαλίσει τη δίκαιη κατανομή των επιβαρύνσεων μεταξύ του κράτους και των ιδιωτών μετόχων. Σε αυτήν τη βάση, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες ως προς την αναλογικότητα και την αμοιβή της προτεινόμενης νέας ενίσχυσης.

4.1.2.1 Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

(91) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές παρουσίαζε αρκετές σημαντικές ελλείψεις, με αποτέλεσμα να καθίσταται εξαιρετικά αβέβαιη η μακροπρόθεσμη αποκατάσταση της βιωσιμότητας της Corsair. Σύμφωνα με το σημείο 124 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, σε περίπτωση τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος οφείλει να υποβάλει αναθεωρημένο σχέδιο ικανό να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του δικαιούχου μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα. Οι αμφιβολίες της Επιτροπής ως προς τη συμμόρφωση του αναθεωρημένου σχεδίου με το σημείο 124 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης βασίστηκαν στις ακόλουθες εκτιμήσεις.

(92) Πρώτον, η Επιτροπή έκρινε ότι οι μακροοικονομικές και λειτουργικές παραδοχές στις οποίες βασιζόταν το σχέδιο δεν ήταν επαρκώς αιτιολογημένες ή τεκμηριωμένες. Απουσία λεπτομερών επεξηγήσεων, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν μπορούσε, στο συγκεκριμένο στάδιο της διαδικασίας, να αξιολογήσει κατά πόσον οι παραδοχές αυτές ήταν ρεαλιστικές ή συναφείς.

(93) Δεύτερον, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις παρουσίαζαν πολύ περιορισμένα περιθώρια όσον αφορά την κερδοφορία και τη φερεγγυότητα, γεγονός που καθιστούσε την εταιρεία ιδιαίτερα ευάλωτη σε οποιαδήποτε επιδείνωση σε σχέση με τις παραδοχές, ιδίως σε περίπτωση περαιτέρω αύξησης των τιμών των καυσίμων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι η αστάθεια αυτή θα μπορούσε από μόνη της να θέσει σε κίνδυνο τα θετικά προβλεπόμενα αποτελέσματα που είχαν υποβληθεί και, κατά συνέπεια, την προβλεπόμενη ανάκαμψη.

(94) Τρίτον, οι εισφορές νέων κεφαλαίων που αναφέρονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας {[5-25] εκατ. EUR από τους υφιστάμενους επενδυτές (OMRP) και [5-25] εκατ. EUR από τη Δημοκρατία του Κονγκό} θεωρήθηκαν από την Επιτροπή περιορισμένες σε σύγκριση με τις βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες ταμειακές ανάγκες της Corsair. Επιπλέον, αρκετά μέτρα που παρουσιάστηκαν ως νέα αποδεικνύόταν ότι στην πραγματικότητα ήταν παλιότερες πρωτοβουλίες, οι οποίες περιλαμβάνονταν ήδη στο σχέδιο του 2020 και «ανακυκλώθηκαν» προκειμένου να παρασχεθεί αιτιολόγηση. Η Επιτροπή έκρινε ότι η προσέγγιση αυτή αποδυνάμωνε την αξιοπιστία του σχεδίου, δεδομένου ότι τα θετικά αποτελέσματά τους είτε είχαν ήδη απορροφηθεί είτε δεν επαρκούσαν για να αποφευχθεί η ανάγκη για περαιτέρω ενίσχυση.

(95) Επιπλέον, ορισμένες άλλες πρωτοβουλίες παρέμεναν στο στάδιο του σχεδιασμού ή της πρόθεσης, χωρίς συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή έκρινε ότι ήταν άκρως υποθετικό να θεωρηθούν ως αποτελεσματική συμβολή για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι, στο συγκεκριμένο στάδιο της διαδικασίας, οι νέες εισφορές κεφαλαίου από ιδιώτες δεν μπορούσαν να θεωρηθούν αξιόπιστα στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης ήταν εφικτό.

(96) Τέταρτον, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι γαλλικές αρχές δεν είχαν υποβάλει απαισιόδοξο σενάριο, όπως απαιτείται από τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Η παράλειψη αυτή δεν επέτρεπε την ορθή αξιολόγηση της ευαισθησίας του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης σε δυσμενείς κλυδωνισμούς.

(97) Πέμπτον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι προσωρινές οικονομικές καταστάσεις ήταν ελλιπείς, καθώς δεν είχε αποσταλεί κανένας προβλεπόμενος ισολογισμός ή κατάσταση ταμειακών ροών, εκτός από μια συνοπτική έκθεση αποτελεσμάτων χρήσης. Από τις διαθέσιμες πληροφορίες προέκυπτε επίσης ότι τα ίδια κεφάλαια της Corsair θα παρέμεναν [...]. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή έκρινε ότι η Corsair θα εξακολουθούσε να χαρακτηρίζεται προβληματική επιχείρηση στο τέλος της περιόδου, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αμφιβολίες για το αν το σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε τη δεδομένη χρονική στιγμή θα αποκαθιστούσε τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της.

(98) Κατά συνέπεια, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης πληρούσε τα κριτήρια των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, στον βαθμό που έκρινε ότι δεν ήταν ούτε προφανές ούτε πιθανό η Corsair να είναι σε θέση να επιτύχει επαρκή απόδοση ή να διατηρήσει τις δραστηριότητές της στην αγορά χωρίς πρόσθετη ενίσχυση.

(99) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν αποδείκνυε την ικανότητα της Corsair να ανταγωνιστεί με τις δικές της δυνάμεις μετά την αναδιάρθρωση και ότι, ως εκ τούτου, η προτεινόμενη ενίσχυση δεν μπορούσε να θεωρηθεί ότι συμβάλλει στην ανάπτυξη βιώσιμης οικονομικής δραστηριότητας κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

4.1.2.2 Μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

(100) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το αν η ενίσχυση στην οποία βασιζόταν το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης συνοδευόταν σε επαρκή βαθμό από κατάλληλα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Σύμφωνα με το σημείο 124 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, λαμβανομένης υπόψη της σημαντικής αύξησης του ποσού της ενίσχυσης, τα μέτρα αυτά έπρεπε να είναι πιο εκτεταμένα από εκείνα που είχαν επιβληθεί αρχικά. Πρώτον, η Γαλλία πρότεινε την αύξηση του στόλου σε 10 αεροσκάφη προκειμένου να εξασφαλιστεί ανταπόκριση στη νέα ζήτηση, ενώ το μέγεθος του στόλου θα έπρεπε καταρχήν να μειωθεί με την αύξηση του ποσού της ενίσχυσης και την παράταση της περιόδου αναδιάρθρωσης. Δεύτερον, το μέτρο σχετικά με την παραίτηση από χρονοθυρίδες δεν φαινόταν να είναι ούτε ποιοτικά ούτε ποσοτικά σημαντικότερο από το μέτρο που προβλεπόταν ήδη στο σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020.

(101) Η αμφιβολία που εξέφρασε η Επιτροπή βασιζόταν, πέραν της αύξησης της ενίσχυσης που προβλεπόταν στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, στο γεγονός ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που είχε τότε στη διάθεσή της η Επιτροπή, η Corsair ενδέχεται να είχε λάβει πρόσθετη ενίσχυση ύψους έως 32 εκατ. EUR κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης. Ως εκ τούτου, τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού παρέμειναν ουσιαστικά τα ίδια με εκείνα που εφαρμόζονταν ήδη, παρά τη σημαντική αύξηση του ποσού της ενίσχυσης στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

4.2. **Η απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας**

(102) Στην απόφασή της για την επέκταση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε νέες αμφιβολίες πέραν εκείνων που διατυπώθηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

4.2.1 *Παράβαση της υποχρέωσης περιορισμού του στόλου των αεροσκαφών*

(103) Στην απόφασή της για την επέκταση της διαδικασίας, η Επιτροπή επισήμανε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, η καταχρηστική εφαρμογή κρατικής ενίσχυσης συνιστά αυτοτελή έννοια, καθόσον αφορά τη χρήση της ενίσχυσης κατά παράβαση της απόφασης με την οποία εγκρίθηκε και όχι την παράνομη χορήγησή της.

(104) Στην απόφασή της του 2020, η Επιτροπή είχε εγκρίνει ενίσχυση αναδιάρθρωσης προς την Corsair υπό τον όρο ότι ορισμένα μέτρα θα περιόριζαν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, και ιδίως ο περιορισμός του στόλου σε εννέα αεροσκάφη καθ' όλη τη διάρκεια του σχεδίου (έως τον Σεπτέμβριο του 2023). Ο περιορισμός αυτός αποτελούσε μέρος των ουσιωδών δεσμεύσεων που διασφάλιζαν τη συμβατότητα της ενίσχυσης.

(105) Στην απόφασή της για την επέκταση της διαδικασίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι από τις παρατηρήσεις των ανταγωνιστών και τις πληροφορίες που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές προέκυπτε ότι το 2023 και το 2024 η Corsair εκμεταλλευόταν τουλάχιστον 10 αεροσκάφη μέσω εκτεταμένων ναυλώσεων. Οι γαλλικές αρχές αναγνώρισαν επίσης την υπέρβαση του ορίου αυτού, όπως αποδεικνύεται από τα σχέδια πτήσεων της Corsair για τις θερινές περιόδους IATA 2023 και 2024.

(106) Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι δεν ήταν δυνατόν οι γαλλικές αρχές να μην γνώριζαν την κατάσταση αυτή και ότι είχαν ανεχθεί την υπέρβαση του ορίου χωρίς να κοινοποιήσουν τροποποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης ή να ζητήσουν ρητή έγκριση από την Επιτροπή.

(107) Οι γαλλικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι οι ναυλώσεις αυτές ήταν περιστασιακές, υπαγορευόμενες από εξωτερικούς περιορισμούς και ότι παρείχαν στην Corsair οριακό μόνο πλεονέκτημα.

(108) Η Επιτροπή απέρριψε τα επιχειρήματα αυτά στην απόφασή της του Απριλίου 2025 για την επέκταση της διαδικασίας, υπενθυμίζοντας ότι το αντισταθμιστικό μέτρο περιορισμού του στόλου αποσκοπούσε στον περιορισμό του αριθμού των αεροσκαφών και όχι της χωρητικότητάς τους, σύμφωνα με πάγια πρακτική σε άλλες αποφάσεις (σχετικά με τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης υπέρ των TAP, Condor και SAS). Στόχος ήταν το πάγωμα του στόλου μετά την ενσωμάτωση των νέων αεροσκαφών Airbus που είχαν παραγγελθεί πριν από την κρίση, χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο η βιωσιμότητα του σχεδίου αναδιάρθρωσης, όπως εγκρίθηκε.

(109) Όπως εξήγησε η Επιτροπή, οι ναυλώσεις του 2023 και του 2024 δεν μπορούσαν να περιγραφούν ως περιστασιακές, καθώς διήρκεσαν αρκετούς μήνες κατά την περίοδο αιχμής και αφορούσαν τακτικά δρομολόγια (Παρίσι-Μπαμακό το 2023 και Παρίσι-Μόντρεαλ το 2024). Επιπλέον, η Corsair συνέχισε να χρησιμοποιεί 10 αεροσκάφη μετά τον Σεπτέμβριο του 2023, [...].

(110) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεώρησε ότι η κατάσταση αυτή συνιστά καταχρηστική εφαρμογή της ενίσχυσης, δεδομένου ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης που κοινοποιήθηκε το 2023 δεν ακύρωσε τις αρχικές δεσμεύσεις. Εφόσον η Επιτροπή δεν είχε εκδώσει νέα απόφαση, εξακολουθούσε να ισχύει το όριο των εννέα αεροσκαφών.

(111) Επιπλέον, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης, κάθε αύξηση του ποσού της ενίσχυσης συνεπαγόταν αύξηση των αντισταθμιστικών μέτρων. Αντιθέτως, η Corsair αύξησε το μέγεθος του στόλου της, επιτείνοντας με τον τρόπο αυτόν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

(112) Οι δικαιολογίες των γαλλικών αρχών (λειτουργικοί περιορισμοί, επείγων χαρακτήρας, καθυστερήσεις παράδοσης, κατάσταση της ασφάλειας στο Μάλι) δεν έπεισαν την Επιτροπή, καθόσον οι ναυλώσεις ήταν αποτέλεσμα εσκεμμένων αποφάσεων, προγραμματισμένων εκ των προτέρων, και όχι πιεστικών γεγονότων.

(113) Τέλος, οι ανταγωνιστές της Corsair υποστήριξαν ότι οι εν λόγω ναυλώσεις επέτρεψαν στην Corsair να υιοθετήσει επιθετική τιμολογιακή πολιτική, στρεβλώνοντας τον ανταγωνισμό κατά την περίοδο αιχμής.

(114) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι υπήρχαν σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν η Corsair και η Γαλλία είχαν τηρήσει τη δέσμευση για περιορισμό του στόλου, η οποία αποτελούσε απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμβατότητα της ενίσχυσης του 2020.

(115) Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589, η Επιτροπή αποφάσισε να επεκτείνει την επίσημη διαδικασία έρευνας που κινήθηκε τον Φεβρουάριο του 2024 προκειμένου να διαπιστώσει αν η εν λόγω παράβαση συνιστούσε καταχρηστική εφαρμογή της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης και ανέφερε ότι θα ανέλυε το πραγματικό μέγεθος του στόλου κατά τη διάρκεια της παρατεταμένης αναδιάρθρωσης που κοινοποιήθηκε το 2023 με βάση τις αμφιβολίες που είχαν ήδη εκφραστεί στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

4.2.2 *Πρόσθετες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης*

(116) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, χωρίς να εκφράσει καμία συγκεκριμένη αμφιβολία ως προς αυτό, η Επιτροπή παρατήρησε ότι η Corsair είχε λάβει διάφορα πρόσθετα μέτρα δημόσιας στήριξης κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσής της, χωρίς οι γαλλικές αρχές να αποδείξουν τη νομιμότητα ή τη συμβατότητά τους. Στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, η Επιτροπή επισήμανε ότι, μεταξύ του 2021 και του 2022, η Corsair είχε λάβει επιχορηγήσεις ύψους 32,4 εκατ. EUR στο πλαίσιο καθεστώτων που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή βάσει του προσωρινού πλαισίου για τη νόσο COVID-19 ([23]) (στο εξής: προσωρινό πλαίσιο). Αφού χαρακτήρισε τις επιχορηγήσεις αυτές κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή επισήμανε ότι το προσωρινό πλαίσιο για τη νόσο COVID-19 απέκλειε ρητώς από τα μέτρα του τις επιχειρήσεις που ήταν ήδη προβληματικές στις 31 Δεκεμβρίου 2019. Κατά την ημερομηνία αυτή, η Corsair ήταν ήδη προβληματική επιχείρηση.

(117) Η Επιτροπή επισήμανε ότι οι γαλλικές αρχές δεν κοινοποίησαν τη χορήγηση της εν λόγω ενίσχυσης, κατά παράβαση του σημείου 129 των κατευθυντήριων γραμμών διάρθρωσης και αναδιάρθρωσης. Τόνισε επίσης ότι η επαναλαμβανόμενη και συνεχιζόμενη εξάρτηση της Corsair από δημόσια χρηματοδότηση καταδείκνυε ότι οι δυσκολίες που αντιμετώπιζε πριν από την πανδημία δεν είχαν αντιμετωπιστεί. Ως εκ τούτου, η πρόσθετη ενίσχυση που χορηγήθηκε το 2021 και το 2022 φαινόταν να αντιβαίνει στην αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης που ορίζεται στο σημείο 70 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, σύμφωνα με την οποία απαγορεύεται σε επιχείρηση που λαμβάνει ήδη ενίσχυση αναδιάρθρωσης να λάβει νέα ενίσχυση πριν από την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσής της. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, απουσία επίκλησης άλλης νομικής βάσης από τις γαλλικές αρχές, δεν μπορούσε να αποδειχθεί ότι η πρόσθετη ενίσχυση ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά και ότι εξακολουθούσαν να υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμμόρφωσή της με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(118) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι, εάν το ποσό των 32,4 εκατ. EUR έπρεπε να θεωρηθεί πρόσθετη ενίσχυση αναδιάρθρωσης, αυτό θα επιδείνωνε τις αμφιβολίες που είχαν ήδη διατυπωθεί στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του Φεβρουαρίου 2024. Οι αμφιβολίες αυτές αφορούσαν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της Corsair (η οποία υποστηρίχθηκε τεχνητά με παράνομη ενίσχυση), την αναλογικότητα της νέας δημόσιας στήριξης, την έλλειψη επαρκούς αμοιβής για το κράτος και την ανεπάρκεια των μέτρων για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

([23]) ΕΕ C 91 I της 20.3.2020, σ. 1, όπως τροποποιήθηκε τελευταία στις 18 Νοεμβρίου 2021 (ΕΕ C 473 της 24.11.2021, σ. 1).

4.2.3 *Αντίκτυπος της πρόσθετης ενίσχυσης στη συμβατότητα της ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση της τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης*

(119) Τέλος, λαμβανομένης υπόψη της χορήγησης παράνομης ενίσχυσης ύψους 32,4 εκατ. EUR στην Corsair κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά τον αντίκτυπο της εν λόγω ενίσχυσης στη συμβατότητα της πρόσθετης ενίσχυσης που κοινοποιήθηκε το 2023 με σκοπό τη χρηματοδότηση του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης.

4.3. **Παρατηρήσεις της Γαλλίας**

4.3.1 *Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας*

(120) Στις 7 Μαρτίου 2024 οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(121) Στις παρατηρήσεις αυτές ανέφεραν ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Corsair, το οποίο υποβλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή μετά την αρχική απόφαση ενίσχυσης της 11ης Δεκεμβρίου 2020 (106,7 εκατ. EUR), ήταν απολύτως σύμφωνο με το αρχικό σχέδιο.

(122) Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν την πλήρη εφαρμογή των προβλεπόμενων λειτουργικών και κοινωνικών μέτρων, ιδίως την επανεστίαση στις Αντίλλες και στον Ινδικό Ωκεανό, την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της Corsair στην Αφρική, τον εκσυγχρονισμό του στόλου με την ενσωμάτωση των αεροσκαφών Airbus A330-NEO και την επαναδιαπραγμάτευση των συλλογικών συμβάσεων. Οι γαλλικές αρχές υποστήριζαν, την περίοδο εκείνη, ότι η Corsair τηρούσε επίσης τις αρχικές δεσμεύσεις της για περιορισμό του στόλου σε εννέα αεροσκάφη προκειμένου να περιοριστούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

(123) Οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι το εν λόγω αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης κατέστη αναγκαίο λόγω έκτακτων και απρόβλεπτων περιστάσεων που δεν μπορούν να αποδοθούν στην εταιρεία και οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα απόκλιση από την οικονομική της πορεία και μείωση των αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης κατά [200-400] εκατ. EUR κατά την περίοδο 2020-2023. Οι περιστάσεις αυτές περιλάμβαναν τη συνέχιση της υγειονομικής κρίσης, τα κινήματα διαμαρτυρίας στις Αντίλλες, τον αντίκτυπο της στρατιωτικής επίθεσης της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των τιμών των καυσίμων και την άνοδο της αξίας του δολαρίου ΗΠΑ, καθώς και τον εκτεταμένο πληθωρισμό του κόστους σε ευρώ. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές υποστήριξαν ότι η τροποποίηση, η οποία ζητήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2023 βάσει του τμήματος 7.2.2 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, αποσκοπούσε στη συνέχιση των προσπαθειών αναδιάρθρωσης για περιορισμένο χρονικό διάστημα, το τέλος του οποίου εξακολουθούσε να ορίζεται από τις γαλλικές αρχές την περίοδο εκείνη στις 30 Σεπτεμβρίου 2025.

(124) Η Γαλλία έκρινε ότι η Corsair συνέβαλε στην τόνωση της δραστηριότητας στις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης που εξυπηρετούσε και ότι, ως εκ τούτου, έπρεπε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η Corsair διαδραμάτιζε από μόνη της σημαντικό ρόλο στην οικονομία μιας συγκεκριμένης εξόχως απόκεντρης περιοχής (ή ενός συγκεκριμένου υπερπόντιου τομέα), όπως είχε καταδειχθεί περαιτέρω κατά τη διάρκεια των πρόσφατων φυσικών καταστροφών στη Μαγιότ. Συνεπώς, η Γαλλία έκρινε ότι η εν λόγω συμβολή δικαιολογούσε τη χορήγηση πρόσθετης ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, όπως στην περίπτωση της Air Austral (το 2022) στη Ρεϊνιόν ή του ομίλου SATA (επίσης το 2022) στις Αζόρες.

(125) Προς επίρρωση των επιχειρημάτων αυτών, η Γαλλία υπέβαλε μελέτη ([24]) η οποία κατέληγε στο συμπέρασμα ότι i) η κατάρρευση της Corsair θα είχε ως αποτέλεσμα τη μετάβαση από διπώλιο σε μονοπώλιο υπηρεσιών μεταξύ Παρισιού και Μαγιότ με πιθανές αυξήσεις των τιμών κατά 41 % (και αναμενόμενη αύξηση των τιμών κατά 15 % στις Αντίλλες και κατά 8 % στη Ρεϊνιόν) και ii) οι ανταγωνιστές που θα την αντικαθιστούσαν δεν θα ήταν σε θέση να εισέλθουν στην αγορά εάν η Corsair έπαυε τις δραστηριότητές της, λόγω των υψηλών φραγμών εισόδου. Ο απομακρυσμένος και νησιωτικός χαρακτήρας των γαλλικών υπερπόντιων περιοχών αποθάρρυνε νέους φορείς εκμετάλλευσης να δημιουργήσουν γραμμές προς τις περιοχές αυτές, γεγονός που επιβεβαιωνόταν από την εξέταση των εισόδων και των εξόδων από τις σχετικές αγορές κατά την προηγούμενη οκταετία. Η μόνη εταιρεία που είχε εισέλθει και παραμείνει ήταν η French Bee, η οποία είχε δημιουργήσει ένα δρομολόγιο προς τη Ρεϊνιόν. Ωστόσο, η French Bee ήταν θυγατρική της Air Caraïbes, η οποία ήταν ήδη εδραιωμένη στα γαλλικά υπερπόντια εδάφη. Τρεις άλλες επιχειρήσεις που είχαν αποπειραθεί να καθιερωθούν στα δρομολόγια αυτά, έπαυσαν σε σύντομο χρονικό διάστημα τις δραστηριότητές τους. Σύμφωνα με τη μελέτη, οι εταιρείες

([24]) E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity (Ανάλυση των οικονομικών επιπτώσεων της παύσης δραστηριοτήτων της Corsair), μελέτη της 7ης Μαρτίου 2024, η οποία ανατέθηκε από την Corsair.

που δεν είχαν παρουσία στα γαλλικά υπερπόντια εδάφη δεν είχαν οικονομικά κίνητρα για να εγκατασταθούν σε αυτά. Οι παραδοσιακοί φορείς εκμετάλλευσης δεν είχαν επαρκή βάση στον αερολιμένα Charles de Gaulle και οι ευρωπαϊκοί φορείς εκμετάλλευσης δικτύων από σημείο σε σημείο δεν διέθεταν τους στόλους που απαιτούνταν για την εκτέλεση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων· επιπλέον, η εκτέλεση των εν λόγω πτήσεων δεν ήταν σύμφωνη με την εμπορική στρατηγική τους, η οποία βασιζόταν σε πτήσεις μεσαίων αποστάσεων. Τέλος, ο αερολιμένας του Orly, από τον οποίο αναχωρούσαν οι περισσότερες πτήσεις προς γαλλικά υπερπόντια εδάφη, ήταν κορεσμένος, γεγονός που καθιστούσε απίθανες νέες εισόδους. Η μελέτη ανέδειξε επίσης τον υψηλό κίνδυνο σιωπηρής αθέμιτης σύμπραξης μεταξύ των εναπομενόντων φορέων εκμετάλλευσης στην εν λόγω αγορά σε περίπτωση εξόδου της Corsair και τις αρνητικές κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις που θα μπορούσε να έχει μια τέτοια έξοδος στις περιοχές που εξυπηρετούνται από την Corsair. Τέλος, η Γαλλία εξήγησε επίσης ότι τυχόν υποθετικές αυξήσεις των τιμών λόγω της πλήρους εξόδου της Corsair δεν θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που θα απαγόρευαν προσωρινά στους υφιστάμενους αερομεταφορείς να αυξήσουν τους ναύλους και/ή με τη χορήγηση άμεσων επιδοτήσεων στους κατοίκους, καθώς οι παρεμβάσεις αυτές θα συνιστούσαν παρεμβατική ρύθμιση της αγοράς και θα ήταν πολύ πιο δαπανηρές για τον κρατικό προϋπολογισμό και, ως εκ τούτου, για τους Γάλλους πολίτες από την ενίσχυση που χορηγείται επιπλέον των ιδίων συμμετοχών του δικαιούχου.

(126) Οι γαλλικές αρχές θεωρούσαν ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης παρουσίαζε αξιόπιστες προοπτικές αποκατάστασης της βιωσιμότητας της Corsair, ακόμη και στο πλαίσιο ενός απαισιόδοξου σεναρίου. Επιπλέον, ανέφεραν ότι το βασικό σενάριο, επικυρωμένο από ανεξάρτητο ελεγκτή, προέβλεπε την εισφορά ιδίων κεφαλαίων ύψους [20-50] εκατ. EUR, τη διαγραφή υποχρεώσεων προς το Δημόσιο ύψους 103 εκατ. EUR και τη χορήγηση πιστώσεων φόρου για υπερπόντια εδάφη ύψους 38,1 εκατ. EUR, και ότι το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης αναμενόταν να είναι [...], ανερχόμενο σε [...] εκατ. EUR το 2026/2027. Την ίδια ημερομηνία, οι γαλλικές αρχές δήλωσαν ότι, σε λειτουργικό επίπεδο, το σχέδιο βασιζόταν στην υπό εξέλιξη ανανέωση του στόλου με αεροσκάφη Airbus A330-NEO και στην εκμετάλλευση 10ου αεροσκάφους (F-HSKY) με σκοπό τη βελτιστοποίηση του κόστους, την ενίσχυση των υπερπόντιων υπηρεσιών και τη μεγαλύτερη διαφοροποίηση των δρομολογίων προς την Αφρική ([...]) για την αντιστάθμιση της απόσυρσης από τα δρομολόγια της Βόρειας Αμερικής ([...]). Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές κατέληγαν στο συμπέρασμα ότι, όσον αφορά την αποκατάσταση της βιωσιμότητας, το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης ήταν σύμφωνο με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης, καθώς παρουσίαζε θετική απόδοση του απασχολούμενου κεφαλαίου από την περίοδο 2023-2024 και δείκτη κερδοφορίας (EBITDAR) ευθυγραμμισμένο με εκείνον των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών το 2019 (περίπου 15 %) την περίοδο 2025-2026, με θετικές προβλεπόμενες ταμειακές ροές.

(127) Οι γαλλικές αρχές έκριναν επίσης ότι οι ίδιες συμμετοχές ήταν επαρκείς, αποτελεσματικές και αναλογικές. Υποστήριξαν, σύμφωνα με την πρακτική λήψης αποφάσεων για την τροποποίηση σχεδίου, ότι θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι προσπάθειες που έχουν καταβληθεί από το 2020, συμπεριλαμβανομένης της πώλησης των Boeing 747, της επαναδιαπραγμάτευσης των μισθώσεων, του σχεδίου προστασίας των θέσεων εργασίας και της κοινώς συμφωνηθείσας διαδικασίας οικειοθελούς αποχώρησης. Επιβεβαίωσαν ότι η [...] ήταν συγκεκριμένη αλλά υπόκειτο στην έγκριση της Επιτροπής, ότι η χρηματοδότηση της [...] και ότι η αναστολή πληρωμών για τις εισφορές ήταν επιλέξιμη διότι προερχόταν από ιδιωτικό φορέα. Συνολικά, ο συνδυασμός ίδιων συμμετοχών (293,9 εκατ. EUR) κάλυπτε το 60,14 % του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης (εξαιρουμένου του υπολοίπου που καλύπτεται από την επιχειρηματική δραστηριότητα) και, συνεπώς, τηρούνταν άνετα το όριο του 50 % που απαιτείται από τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης, ακόμη και για το πρόσθετο κόστος (59,9 %).

(128) Όσον αφορά την κρατική παρέμβαση (83,1 εκατ. EUR), οι γαλλικές αρχές την θεωρούσαν κατάλληλη για την κάλυψη του κενού ρευστότητας και την αναδιάρθρωση του μη βιώσιμου χρέους. Πρόσθεσαν ότι το κράτος αμείβεται δεόντως με μια ειδική ρήτρα βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης (έως [...] εκατ. EUR), η οποία υπερισχύει της διανομής μερισμάτων, καθώς και με την απαγόρευση καταβολής μερισμάτων στους μετόχους για έξι έτη.

(129) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούσαν ότι τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού ήταν ορθά βαθμονομημένα και πιο εκτεταμένα από εκείνα του αρχικού σχεδίου αναδιάρθρωσης, καθώς η Corsair ανέλαβε τη δέσμευση, στο πλαίσιο των παρατηρήσεων που υπέβαλε η Γαλλία την ημερομηνία εκείνη, να παραιτηθεί οριστικά και αμετάκλητα από 365 χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Paris-Orly, να καταργήσει [...] δρομολόγια προς τη Βόρεια Αμερική και να παραιτηθεί από την έναρξη άλλων δρομολογίων, καθώς και να περιορίσει τη συνολική μεταφορική ικανότητα του στόλου της σε [...] αεροσκάφη (μείωση μεγαλύτερη από [...] % σε σύγκριση με τη μεταφορική ικανότητα πριν από την αναδιάρθρωση). Τα μέτρα αυτά θεωρούνταν από τις γαλλικές αρχές επαρκή και κατάλληλα με βάση το μέγεθος της Corsair και τη δραστηριότητά της σε ενισχυόμενες περιοχές, καθώς η διατήρηση του δέκατου αεροσκάφους κρίθηκε ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της Corsair στην Αφρική και την αποκατάσταση της κερδοφορίας της χωρίς να θιγεί η παραδοσιακή βασική δραστηριότητα της εταιρείας, δηλαδή οι δραστηριότητές της στα υπερπόντια εδάφη.

4.3.2 *Παράβαση της υποχρέωσης περιορισμού του στόλου των αεροσκαφών*

(130) Στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν στις 30 Μαΐου 2025, σε απάντηση στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, οι γαλλικές αρχές υποστήριξαν, κατ' ουσίαν, ότι η Corsair είχε τηρήσει τις δεσμεύσεις που είχε αναλάβει στο πλαίσιο του αρχικού σχεδίου αναδιάρθρωσης και ότι οι έκτακτες ναυλώσεις οφείλονταν σε περιστάσεις που υποχρέωσαν την επιχείρηση να προβεί σε τέτοιες ενέργειες και δεν συνιστούσαν μη τήρηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης ή καταχρηστική εφαρμογή της ενίσχυσης. Το κύριο επιχείρημα των γαλλικών αρχών ήταν ότι από τους όρους της απόφασης του 2020 προέκυπτε σαφώς ότι η Επιτροπή επέλεξε, για λόγους απλούστευσης και γνωρίζοντας τον αριθμό των θέσεων που διέθετε η Corsair με εννέα αεροσκάφη, να τοποθετηθεί σχετικά με τον αριθμό των αεροσκαφών, με μοναδικό σκοπό τον περιορισμό της μεταφορικής ικανότητας της Corsair όσον αφορά τον αριθμό των θέσεων. Από το έντυπο της εκ των προτέρων κοινοποίησης της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που απεστάλη το 2020 προέκυπτε ότι ο περιορισμός του στόλου έπρεπε να νοηθεί με βάση τον αριθμό των θέσεων σε σχέση με τη μεταφορική ικανότητα που η Corsair σχεδίαζε να επιτύχει, πριν από την αναδιάρθρωση, κατά την περίοδο από το 2020 έως το 2024. Οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι τυχόν διαφορετική ερμηνεία από την Επιτροπή του μέτρου για τον περιορισμό του στόλου, η οποία δεν σχετίζεται με τη μεταφορική ικανότητα ως προς τον αριθμό των θέσεων, θα αποτελούσε παράβαση των γενικών αρχών του δικαίου της ΕΕ, όπως οι αρχές της ασφάλειας δικαίου και της χρηστής διοίκησης. Μια τέτοια παράβαση θα ήταν ακόμη πιο πρόδηλη, δεδομένου ότι η συνεχιζόμενη ασάφεια στη διατύπωση και την ερμηνεία των υποχρεώσεων της Corsair θα μπορούσε να έχει σοβαρές νομικές συνέπειες. Η Corsair είχε μειώσει σημαντικά τη μεταφορική της ικανότητα σε θέσεις σε σχέση με τη μεταφορική ικανότητα που σχεδίαζε να επιτύχει πριν από την αναδιάρθρωση, κατά την περίοδο από το 2020 έως το 2024, εκπληρώνοντας τόσο τον στόχο της μείωσης της μεταφορικής της ικανότητας ή της παρουσίας της στην αγορά, όπως αναφέρεται στο σημείο 78 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, όσο και τις υποχρεώσεις της βάσει της απόφασης του 2020. Οι γαλλικές αρχές κατέδειξαν (πίνακας 5) την εξέλιξη της πραγματικής μεταφορικής ικανότητας της Corsair μετά την έκδοση της απόφασης του 2020 (συμπεριλαμβανομένων των ναυλώσεων) σε σύγκριση με τη μεταφορική ικανότητα που η Corsair σχεδίαζε να επιτύχει πριν από την αναδιάρθρωση.

Πίνακας 5

Εξέλιξη της πραγματικής μεταφορικής ικανότητας της Corsair σε σχέση με την προβλεπόμενη ικανότητα (θέσεις)

Αριθμός θέσεων	2020 [1]	2021 [2]	2022 [3]	Καλοκαίρι 2023 [4]	Δεκέμβριος 2023	Καλοκαίρι 2024 [5]	Δεκέμβριος 2024
Προβλεπόμενη μεταφορική ικανότητα στο επιχειρηματικό σχέδιο της Corsair πριν από την αναδιάρθρωση	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Πραγματική μεταφορική ικανότητα μετά την απόφαση έγκρισης του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020 (εξαιρουμένων των έκτακτων ναυλώσεων)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Πραγματική παραγωγική ικανότητα μετά την απόφαση έγκρισης του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020 (συμπεριλαμβανομένων των έκτακτων ναυλώσεων)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

[1] Αριθμός θέσεων στις 30 Σεπτεμβρίου 2020.
[2] Αριθμός θέσεων στις 30 Σεπτεμβρίου 2021.
[3] Αριθμός θέσεων στις 30 Σεπτεμβρίου 2022.
[4] Αριθμός θέσεων το καλοκαίρι του 2023.
[5] Αριθμός θέσεων το καλοκαίρι του 2024.

(131) Επικουρικώς, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι οι ναυλώσεις δεν είχαν καμία επίπτωση όσον αφορά τη συμβατότητα της αίτησης τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020. Στο πλαίσιο αυτό, η Γαλλία επισήμανε ότι ο μέσος αριθμός αεροσκαφών που εκτελούσαν πτήσεις ημερησίως κατά τη διάρκεια μιας περιόδου IATA ήταν πάντοτε μικρότερος από εννέα, καθόσον οι πραγματικά έκτακτες ναυλώσεις αντισταθμίζονταν εύκολα από ημέρες κατά τις οποίες η Corsair εκτελούσε πτήσεις με λιγότερα από εννέα αεροσκάφη. Οι γαλλικές αρχές κάλεσαν την Επιτροπή να εξετάσει in concreto την εκπλήρωση από την Corsair των υποχρεώσεων που απορρέουν από την απόφαση του 2020, λαμβάνοντας υπόψη, πέραν των όρων ή των δεσμεύσεων, το πλαίσιο και τους στόχους τους. Επισήμαναν, συναφώς, ότι οι ναυλώσεις είχαν καταστεί αναγκαίες για επιτακτικούς λόγους για τους οποίους δεν ευθυνόταν η Corsair, όπως, για τη γραμμή Παρίσι-Μπαμακό, η άρνηση των ιπτάμενων πληρωμάτων να εκτελέσουν το δρομολόγιο λόγω των τοπικών γεωπολιτικών συνθηκών και συνθηκών ασφαλείας. Όσον αφορά τη γραμμή Παρίσι-Μόντρεαλ, οι καθυστερήσεις στην αναμενόμενη παράδοση νέων αεροσκαφών στο πλαίσιο της ανανέωσης του στόλου είχαν θέσει σε κίνδυνο τα προγράμματα πτήσεων εννέα αεροσκαφών της Corsair κατά την περίοδο αιχμής της δραστηριότητας. Οι γαλλικές αρχές επισήμαναν ότι, ενόψει της πώλησης του αεροσκάφους [...], η Corsair είχε ναυλώσει αεροσκάφος τον Σεπτέμβριο του 2023 για την εκτέλεση του δρομολογίου Παρίσι-Μόντρεαλ για δύο μήνες το καλοκαίρι του 2024, περίοδο μετά την πρόωρη παράδοση κατά τη διάρκεια της οποίας το F-HSKY δεν ήταν διαθέσιμο και τα αεροσκάφη αντικατάστασης A330-NEO δεν είχαν ακόμη παραδοθεί. Λόγω της κρατικής [...], η Corsair αναγκάστηκε να κρατήσει το αεροσκάφος [...]. Οποιαδήποτε άλλη απόφαση θα ήταν εξαιρετικά επιζήμια για τις δραστηριότητες της εταιρείας. Οι γαλλικές αρχές επέμειναν ότι οι αποφάσεις που ελήφθησαν σχετικά με την εν λόγω ναύλωση θα πρέπει να εξεταστούν λαμβανομένων υπόψη των βιομηχανικών πληροφοριών που κατείχε η Corsair στα τέλη του καλοκαιριού του 2023. Ενώ οι συζητήσεις με δυνητικό αγοραστή για το [...], το οποίο επρόκειτο να εγκαταλείψει τον στόλο το καλοκαίρι του 2024, είχαν προχωρήσει ικανοποιητικά, η παράδοση του Airbus, το οποίο επρόκειτο να το αντικαταστήσει, ανακοινώθηκε ότι θα σημείωνε καθυστέρηση.

4.3.3 *Πρόσθετες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης*

(132) Όσον αφορά την πρόσθετη ενίσχυση ύψους 32,4 εκατ. EUR που χορηγήθηκε στην Corsair μεταξύ 2021 και 2022, με επιστολή της 16ης Δεκεμβρίου 2024, οι γαλλικές αρχές αναγνώρισαν ότι η Corsair, ως ήδη προβληματική επιχείρηση στις 31 Δεκεμβρίου 2019, δεν ήταν επιλέξιμη για τα καθεστώτα ενισχύσεων που εγκρίθηκαν βάσει του προσωρινού πλαισίου για τη νόσο COVID-19 και, ως εκ τούτου, δεν θα έπρεπε να είχε επωφεληθεί από αυτά. Ωστόσο, οι γαλλικές αρχές υποστήριξαν ότι οι διοικητικές υπηρεσίες τους ενήργησαν καλόπιστα στο πλαίσιο μιας κατάστασης έκτακτης ανάγκης στον τομέα της δημόσιας υγείας.

(133) Στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν στις 30 Μαΐου 2025, σε απάντηση στην απόφαση επέκτασης της επίσημης διαδικασίας έρευνας, οι γαλλικές αρχές υποστήριξαν ότι η πρόσθετη ενίσχυση δεν χορηγήθηκε κατά παράβαση της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης.

(134) Πρώτον, αμφισβήτησαν, συναφώς, τον επαναλαμβανόμενο χαρακτήρα των δυσχερειών της Corsair, υποστηρίζοντας ότι αυτές οφείλονταν σε εξωτερικές και απρόβλεπτες περιστάσεις, μεταξύ των οποίων περιλαμβανόταν πρωτίστως η παράταση των επιπτώσεων της κρίσης της νόσου COVID-19, οι οποίες δεν μπορούσαν να προβλεφθούν κατά την προσαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair. Ωστόσο, τα αποτελέσματα του πλέον πρόσφατου πλήρους οικονομικού έτους (που έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 2024) θα επικύρωναν την πορεία προς την αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Δεύτερον, οι γαλλικές αρχές υποστήριξαν ότι η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης εφαρμόζεται μόνο σε περιπτώσεις στις οποίες χορηγείται νέα ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης, ενώ η εν λόγω ενίσχυση δεν αποτελούσε μέρος πράξης διάσωσης ή αναδιάρθρωσης της Corsair, αλλά είχε χορηγηθεί για τον μετριασμό των επιπτώσεων της νόσου COVID-19. Τρίτον, παρατήρησαν ότι, εάν η Επιτροπή θεωρούσε ότι η ενίσχυση COVID ήταν ενίσχυση αναδιάρθρωσης (κάτι που, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, δεν ίσχυε), οι κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης προέβλεπαν εξαιρέσεις από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης, ιδίως «σε εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις για τις οποίες δεν ευθύνεται η δικαιούχος επιχείρηση», όπως η παράταση των επιπτώσεων της κρίσης της νόσου COVID-19.

(135) Τέλος, οι γαλλικές αρχές δεσμεύτηκαν να ανακτήσουν οικειοθελώς από την Corsair εντόκως πρόσθετη ενίσχυση ύψους 32,4 εκατ. EUR πριν από την ενδεχόμενη έγκριση της πρόσθετης ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, προκειμένου να εξαλειφθεί κάθε οικονομικό πλεονέκτημα που θα μπορούσε να έχει αποκομίσει η Corsair από την παράνομη ενίσχυση και να εξουδετερωθεί κάθε επίπτωση που θα μπορούσε να έχει η εν λόγω ενίσχυση στην αναλογικότητα της πρόσθετης ενίσχυσης αναδιάρθρωσης.

4.4. **Παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών**

(136) Όπως αναφέρεται στο διατακτικό της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή ενημέρωσε τα ενδιαφερόμενα μέρη δημοσιεύοντας την απόφαση, μαζί με μια ουσιαστική σύνοψη, στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(137) Μετά τη δημοσίευση αυτή, αρκετά ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Οι παρατηρήσεις που είναι οι πλέον συναφείς με την αξιολόγηση της Επιτροπής συνοψίζονται στις παραγράφους που ακολουθούν.

4.4.1 *Groupe Dubreuil Aéro*

(138) Η GDA, το σκέλος της Groupe Dubreuil που δραστηριοποιείται στις αεροπορικές μεταφορές, δήλωσε ότι είναι σημαντικός παράγοντας στον γαλλικό κλάδο αεροπορικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, στον οποίο δραστηριοποιείται κυρίως μέσω των δύο εταιρειών της, της Air Caraïbes και της θυγατρικής χαμηλού κόστους French Bee. Οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες τοποθετούνται ως άμεσος και σημαντικός ανταγωνιστής της Corsair, καθώς υπάρχει σημαντική αλληλεπικάλυψη μεταξύ των δικτύων και των επιχειρησιακών βάσεών τους: τα δρομολόγια που εξυπηρετεί η GDA, ιδίως οι κρίσιμες συνδέσεις με τις Αντίλλες (Μαρτινίκα, Γουαδελούπη και Γαλλική Γουιάνα) και τον Ινδικό Ωκεανό (Ρεϊνιόν), είναι στρατηγικά δρομολόγια που εκτελούνται από κοινού με την Corsair.

(139) Ο ανταγωνισμός αυτός είναι ακόμη πιο έντονος, δεδομένου ότι οι δύο όμιλοι δραστηριοποιούνται κυρίως από τον ίδιο βασικό κομβικό αερολιμένα, τον αερολιμένα Paris-Orly. Επιπλέον, η παρουσία της French Bee στα ίδια δρομολόγια ασκεί έντονη ανταγωνιστική πίεση στις τιμές, καθώς τα παραδοσιακά μοντέλα αερομεταφορέων των δύο ομίλων βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό με την προσφορά χαμηλού κόστους μεγάλων αποστάσεων. Ως εκ τούτου, η GDA είναι η κύρια πηγή ανταγωνισμού στις γεωγραφικές αγορές που είναι ουσιαστικές για τη μελλοντική βιωσιμότητα της Corsair.

(140) Ως άμεσος ανταγωνιστής που επηρεάζεται από τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, η GDA ζήτησε αρχικά από την Επιτροπή, στις 24 Μαΐου 2024, να ανακαλέσει την αρχική ενίσχυση του 2020 και να απορρίψει το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Corsair. Το αίτημα αυτό βασιζόταν σε τρεις κύριες αιτιάσεις: i) την αποδεδειγμένη μη συμμόρφωση με τους όρους της ενίσχυσης του 2020, ii) τη χορήγηση πρόσθετης παράνομης ενίσχυσης και iii) την ασυμβατότητα του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης με την εσωτερική αγορά.

(141) Πρώτον, η GDA κατήγγειλε τη μη τήρηση των υποχρεωτικών όρων της απόφασης του 2020. Συναφώς, η GDA επισήμανε μη τήρηση των υποχρεώσεων διαφάνειας και καλόπιστης συνεργασίας, ιδίως λόγω της απουσίας εξαμηνιαίων εκθέσεων και της μη δημοσίευσης των πληροφοριών στον ιστότοπο του γαλλικού Δημοσίου. Σε πιο σοβαρό επίπεδο, η GDA ισχυρίστηκε ότι τα βασικά αντισταθμιστικά μέτρα δεν εφαρμόστηκαν: i) ο στόλος αυξήθηκε σε τουλάχιστον 10 αεροσκάφη, κατά παράβαση της δέσμευσης να περιοριστεί σε εννέα και ii) η Corsair δημιούργησε νέα δρομολόγια προς την Αφρική (Ταναναρίβη, Κοτονού και Μπαμακό) χωρίς προηγούμενη έγκριση από την Επιτροπή, κίνηση που αντιβαίνει στη στρατηγική επανεστίασης που είχε αρχικά επιβληθεί. Επιπλέον, η GDA διατύπωσε σοβαρές επιφυλάξεις σχετικά με την αποπληρωμή των δύο κρατικών δανείων (συνολικού ύψους 80 εκατ. EUR), καθώς το γεγονός ότι το γαλλικό κράτος επιθυμούσε πλέον να παραιτηθεί από το χρέος αυτό σήμαινε ότι η Corsair δεν είχε κινήσει ποτέ την αποπληρωμή, το οποίο συνιστούσε κατάφωρη παραβίαση των αρχικών όρων.

(142) Δεύτερον, η GDA ισχυρίστηκε ότι καταβλήθηκε παράνομη και νέα κρατική ενίσχυση μετά το 2020. Πέραν των μη ποσοτικοποιημένων ενισχύσεων (που υπολογίζονται κατ' εκτίμηση σε τουλάχιστον 32 εκατ. EUR, ιδίως με τη μορφή φορολογικών ελαφρύνσεων και ελαφρύνσεων κοινωνικής ασφάλισης), η GDA υποστήριξε ότι ο διακανονισμός για τμηματική καταβολή των εισφορών του CRPN που χορηγήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2023 αποτελούσε νέα παράνομη ενίσχυση που δεν μπορούσε να προσμετρηθεί ως ίδια συμμετοχή.

(143) Τρίτον, η GDA υποστήριξε ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης συνιστούσε νέα ενίσχυση αναδιάρθρωσης η οποία έπρεπε να κηρυχθεί ασυμβίβαστη βάσει της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης. Η GDA δικαιολόγησε τον χαρακτηρισμό αυτό με βάση το μέγεθος των αλλαγών (σημαντική αύξηση της συνολικής ενίσχυσης), τη μη τήρηση της επίσημης προθεσμίας κοινοποίησης και, κυρίως, τη ριζική αλλαγή της στρατηγικής (από τον εξορθολογισμό στην επέκταση στην Αφρική). Σύμφωνα με την GDA, ακόμη και ως τροποποίηση, η ενίσχυση δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις συμβατότητας, διότι η διαγραφή χρέους ύψους 80 εκατ. EUR, η οποία προστέθηκε στην πρόσθετη ενίσχυση ύψους 83,1 εκατ. EUR, καθιστούσε τη συνολική ενίσχυση (163,1 εκατ. EUR) δυσανάλογη σε σχέση με την ίδια συμμετοχή των μετόχων, την οποία η GDA χαρακτήρισε ανεπαρκή.

(144) Τέλος, η GDA αμφισβήτησε την αξιοπιστία της αποκατάστασης της βιωσιμότητας και ισχυρίστηκε ότι το σχέδιο δεν εξυπηρετούσε πλέον το κοινό συμφέρον (εδαφική συνέχεια). Στο πλαίσιο αυτό, η GDA εξήγησε ότι η Corsair, η οποία συσσώρευε ιστορικές ζημίες (σχεδόν 500 εκατ. EUR μεταξύ 2000 και 2018), δεν προσέφερε καμία αξιόπιστη προοπτική μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, ιδίως μετά την παράταση του σχεδίου, και ότι, ως εκ τούτου, η εν λόγω ενίσχυση δεν πληρούσε τις θεμελιώδεις προϋποθέσεις των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(145) Εν κατακλείδι, η GDA ζήτησε από την Επιτροπή να διαπιστώσει ότι η ενίσχυση είχε εφαρμοστεί καταχρηστικά και ότι τα νέα μέτρα ήταν ασυμβίβαστα. Ζήτησε την άμεση ανάκληση της απόφασης για την ενίσχυση του 2020 και την έκδοση εντολής για την άμεση ανάκτηση όλων των (αρχικών και παράνομων) ενισχύσεων με τόκους. Εάν, παρ' όλα αυτά, η Επιτροπή εγκρίνει την ενίσχυση, η GDA επέμεινε σε σημαντικά ενισχυμένα αντισταθμιστικά μέτρα (δραστική εκποίηση του στόλου και των χρονοθυρίδων στα τρέχοντα δρομολόγια), καθώς και στη σύσταση ανεξάρτητου εντολοδόχου-επιμελητή για την αυστηρή παρακολούθηση και την υπό όρους καταβολή της ενίσχυσης σε δόσεις.

(146) Στις 11 Οκτωβρίου 2024 η GDA επανέλαβε και συμπλήρωσε τις αντιρρήσεις της, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι η Corsair δεν είχε συμμορφωθεί με τους όρους της ενίσχυσης του 2020, είχε λάβει πρόσθετη παράνομη ενίσχυση και είχε υποβάλει πρόταση για αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο ήταν διαρθρωτικά ασυμβίβαστο με το δίκαιο της ΕΕ, ιδίως με την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.

(147) Ειδικότερα, η GDA επέμεινε ότι οι γαλλικές αρχές και η Corsair δεν είχαν συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις της απόφασης του 2020, στο μέτρο που, πρώτον, η απαγόρευση για τον περιορισμό του στόλου σε εννέα αεροσκάφη δεν είχε τηρηθεί και από την ανάλυση των προγραμμάτων πτήσεων της IATA για το καλοκαίρι και τον χειμώνα του 2024 η GDA είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η Corsair είχε εκμεταλλευτεί ή είχε χρειαστεί να ναυλώσει τουλάχιστον δέκα ή ακόμη και έντεκα αεροσκάφη, παραβιάζοντας ως εκ τούτου το «κύριο διαρθρωτικό μέτρο» που είχε επιβληθεί με την απόφαση του 2020. Δεύτερον, η GDA επανέλαβε ότι η Corsair είχε λάβει πρόσθετη παράνομη ενίσχυση, καθώς για τα άμεσα κρατικά δάνεια που ελήφθησαν το 2020 είχε χορηγηθεί αναβολή πληρωμής ενός έτους, η οποία συνιστούσε νέα μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση. Σύμφωνα με την GDA, η ενίσχυση αυτή καταβλήθηκε επιπροσθέτως των παράνομων ποσών που έχουν ήδη αναφερθεί. Η GDA κατήγγειλε επίσης τη σαφή σύγκρουση συμφερόντων που συνδέεται με τον διακανονισμό για τμηματική καταβολή των εισφορών του CRPN (άλλη μία εικαζόμενη παράνομη ενίσχυση), καθώς ο νυν διευθυντής ανθρώπινων πόρων της Corsair είναι επίσης ο διαχειριστής του CRPN.

(148) Στη συνέχεια, η GDA αμφισβήτησε τη στρατηγική επανεστίασης στα υπερπόντια δρομολόγια που είχε χρησιμοποιηθεί για να δικαιολογηθεί η ενίσχυση του 2020, ισχυριζόμενη ότι η πραγματική στρατηγική της Corsair επικεντρωνόταν πλέον στην Αφρική. Η Corsair αναφερόταν ως «αφρικανική αεροπορική εταιρεία» βάσει νέων ή προγραμματισμένων δρομολογίων προς τη Μπραζαβίλ, τη Σενεγάλη (Ντακάρ) και τη Γκαμπόν (Λιμπρεβίλ). Κατά την GDA, οι πρωτοβουλίες αυτές, οι οποίες είχαν ως κίνητρο την απασχόληση και τον τοπικό ανταγωνισμό, αντιβαίνουν στον στόχο της εδαφικής συνέχειας και θέτουν υπό αμφισβήτηση την αιτιολόγηση που παρασχέθηκε με τη δημόσια ενίσχυση. Επιπλέον, η GDA υποστήριξε ότι η μόνη κερδοφόρα δραστηριότητα της Corsair το 2023 ήταν οι εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες κατευθύνονταν κυρίως προς την Αφρική.

(149) Την ίδια ημερομηνία, η GDA επέκρινε επίσης την αστάθεια των μετόχων λόγω της αποχώρησης της Δημοκρατίας του Κονγκό και του ιστορικού πτωχεύσεων του νέου μετόχου «επιχειρηματικού αγγέλου», Abbas Jaber, ο οποίος, σύμφωνα με την GDA, δεν είχε δημοσιεύσει τους λογαριασμούς του επί σειρά ετών.

(150) Η GDA επέκρινε επίσης έντονα την έλλειψη σοβαρότητας των οικονομικών παραδοχών στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Corsair. Η εκτίμηση της σταδιακής πτώσης της τιμής των καυσίμων αεριωθουμένων σε 900 USD/τόνο από τον Σεπτέμβριο του 2023 αποδείχθηκε εσφαλμένη, καθώς οι τιμές παρέμειναν υψηλότερες· η παραδοχή αυτή υποδηλώνει απουσία ρεαλισμού, η οποία επιδεινώνεται από την έλλειψη κάλυψης για τις τιμές των καυσίμων. Επιπροσθέτως, η GDA έκρινε ότι η παραδοχή αύξησης των μέσων τιμών στις πτήσεις μεταξύ της μητροπολιτικής Γαλλίας και των υπερπόντιων εδαφών αντικρούεται από τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία ανέφερε πτώση των τιμών το 2024.

(151) Επιπλέον, η GDA κατήγγειλε την έλλειψη οικονομικής διαφάνειας εκ μέρους της Corsair, η οποία δημοσίευσε τους λογαριασμούς της για το 2022 και το 2023 μόνο έπειτα από δικαστική προσφυγή. Η GDA επεσήμανε συναφώς ότι οι ελεγκτές είχαν εκφράσει επιφυλάξεις όσον αφορά την ειλικρίνεια των προθεσμιών πληρωμής, υποδηλώνοντας ότι η Corsair επιθυμούσε να αποκρύψει την αλήθεια σχετικά με την κατάστασή της. Η GDA διατύπωσε την εκτίμηση ότι η οικονομική κατάσταση της Corsair ήταν καταστροφική, καθώς το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης το 2023 ανήλθε σε – 37,1 εκατ. EUR. Σύμφωνα με την GDA, αυτό το επίπεδο ζημιών, παρά τη ληφθείσα κρατική ενίσχυση, αποτελούσε απόδειξη ότι η εταιρεία ήταν διαρθρωτικά ζημιογόνος και μη βιώσιμη.

(152) Κατά την ημερομηνία αυτή, η GDA επανέλαβε το συμπέρασμά της ότι η συνεχιζόμενη στήριξη της Γαλλίας συνιστούσε καταχρηστική καταβολή παράνομης ενίσχυσης που είχε οδηγήσει σε σαφείς στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην αγορά. Ως εκ τούτου, η GDA, σε αυτή τη βάση επανέλαβε τα αιτήματά της προς την Επιτροπή να ανακαλέσει την απόφαση του 2020, να κηρύξει όλες τις καταβληθείσες ενισχύσεις (συμπεριλαμβανομένων των νέων και μη κοινοποιηθεισών ενισχύσεων) ασυμβίβαστες και παράνομες και να διατάξει την άμεση ανάκτησή τους. Η GDA εκτίμησε ότι η εκκαθάριση της Corsair θα ήταν σύμφωνη με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης, καθώς θα παρείχε τη δυνατότητα για την ανάπτυξη πιο αποτελεσματικών ανταγωνιστών.

(153) Στις 8 Νοεμβρίου 2024 η GDA υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις για να επιβεβαιώσει ότι η Corsair παρέβαινε, κατά συστηματικό και διαρκή τρόπο, τον όρο που επιβλήθηκε με την απόφαση του 2020, σύμφωνα με τον οποίο έπρεπε να περιορίσει τον στόλο της σε εννέα αεροσκάφη, και ότι η καταστρατήγηση της εν λόγω υποχρέωσης ήταν μακροχρόνια και παρείχε, ως εκ τούτου, στην Corsair τη δυνατότητα να αυξήσει τα μέσα παραγωγής της και το πραγματικό μέγεθος του στόλου της.

(154) Σύμφωνα με την GDA, από την εξέταση του ιστορικού του στόλου της προκύπτει ότι η Corsair εκμεταλλευόταν τακτικά 10 αεροσκάφη, μεταξύ άλλων μεταξύ Νοεμβρίου 2021 και Οκτωβρίου 2022.

(155) Η GDA εξήγησε ότι, για τη θερινή περίοδο IATA του 2024, το πρόγραμμα πτήσεων αυξανόταν σημαντικά κατά τις περιόδους αιχμής, με αποτέλεσμα να χρειάζονται τουλάχιστον έντεκα αεροσκάφη. Η GDA διατύπωσε επίσης την εκτίμηση ότι η Corsair είχε προβεί σε μακροχρόνια ναύλωση (122 πτήσεις με την Iberojet στη γραμμή Παρίσι-Μόντρεαλ, 26 πτήσεις με την Gallistair στη γραμμή Παρίσι-Μπαμακό). Με βάση τα ανωτέρω, η GDA ισχυρίστηκε ότι η Corsair καταστρατηγούσε συστηματικά τον περιορισμό του στόλου, πιθανώς σε συνεχή βάση για σχεδόν τέσσερα έτη, καταφεύγοντας τακτικά σε ναύλωση, γεγονός που καταδεικνύει την επιθυμία της να αποκρύψει την καταστρατήγηση των περιορισμών που επέβαλε η Επιτροπή.

(156) Στις 6 Ιανουαρίου η GDA αντέδρασε στις ανακοινώσεις της Corsair για θετικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης και καθαρό αποτέλεσμα στα τέλη Σεπτεμβρίου 2024, ισχυριζόμενη ότι οι ανακοινώσεις αυτές αποτελούσαν επίφαση η οποία δεν θα έπρεπε να παραπλανήσει την Επιτροπή. Η GDA επισήμανε ότι το αποτέλεσμα αυτό οφειλόταν ιδίως στην έντονη αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών στην Αφρική και των παρεπόμενων εσόδων, γεγονός που έρχεται σε αντίθεση με τον αρχικό στόχο της ενίσχυσης του 2020, ο οποίος ήταν η βελτίωση της πρόσβασης στα υπερπόντια εδάφη και η προστασία των καταναλωτών με «περιορισμένους πόρους». Συναφώς, η GDA παρατήρησε ότι η διοίκηση της Corsair είχε επιβεβαιώσει στο στρατηγικό σχέδιο τις φιλοδοξίες της όσον αφορά τις δραστηριότητες στην Αφρική και την πρόβλεψη ενός δέκατου αεροσκάφους, αύξηση του στόλου η οποία ενέτεινε τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και επιβεβαίωνε ότι πρόκειται στην πραγματικότητα για νέο σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο θα πρέπει να απορριφθεί από την Επιτροπή. Πρωτίστως, η GDA επέστησε την προσοχή της Επιτροπής σε δήλωση της διοίκησης της Corsair σχετικά με «συμφωνίες με το κράτος» που επιτρέπουν την υλοποίηση του σχεδίου «σε κάθε περίπτωση», ακόμη και χωρίς ψήφιση των τροποποιήσεων του προϋπολογισμού. Η GDA θεώρησε το γεγονός αυτό ως ένδειξη νέας παράνομης ενίσχυσης (αναβολές πληρωμών ή αναστολές πληρωμών για δημόσιες υποχρεώσεις) και περαιτέρω παραβίασης της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που εγκρίθηκε το 2020, με την Corsair να χρησιμοποιεί την εν λόγω κρατική στήριξη ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Τέλος, η GDA έκρινε ότι η ανακοίνωση της κατάργησης του δρομολογίου του Μόντρεαλ υπέρ της δημιουργίας δρομολογίου προς τη Μπραζαβίλ (η οποία δεν εγκρίθηκε από την Επιτροπή) επιβεβαίωνε την αλλαγή στρατηγικής της Corsair και την αδιαφορία της έναντι των δεσμεύσεών της, ενισχύοντας το επιχείρημα ότι το σχέδιο ήταν νέο σχέδιο αναδιάρθρωσης για το οποίο ισχύει η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης. Η GDA ολοκλήρωνε τις παρατηρήσεις της επαναλαμβάνοντας το αίτημά της να ανακληθεί η εγκριθείσα το 2020 ενίσχυση και να διαταχθεί η άμεση ανάκτηση όλων των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν.

(157) Τέλος, στις 23 Μαΐου 2025 η GDA εξέφρασε την ικανοποίησή της για την απόφαση της Επιτροπής να επεκτείνει την έρευνα με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας της 11ης Απριλίου 2025, επισημαίνοντας ότι η απόφαση αυτή επιβεβαίωνε τις αμφιβολίες της όσον αφορά την παράβαση της υποχρέωσης περιορισμού του στόλου της Corsair σε εννέα αεροσκάφη και τη χορήγηση παράνομης μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης ύψους 32,4 εκατ. EUR. Στο πλαίσιο αυτό, η GDA επέμεινε ότι η Corsair παραβίαζε συνεχώς και ανοικτά τον περιορισμό του στόλου χρησιμοποιώντας 10 έως 11 αεροσκάφη προκειμένου να εφαρμόσει επιθετική στρατηγική με γνώμονα τον όγκο, η οποία είχε οδηγήσει σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού προκαλώντας μειώσεις των τιμών που δεν ήταν βιώσιμες χωρίς παράνομη δημόσια στήριξη. Η GDA επισήμανε ότι οι γαλλικές αρχές είχαν πλέον παραδεχθεί ότι είχαν χορηγήσει παράνομα το ποσό των 32,4 εκατ. EUR στο πλαίσιο μη εφαρμοστέου καθεστώτος, παραβιάζοντας συνεπώς την αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης». Σύμφωνα με την GDA, αυτές οι επανειλημμένες παραλείψεις και η καταχρηστική εφαρμογή της αρχικής ενίσχυσης, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το τροποποιημένο σχέδιο συνιστούσε νέο, μη συμβιβάσιμο σχέδιο αναδιάρθρωσης, δικαιολογούσαν την ανάληψη άμεσης δράσης. Ως εκ τούτου, η GDA ζήτησε εκ νέου, κατά την ημερομηνία αυτή, από την Επιτροπή να κινήσει διαδικασία για καταχρηστική εφαρμογή ενίσχυσης, να ανακαλέσει την απόφαση του 2020, να κηρύξει όλες τις ενισχύσεις παράνομες και ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά και να διατάξει την άμεση ανάκτησή τους.

4.4.2 *Air Austral*

(158) Η Air Austral, γαλλική εταιρεία με έδρα τη Ρεϊνιόν και σημαντικός παράγοντας στον Ινδικό Ωκεανό, εξυπηρετεί κυρίως τη μητροπολιτική Γαλλία (καθημερινές πτήσεις προς τον αερολιμένα Paris CDG και άλλες πόλεις μέσω εταιρικών σχέσεων «Train plus Air»), τα νησιά της Ρεϊνιόν, της Μαγιότ, του Μαυρικίου, των Κομορών, της Μαδαγασκάρης και των Σεϋχελλών, καθώς και τη Νότια Αφρική, την Ταϊλάνδη και την Ινδία.

(159) Η Air Austral είναι άμεσος ανταγωνιστής της Corsair, διότι οι δύο εταιρείες εκτελούν σημαντικά και στρατηγικά δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, ιδίως τα δρομολόγια μεταξύ της μητροπολιτικής Γαλλίας και των υπερπόντιων εδαφών, και συγκεκριμένα της Ρεϊνιόν, της Μαγιότ και των Αντιλλών. Ο ανταγωνισμός αυτός σημαίνει ότι αλληλεπικαλύπτονται σε βασικά δρομολόγια και ανταγωνίζονται ως προς τις τιμές και τη μεταφορική ικανότητα.

(160) Στις 24 Μαΐου 2024 η Air Austral υπέβαλε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Η Air Austral έκρινε απαράδεκτη και αδιανόητη την τροποποίηση ή την επέκταση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair. Η θέση αυτή βασιζόταν στον ισχυρισμό ότι η Corsair αγνοούσε σε σημαντικό βαθμό και συνεχώς τους όρους της αρχικής ενίσχυσης από το 2020 και ότι, ακόμη και αναθεωρημένο, το νέο σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν θα εξασφάλιζε τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της εταιρείας και θα ενέτεινε παράλληλα σε μεγάλο βαθμό τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην αγορά.

(161) Στις παρατηρήσεις της, η Air Austral κατήγγειλε αρκετές σοβαρές παραβάσεις της Corsair, τις οποίες χαρακτήρισε καταχρηστική εφαρμογή της ληφθείσας ενίσχυσης. Η σοβαρότερη παράβαση ήταν η παραβίαση της υποχρέωσης περιορισμού του στόλου της σε εννέα αεροσκάφη. Σύμφωνα με την Air Austral, από την ανάλυση των προγραμμάτων πτήσεων για τις θερινές περιόδους του 2023 και του 2024 καταδεικνύεται η χρήση συνεχούς ναύλωσης, με αποτέλεσμα ο πραγματικός στόλος να ανέρχεται σε δέκα αεροσκάφη σε περιόδους αιχμής. Η κίνηση αυτή εκλήφθηκε ως καθαρά εμπορικός και επεκτατικός ελιγμός και το επιχείρημα της Corsair ότι ο περιορισμός αυτός θα μπορούσε να αντικατασταθεί από όριο μεταφορικής ικανότητας όσον αφορά τις θέσεις απορρίφθηκε από την Air Austral ως αντίθετο προς τη νομολογία και την πάγια πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής. Επιπλέον, η Air Austral εξήγησε ότι η Corsair είχε υπερβεί το όριο μεταφορικής ικανότητας της τάξης του 50 % που είχε επιβληθεί για κάθε νέα τακτική γραμμή όταν εγκαινίασε το δρομολόγιο Ρεϊνιόν-Ταναναρίβη (Μαδαγασκάρη) το 2023. Τέλος, η Air Austral επισήμανε τη μη υποβολή εξαμηνιαίων εκθέσεων και τη μη δημοσίευση λογαριασμών από το 2022, ελλείψεις που, κατά την άποψή της, εμπόδισαν τον έλεγχο της Επιτροπής και δημιούργησαν σοβαρές υπόνοιες ότι η ενίσχυση ενδέχεται να υπερέβη το «απολύτως αναγκαίο».

(162) Επιπλέον, η Air Austral έκρινε ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν ήταν ικανό να διασφαλίσει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, καθόσον η Corsair ακολουθούσε επιθετική και μη βιώσιμη τιμολογιακή πολιτική, με τιμές σημαντικά χαμηλότερες από εκείνες των ανταγωνιστών της στη γραμμή Παρίσι-Ρεϊνιόν. Η Air Austral θεώρησε ότι αυτή η πολιτική χαμηλών τιμών, η οποία διατηρήθηκε σε ένα πλαίσιο γενικού πληθωρισμού, είχε δημιουργήσει σαφή απόκλιση μεταξύ των μεταβολών του κόστους και των μεταβολών των τιμών.

(163) Ταυτόχρονα, η Air Austral θεώρησε ότι οι αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό είχαν επιδεινωθεί σοβαρά. Το μερίδιο μεταφορικής ικανότητας της Corsair αυξήθηκε απότομα μεταξύ του 2019 και του 2024, με αύξηση κατά 20,6 % στη γραμμή Παρίσι-Ρεϊνιόν και κυρίαρχο ποσοστό 56 % της μεταφορικής ικανότητας στη γραμμή Ρεϊνιόν-Μαδαγασκάρη. Αυτή η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα και το ντάμπινγκ τιμών είχαν οδηγήσει σε ραγδαία μείωση της κερδοφορίας της Air Austral στα δρομολόγια μεταξύ της μητροπολιτικής Γαλλίας και της Ρεϊνιόν και στη γραμμή Ρεϊνιόν-Μαγιότ. Η πολιτική πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας της Corsair κατέκλυζε τη γραμμή Παρίσι-Μαγιότ και παρέλυε την ικανότητα ανάπτυξης των ανταγωνιστών της. Στο πλαίσιο αυτό, η Air Austral αντέκρουσε το επιχείρημα της Γαλλίας σχετικά με τον «ακραίο ανταγωνισμό», επισημαίνοντας με έμφαση ότι ο παράγοντας που δημιουργούσε αυτόν τον αθέμιτο ανταγωνισμό ήταν η ίδια η Corsair, μέσω της ανεξέλεγκτης στρατηγικής της.

(164) Η Air Austral κατέληγε στο συμπέρασμα ότι τα αρχικά μέτρα κατά των στρεβλώσεων είχαν αποτύχει λόγω της μη συμμόρφωσης της Corsair και ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, παρά τη σημαντική αύξηση του ποσού της ενίσχυσης, δεν πρότεινε πρόσθετα σοβαρά αντισταθμιστικά μέτρα.

(165) Η Air Austral ολοκλήρωσε τις παρατηρήσεις της ζητώντας επίσημα από την Επιτροπή να απορρίψει το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης και να κινήσει διαδικασία για καταχρηστική εφαρμογή της αρχικής ενίσχυσης, καθώς οι αρνητικές επιπτώσεις θα υπερέβαιναν σαφώς τα θετικά αποτελέσματα.

4.4.3 *Diamondale Limited*

(166) Στις 23 Μαΐου 2024 η Diamondale Limited (στο εξής: Diamondale), πρώην πλειοψηφικός μέτοχος της Corsair, η οποία κατείχε το 75,03 % του κεφαλαίου και το 100 % των δικαιωμάτων ψήφου έως το 2021, υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή. Με βάση την πείρα της και τη γνώση της εταιρείας, η Diamondale εξέφρασε σοβαρές ανησυχίες σχετικά με τη σκοπιμότητα του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair και αντιτάχθηκε έντονα στην αύξηση της δημόσιας στήριξης.

(167) Στις παρατηρήσεις της, η Diamondale έκρινε ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν ήταν ρεαλιστικό και ζήτησε από την Επιτροπή να απαιτήσει την πλήρη επιστροφή της ενίσχυσης ύψους 139,6 εκατ. EUR που είχε ήδη χορηγηθεί στην Corsair αντί να την αυξήσει, καθώς η αύξηση θα συνιστούσε παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Επιπλέον, η Diamondale συμμεριζόταν τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με πιθανή πρόσθετη κρατική ενίσχυση που έλαβε η Corsair κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, θεωρώντας ότι η ενίσχυση αυτή είχε προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού.

(168) Η ανάλυση της Diamondale αποκάλυψε διαρθρωτική επιδείνωση των λογαριασμών της Corsair από το 2018, με ζημίες ύψους 48 εκατ. EUR το 2021. Η Diamondale θεωρούσε ότι η εταιρεία πάσχει από χρόνια οικονομική ανισορροπία, με ανεπαρκή κεφάλαια κίνησης από το 2018 ως αποτέλεσμα της συρρίκνωσης των ιδίων κεφαλαίων της. Η Diamondale θεωρούσε ότι η Corsair χρηματοδοτούσε τις μακροπρόθεσμες επενδύσεις της με βραχυπρόθεσμους πόρους, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα αρνητικές καθαρές ταμειακές ροές από το 2018 και είχε θέσει την εταιρεία σε κίνδυνο αθέτησης υποχρεώσεων. Η Diamondale θεωρούσε ότι το χρέος ήταν υπερβολικό και ότι η έλλειψη επαρκούς κερδοφορίας καθιστούσε αδύνατη την επιβίωση, ακόμη και με πρόσθετη ενίσχυση ύψους 200 εκατ. EUR.

(169) Επιπλέον, η Diamondale είχε σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά την πραγματική ίδια συμμετοχή της Corsair και το αν ήταν επαρκής, καθώς και όσον αφορά την ικανότητα της Corsair να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της, και έκρινε ότι ορισμένες από τις συμμετοχές που προτάθηκαν αποτελούσαν παλαιές, «ανακυκλωμένες» πρωτοβουλίες.

(170) Ως εκ τούτου, η Diamondale αμφισβήτησε την κρατική παρέμβαση υπέρ μιας ιδιωτικής εταιρείας που ήταν ήδη υπερχρεωμένη, θεωρώντας ότι ο μόνος τρόπος για να αποφευχθεί μια νέα πτώχευση ήταν μέσω ιδιωτικής χρηματοδότησης.

4.4.4 *Ανώνυμο ενδιαφερόμενο μέρος*

(171) Το ενδιαφερόμενο μέρος που επιθυμεί να διατηρήσει την ανωνυμία του επέκρινε την πρόσθετη ενίσχυση με τη μορφή άμεσων επιχορηγήσεων και παραιτήσεων από απαιτήσεις χωρίς να ληφθούν απτά αντισταθμιστικά μέτρα, δηλαδή χωρίς να αναληφθούν δεσμεύσεις από την Corsair για την πρόληψη των κινδύνων στρέβλωσης του ανταγωνισμού, γεγονός που δημιουργεί ανησυχίες για σημαντική ανισορροπία εις βάρος του ανταγωνισμού.

4.5. **Παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών σχετικά με τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών**

(172) Στις 26 Ιουλίου 2024 οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή παρατηρήσεις σε απάντηση των παρατηρήσεων τρίτων μερών (GDA, Air Austral και Diamondale) με σκοπό να αποδείξουν το παραδεκτό και τη συμβατότητα του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης με την εσωτερική αγορά.

(173) Στις παρατηρήσεις αυτές, οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν την πλήρη τήρηση των υποχρεώσεων του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020, αντικρούοντας τους ισχυρισμούς των τρίτων μερών. Η κατηγορία για έλλειψη διαφάνειας απορρίφθηκε, καθώς οι γαλλικές αρχές δήλωσαν ότι είχαν πραγματοποιηθεί τακτικές επαφές με την Επιτροπή και ότι οι λογαριασμοί της εταιρείας για τα έτη 2021/2022 και 2022/2023 είχαν δημοσιευθεί.

(174) Όσον αφορά τον περιορισμό του στόλου, οι έκτακτες ναυλώσεις αεροσκαφών, ιδίως για τα δρομολόγια προς Μπαμακό και Μόντρεαλ, παρουσιάστηκαν ως αναγκαιότητα που συνδέεται με εξωτερικούς παράγοντες (γεωπολιτικοί κίνδυνοι, καθυστερήσεις παράδοσης) και όχι ως επεκτατική πολιτική, δεδομένου ότι η προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα σε θέσεις, ακόμη και με τα ναυλωμένα αεροσκάφη, δεν είχε υπερβεί ποτέ τα προ της αναδιάρθρωσης επίπεδα. Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές πρόσθεσαν ότι η ανακατανομή των υπηρεσιών προς την Αφρική (Κοτονού, Μπαμακό, Ταναναρίβη) είχε επίσης εγκριθεί ρητά από την Επιτροπή. Όσον αφορά τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, η Corsair τήρησε τη δέσμευσή της διαθέτοντας σε τρίτες αεροπορικές εταιρείες κατά μέσο όρο περισσότερες από 365 χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Paris-Orly. Τέλος, η αίτηση για τροποποίηση θεωρήθηκε ότι συμμορφώνεται με την αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης» των κατευθυντήριων γραμμών διάρθρωσης και αναδιάρθρωσης, καθώς διασφάλιζε, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, την πλήρη συνέχεια με την αρχική προσπάθεια αναδιάρθρωσης, οι στόχοι της οποίας (υπερπόντια εδάφη ως βασική επιχειρηματική δραστηριότητα, ανάπτυξη στην Αφρική) δεν είχαν αμφισβητηθεί, και η παράτασή της διάρκειάς του έως τις [...] (ημερομηνία του τέλους της περιόδου αναδιάρθρωσης κατά τον χρόνο υποβολής των εν λόγω παρατηρήσεων) ήταν περιορισμένη στην απολύτως αναγκαία.

(175) Οι γαλλικές αρχές θεωρούσαν επίσης ότι η αίτηση τροποποίησης ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά διότι πληρούσε τα κριτήρια του σημείου 124 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(176) Βάσει λεπτομερών αναλύσεων του εξωτερικού συμβούλου της επιχείρησης, οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν τη θετική πρόοδο της Corsair, με θετικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης [...] εκατ. EUR για 12 συνεχόμενους μήνες (από τον Ιούνιο του 2023 έως τον Μάιο του 2024) και τα αποτελέσματα στα τέλη Μαΐου του 2024 ήταν υψηλότερα από τον προϋπολογισμό και πολύ υψηλότερα από το απαισιόδοξο σενάριο. Οι θετικές αυτές επιδόσεις, οι οποίες συνδέονται με τη βελτιστοποίηση του κόστους και της προσφοράς, υποστήριζαν την προοπτική αποτελέσματος εκμετάλλευσης ύψους [...] εκατ. EUR έως την περίοδο 2026-2027. Οι γαλλικές αρχές ανέφεραν επίσης ότι η συμπληρωματική έκθεση που συνέταξε η εταιρεία συμβούλων Analysis Group επιβεβαίωσε ότι η τιμολογιακή πολιτική της Corsair ήταν συμβατή με τη βιωσιμότητα της εταιρείας, χωρίς πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα ή μείωση των τιμών.

(177) Οι γαλλικές αρχές εξήγησαν εκ νέου ότι η Corsair διαδραματίζει καίριο ρόλο για την εδαφική συνέχεια, δικαιολογώντας τη δημόσια παρέμβαση για τη διόρθωση ανεπάρκειας της αγοράς. Εξήγησαν ότι η ανάλυση του αντίστροφου σεναρίου έδειξε ότι η κατάρρευσή της θα οδηγούσε σε πολύ σημαντική αύξηση των τιμών στα υπερπόντια δρομολόγια (και συγκεκριμένα + 15,6 % προς τις Αντίλλες και + 41,5 % προς τη Μαγιότ), σε κίνδυνο σιωπηρής αθέμιτης σύμπραξης και σε σημαντική επιδείνωση του ανταγωνιστικού τοπίου (με τη μετάβαση σε μονοπώλιο στη γραμμή Παρίσι-Μαγιότ).

(178) Όσον αφορά την αναλογικότητα των δημόσιων και ιδιωτικών προσπαθειών, οι γαλλικές αρχές δήλωσαν ότι απέρριπταν τις αντιρρήσεις των τρίτων μερών σχετικά με τις ίδιες συμμετοχές. Ο διακανονισμός για τμηματική καταβολή των εισφορών που χορήγησε το CRPN θεωρήθηκε ιδιωτική συμμετοχή, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το CRPN είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου του οποίου τα κεφάλαια δεν συνιστούν κρατικούς πόρους. Οι γαλλικές αρχές θεώρησαν επίσης ότι η διαγραφή δημόσιου χρέους που είχε προκύψει από δάνεια στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020 δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως νέα πρόσθετη ενίσχυση, διότι αυτό θα αντέβαινε στην πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής. Επομένως, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι ίδιες συμμετοχές της Corsair παρέμειναν πάνω από το όριο του 50 % του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης.

(179) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι τα προτεινόμενα μέτρα κατά των στρεβλώσεων ήταν επαρκή και πιο περιοριστικά από εκείνα του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020, στο μέτρο που, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η Corsair είχε δεσμευτεί να παραιτηθεί αμετάκλητα από 365 χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Paris-Orly, να καταργήσει μόνιμα τα δρομολόγια προς τη Βόρεια Αμερική ([...]) για να επικεντρωθεί στην Αφρική και να περιορίσει τη μεταφορική της ικανότητα. Η ενίσχυση λόγω της νόσου COVID-19 που έλαβε η Corsair (32 εκατ. EUR) θεωρούνταν νόμιμη, δεδομένου ότι χορηγήθηκε βάσει του κοινού δικαίου και ήταν προσβάσιμη σε ανταγωνιστές.

(180) Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι, δεδομένου ότι δεν καταβλήθηκε καμία ενίσχυση πριν από την απόφαση της Επιτροπής, η αίτηση τροποποίησης πληρούσε όλα τα κριτήρια και έπρεπε να γίνει δεκτή.

(181) Απαντώντας στα επιχειρήματα που προέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη στις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας της 11ης Απριλίου 2025, οι γαλλικές αρχές επανέλαβαν ουσιαστικά τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τον περιορισμένο και δικαιολογημένο χαρακτήρα των έκτακτων ναυλώσεων του δέκατου αεροσκάφους. Οι γαλλικές αρχές επισήμαναν επίσης ότι, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της GDA, τα προγράμματα πτήσεων της Corsair είχαν δημιουργηθεί με βάση τα εννέα αεροσκάφη και ότι η Corsair δεν είχε χρησιμοποιήσει ποτέ 11 αεροσκάφη. Οι γαλλικές αρχές σημείωσαν επίσης ότι οι ισχυρισμοί της GDA ότι οι ναυλώσεις είχαν αντίκτυπο στην αγορά δεν τεκμηριώνονταν με αποδεικτικά στοιχεία. Οι γαλλικές αρχές θεώρησαν ότι οι μειώσεις τιμών για προορισμούς στα υπερπόντια εδάφη δεν ήταν αποτέλεσμα της στρατηγικής της Corsair με γνώμονα τον όγκο και της τιμολογιακής πολιτικής της που εφαρμόστηκαν βάσει κρατικής στήριξης, αλλά αντικατόπτριζαν μια γενική τάση που ήταν ορατή όχι μόνο στη Γουαδελούπη και τη Μαρτινίκα, προορισμούς που εξυπηρετούσε η Corsair, αλλά και σε άλλους προορισμούς που δεν εξυπηρετούσε η Corsair, όπως είναι η Γαλλική Γουιάνα και άλλοι προορισμοί μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων που δεν εξυπηρετούσε η Corsair. Τέλος, οι γαλλικές αρχές υποστήριξαν ότι, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων, το να θεωρηθεί ότι η ναύλωση του δέκατου αεροσκάφους έθετε υπό αμφισβήτηση τη συμβατότητα του αιτήματος τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης ή συνιστούσε καταχρηστική εφαρμογή της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης του 2020 θα αντέβαινε στην αρχή της αναλογικότητας και στην πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής.

5. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

5.1. **Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ**

(182) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, «[ε]νισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν οι Συνθήκες ορίζουν άλλως».

(183) Κατά συνέπεια, ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις: i) το μέτρο πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος και να χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους· ii) πρέπει να χορηγεί πλεονέκτημα στον δικαιούχο· iii) το εν λόγω πλεονέκτημα πρέπει να έχει επιλεκτικό χαρακτήρα· και iv) το μέτρο πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

5.1.1 *Μέτρα που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020*

(184) Στην κοινοποίηση της τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι γαλλικές αρχές δήλωσαν ότι μέρος της εισφοράς κεφαλαίου από την κοινοπραξία επενδυτών OMRP το 2020, ύψους 6 εκατ. EUR, προερχόταν πράγματι από πόρους των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης των υπερπόντιων διαμερισμάτων (αιτιολογική σκέψη 42). Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι αυτό το μέρος της χρηματοδότησης πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(185) Όπως και κάθε άλλη χρηματοδότηση από κρατικούς δημοσιονομικούς ή φορολογικούς πόρους που χορηγήθηκε στην Corsair το 2020 δυνάμει του πρωτοκόλλου συμβιβασμού που συνάφθηκε στο πλαίσιο της διαδικασίας πρόληψης της αφερεγγυότητας για την Corsair, η επίμαχη χρηματοδότηση προέρχεται από πόρους των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και, ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθεί ότι δεσμεύει πόρους του γαλλικού κράτους και καταλογίζεται σε αυτό, δεδομένου ότι το πρωτόκολλο υπεγράφη από τη CIRI (Comité Interministériel de Restructuration Industrielle – Διυπουργική Επιτροπή Βιομηχανικής Ανασυγκρότησης) εξ ονόματος του γαλλικού κράτους. Αυτό το μεμονωμένο μέτρο χρηματοδότησης παρείχε στην Corsair επιλεκτικό πλεονέκτημα, δεδομένου ότι, όταν χορηγήθηκε, η εταιρεία ήταν προβληματική, κατάσταση που επιδεινώθηκε περαιτέρω από την πανδημία COVID-19, με αποτέλεσμα να αποκλείεται κάθε χορήγηση χρηματοδότησης υπό τους όρους της αγοράς. Το μέτρο ενίσχυσε την ανταγωνιστική θέση της Corsair σε σύγκριση με άλλες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και, ως εκ τούτου, νόθευσε ή απείλησε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών (βλ. τμήμα 3.1.1 της απόφασης του 2020).

(186) Ως εκ τούτου, η εισφορά κεφαλαίου από την ORMP, η οποία χορηγήθηκε στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.1.2 *Μέτρα που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης*

(187) Πρώτον, το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει τα ακόλουθα μέτρα, τα οποία κοινοποιήθηκαν από τη Γαλλία ως κρατική ενίσχυση: i) νέα εισφορά 3 εκατ. EUR από το Conseil Départemental de la Guadeloupe, ii) πίστωση φόρου για υπερπόντια εδάφη (crédit d'impôt outre-mer — «CIOM») ύψους 38,1 εκατ. EUR στο πλαίσιο του επενδυτικού προγράμματος της Corsair για την αγορά αεροσκάφους, iii) αναδιάρθρωση 19 εκατ. EUR που αντιστοιχεί σε δημόσιο χρέος χωρίς δυνατότητα διαγραφής σε περίοδο έξι ετών ([...]), iv) παραίτηση από απαίτηση ύψους 23 εκατ. EUR που αντιστοιχεί σε δημόσιο χρέος με δυνατότητα διαγραφής η οποία μπορεί να εγκαταλειφθεί, και επίσης v) απαλλαγή από δημόσιες οφειλές ύψους 80 εκατ. EUR που αντιστοιχούν στα κρατικά δάνεια που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο του αρχικού σχεδίου αναδιάρθρωσης (δάνεια FDES και PP), καθώς και από τόκους ύψους 4,7 εκατ. EUR για τα δάνεια αυτά (αιτιολογική σκέψη 39).

(188) Μέσω της CIRI, το γαλλικό κράτος συνυπογράφει, από κοινού με τους εκπροσώπους της δικαιούχου εταιρείας, τους απερχόμενους μετόχους και τους νέους επενδυτές, το έγγραφο καθορισμού των όρων, το οποίο υπεγράφη στις 7 Νοεμβρίου 2025 και υποβλήθηκε στην Επιτροπή από τις γαλλικές αρχές (αιτιολογική σκέψη 31). Το μέρος Δ του εγγράφου καθορισμού των όρων προβλέπει τη χορήγηση της χρηματοδότησης που αναφέρεται στα σημεία i) έως v) της αιτιολογικής σκέψης 187 με τη χρήση δημοσιονομικών ή φορολογικών πόρων του κεντρικού κράτους ή της περιφέρειας της Γουαδελούπης. Ως εκ τούτου, τα μέτρα αυτά χορηγούνται από το γαλλικό κράτος μέσω των πόρων του και καταλογίζονται σε αυτό.

(189) Η Corsair αντιμετωπίζει πολύ σοβαρές δυσκολίες, και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο κινήθηκε σε σχέση με αυτήν διαδικασία πρόληψης της αφερεγγυότητας («mandat ad hoc» ακολουθούμενη από συνδιαλλαγή) και διορίστηκε ad hoc εντολοδόχος-επιμελητής και στη συνέχεια διαμεσολαβητές ([25]). Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 18 έως 29 ανωτέρω, η κατάσταση της Corsair, η οποία ήταν ήδη πολύ δύσκολη το 2020, όταν καταρτίστηκε και εγκρίθηκε το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2020, επιδεινώθηκε περαιτέρω, αποκλείοντας ως εκ τούτου κάθε δυνατότητα χρηματοδότησης υπό τους όρους της αγοράς. Ακόμη και αν η ιδιωτική χρηματοδότηση με τη μορφή εισφορών νέου κεφαλαίου προβλέπεται στο έγγραφο καθορισμού των όρων, εξακολουθεί να εξαρτάται από τη στήριξη του κράτους. Κατά συνέπεια, η δημόσια χρηματοδότηση, με τη μορφή διαγραφής οφειλών προς το δημόσιο ή δανείων με δυνατότητα διαγραφής, πιστώσεων φόρου, εισφορών κεφαλαίου ή αναδιάρθρωσης του μέρους του δημόσιου χρέους που δεν μπορεί να διαγραφεί, παρέχει στην Corsair σαφές πλεονέκτημα το οποίο δεν θα μπορούσε να αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς.

(190) Το πλεονέκτημα που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 189 είναι επιλεκτικό, δεδομένου ότι τα μέτρα δημόσιας χρηματοδότησης αποτελούν μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης που ωφελούν μόνο την Corsair ([26]).

(191) Τα μέτρα που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 187 σημεία i) έως v) ενισχύουν την ανταγωνιστική θέση της Corsair σε σχέση με άλλες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, ιδίως εκείνες που εκτελούν τα ίδια δρομολόγια από το Παρίσι είτε προς προορισμούς εντός του γαλλικού εδάφους είτε προς τρίτες χώρες. Κατά συνέπεια, τα μέτρα νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και είναι πιθανό να επηρεάσουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές.

(192) Από τις προηγούμενες αιτιολογικές σκέψεις προκύπτει ότι τα μέτρα που απαριθμούνται στην αιτιολογική σκέψη 187 σημεία i) έως v) συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(193) Δεύτερον, το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει αναστολή πληρωμών που επιτεύχθηκε με τον διακανονισμό για τμηματική καταβολή των συνταξιοδοτικών εισφορών που χορηγήθηκε στην Corsair τον Σεπτέμβριο του 2023 από το CRPN (Caisse de Retraite des Personnels Navigants — ταμείο συντάξεων ιπτάμενων πληρωμάτων) (αιτιολογική σκέψη 43). Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή είχε αρχικά επιφυλαχθεί ως προς τη δυνατότητα να θεωρηθεί η εν λόγω χρηματοδότηση μέρος της ίδιας συμμετοχής, διαπιστώνοντας ότι θα μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση (αιτιολογική σκέψη 86).

(194) Οι γαλλικές αρχές είναι της άποψης ότι η εν λόγω αναστολή πληρωμών πρέπει να θεωρηθεί ίδια συμμετοχή, διότι συνιστά πλεονέκτημα που χορηγείται από ιδιωτικό φορέα και δεν περιλαμβάνει κρατικούς πόρους. Η Groupe Dubreuil Aéro αμφισβητεί τη γνώμη των γαλλικών αρχών, επισημαίνοντας ότι η συμμετοχή στο CRPN είναι υποχρεωτική, ότι το ποσοστό και η μέθοδος υπολογισμού των εισφορών καθορίζονται από το κράτος, ότι το CRPN παρέχει υπηρεσία γενικού συμφέροντος και ότι τελεί υπό υπουργική εποπτεία.

(195) Οι κρατικοί πόροι περιλαμβάνουν όλους τους πόρους του δημόσιου τομέα, συμπεριλαμβανομένων των ενδοκρατικών οντοτήτων (αποκεντρωμένων, ομόσπονδων, περιφερειακών ή άλλων) ([27]). Οι πόροι δημόσιας επιχείρησης συνιστούν επίσης κρατικούς πόρους κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ([28]). Επιπλέον, το γεγονός ότι τα ποσά που αντιστοιχούν στο επίμαχο μέτρο παραμένουν διαρκώς υπό δημόσιο έλεγχο και συνεπώς στη διάθεση των αρμόδιων εθνικών αρχών αρκεί για να χαρακτηρισθούν ως κρατικοί πόροι ([29]). Επίσης, όταν ένα μέτρο παρέχεται από ιδιωτικό φορέα, πρέπει να υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις ικανές να αποδείξουν ότι το επίμαχο μέτρο ενίσχυσης ελήφθη υπό την επιρροή ή τον πραγματικό έλεγχο των δημοσίων αρχών και ότι, ως εκ τούτου, το μέτρο αυτό είναι καταλογιστέο στο κράτος ([30]).

(196) Σύμφωνα με τον γαλλικό κώδικα μεταφορών, για το επαγγελματικό ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας προβλέπεται επικουρικό συνταξιοδοτικό καθεστώς, η υπαγωγή στο οποίο είναι υποχρεωτική. Οι εισφορές καταβάλλονται εν μέρει από τον εργοδότη και εν μέρει από τον εργαζόμενο. Το CRPN διαχειρίζεται το καθεστώς αυτό· το CRPN είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που παρέχει υπηρεσία γενικού συμφέροντος υπό την εποπτεία του αρμόδιου για την κοινωνική ασφάλιση υπουργού. Το διοικητικό του συμβούλιο αποτελείται από 22 μέλη: 11 από αυτούς είναι εκπρόσωποι των εργοδοτών που διορίζονται από τη διοικητική αρχή, ενώ οι υπόλοιποι 11 είναι

([25]) Άρθρα L611-3 και εξής του εμπορικού κώδικα.
([26]) Απόφαση της 4ης Ιουνίου 2015, Επιτροπή κατά MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, σκέψη 60.
([27]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 261 της 19.7.2016, σ. 1), σημείο 48 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία.
([28]) Ό.π., σημείο 49 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία.
([29]) Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής, ECLI:EU:C:2002:294, σκέψη 36.
([30]) Υπόθεση C-425/19 P, Ιταλία κατά Επιτροπής, ECLI:EU:C:2021:154, σκέψη 67.

εκπρόσωποι των δικαιούχων που εκλέγονται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται με διάταγμα του Συμβουλίου της Επικρατείας. Οι εκπρόσωποι των εργοδοτών προτείνονται από επαγγελματικές οργανώσεις (8 μέλη), από φορείς της αεροναυπηγικής βιομηχανίας (1 μέλος) και από τα υπουργεία που απασχολούν ιπτάμενα πληρώματα (2 μέλη). Επιπλέον, οι συζητήσεις πραγματοποιούνται παρουσία τόσο ενός κυβερνητικού επιτρόπου όσο και του υπουργού που είναι αρμόδιος για την πολιτική αεροπορία· και οι δύο μπορούν να λάβουν τον λόγο όσες φορές τον ζητήσουν. Το ποσοστό και ο τρόπος υπολογισμού των εισφορών καθορίζονται με κανονισμούς. Το CRPN διασφαλίζει την οικονομική ισορροπία του καθεστώτος μόνο με δικούς του πόρους· όταν οι πόροι δεν επαρκούν, οι πληρωμές μειώνονται αναλογικά ([31]).

(197) Οι πόροι του CRPN προέρχονται από τις εισφορές των μελών του και των συμβεβλημένων εργοδοτών. Δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι εν λόγω ιδιωτικοί πόροι τέθηκαν υπό κρατικό έλεγχο προκειμένου να χρησιμεύσουν ως χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στην Corsair. Ειδικότερα, η σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου του CRPN, το οποίο περιλαμβάνει εκπροσώπους των μελών του CRPN —και, ως εκ τούτου, ανταγωνιστών της Corsair— και στο οποίο οι εκπρόσωποι του κράτους αποτελούν μειοψηφία (2:22), αντικρούει το συμπέρασμα ότι το κράτος θα μπορούσε να έχει επηρεάσει καθοριστικά τη χρήση των πόρων που προέρχονται από τις εισφορές και να αποφασίσει να τους χρησιμοποιήσει κυρίως για τη στήριξη ορισμένων επιχειρήσεων. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν έχει καμία ένδειξη ότι οι γαλλικές αρχές μπορούν να ασκήσουν καθοριστική επιρροή στη χρήση των πόρων του CRPN μέσω του δικαιώματος ακρόασης του κυβερνητικού επιτρόπου και του υπουργού που είναι αρμόδιος για την πολιτική αεροπορία κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων του διοικητικού συμβουλίου του CRPN. Ομοίως, η υπουργική εποπτεία στην οποία υπόκειται το CRPN είναι περιορισμένη και περιλαμβάνει κυρίως τον υπολογισμό των συντάξεων και όχι ρυθμίσεις για την είσπραξη των εισφορών. Ως εκ τούτου, η αναστολή πληρωμών που χορηγήθηκε στην Corsair από το CRPN δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι χορηγήθηκε με κρατικούς πόρους.

(198) Επιπλέον, τα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την κρατική εποπτεία, τον διορισμό των μελών του διοικητικού συμβουλίου και τον καθορισμό του ποσοστού και του τρόπου υπολογισμού των εισφορών δεν αρκούν για να αποδειχθεί ότι η προσωρινή χρηματοδότηση που χορήγησε το CRPN εγκρίθηκε υπό την επιρροή των δημόσιων αρχών, ιδίως λαμβανομένης υπόψη της ίσης εκπροσώπησης στο διοικητικό συμβούλιο και του γεγονότος ότι οι εκπρόσωποι των εργοδοτών, μολονότι διορίζονται από τη διοικητική αρχή, είναι πράγματι επιφορτισμένοι με την εκπροσώπηση των εργοδοτών ([32]). Επίσης, ο κώδικας μεταφορών επιβεβαιώνει ότι το CRPN διαχειρίζεται τους πόρους κατά τρόπο αυτόνομο, καθώς το ίδιο υποχρεούται να διασφαλίζει την οικονομική ισορροπία του και δεν μπορεί να βασιστεί σε κρατική στήριξη σε περίπτωση ανεπάρκειας των πόρων. Ως εκ τούτου, είναι αδύνατον να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η απόφαση να χορηγηθεί στην Corsair αναστολή πληρωμών υπό τη μορφή αναβολής της καταβολής των εισφορών για το 2023 ελήφθη υπό την ουσιαστική επιρροή των δημόσιων αρχών. Ως εκ τούτου, το μέτρο δεν μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

(199) Το στοιχείο αυτό δεν επηρεάζει το οικονομικό σκεπτικό της απόφασης του CRPN να αναβάλει την καταβολή των οφειλόμενων από την Corsair εισφορών για την περίοδο από το 2020 έως το 2023, αφού είχε λάβει τη διαβεβαίωση ότι και άλλοι πιστωτές είχαν προβεί σε παραχωρήσεις ([33]), προκειμένου να επιτύχει την εξόφληση της απαίτησής της διευκολύνοντας την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του οφειλέτη της αντί να προκαλέσει την πτώχευσή του.

(200) Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι δεν μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος και δεν χρηματοδοτήθηκε με κρατικούς πόρους, ο διακανονισμός για τμηματική καταβολή των εισφορών που χορηγήθηκε στην Corsair τον Σεπτέμβριο του 2023 από το CRPN δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και μπορεί εύλογα να θεωρηθεί στοιχείο της ίδιας συμμετοχής στο πρόσθετο κόστος της αναδιάρθρωσης της Corsair.

(201) Με βάση την παρούσα αξιολόγηση των σωρευτικών προϋποθέσεων για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα μέτρα χρηματοδότησης της τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 187 και η εισφορά κεφαλαίου που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 184 έως 186 συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

([31]) Άρθρα L6527-1 έως L6527-4 και L6527-8 του κώδικα μεταφορών.

([32]) Το γεγονός ότι το κράτος διορίζει όλους τους εκπροσώπους μιας διεπαγγελματικής οργάνωσης δεν σημαίνει ότι είναι εκπρόσωποι του κράτους, βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 30ής Ιανουαρίου 1985, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC) κατά Guy Clair, C-123/83, σκέψεις 18 και 19.

([33]) Βλέπε την απόφαση του ειδικού διοικητικού συμβουλίου του CRNP της 7ης Νοεμβρίου 2023, η οποία διαβιβάστηκε από τις γαλλικές αρχές στις 10 Φεβρουαρίου 2025.

5.1.3 *Πρόσθετες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης*

(202) Δεν αμφισβητείται ότι, μεταξύ της 12ης Απριλίου 2021 και της 31ης Μαΐου 2022, και ανεξαρτήτως της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που είχε εγκριθεί από την Επιτροπή το 2020, η Corsair έλαβε 32,4 εκατ. EUR, τα οποία αναλύονται ως εξής: i) 1,8 εκατ. EUR στο πλαίσιο του Ταμείου Αλληλεγγύης, ii) 10 εκατ. EUR ως στήριξη πάγιων δαπανών και iii) 20,6 εκατ. EUR ως ενίσχυση για την παύση δραστηριοτήτων, με σκοπό τη χρηματοδότηση του αρνητικού ακαθάριστου λειτουργικού πλεονάσματος των επιχειρήσεων που επλήγησαν από το κλείσιμο των συνόρων από τον Ιανουάριο έως τον Σεπτέμβριο του 2021.

(203) Τα μέτρα που απαριθμούνται στην αιτιολογική σκέψη 202 συνιστούν μεμονωμένα μέτρα που ελήφθησαν στο πλαίσιο των καθεστώτων ενισχύσεων που θέσπισε η Γαλλία βάσει του προσωρινού πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις και εγκρίθηκαν με αποφάσεις της Επιτροπής ως κρατικές ενισχύσεις ([34]). Ως εκ τούτου, τα εν λόγω μεμονωμένα μέτρα πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστούν κρατική ενίσχυση για τους λόγους που εκτίθενται στις εν λόγω αποφάσεις της Επιτροπής.

(204) Σε κάθε περίπτωση, τα μέτρα αυτά χορηγήθηκαν με μεμονωμένες αποφάσεις των αρμόδιων αρχών (Υπουργείο Οικονομίας, Γενική Διεύθυνση Δημόσιων Οικονομικών) μέσω αποφάσεων και διαταγμάτων. Χρηματοδοτήθηκαν από τον κρατικό προϋπολογισμό της Γαλλίας. Ως εκ τούτου, χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους και μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος.

(205) Τα εν λόγω μεμονωμένα μέτρα ευνοούν την Corsair, καθώς χρηματοδοτούν τη δραστηριότητά της ή της επιτρέπουν να καλύψει ορισμένες δαπάνες που πραγματοποίησε κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, ύψους 32,4 εκατ. EUR, και οι οποίες, υπό κανονικές συνθήκες, θα έπρεπε να καλυφθούν από την ίδια. Η οικονομική κατάσταση της εταιρείας το 2021 και το 2022, όταν χορηγήθηκε η δημόσια χρηματοδότηση, απέκλειε το ενδεχόμενο εύκολης εξεύρεσης χρηματοδότησης από την Corsair για το ποσό αυτό υπό τους όρους της αγοράς. Εάν η χρηματοδότηση αυτή είχε παρασχεθεί με τη μορφή δανείου από χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, κάτι που είναι απίθανο, δεδομένου ότι η ταμειακή κατάσταση της Corsair εκείνη την περίοδο ήταν πιθανότατα χαμηλότερη από 32,4 εκατ. EUR, θα είχε οικονομικό κόστος ισοδύναμο με εκείνο ενός εκδότη κοντά σε πτώχευση. Επιπλέον, η δημόσια χρηματοδότηση χορηγήθηκε με τη μορφή επιδοτήσεων, κάτι που δεν θα είχε δεχθεί κανένας φορέας της αγοράς. Ως εκ τούτου, τα επίμαχα μεμονωμένα μέτρα παρέχουν στην Corsair οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν είναι διαθέσιμο υπό τους όρους της αγοράς.

(206) Το πλεονέκτημα αυτό είναι επιλεκτικό, καθώς χορηγήθηκε στην Corsair, η οποία θεωρείται επιχείρηση που επλήγη ιδιαίτερα από τις συνέπειες της εξάπλωσης της επιδημίας COVID-19, μεταξύ άλλων δικαιούχων της επίμαχης μεμονωμένης ενίσχυσης.

(207) Η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στην Corsair ενέχει τον κίνδυνο να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, δεδομένου ότι ενισχύει την οικονομική κατάσταση της Corsair και η Corsair δραστηριοποιείται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ο οποίος είναι ανοικτός στον ανταγωνισμό και στις επενδύσεις από άλλα κράτη μέλη. Η Corsair απέκτησε άμεσο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, καθώς δεν χρειάστηκε να επιβάλει τιμές που κάλυπταν το κόστος των υπηρεσιών που παρείχε σε ανταγωνισμό με άλλες αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούσαν τους ίδιους προορισμούς. Ως εκ τούτου, τα μεμονωμένα μέτρα που απαριθμούνται στην αιτιολογική σκέψη 202 πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(208) Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή πρέπει να ενημερώνεται εγκαίρως περί των σχεδίων που αποβλέπουν να τροποποιήσουν ενισχύσεις, ώστε να δύναται να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Αν κρίνει ότι σχέδιο ενισχύσεως δεν συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά, κατά το άρθρο 107, κινεί αμελλητί τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν δύναται να εφαρμόσει τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν η Επιτροπή καταλήξει σε τελική απόφαση.

([34]) Απόφαση C(2020) 2059 της 30ής Μαρτίου 2020 στην υπόθεση SA.56823 (2020/N) — Γαλλία — 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 (ΕΕ C 144 της 30.4.2020, σ. 1). Απόφαση C(2021) 1706 final της 9ης Μαρτίου 2021 στην υπόθεση SA.61330 (2021/N) — Γαλλία COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (ΕΕ C 242 της 7.7.2023, σ. 1) και απόφαση C(2021) 8710 final της 26ης Νοεμβρίου 2021 στην υπόθεση SA.64114 (2021/N) — Γαλλία 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 (ΕΕ C 500 της 10.12.2021, σ. 1). Βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 27 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας.

(209) Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 της 13ης Ιουλίου 2015 ([35]), οι μεταβολές υφιστάμενων ενισχύσεων συνιστούν «νέα ενίσχυση» η οποία πρέπει να κοινοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού. Το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και το άρθρο 3 του κανονισμού 2015/1589 περιέχουν ρήτρα αναστολής της εφαρμογής, σύμφωνα με την οποία οι ενισχύσεις που χρήζουν κοινοποίησης δεν πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή παρά μόνον αφού η Επιτροπή λάβει, ή θεωρηθεί ότι έχει λάβει, απόφαση με την οποία εγκρίνει την εν λόγω ενίσχυση.

(210) Όσον αφορά, πρώτον, τη νομιμότητα του μεριδίου της εισφοράς κεφαλαίου από την κοινοπραξία OMRP, η οποία χρηματοδοτείται εντέλει από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης των υπερπόντιων διαμερισμάτων (αιτιολογική σκέψη 186), οι γαλλικές αρχές δήλωσαν οικειοθελώς ότι ο χαρακτηρισμός της εισφοράς αυτής ως ιδιωτικής χρηματοδότησης ήταν εσφαλμένος. Ωστόσο, η δήλωση αυτή έγινε αφού το μέτρο είχε στην πραγματικότητα εφαρμοστεί στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020, το οποίο σημαίνει ότι το μέτρο πρέπει να θεωρηθεί παράνομη ενίσχυση.

(211) Όσον αφορά, δεύτερον, τη νομιμότητα της ενίσχυσης στην οποία στηρίζεται το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης και η οποία εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 187, θα πρέπει να διευκρινιστεί εκ προοιμίου ότι τα δάνεια FDES και PP, η χορήγηση των οποίων εγκρίθηκε με την απόφαση του 2020, πρέπει να θεωρηθούν ως υφιστάμενη ενίσχυση. Ωστόσο, η παραίτηση από δημόσια απαίτηση που απορρέει από τα εν λόγω δάνεια, συμπεριλαμβανομένων των τόκων, συνιστά μεταβολή υφιστάμενης ενίσχυσης, όπερ σημαίνει ότι η ενίσχυση χρήζει κοινοποίησης. Οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή όλα τα μέτρα χρηματοδότησης που αφορούν το αίτημά τους για τροποποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair του 2020, δηλαδή τόσο τα μέτρα που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 187 σημεία i) έως iv) όσο και την παραίτηση από τις δημόσιες απαιτήσεις που απορρέουν από τα δάνεια FDES και PP [αιτιολογική σκέψη 187 σημείο v)]. Δεδομένου ότι τα μέτρα κοινοποιήθηκαν πριν από την εφαρμογή τους, η οποία εξακολουθεί να είναι σε αναστολή εν αναμονή της απόφασης της Επιτροπής, η Επιτροπή θεωρεί ότι συνιστούν νόμιμη κρατική ενίσχυση. Αυτό διαπιστώνεται με την επιφύλαξη της αξιολόγησης της αναλογικότητας της ενίσχυσης, ιδίως της αναλογίας μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού μεριδίου της χρηματοδότησης του κόστους αναδιάρθρωσης (αιτιολογικές σκέψεις 40, 282 και 293).

(212) Όσον αφορά, τέλος, την πρόσθετη ενίσχυση ύψους 32,4 εκατομμυρίων EUR που χορηγήθηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης (αιτιολογικές σκέψεις 202 έως 207), επισημαίνεται ότι το σημείο 129 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης ορίζει ότι κάθε πραγματικά χορηγούμενη ενίσχυση κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, συμπεριλαμβανομένων των ενισχύσεων που χορηγούνται σύμφωνα με εγκεκριμένο καθεστώς, πρέπει να κοινοποιείται μεμονωμένα στην Επιτροπή στο μέτρο που η τελευταία δεν είχε ενημερωθεί σχετικά τη στιγμή έγκρισης της απόφασής της για την ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Δεν αμφισβητείται ότι, εν προκειμένω, οι γαλλικές αρχές δεν κοινοποίησαν τις επίμαχες μεμονωμένες ενισχύσεις στην Επιτροπή, είτε όταν κοινοποίησαν την ενίσχυση αναδιάρθρωσης είτε μεταγενέστερα. Επιπλέον, η χορήγηση της ενίσχυσης στην Corsair δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εγκρίθηκε βάσει των αποφάσεων της Επιτροπής σχετικά με τα οικεία καθεστώτα ενισχύσεων, δεδομένου ότι οι προβληματικές επιχειρήσεις — όπως η Corsair— αποκλείονταν ρητά από τα εν λόγω καθεστώτα. Ως εκ τούτου, οι ενισχύσεις αυτές είναι παράνομες.

5.3. **Συμβατότητα της ενίσχυσης και νομική βάση για την αξιολόγηση της τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης**

(213) Κατά το γράμμα του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.

(214) Συνεπώς, για να κηρυχθεί η ενίσχυση συμβατή, πρέπει, αφενός, να στοχεύει στην προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή ορισμένων οικονομικών περιοχών και, αφετέρου, να μην αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.

(215) Ως προς την πρώτη προϋπόθεση, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει αν η ενίσχυση στοχεύει στην προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων. Ως προς τη δεύτερη προϋπόθεση, η Επιτροπή πρέπει να σταθμίσει τα θετικά αποτελέσματα της προβλεπόμενης ενίσχυσης στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που αποσκοπεί να στηρίξει με τις ενδεχόμενες αρνητικές συνέπειες της ενίσχυσης στην εσωτερική αγορά, όσον αφορά την πρόκληση στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και αρνητικών επιπτώσεων στις συναλλαγές ([36]).

([35]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

([36]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Σεπτεμβρίου 2020, Αυστρία κατά Επιτροπής (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, σκέψη 19.

(216) Στις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή καθορίζει τα κριτήρια που χρησιμοποιεί κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης μιας επιχείρησης με την εσωτερική αγορά. Σύμφωνα με το σημείο 7.2.2 των κατευθυντήριων γραμμών, εφόσον εγκριθεί μια ενίσχυση αναδιάρθρωσης, το οικείο κράτος μέλος μπορεί, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, να ζητήσει από την Επιτροπή να συμφωνήσει με αλλαγές στο σχέδιο αναδιάρθρωσης και στο ποσό της ενίσχυσης.

(217) Ως προς αυτό, η πρώτη ανακοίνωση σχετικά με το αίτημα τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair υποβλήθηκε στην Επιτροπή από τη Γαλλία στις 27 Σεπτεμβρίου 2023, δηλαδή τρεις ημέρες πριν από τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης της Corsair. Η Γαλλία υπέβαλε στην Επιτροπή στις 15 Δεκεμβρίου 2023 συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τις πρόσθετες τροποποιήσεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020.

(218) Όσον αφορά τη φύση των τροποποιήσεων του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προσαρμογές που πραγματοποιήθηκαν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Corsair δεν μεταβάλλουν το αντικείμενό του, το οικονομικό σκεπτικό ή τους διαρθρωτικούς στόχους που εγκρίθηκαν στην απόφαση του 2020. Το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης έχει τον ίδιο στόχο, δηλαδή την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της εταιρείας και τη διατήρηση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της μητροπολιτικής Γαλλίας και των υπερπόντιων διαμερισμάτων και περιφερειών της. Οι τροποποιήσεις που παρουσιάζονται είναι αποτέλεσμα λειτουργικής προσαρμογής στις εξελίξεις στην αγορά μετά την πανδημία και δεν συνιστούν στρατηγική αλλαγή.

(219) Η Επιτροπή επισημαίνει ειδικότερα ότι το πεδίο δραστηριοτήτων της Corsair παραμένει αμετάβλητο· η επιχείρηση δεν έχει διαφοροποιήσει τις δραστηριότητές της πέραν των αεροπορικών μεταφορών ούτε έχει μεταβάλει το επιχειρηματικό της μοντέλο, ούτε έχει προβεί σε οποιονδήποτε διαρθρωτικό μετασχηματισμό που θα αλλοίωνε την οικονομική της ταυτότητα. Οι σχετικές αγορές παραμένουν σε μεγάλο βαθμό συγκρίσιμες και η επιχείρηση εξακολουθεί να εκμεταλλεύεται κυρίως συνδέσεις μεταξύ υπερπόντιων εδαφών και μητροπολιτικής Γαλλίας, σύμφωνα με την εντολή γενικού οικονομικού συμφέροντος στην οποία στηριζόταν το αρχικό σχέδιο.

(220) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, βάσει της εμπεριστατωμένης εξέτασης του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης που διενήργησε και των επιχειρημάτων που προέβαλε η Γαλλία, η επιχείρηση εξακολουθεί να εκπληρώνει την εντολή της να διασφαλίζει την εδαφική συνέχεια μεταξύ της μητροπολιτικής Γαλλίας και των υπερπόντιων εδαφών και περιφερειών, εξασφαλίζοντας παράλληλα τη διαφοροποίηση του εφοδιασμού και ανταγωνιστικές τιμές, οι οποίες είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τους πελάτες που υπόκεινται στους περιορισμούς που αναγνωρίζονται στο άρθρο 349 της ΣΛΕΕ ([37]). Αυτό συμβαίνει παρά την ανακατανομή μέρους της μεταφορικής της ικανότητας στην Αφρική, η οποία δεν θέτει υπό αμφισβήτηση τους περιφερειακούς δεσμούς της, αλλά αποτελεί εμπορική προσαρμογή που αποσκοπεί στη βελτιστοποίηση της χρήσης του στόλου (βλέπε αιτιολογική σκέψη 231).

(221) Από τη χρηματοοικονομική ανάλυση που διεξήγαγε η Επιτροπή προκύπτει ότι οι βασικές παράμετροι του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης παραμένουν συνεπείς με εκείνες του σχεδίου που εγκρίθηκε το 2020. Οι πορείες για τη μείωση του κόστους και του χρέους και τη βελτίωση της παραγωγικότητας και της λειτουργικής αποδοτικότητας παραμένουν αμετάβλητες. Οι αλλαγές που επήλθαν στις προβλέψεις εσόδων και στην κατανομή της μεταφορικής ικανότητας αντικατοπτρίζουν τη φυσική εξέλιξη της αγοράς και τις μακροοικονομικές συνθήκες που παρατηρούνται από το 2021. Η αναθεώρηση αυτή, δεδομένης της περιορισμένης έκτασής της, δεν μεταβάλλει την οικονομική δομή του σχεδίου, αλλά αντιθέτως αυξάνει την αξιοπιστία του.

(222) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα σχέδια αναδιάρθρωσης μπορούν να προσαρμόζονται όταν το απαιτούν η εξέλιξη της αγοράς ή οι συνθήκες λειτουργίας, υπό την προϋπόθεση ότι οι προσαρμογές αυτές συνάδουν με τους αρχικούς στόχους. Οι αλλαγές που προτείνει η Γαλλία επιτυγχάνουν ακριβώς αυτό: αποσκοπούν στη διασφάλιση της εφαρμογής του αρχικού σχεδίου σε ένα ασταθές περιβάλλον αγοράς, διατηρώντας παράλληλα τη στρατηγική κατεύθυνση που προσδιορίστηκε το 2020. Η εντολή εδαφικής συνέχειας, η οποία αποτελεί ουσιώδες στοιχείο του εγκεκριμένου σχεδίου, διατηρείται πλήρως.

([37]) Για τη Γαλλία, αυτό αφορά ιδίως τη Γουαδελούπη, τη Μαρτινίκα, τη Ρεϊνιόν, τον Άγιο Βαρθολομαίο και τον Άγιο Μαρτίνο.

(223) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης που εγκρίθηκε το 2020 δεν συνιστούν νέο σχέδιο, αλλά προσαρμογή του προηγούμενου, η οποία κατέστη αναγκαία λόγω των κυκλικών εξελίξεων στην αγορά. Το αναθεωρημένο σχέδιο είναι σύμφωνο με το πνεύμα και το γράμμα της αρχικής απόφασης και δεν επηρεάζει το πεδίο εφαρμογής της εγκριθείσας ενίσχυσης ούτε τους επιδιωκόμενους στόχους βιωσιμότητας· συνάδει επίσης πλήρως με το σκεπτικό των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Ως εκ τούτου, το σχέδιο αυτό πρέπει να θεωρηθεί τροποποίηση του υφιστάμενου σχεδίου.

(224) Σε αυτήν τη βάση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης είναι σύμφωνο με το σχέδιο αναδιάρθρωσης που εγκρίθηκε από την Επιτροπή το 2020 και συνιστά τροποποίησή του και όχι νέο σχέδιο.

(225) Καταρχήν, σύμφωνα με το σημείο 124 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει τέτοιες αλλαγές εφόσον τηρούνται οι ακόλουθοι κανόνες:

α) το αναθεωρημένο σχέδιο πρέπει να συνεχίζει να αποδεικνύει την αποκατάσταση της βιωσιμότητας μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα·

β) εάν αυξάνεται το κόστος της αναδιάρθρωσης, η ιδία συμμετοχή πρέπει να αυξάνεται αντίστοιχα·

γ) εάν αυξάνεται το ποσό της ενίσχυσης, τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού πρέπει να είναι πιο εκτεταμένα από εκείνα που είχαν επιβληθεί αρχικά·

δ) εάν τα προτεινόμενα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων της αγοράς είναι μικρότερης κλίμακας από αυτά που είχαν επιβληθεί αρχικά, πρέπει να μειώνεται αντίστοιχα το ποσό της ενίσχυσης·

ε) το νέο χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των μέτρων για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μπορεί να συνεπάγεται καθυστέρηση σε σχέση με το χρονοδιάγραμμα που είχε αρχικά εγκριθεί μόνο για λόγους για τους οποίους δεν ευθύνεται ο δικαιούχος ή το κράτος μέλος: αν δεν ισχύει κάτι τέτοιο, τότε το ποσό της ενίσχυσης πρέπει να μειωθεί αντίστοιχα ([38]).

(226) Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το τμήμα 7.2.2 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης εφαρμόζεται μόνο σε τροποποιήσεις σχεδίων αναδιάρθρωσης και όχι σε σχέδια που αφορούν νέες πράξεις αναδιάρθρωσης.

5.3.1. *Συμβολή στην ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας ή οικονομικής περιοχής*

5.3.1.1. Συμβολή στην αντιμετώπιση ανεπάρκειας της αγοράς ή στην πρόληψη κοινωνικών προβλημάτων

(227) Σύμφωνα με το σημείο 38 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η κρατική παρέμβαση πρέπει να στοχεύει σε καταστάσεις όπου η ενίσχυση μπορεί να επιφέρει ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά. Στο σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών διευκρινίζεται ότι οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης δεν μπορούν να χορηγούνται απλώς και μόνο για να επιτρέψουν στον δικαιούχο να συνεχίσει τις δραστηριότητές του, αλλά μπορούν να επιτρέπονται μόνο εάν δικαιολογούνται για λόγους πρόληψης κοινωνικών προβλημάτων ή αντιμετώπισης ανεπαρκειών της αγοράς. Αυτό μπορεί να συμβεί, για παράδειγμα, όταν μια βασική υπηρεσία αεροπορικών μεταφορών, η οποία είναι δύσκολο να αναπαραχθεί, κινδυνεύει να διακοπεί και θα ήταν δύσκολο για έναν ανταγωνιστή να καλύψει απλώς το κενό ([39]).

(228) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή επισήμανε ότι η Corsair σκόπευε να επεκτείνει το δίκτυο δρομολογίων της από σημείο σε σημείο στην Αφρική και στον Ινδικό Ωκεανό ([40]). Στο πλαίσιο αυτό, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας διατυπώθηκαν αμφιβολίες ως προς το αν η διατήρηση της εδαφικής συνέχειας και της συνδεσιμότητας με υπερπόντιες περιοχές θα μπορούσε ακόμη να προβληθεί ως λόγος για τη χορήγηση πρόσθετης ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, ιδίως λόγω i) της παρουσίας δύο έως τριών ανταγωνιστικών αεροπορικών εταιρειών τακτικών γραμμών στα ίδια ενδοενωσιακά δρομολόγια που εκτελούσε η Corsair και ii) του γεγονότος ότι το αναθεωρημένο σχέδιο της Corsair επικεντρωνόταν κυρίως στην έναρξη νέων δρομολογίων σε προορισμούς εκτός της ΕΕ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 80 έως 82 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας).

([38]) Σημείο 124 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

([39]) Βλέπε την εφαρμογή σε μια μεσαίου μεγέθους αεροπορική εταιρεία που εξυπηρετεί συγκεκριμένα τμήματα της ζήτησης για επιβατικές μεταφορές στην υπόθεση SA.57026 (2020/N) — Ρουμανία COVID-19: Ενίσχυση υπέρ της Blue Air (ΕΕ C 430 της 11.12.2020), όπως επιβεβαιώθηκε με την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 29ης Μαρτίου 2023, Wizz Air Hungary Zrt. κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, σκέψεις 66 έως 74.

([40]) [...].

(229) Η Επιτροπή τεκμηρίωσε τις αμφιβολίες της ως προς το αν πληρούται η προϋπόθεση που ορίζεται στο σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης επισημαίνοντας ότι από τα τρία δρομολόγια που θα συνέχιζε να εκτελεί η Corsair (δηλαδή Pointe-à-Pitre, Fort-de-France και Réunion), τουλάχιστον δύο άλλες ανταγωνίστριες αεροπορικές εταιρείες (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) παρείχαν υπηρεσίες συγκρίσιμες με εκείνες της Corsair στο πλαίσιο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη συχνότητα, την ποιότητα και τη συνέχεια της παροχής της υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών που παρείχε η Corsair δεν φαίνονταν να είναι ειδικά ή εγγενώς ζωτικής σημασίας, δεδομένου ότι οι άλλες τρεις αεροπορικές εταιρείες φαίνονταν να είναι σε θέση να αντισταθμίσουν την έξοδο της Corsair από την αγορά αυξάνοντας τη μεταφορική τους ικανότητα, τη συχνότητα ή τους προορισμούς τους.

(230) Τούτου λεχθέντος, πρώτον, τα πορίσματα της μελέτης που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές (βλ. αιτιολογική σκέψη 125) σχετικά με τους φραγμούς εισόδου στις αγορές που εξυπηρετούνται από την Corsair και τις συνέπειες της κατάρρευσής της στη συγκέντρωση της προσφοράς και στις αυξήσεις των τιμών σε ορισμένες ευάλωτες αγορές (Μαγιότ) είναι αξιόπιστα. Ως εκ τούτου, είναι πιθανό η πτώχευση της Corsair να προκαλέσει σοβαρά κοινωνικά προβλήματα, δηλαδή επιδείνωση της κατάστασης των ευάλωτων πληθυσμών στις περιοχές που αναφέρονται στο άρθρο 349 της ΣΛΕΕ.

(231) Δεύτερον, η Corsair θα συνεχίσει να εξυπηρετεί τα γαλλικά υπερπόντια εδάφη διαφοροποιώντας την προσφορά της και παρέχοντας δρομολόγια από περιφερειακούς αερολιμένες, όπως της Λυών και της Μασσαλίας, πέραν του αερολιμένα Paris-Orly. Η έναρξη και η διατήρηση απευθείας συνδέσεων από περιφερειακούς αερολιμένες συμβάλλει στην επέκταση της δεξαμενής πελατών και ενισχύει την εθνική συνδεσιμότητα, χωρίς να θέτει υπό αμφισβήτηση τον κεντρικό ρόλο της Corsair στην εξυπηρέτηση των πλέον απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών. Επίσης, στο πλαίσιο αυτό, η πτώχευση της Corsair είναι πιθανό να οδηγήσει σε σοβαρά κοινωνικά προβλήματα για τους ευάλωτους πληθυσμούς των εν λόγω περιοχών.

(232) Στο πλαίσιο αυτό, είναι επίσης σημαντικό να σημειωθεί ότι η χρηματοδότηση που προβλέπεται με τη μορφή έκπτωσης φόρου για υπερπόντια εδάφη (στο εξής: CIOM) απαιτεί από την Corsair να χρησιμοποιεί αεροσκάφη που χρηματοδοτούνται από το εν λόγω μέτρο σε δραστηριότητες που διεξάγονται σε υπερπόντια εδάφη ([41]).

(233) Όσον αφορά την έναρξη των δρομολογίων προς την Αφρική κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης ([...]), αυτή πραγματοποιήθηκε υπό την προϋπόθεση προηγούμενης έγκρισης από την Επιτροπή, η οποία χορηγήθηκε κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος που υπέβαλε η Corsair [βλ. αιτιολογική σκέψη 88 στοιχείο δ) της απόφασης του 2020]. Ως εκ τούτου, τα δρομολόγια αυτά ήταν ένα μέσο που χρησιμοποίησε η επιχείρηση για να επιτύχει τον στόχο της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις της βάσει της απόφασης του 2020. Κατά συνέπεια, η έναρξη των δρομολογίων αυτών αποτελούσε ειδικό μηχανισμό για τη διαφοροποίηση των εσόδων και τη βελτιστοποίηση της χρήσης του στόλου, χωρίς να οδηγεί σε αποδέσμευση από τα υφιστάμενα υπερπόντια δρομολόγια. Αντιθέτως, από τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν προκύπτει ότι η στρατηγική γεωγραφικής διαφοροποίησης επιδιώκει στόχο χρηματοοικονομικής σταθεροποίησης της εταιρείας, η οποία αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για τη διασφάλιση της συνέχειας της εντολής της όσον αφορά τη σύνδεση των εξόχως απόκεντρων περιοχών της Γαλλίας. Αυτό σημαίνει ότι, παρά την ανακατανομή μέρους της μεταφορικής της ικανότητας, η Corsair διατηρεί ισχυρή παρουσία στα γαλλικά υπερπόντια εδάφη, καθώς οι γαλλικοί υπερπόντιοι προορισμοί παραμένουν το επίκεντρο των δραστηριοτήτων της (περίπου το [...] % των δραστηριοτήτων της Corsair, ως προς τις προσφερόμενες θέσεις, αφορά τα γαλλικά υπερπόντια εδάφη).

(234) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, παρά την προσαρμογή του δικτύου της και τη στοχευμένη εισαγωγή δρομολογίων προς την Αφρική, η Corsair παραμένει σταθερά προσηλωμένη στην εξυπηρέτηση των γαλλικών υπερπόντιων περιοχών και εξακολουθεί να παρέχει βασική συνδεσιμότητα στα εν λόγω εδάφη, αντιμετωπίζοντας ως εκ τούτου διαρθρωτικές ανάγκες όσον αφορά την κινητικότητα και την εδαφική συνέχεια που προσδιορίστηκαν στο πλαίσιο της αξιολόγησης του μέτρου.

(235) Επομένως, αφενός, το σχέδιο τροποποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair μπορεί να εξεταστεί με βάση το τμήμα 7.2.2 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης και, αφετέρου, οι τροποποιήσεις που προβλέπονται στο σχέδιο δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση την εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με τη συμβολή της ενίσχυσης στην αντιμετώπιση ανεπάρκειας της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων στην απόφασή της του 2020 ([42]).

([41]) Το σημείο 16 του εγγράφου καθορισμού των όρων χρήσης και το συνημμένο σχέδιο αναδιάρθρωσης ορίζουν ότι τα αεροσκάφη που χρηματοδοτούνται από τη CIOM θα πρέπει να εκτελούν δρομολόγια προς τα υπερπόντια εδάφη για το [...] % του χρόνου πτήσης τους και σε άλλους προορισμούς για το [...] %.

([42]) Αιτιολογικές σκέψεις 60 έως 65 της απόφασης του 2020.

5.3.1.2. Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

(236) Σύμφωνα με το σημείο 124 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, σε περίπτωση τροποποίησης σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή απαιτεί από το οικείο κράτος μέλος να υποβάλει σχέδιο αναδιάρθρωσης που θα καθιστά δυνατή την αποκατάσταση της βιωσιμότητας μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα σε σύγκριση με το σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε αρχικά.

(237) Επιπλέον, το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να αποκαθιστά τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του δικαιούχου βάσει ρεαλιστικών παραδοχών όσον αφορά τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας· η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα επιτυγχάνεται μόνο όταν μια επιχείρηση είναι σε θέση να παρέχει τη δέουσα προβλεπόμενη απόδοση επί του κεφαλαίου εφόσον έχει καλύψει όλες τις δαπάνες της, συμπεριλαμβανομένης της απόσβεσης και των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων.

(238) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές παρουσίαζε ορισμένες ελλείψεις, οι οποίες δημιουργούσαν αμφιβολίες ως προς την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Corsair.

(239) Πρώτον, οι οικονομικές και λειτουργικές παραδοχές που υιοθέτησαν οι γαλλικές αρχές δεν υποστηρίζονταν από λεπτομερή αιτιολόγηση που θα επέτρεπε να εκτιμηθεί σε ποιον βαθμό ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, γεγονός που δημιουργεί αβεβαιότητα ως προς τη σύνεση ή την αξιοπιστία τους.

(240) Δεύτερον, οι βασικές χρηματοοικονομικές προβλέψεις παρουσίαζαν πολύ περιορισμένα περιθώρια σε σχέση με τους τυποποιημένους δείκτες κερδοφορίας και φερεγγυότητας, γεγονός που εξέθετε την εταιρεία σε πιθανή ευπάθεια σε περίπτωση που ορισμένες βασικές παραδοχές δεν εξελιχθούν θετικά, για παράδειγμα οι τιμές των καυσίμων.

(241) Τρίτον, η Επιτροπή παρατήρησε ότι οι εισφορές ιδίων κεφαλαίων που προσδιορίστηκαν ως «νέα κεφάλαια», δηλαδή τα [5-25] εκατ. EUR από τους ιστορικούς επενδυτές και τα [5-25] εκατ. EUR από τη Δημοκρατία του Κονγκό (Μπραζαβίλ) που εμφανίζεται ως νέος επενδυτής, παρέμεναν περιορισμένες δεδομένων των ταμειακών αναγκών της Corsair. Επιπλέον, αρκετά άλλα μέτρα που παρουσιάστηκαν ως νέες πρωτοβουλίες αποδείχθηκαν στην πραγματικότητα προηγούμενα μέτρα που είχαν ήδη ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο του σχεδίου του 2020 ή είχαν προγραμματιστεί τότε, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να θεωρηθούν αποτελεσματική συμβολή στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι συμμετοχές που προσδιορίστηκαν δεν αποδείκνυαν τη σκοπιμότητα του σχεδίου.

(242) Τέταρτον, οι γαλλικές αρχές δεν υπέβαλαν απαισιόδοξο σενάριο, όπως απαιτείται από το σημείο 50 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, έλλειψη που εμπόδισε την επαρκή αξιολόγηση της ευαισθησίας του σχεδίου σε δυσμενείς εξελίξεις.

(243) Τέλος, η Επιτροπή παρατήρησε ότι οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις που υποβλήθηκαν ήταν ελλιπείς και περιορίζονταν σε συνοπτική κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης. Παρουσίαζαν επίσης αρνητική εξέλιξη των ιδίων κεφαλαίων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και πέραν αυτής, σε αντίθεση με τις απαιτήσεις του σημείου 50 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Corsair ήταν πιθανό να εξακολουθούσε να αποτελεί «προβληματική επιχείρηση» στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(244) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμμόρφωση του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης με τα κριτήρια που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης και, κατά συνέπεια, ως προς την ικανότητα της Corsair να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της και να δραστηριοποιείται ανταγωνιστικά με τις δικές της δυνάμεις χωρίς συμπληρωματική ενίσχυση.

5.3.1.2.1. Αξιολόγηση των παραδοχών στις οποίες βασίζεται η αποκατάσταση της βιωσιμότητας

(245) Από την εξέταση των παραδοχών που υιοθέτησαν οι γαλλικές αρχές προκύπτει ότι η αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Corsair, όπως ορίζεται στο βασικό σενάριο, βασίζεται σε χρηματοοικονομικές και λειτουργικές προβλέψεις που είναι ρεαλιστικές, συνεπείς και δεόντως τεκμηριωμένες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σημείων 45 έως 52 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(246) Οι παραδοχές επιτυγχάνουν ισορροπία μεταξύ των μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης ανά επιβάτη και των διαρθρωτικών μέτρων για τη συγκράτηση του κόστους. Τα αποτελέσματα των μέτρων αυτών είναι ήδη ορατά στις πρόσφατες επιδόσεις της Corsair.

(247) Ειδικότερα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παραδοχές σχετικά με τη βελτίωση του RASK καταδεικνύουν πλέον τον πραγματικό αντίκτυπο των μέτρων που εφάρμοσε η Corsair. Το αποτέλεσμα είναι υψηλότερο RASK σε σύγκριση με τις παραδοχές που χρησιμοποιήθηκαν αρχικά στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης βάσει συντηρητικής προσέγγισης, καθώς τότε δεν ήταν δυνατή μια αξιόπιστη πρόβλεψη· αυτό δεν ίσχυε πλέον στην έκδοση του σχεδίου που υποβλήθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 2025. Ως εκ τούτου, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν βελτίωση του RASK κατά [...] % από [...], έναντι του [...] % που είχε αρχικά προβλεφθεί, σύμφωνα με τις εξαιρετικές επιδόσεις που καταγράφηκαν κατά το οικονομικό έτος 2024/2025 μετά την πραγματική εφαρμογή των εμπορικών και των λειτουργικών μέτρων. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι αυτή η προς τα άνω αναθεώρηση βασίζεται σε πρόσφατα πραγματικά στοιχεία και δεν προκύπτει από υπερβολικά αισιόδοξες παραδοχές.

(248) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παραδοχές για την απόδοση ανά επιβάτη βασίζονται σε μέση τιμή τοκομεριδίου υψηλότερη από την αρχική πρόβλεψη, η οποία αντικατοπτρίζει τη σταθεροποίηση, ακόμη και την ελαφρά αύξηση, που παρατηρήθηκε από την Corsair σε διάστημα αρκετών μηνών και καθ' όλη τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2025, ύψους + [...] % σε σύγκριση με την προηγούμενη έκδοση του σχεδίου αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε τον Μάιο του 2025. Η θετική αυτή τάση σημειώθηκε σε ένα πλαίσιο σημαντικής πτώσης των τιμών των καυσίμων (– [...] % σε σύγκριση με τις παραδοχές του σχεδίου), γεγονός που ενίσχυσε την αξιοπιστία των μελλοντικών προβλέψεων όσον αφορά το λειτουργικό περιθώριο. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο συνδυασμός της βελτίωσης της μέσης τιμής του τοκομεριδίου και της μείωσης του κόστους των καυσίμων αποτελεί ισχυρό παράγοντα κερδοφορίας.

(249) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η βελτίωση της μέσης τιμής τοκομεριδίου οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αναβάθμιση των υπηρεσιών της Corsair στο πλαίσιο της ανανέωσης του στόλου της, η οποία αύξησε την ελκυστικότητα της εμπορικής προσφοράς της και τόνωσε την απόδοση ανά επιβάτη πέραν του αρχικά αναμενόμενου. Τα αποτελέσματα που παρατηρήθηκαν για το οικονομικό έτος 2025, καθώς και οι προβλέψεις για το 2026, επιβεβαιώνουν ότι τα αποτελέσματα αυτά δεν είναι ούτε έκτακτα ούτε κυκλικά, αλλά συνιστούν αποτέλεσμα διαρθρωτικών επιλογών που συνάδουν με τη στρατηγική επαναπροσδιορισμού της εταιρείας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι το επίπεδο αύξησης της τιμής των εισιτηρίων που προβλέπει η Corsair παραμένει συμβατό με τον στόχο της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, στον βαθμό που αντικατοπτρίζει την ποιοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη σταδιακή εξομάλυνση της απόδοσης ανά επιβάτη, και όχι μια στρατηγική τεχνητής αύξησης των τιμών χάρη στην κρατική ενίσχυση. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σε ένα αντίστροφο σενάριο χωρίς ενίσχυση, θα ήταν και πάλι αναγκαίες προσαρμογές της τιμής των εισιτηρίων προς τα άνω προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι αυξήσεις του κόστους (πληθωρισμός) και η επιδείνωση της χρηματοοικονομικής δομής, ή θα μπορούσαν να είναι πιο έντονες ή να συνοδεύονται από μειώσεις της μεταφορικής ικανότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών. Υπό τις συνθήκες αυτές, η προβλεπόμενη τάση της μέσης τιμής τοκομεριδίου στο σενάριο με ενίσχυση δεν παρέχει στην Corsair αδικαιολόγητο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σύγκριση με το εν λόγω αντίστροφο σενάριο, αλλά συνάδει με μια οικονομικά δικαιολογημένη και αναλογική πορεία όσον αφορά τους στόχους των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(250) Τέλος, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις παραδοχές σχετικά με τη μείωση του κόστους διανομής, με βάση τις πρόσφατες επιδόσεις του διαύλου απευθείας πωλήσεων, και ιδίως του διαδικτυακού διαύλου, που παρατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2025. Εδώ και αρκετούς μήνες, η εφαρμογή μιας δυναμικής εμπορικής πολιτικής που αποσκοπεί στην αύξηση του μεριδίου των απευθείας πωλήσεων έχει ήδη οδηγήσει σε μετρήσιμη μείωση της χρήσης δικτύων διανομής τρίτων, τα οποία είναι διαρθρωτικά περισσότερο δαπανηρά. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εξέλιξη αυτή, η οποία σημειώνεται ήδη και έχει καταγραφεί, ενισχύει την αξιοπιστία της πρόβλεψης εξοικονόμησης κόστους στο βασικό σενάριο.

(251) Λαμβανομένων υπόψη όλων αυτών των παραγόντων, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παραδοχές στις οποίες στηρίζεται το βασικό σενάριο είναι συνετές, βασίζονται σε αποτελέσματα που παρατηρούνται στην πράξη και συνάδουν με το λειτουργικό μέτρο που εφαρμόστηκε. Με βάση τα μέτρα αυτά, μπορεί εύλογα να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης μπορεί να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της Corsair, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(252) Όσον αφορά την ανάλυση του απαισιόδοξου σεναρίου που παρουσίασαν οι γαλλικές αρχές, προκύπτει ότι το σενάριο αυτό συνιστά άσκηση συνετής και αξιόπιστης ευαισθησίας, σύμφωνη με τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, υπό την έννοια ότι αποσκοπεί στον έλεγχο της αξιοπιστίας του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης ενόψει εύλογων δυσμενών κλυδωνισμών που επηρεάζουν τους κύριους παράγοντες των οικονομικών επιδόσεων της Corsair.

(253) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το απαισιόδοξο σενάριο βασίζεται σε λεπτομερή ανάλυση των κρίσιμων τιμών τριών βασικών δεικτών, δηλαδή των τιμών των καυσίμων, της μέσης τιμής τοκομεριδίου και του ποσοστού πληρότητας. Οι αναλύσεις προσδιορίζουν, για καθεμία από αυτές τις παραμέτρους μεμονωμένα, τις διακυμάνσεις που θα οδηγούσαν σε μηδενικό καθαρό αποτέλεσμα. Από την ανάλυση ευαισθησίας που διενεργήθηκε από τους οικονομικούς συμβούλους της εταιρείας ([43]) καταδείχθηκε ότι, εφόσον όλες οι παράμετροι παραμείνουν αμετάβλητες, για την επίτευξη μηδενικού καθαρού αποτελέσματος θα ήταν αναγκαία αύξηση της τιμής των καυσίμων από [...] % σε [...] % σε σύγκριση με τις παραδοχές του βασικού σεναρίου, η οποία θα αντιστοιχούσε σε τιμή καυσίμων μεταξύ [1 000-1 500] και [1 000-1 500] USD ανά τόνο, σημαντικά υψηλότερη τόσο από τις παραδοχές που χρησιμοποιήθηκαν στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης όσο και από τη μέση τιμή που πράγματι παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2024/2025 ([500-800] USD ανά τόνο). Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα όρια αυτά παρουσιάζουν σημαντικό περιθώριο ασφάλειας όσον αφορά τον κίνδυνο από τα καύσιμα.

(254) Ομοίως, από την άποψη της απόδοσης ανά επιβάτη, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το καθαρό αποτέλεσμα θα είναι μηδενικό μόνο εάν η μέση τιμή τοκομεριδίου μειωθεί κατά [...] % σε σύγκριση με το βασικό σενάριο, δηλαδή μείωση μεταξύ [...] και [...] EUR ανά επιβάτη σύμφωνα με τα υπό εξέταση οικονομικά έτη. Όσον αφορά το ποσοστό πληρότητας, για την επίτευξη μηδενικού καθαρού αποτελέσματος θα ήταν αναγκαία η επιδείνωση της τάξης των [...] εκατοστιαίων μονάδων σε σύγκριση με το βασικό σενάριο, με αποτέλεσμα ποσοστά μεταξύ [...] % και [...] %. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διακυμάνσεις αυτές, εξεταζόμενες μεμονωμένα, υπερβαίνουν τις συνήθεις διακυμάνσεις που παρατηρούνται στις αγορές που εξυπηρετούνται από την Corsair και επιβεβαιώνουν τον συνετό χαρακτήρα των παραδοχών που χρησιμοποιήθηκαν.

(255) Με βάση τις εν λόγω αναλύσεις ευαισθησίας, οι γαλλικές αρχές κατάρτισαν απαισιόδοξο σενάριο που συνδύαζε ταυτόχρονα δυσμενείς κλυδωνισμούς, δηλαδή i) αύξηση των τιμών των καυσίμων κατά [...] USD ανά τόνο σε σύγκριση με το επιχειρηματικό σχέδιο (δηλαδή + [...] % σε σύγκριση με το βασικό σενάριο και + [...] % σε σύγκριση με τον μέσο όρο που παρατηρήθηκε το 2024/2025), ii) μείωση κατά [...] % της μέσης τιμής τοκομεριδίου και iii) μείωση κατά [...] εκατοστιαίες μονάδες του ποσοστού πληρότητας. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτές οι συνδυασμένες παραδοχές είναι σοβαρότερες από τις διακυμάνσεις που παρατηρούνται συνήθως σε σύντομο χρονικό διάστημα και, ως εκ τούτου, συνιστούν αξιόπιστη προσομοίωση ακραίων καταστάσεων του επιχειρηματικού μοντέλου της Corsair.

(256) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, σε αυτό το απαισιόδοξο σενάριο, ο σωρευτικός αντίκτυπος στο αποτέλεσμα εκμετάλλευσης εξακολουθεί να είναι σημαντικός, αλλά ταυτόχρονα ελεγχόμενος, με αρνητικές επιπτώσεις ύψους [...] εκατ. EUR για το οικονομικό έτος 2025/2026, οι οποίες αυξάνονται σωρευτικά σε [...] εκατ. EUR το 2026/2027 και σε [...] εκατ. EUR το 2027/2028. Συγκρίσιμα μεγέθη παρατηρούνται όσον αφορά τις ταμειακές ροές. Ωστόσο, παρά τους συνδυασμένους αυτούς κλυδωνισμούς, η Corsair κατορθώνει να διατηρήσει θετικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης βραχυπρόθεσμα στο σχέδιο, γεγονός που καταδεικνύει την ικανότητα της εταιρείας να αντεπεξέλθει σε ευλόγως δυσμενή υποβάθμιση διαφόρων παραμέτρων του οικονομικού της περιβάλλοντος χωρίς να τεθεί αμέσως σε κίνδυνο η λειτουργική της βιωσιμότητα.

(257) Λαμβανομένων υπόψη όλων αυτών των πληροφοριών, η Επιτροπή θεωρεί ότι το απαισιόδοξο σενάριο δεν θέτει υπό αμφισβήτηση την αξιοπιστία της αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Corsair. Αντιθέτως, δείχνει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης είναι αρκετά ισχυρό για την αντιμετώπιση των βασικών κινδύνων που εντοπίστηκαν, ιδίως εκείνων που σχετίζονται με τη μεταβλητότητα των τιμών των καυσίμων και τη μέτρια επιδείνωση των όρων των συναλλαγών, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Η εγκυρότητα του συμπεράσματος αυτού αυξάνεται από το γεγονός ότι η λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης ορίζεται στις 30 Σεπτεμβρίου 2026, δηλαδή σε λίγους μόνο μήνες, και ότι, ακόμη και αν δεν μπορεί να αποκλειστεί εντελώς, είναι εξαιρετικά απίθανο ένα τέτοιο σενάριο να υλοποιηθεί σε όλες τις συνιστώσες του και να σημειωθεί επιδείνωση τέτοιου βαθμού σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα.

(258) Όσον αφορά την από κοινού ανάλυση του βασικού σεναρίου και του απαισιόδοξου σεναρίου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παραδοχές που χρησιμοποίησε η Corsair για να αποδείξει την αποκατάσταση της βιωσιμότητάς της είναι αξιόπιστες, συνετές και επαρκώς τεκμηριωμένες. Το βασικό σενάριο βασίζεται σε λειτουργικές και εμπορικές παραδοχές που υποστηρίζονται από τάσεις που έχουν ήδη παρατηρηθεί και τεκμηριωθεί, ιδίως όσον αφορά τη βελτίωση της απόδοσης ανά επιβάτη, την αναβάθμιση των υπηρεσιών και τη βελτιστοποίηση των διαύλων πωλήσεων, χωρίς να βασίζεται σε υπερβολικά αισιόδοξες διαταραχές. Από την άλλη πλευρά, το απαισιόδοξο σενάριο αποτελεί αυστηρή προσομοίωση ακραίων καταστάσεων, η οποία βασίζεται σε εύλογους δυσμενείς κλυδωνισμούς που επηρεάζουν ταυτόχρονα τους κύριους παράγοντες των οικονομικών επιδόσεων, και αναδεικνύει σημαντικό περιθώριο ασφάλειας σε σύγκριση με τα

([43]) Πηγή: Σελίδα 7 του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, όπως υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 15 Δεκεμβρίου 2025.

κρίσιμα όρια που θα οδηγούσαν σε μηδενικό καθαρό αποτέλεσμα. Το γεγονός ότι, ακόμη και στο απαισιόδοξο σενάριο, η Corsair κατορθώνει να επιτύχει θετικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης βραχυπρόθεσμα αποτελεί απόδειξη της εγγενούς ευρωστίας του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι όλες οι παραδοχές στις οποίες βασίζονται τα δύο σενάρια πληρούν τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης και στηρίζουν ένα θετικό συμπέρασμα όσον αφορά την αξιοπιστία της μακροπρόθεσμης αποκατάστασης της βιωσιμότητας της Corsair.

5.3.1.2.2. Αξιολόγηση των αναμενόμενων οικονομικών επιδόσεων

(259) Με τις πλέον πρόσφατες παρατηρήσεις τους, οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν διάφορες αναθεωρήσεις των χρηματοοικονομικών στοιχείων και προβλέψεων της Corsair, η πλέον πρόσφατη εξ αυτών έχει ημερομηνία 15 Δεκεμβρίου 2025. Οι εν λόγω επικαιροποιημένες προβλέψεις (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 49 έως 65 ανωτέρω) καταδεικνύουν σταθερή και διαρθρωτική βελτίωση των λειτουργικών και οικονομικών επιδόσεων της εταιρείας κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης, η οποία παρατάθηκε έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2026. Σύμφωνα με το βασικό σενάριο, η Corsair θα καταγράψει θετικό καθαρό αποτέλεσμα ύψους [...] εκατ. EUR (ή [...] εκατ. EUR εάν δεν ληφθεί υπόψη το έκτακτο αποτέλεσμα ύψους [...] εκατ. EUR λόγω της κρατικής ενίσχυσης) και απόδοση απασχολούμενου κεφαλαίου (ΑΑΚ) [10,6-13,4] % στο τέλος της περιόδου, επιβεβαιώνοντας συνεπώς τόσο την ανοδική τάση που παρατηρείται από το 2023 όσο και το γεγονός ότι η εταιρεία θα είναι σε θέση παρέχει τη δέουσα προβλεπόμενη απόδοση επί του κεφαλαίου εφόσον έχει καλύψει όλες τις δαπάνες της, συμπεριλαμβανομένης της απόσβεσης και των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων, σύμφωνα με το σημείο 52 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Οι μεσοπρόθεσμες προβλέψεις δείχνουν συνέχιση αυτής της τάσης, με καθαρό αποτέλεσμα [...] εκατ. EUR και ΑΑΚ [11,4-15,2] % που προβλέπεται για το τέλος του οικονομικού έτους που θα κλείσει τον Σεπτέμβριο του 2027.

(260) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το ποσοστό ΑΑΚ που προβλέπεται για τη λήξη του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι υψηλότερο από το ΜΣΚΚ που εκτιμήθηκε από τις γαλλικές αρχές σε [8,6-10,5] %. Το ίδιο το επίπεδο του ΜΣΚΚ είναι σημαντικά υψηλότερο από τα μέσα ποσοστά που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στις πρόσφατες αποφάσεις της σχετικά με τον τομέα των αερομεταφορών, τα οποία ανέρχονται περίπου σε [...] ([44]). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαφορά αυτή δικαιολογείται από την ιδιαίτερη κατάσταση της Corsair, δηλαδή το προφίλ υψηλότερου κινδύνου και την έλλειψη οριστικών αποτελεσμάτων από το εγκεκριμένο πρώτο σχέδιο αναδιάρθρωσης, στοιχεία που δεν υπήρχαν σε περιπτώσεις άλλων αεροπορικών εταιρειών που έχουν αποτελέσει αντικείμενο συγκρίσιμων αποφάσεων αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, η Corsair δεν είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο, έχει μικρότερο μέγεθος και δραστηριοποιείται σε περιορισμένο αριθμό αγορών μεγάλων αποστάσεων· η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της εξακολουθεί να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αποτελεσματική εφαρμογή του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης και από την επίτευξη αυστηρών παραδοχών όσον αφορά την κίνηση και την κερδοφορία. Στο πλαίσιο αυτό, η χρήση υψηλότερου ΜΣΚΚ από ό,τι σε άλλες περιπτώσεις στον τομέα φαίνεται κατάλληλη προκειμένου να αντικατοπτριστεί το επίπεδο του υπολειπόμενου κινδύνου που επωμίζονται οι επενδυτές μετά την αναδιάρθρωση και να αποτραπεί τυχόν υπερεκτίμηση της αναμενόμενης οικονομικής αποδοτικότητας.

(261) Ως προς αυτό, βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από τις γαλλικές αρχές, και ιδίως της λεπτομερούς ανάλυσης στη μελέτη με τίτλο «Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair» (Μέθοδος υπολογισμού του ΜΣΚΚ της Corsair), η Επιτροπή θεωρεί ότι η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του ΜΣΚΚ είναι δικαιολογημένη ([45]).

(262) Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι είναι κατάλληλη η χρήση στόχου χρηματοοικονομικής μόχλευσης της τάξης του [...] %, καθώς ο στόχος δεν βασίζεται στη χρηματοοικονομική κατάσταση της ίδιας της Corsair κατά την περίοδο που αντιμετώπιζε προβλήματα αλλά στον μέσο όρο που παρατηρείται για τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες. Η προσέγγιση αυτή συνάδει με τη μέθοδο που συνιστάται για τις μη εισηγμένες επιχειρήσεις, όπως είναι η Corsair ([46]). Ομοίως, ο συντελεστής βήτα ιδίων κεφαλαίων που χρησιμοποιείται, ο οποίος ορίζεται σε [...], προκύπτει από συντελεστή βήτα τομεακών στοιχείων ενεργητικού που εκτιμάται βάσει ευρέος δείγματος ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών και στη συνέχεια απομοχλεύεται και επαναμοχλεύεται βάσει της μόχλευσης του δείγματος. Η μέθοδος αυτή αναγνωρίζεται ευρέως στη χρηματοοικονομική θεωρία και από τις ρυθμιστικές αρχές που αναφέρονται στη μελέτη των γαλλικών αρχών ([47]).

([44]) Μέσος όρος που υπολογίστηκε από την Επιτροπή για τις Condor, SAS, TAP, TAROM.

([45]) Η μελέτη πραγματοποιεί εκτίμηση του ΜΣΚΚ στο τέλος του σχεδίου αναδιάρθρωσης με βάση τα δεδομένα της αγοράς και όχι σε σχέση με την τρέχουσα κατάσταση της Corsair και τις εγγενείς προβλέψεις για το κόστος χρηματοδότησης και τη χρηματοοικονομική μόχλευση στο τέλος της περιόδου το 2026. Αυτό συνάδει με την ανάλυση της ικανότητας της επιχείρησης να καλύπτει μακροπρόθεσμα το κόστος κεφαλαίου της υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς. Η εναλλακτική λύση είναι η εκτίμηση του κόστους ευκαιρίας του κεφαλαίου τον χρόνο κατά τον οποίο το κεφάλαιο (ή το χρέος) επενδύεται και αναλύεται.

([46]) Η προσέγγιση προκρίνει τυποποιημένες τομεακές παραμέτρους αντί των ειδικών δεδομένων του δικαιούχου που αντικατοπτρίζουν την κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στον δικαιούχο της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, όπως, στην περίπτωση της Corsair, της διαγραφής δημόσιων απαιτήσεων.

([47]) Η προσέγγιση καθιστά δυνατό να καταδειχθεί ο συστημικός κίνδυνος που αφορά ειδικά τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και όχι το μεταβατικό προφίλ κινδύνου της Corsair.

(263) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το κόστος ιδίων κεφαλαίων περιλαμβάνει ειδικό ασφάλιστρο μειωμένης ρευστότητας, το οποίο δικαιολογείται από το γεγονός ότι η Corsair δεν είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο, ενώ δεν εφαρμόζεται ασφάλιστρο χρηματοοικονομικών δυσχερειών, δεδομένου ότι το ΜΣΚΚ υπολογίζεται σε χρονική στιγμή κατά την οποία η επιχείρηση προβλέπεται να έχει αποκαταστήσει τη βιωσιμότητά της. Τέλος, το χρησιμοποιούμενο κόστος χρέους βασίζεται σε αντικειμενικούς δείκτες αναφοράς της αγοράς που συνδυάζουν τομεακά και μακροοικονομικά δεδομένα της Γαλλίας και αντικατοπτρίζουν το κόστος χρηματοδότησης μιας βιώσιμης επιχείρησης μεσαίου μεγέθους που δραστηριοποιείται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και όχι το κόστος με το οποίο επιβαρύνεται σήμερα ή στο μέλλον η Corsair.

(264) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το ΜΣΚΚ της τάξης του [8,6-10,5] % συνιστά συνετό και αξιόπιστο ποσοστό αναφοράς για την αξιολόγηση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Corsair και για την επαλήθευση ότι οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης επιτρέπουν την κάλυψη του κόστους κεφαλαίου μακροπρόθεσμα, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης και την πάγια πρακτική της Επιτροπής σε συγκρίσιμες περιπτώσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

(265) Επιπλέον, η κεφαλαιακή θέση της εταιρείας [...], η οποία σηματοδοτεί την οριστική έξοδο της Corsair από το καθεστώς προβληματικής επιχείρησης κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(266) Σε αυτήν τη βάση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, ακόμη και αν η πλήρης αποκατάσταση των ιδίων κεφαλαίων της Corsair επρόκειτο να πραγματοποιηθεί μετά το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, το υποβληθέν σχέδιο παρουσιάζει σταθερές και υγιείς προοπτικές αποκατάστασης της βιωσιμότητας. Οι πλέον πρόσφατες προβλέψεις λαμβάνουν υπόψη τα πρόσθετα μέτρα εξορθολογισμού και ανταγωνιστικότητας που έλαβε η εταιρεία, ιδίως τον περιορισμό των λειτουργικών δαπανών, τον εκσυγχρονισμό του στόλου, τη βελτίωση του συντελεστή πληρότητας και μια πιο αποδοτική πολιτική τιμολόγησης. Λαμβάνουν επίσης υπόψη τα μέτρα που προτείνονται από τις γαλλικές αρχές για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Το αναμενόμενο επίπεδο κερδοφορίας (ΑΑΚ [10,6-13,4] % το 2026 και [11,4-15,2] % το 2027) αποτελεί απόδειξη μιας γνήσιας και βιώσιμης ανάκαμψης, η οποία είναι ακόμη πιο αξιοσημείωτη καθώς επιτεύχθηκε σε ένα πλαίσιο που εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από τις επιπτώσεις της στρατιωτικής επίθεσης της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας.

(267) Στο πλαίσιο αυτό, και με βάση τον πίνακα 4 που διαβίβασαν οι γαλλικές αρχές, η Επιτροπή διατυπώνει τις ακόλουθες συμπληρωματικές παρατηρήσεις, οι οποίες ενισχύουν την ανάλυση που αφορά την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της Corsair:

α) Η Επιτροπή επισημαίνει, πρώτον, ότι οι γαλλικές αρχές τεκμηρίωσαν την ανάλυσή τους συγκρίνοντας την απόδοση απασχολούμενου κεφαλαίου (ΑΑΚ) της Corsair με ένα ευρύ και αντιπροσωπευτικό δείγμα δώδεκα ευρωπαϊκών και βορειοαμερικανικών τρίτων αεροπορικών εταιρειών. Το δείγμα αυτό περιλαμβάνει παραδοσιακούς αερομεταφορείς, εταιρείες χαμηλού κόστους και αεροπορικές εταιρείες της Βόρειας Αμερικής, με αποτέλεσμα να αντικατοπτρίζονται οι διαρθρωτικές διαφορές στην απόδοση του κεφαλαίου ανάλογα με τα επιχειρηματικά μοντέλα. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εν λόγω ανάλυση ανά κατηγορία παρέχει ένα σχετικό σημείο αναφοράς για την Corsair, της οποίας η θέση και το προφίλ κινδύνου είναι παρόμοια με εκείνα των παραδοσιακών αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε δίκτυα μεγάλων αποστάσεων με υψηλή ένταση κεφαλαίου, παρόλο που είναι προδήλως πιο περιορισμένη σε μέγεθος από τις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες.

β) Δεύτερον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εξέλιξη της ΑΑΚ που παρατηρήθηκε κατά την περίοδο 2019-2024 αποτυπώνει τους μείζονες εξωγενείς κλυδωνισμούς που επηρέασαν τον τομέα των αερομεταφορών: έπειτα από ένα γενικά ικανοποιητικό επίπεδο το 2019, με μέσο δείκτη ΑΑΚ 7,3 % σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες, οι δείκτες σημείωσαν απότομη πτώση το 2021 και το 2022, με τον μέσο όρο είτε να καθίσταται αρνητικός είτε πολύ χαμηλός, ιδίως λόγω της κρίσης COVID-19, των περιορισμών στην κινητικότητα και των διαταραχών στις αξιακές αλυσίδες. Η ανοδική τάση που παρατηρήθηκε το 2023 και επιβεβαιώθηκε το 2024 με μέσο δείκτη ΑΑΚ 6,9 % καταδεικνύει τη σταδιακή επιστροφή σε πιο ομαλοποιημένες συνθήκες της αγοράς, χωρίς ωστόσο να σημειώνεται ομοιόμορφη επιστροφή στα προ COVID επίπεδα.

γ) Σε αυτό το τομεακό πλαίσιο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ΑΑΚ της Corsair ανήλθε σε [...] % το 2024/2025, αφού έφθασε σε επίπεδο σχεδόν ισοσκελισμένο κατά το οικονομικό έτος 2023/2024. Το στοιχείο αυτό αντικατοπτρίζει την αξιοσημείωτη βελτίωση των οικονομικών της επιδόσεων μετά την εφαρμογή των πρώτων μέτρων αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, οι προβλέψεις του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης δείχνουν ότι η ΑΑΚ της Corsair θα ακολουθεί αυξανόμενη πορεία έως το τέλος του σχεδίου.

(268) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η πορεία αυτή συνάδει με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης, υπό την έννοια ότι καταδεικνύει την ικανότητα της δικαιούχου εταιρείας να παράγει μεσοπρόθεσμα απόδοση κεφαλαίου η οποία είναι θετική με την πάροδο του χρόνου και συμβατή με το κόστος κεφαλαίου, επιτρέποντάς της να λειτουργεί υπό κανονικές συνθήκες αγοράς χωρίς να βασίζεται συνεχώς σε κρατικές ενισχύσεις. Στο πλαίσιο αυτό, η προβλεπόμενη τάση της ΑΑΚ αποτελεί συναφή και αξιόπιστο δείκτη της μακροπρόθεσμης αποκατάστασης της βιωσιμότητας της Corsair.

(269) Επιπλέον, ακόμη και αν τα ίδια κεφάλαια παραμένουν αρνητικά στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατάσταση αυτή δεν αρκεί από μόνη της για να αποκλειστεί η διαπίστωση της αποκατάστασης της βιωσιμότητας μακροπρόθεσμα. Η έννοια της «βιωσιμότητας», όπως ερμηνεύεται από την Επιτροπή σε παρόμοιες περιπτώσεις εκτεταμένης αναδιάρθρωσης, δεν βασίζεται αποκλειστικά στη φερεγγυότητα του ισολογισμού, αλλά στη διαρθρωτική και μόνιμη ικανότητα της επιχείρησης να παράγει θετικές ταμειακές ροές και, ως εκ τούτου, να αυτοχρηματοδοτείται χωρίς περαιτέρω κρατική ενίσχυση. Στο πλαίσιο αυτό, το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης παρουσιάζει θετική πορεία λειτουργικής απόδοσης, η οποία διασφαλίζει ότι η οικονομική ανάκαμψη της Corsair είναι μη αναστρέψιμη και ότι η Corsair θα είναι τελικά σε θέση να χρηματοδοτεί τις επενδύσεις της και να αποπληρώνει τα χρέη της, παρόλο που θα απαιτηθεί (ελαφρώς) παρατεταμένη περίοδος για την εκκαθάριση των ιστορικών ζημιών (έλλειμμα ιδίων κεφαλαίων). Ως εκ τούτου, η προσωρινή διατήρηση αρνητικών ιδίων κεφαλαίων πρέπει να γίνει δεκτή ως εγγενής συνέπεια των ιστορικών ζημιών, με την επιφύλαξη της μελλοντικής οικονομικής βιωσιμότητας.

(270) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η πρόσφατη και αναμενόμενη τάση των κύριων μακροοικονομικών παραμέτρων υποστηρίζει επίσης την πορεία ανάκαμψης που παρουσιάζεται. Πρώτον, η σταθεροποίηση και η αναμενόμενη ελαφρά αύξηση του ευρώ έναντι του δολαρίου κατά την περίοδο 2025/2027 ([48]) μειώνουν αυτόματα το κόστος των αγορών σε συνάλλαγμα, ιδίως όσον αφορά τα αεροπορικά καύσιμα και τις συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης αεροσκαφών σε δολάρια. Δεύτερον, μετά την έντονη αστάθεια που παρατηρήθηκε το 2022 και το 2023, οι προθεσμιακές αγορές κηροζίνης παρουσιάζουν τάση συγκράτησης των τιμών ([49]) κατά την περίοδο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η οποία μετριάζει σημαντικά τον κίνδυνο που επιβαρύνει τα λειτουργικά περιθώρια. Οι δύο αυτοί παράγοντες συνδυαστικά, η ευνοϊκή τάση της συναλλαγματικής ισοτιμίας και η χαλάρωση των τιμών των καυσίμων, αποτελούν εξωτερικούς μοχλούς που στηρίζουν την κερδοφορία της Corsair και ενισχύουν την αξιοπιστία του σχεδίου όσον αφορά την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς της.

(271) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, κατά τη λήξη του σχεδίου, η Corsair θα διαθέτει υγιέστερη χρηματοοικονομική δομή και επαρκείς ταμειακές ροές ώστε να συνεχίσει την ανάπτυξή της χωρίς να χρειάζεται να βασιστεί σε περαιτέρω δημόσια στήριξη· αυτό ισχύει τόσο στο βασικό όσο και στο απαισιόδοξο σενάριο.

(272) Όσον αφορά το απαισιόδοξο σενάριο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθαρό αποτέλεσμα που αναμένεται στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης είναι θετικό στο ποσό των [...] EUR, εξαιρουμένων των αποτελεσμάτων της κρατικής ενίσχυσης. Το ίδιο ισχύει και για τις ταμειακές ροές της εταιρείας, οι οποίες αναμένεται να κυμαίνονται από [...] εκατ. EUR έως [...].

([48]) Τόσο οι προβλέψεις της αγοράς όσο και οι μακροοικονομικές παραδοχές υποδεικνύουν σταθεροποίηση, ή ακόμη και ελαφρά αύξηση, του ευρώ έναντι του δολαρίου ΗΠΑ κατά την περίοδο 2025-2027. Πρώτον, σύμφωνα με τις τεχνικές προβλέψεις του Ευρωσυστήματος, η συναλλαγματική ισοτιμία ευρώ/δολαρίου ΗΠΑ θα μπορούσε να σημειώσει συγκρατημένη πρόοδο μεταξύ 2025 και 2027, ανερχόμενη από περίπου 1,08 το 2025 σε 1,11 και στη συνέχεια σε 1,13 την περίοδο 2026-2027, αντικατοπτρίζοντας ανατίμηση του ευρώ σε σύγκριση με τα προηγούμενα επίπεδα, σε ένα πλαίσιο μείωσης των τιμών των πρώτων υλών και βελτίωσης των μακροπρόθεσμων επιτοκίων στη ζώνη του ευρώ. Δεύτερον, σύμφωνα με τις προβλέψεις των επαγγελματιών της αγοράς (ECB Survey of Professional Forecasters, Έρευνα μεταξύ των Επαγγελματικών Φορέων Διενέργειας Προβλέψεων της ΕΚΤ) αναμένεται άνοδος του ευρώ έναντι του δολαρίου, με τις ισοτιμίες ευρώ/δολαρίου ΗΠΑ να αναμένονται υψηλότερες το 2026 σε σύγκριση με το 2025, ακολουθώντας ανοδική πορεία σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Αυτό επιβεβαιώνεται από προβλέψεις διεθνών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που κινούνται στις ίδιες γραμμές· ορισμένα θεωρούν ότι το ευρώ θα μπορούσε να υπερβεί το όριο των 1,15 έως 1,20 δολαρίων ΗΠΑ σε μακροπρόθεσμη βάση κατά τη διάρκεια του 2025/2026 λόγω διαρθρωτικών παραγόντων, όπως οι πιθανές αποκλίσεις στις νομισματικές πολιτικές της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και της Ομοσπονδιακής Τράπεζας των ΗΠΑ, καθώς και η σχετική ανθεκτικότητα της οικονομίας της ζώνης του ευρώ. Συνολικά, αυτές οι τεκμηριωμένες εκτιμήσεις υποστηρίζουν την παραδοχή ότι το ευρώ θα σταθεροποιηθεί και στη συνέχεια θα αυξηθεί ελαφρά έναντι του δολαρίου κατά την εν λόγω περίοδο.

([49]) Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν σχετικά με την αγορά πετρελαϊκών προϊόντων και την προθεσμιακή αγορά δείχνουν μια γενική τάση συγκράτησης των τιμών των καυσίμων αποστάγματος πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένης της κηροζίνης, η τιμή της οποίας σημείωσε απότομες διακυμάνσεις το 2022 και το 2023. Οι διεθνείς τιμές του αργού πετρελαίου, οι οποίες αποτελούν τον κύριο παράγοντα του κόστους της κηροζίνης, έχουν μειωθεί σημαντικά σε σχέση με τις ανώτατες τιμές που σημειώθηκαν τα τελευταία έτη και έχουν παραμείνει σε ιστορικά χαμηλότερα επίπεδα το 2025, με το Brent να τιμολογείται συχνά σε τιμές κάτω των 70 USD το βαρέλι, αντικατοπτρίζοντας την πλεονάζουσα προσφορά και την ασθενέστερη από την αναμενόμενη παγκόσμια ζήτηση. Αξιόπιστες προβλέψεις δείχνουν ότι αυτή η πτωτική τάση θα μπορούσε να επεκταθεί το 2026 και το 2027, καθώς οι εκτιμήσεις τοποθετούν τις τιμές του Brent σε περίπου 58-60 USD το βαρέλι μεσοπρόθεσμα, οι οποίες αντιστοιχούν σε σημαντικά χαμηλότερα επίπεδα από τις ανώτατες τιμές που σημειώθηκαν πρόσφατα, και ασκούν καθοδική πίεση στις τιμές της κηροζίνης.
Επιπλέον, οι προθεσμιακές αγορές προϊόντων απόσταξης δείχνουν εξομάλυνση των πριμοδοτήσεων για τα καύσιμα αεριωθουμένων (κηροζίνη) σε σύγκριση με άλλα καύσιμα αποστάγματος πετρελαίου, στοιχείο που αποτελεί ένδειξη ότι οι ανησυχίες για εντάσεις στον εφοδιασμό διασκεδάζονται. Τα ευρωπαϊκά ασφάλιστρα καυσίμου αεριωθουμένων σε σχέση με τα συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης πετρελαίου εσωτερικής καύσης έχουν σχεδόν εξαφανιστεί, γεγονός που αντικατοπτρίζει τη μείωση των φόβων έλλειψης και την εξομάλυνση της διάρθρωσης των τιμών στις προθεσμιακές αγορές (βλ.: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).
Στο πλαίσιο αυτό, ο συνδυασμός των σταθερά πιο συγκρατημένων τιμών του αργού πετρελαίου και της μείωσης των πριμοδοτήσεων για τα προϊόντα απόσταξης αντικατοπτρίζεται στις προσδοκίες ότι η τιμή της κηροζίνης αεροπλάνων θα παραμείνει σταθερή ή θα μειωθεί ελαφρώς κατά τη διάρκεια του χρονικού ορίζοντα προγραμματισμού 2025-2027, στοιχείο που μειώνει σημαντικά τον κίνδυνο που επιβαρύνει τα λειτουργικά περιθώρια των αεροπορικών εταιρειών οι οποίες εξαρτώνται από αυτό το βασικό καύσιμο, όπως η Corsair.

(273) Οι παραδοχές που χρησιμοποίησαν οι γαλλικές αρχές, αν και συνετές, φαίνονται εύλογες με βάση τις τάσεις που παρατηρούνται στον τομέα των αερομεταφορών και τις πρόσφατες επιδόσεις της Corsair, ιδίως των δρομολογίων μεγάλων αποστάσεων προς τα υπερπόντια διαμερίσματα και την Αφρική. Μολονότι το απαισιόδοξο σενάριο αναδεικνύει την εναπομένουσα ευαισθησία στις διακυμάνσεις του κόστους και της ζήτησης, η Επιτροπή θεωρεί, ωστόσο, ότι ο συνδυασμός σταθερά χαμηλότερου κόστους, καλύτερα στοχευμένης εμπορικής θέσης, ευνοϊκότερου εξωτερικού οικονομικού περιβάλλοντος και επανέναρξης της διεθνούς κυκλοφορίας σε σταθερά επίπεδα καθιστά αξιόπιστη την πρόβλεψη για αποκατάσταση της βιωσιμότητας της εταιρείας έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, η οποία θα έχει ήδη ολοκληρωθεί έως το τέλος Σεπτεμβρίου του 2026.

(274) Σύμφωνα με το σημείο 52 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι η αποκατάσταση της βιωσιμότητας συνεπάγεται τόσο τη μακροπρόθεσμη ικανότητα της επιχείρησης να καλύπτει όλες τις δαπάνες της, συμπεριλαμβανομένων της απόσβεσης και των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων, παρέχοντας παράλληλα τη δέουσα προβλεπόμενη απόδοση επί του κεφαλαίου, όσο και, ως διακριτό κριτήριο, την ικανότητα της αναδιαρθρωμένης επιχείρησης να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις, χωρίς να συνεχίσει να βασίζεται στη δημόσια στήριξη. Εν προκειμένω, η Επιτροπή διευκρινίζει ότι το κριτήριο αυτό δεν περιορίζεται στη λογιστική κεφαλαιακή θέση κατά τη διάρκεια της αναδιάρθρωσης, η οποία μπορεί να παραμείνει προσωρινά αρνητική, αλλά πρέπει να αξιολογηθεί με προοπτική τον ορίζοντα ολοκλήρωσης του σχεδίου, μέσω μιας σειράς σχετικών οικονομικών και χρηματοοικονομικών δεικτών.

(275) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι κατά τη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Corsair προβλέπεται ότι θα παράγει θετικό και επαναλαμβανόμενο αποτέλεσμα εκμετάλλευσης, θετικές διαθέσιμες ταμειακές ροές και απόδοση απασχολούμενου κεφαλαίου σταθερά υψηλότερη από το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου. Οι παράγοντες αυτοί αποτελούν απόδειξη της ικανότητας της επιχείρησης να χρηματοδοτεί τη δραστηριότητά της και τις μελλοντικές επενδύσεις της υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, χωρίς να βασίζεται σε περαιτέρω κρατικές ενισχύσεις. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προβλεπόμενη χρηματοοικονομική δομή παρέχει στην Corsair τη δυνατότητα να ανταποκρίνεται στις συνήθεις απαιτήσεις της αγοράς όσον αφορά τη φερεγγυότητα και την κάλυψη της εξυπηρέτησης του χρέους, γεγονός που θα της εξασφαλίσει κανονική πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης της αγοράς μετά τη λήξη της αναδιάρθρωσης.

(276) Υπό τις συνθήκες αυτές, και σύμφωνα με την προσέγγιση που εφάρμοσε η Επιτροπή σε προηγούμενες υποθέσεις, ιδίως στην υπόθεση TAP, όπως εγκρίθηκε από το Δικαστήριο (Ryanair DAC κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, σκέψεις 104 και εξής), η Επιτροπή θεωρεί ότι η Corsair θα είναι σε θέση να ανταγωνιστεί στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις έως το τέλος του σχεδίου αναδιάρθρωσης και το αργότερο έως τον Σεπτέμβριο του 2026. Κατά συνέπεια, τα μέτρα που εφαρμόστηκαν στο πλαίσιο του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης μπορούν να αποκαταστήσουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της Corsair και να διασφαλίσουν τη χρηματοοικονομική αυτονομία της χωρίς περαιτέρω κρατική ενίσχυση.

5.3.2. *Επιπτώσεις στις συναλλαγές και στον ανταγωνισμό*

5.3.2.1. Καταλληλότητα της ενίσχυσης, αναλογικότητα, ίδια συμμετοχή και καταμερισμός των επιβαρύνσεων

(277) Σύμφωνα με το σημείο 62 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, σημαντική συμμετοχή στο κόστος της αναδιάρθρωσης απαιτείται από τους ίδιους πόρους του δικαιούχου της ενίσχυσης, τους μετόχους ή τους πιστωτές του ή τον επιχειρηματικό όμιλο στον οποίο ανήκει, ή από νέους επενδυτές. Η ίδια συμμετοχή αυτού του είδους θα έπρεπε κανονικά να είναι συγκρίσιμη με την ενίσχυση που χορηγείται από την άποψη των συνεπειών για τη φερεγγυότητα ή τη θέση ρευστότητας του δικαιούχου· επιπλέον, η ανταμοιβή που καταβάλλεται για την ενίσχυση πρέπει να είναι η προσήκουσα (σημείο 54 των κατευθυντήριων γραμμών). Σύμφωνα με το σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η συμμετοχή αυτή πρέπει να είναι πραγματική, με άλλα λόγια δηλαδή ουσιαστική, αποκλείοντας τυχόν μελλοντικά προσδοκώμενα κέρδη όπως οι ταμειακές εισροές. Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 124 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών, εάν, στο πλαίσιο των αλλαγών στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, το κόστος της αναδιάρθρωσης αυξηθεί, η ίδια συμμετοχή πρέπει να αυξηθεί αντίστοιχα.

(278) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι οι γαλλικές αρχές εξέταζαν το ενδεχόμενο λήψης νέων μέτρων στήριξης για την Corsair, ύψους 83,1 εκατ. EUR ([50]), συμπεριλαμβανομένων νέας εισφοράς ύψους 3 εκατ. EUR από το Conseil Départemental de Guadeloupe, αναδιάρθρωσης δημόσιου χρέους ύψους 19 εκατ. EUR, παραίτησης από απαιτήσεις ύψους 23 εκατ. EUR, νέων φορολογικών μειώσεων σε σχέση με την ανανέωση του στόλου ύψους περίπου 38,1 εκατ. EUR, καθώς και παραίτησης από απαιτήσεις για δημόσιες οφειλές που αντιστοιχούν στα ποσά των δανείων FDES & PP που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο της αρχικής αναδιάρθρωσης (80 εκατ. EUR συνολικά).

(279) Επιπλέον, η Επιτροπή επισήμανε ότι η προβλεπόμενη ειδική ρήτρα βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης παρέμενε περιορισμένη σε [...] εκατ. EUR, ενώ το σωρευτικό ποσό της δημόσιας στήριξης που είχε χορηγηθεί από το 2020 πλησίαζε τα 200 εκατ. EUR. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έκρινε ότι, ακόμη και αν η αναδιάρθρωση ήταν επιτυχής, το μεγαλύτερο μέρος των κερδών θα διοχετεύονταν σε ιδιώτες μετόχους, ενώ το κράτος θα επωμιζόταν την κύρια πίεση λόγω της διαγραφής χρεών και της χορήγησης φορολογικών πλεονεκτημάτων ισοδύναμων με μη επιστρεπτέες επιδοτήσεις. Ως εκ τούτου, επισήμανε ότι η αμοιβή του κράτους δεν φαινόταν επαρκής και ότι η μερική μετατροπή των δημόσιων απαιτήσεων σε κεφάλαιο θα μπορούσε να εξασφαλίσει καλύτερη συμμετρία με τους λοιπούς επενδυτές.

(280) Επιπλέον, η Επιτροπή έκρινε ότι το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν καταδείκνυε ακόμη την ύπαρξη επαρκούς, πραγματικής και ουσιαστικής ίδιας συμμετοχής κατά την έννοια του σημείου 64 και του σημείου 124 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, ορισμένες πηγές χρηματοδότησης που αναφέρθηκαν —όπως η προβλεπόμενη πράξη πώλησης και επανεκμίσθωσης για περίπου 21,7 εκατ. EUR ή η χρηματοδότηση τεσσάρων Airbus A330-NEO που δεν έχουν ακόμη παραδοθεί— φάνηκε στο παρόν στάδιο ότι δεν ήταν επαρκώς τεκμηριωμένες ή ότι ήταν απλώς υποθετικές.

(281) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή έκρινε ότι η ίδια συμμετοχή ήταν περιορισμένη και αβέβαιη σε σχέση με τον συνολικό όγκο της δημόσιας στήριξης και ότι οι γαλλικές αρχές δεν είχαν αποδείξει ότι η ειδική γεωγραφική κατάσταση της Corsair δικαιολογούσε την τόσο χαμηλή συμμετοχή. Ως εκ τούτου, εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες ως προς την αναλογικότητα και την αμοιβή της προβλεπόμενης ενίσχυσης με βάση τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(282) Ωστόσο, με βάση διεξοδική ανάλυση των πλέον πρόσφατων παρατηρήσεων της Γαλλίας και των διευκρινίσεων και αλλαγών που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές, ιδίως όσον αφορά τις διάφορες συνιστώσες της ίδιας συμμετοχής του δικαιούχου (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 36 έως 43 και πίνακα 1 στην αιτιολογική σκέψη 44), το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης παρουσιάζει συνολικό κόστος 233 εκατ. EUR, το οποίο χρηματοδοτείται με 145,4 εκατ. EUR ίδια συμμετοχή (62,3 %) και 87,8 εκατ. EUR κρατική ενίσχυση (37,7 %), και 519,4 εκατ. EUR, το οποίο χρηματοδοτείται με 319,1 εκατ. EUR ίδια συμμετοχή (61,4 %) και 200,5 εκατ. EUR ενίσχυση (38,6 %), εάν συμπεριληφθεί το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης (από το 2020), και εάν τα 6 εκατ. EUR από τα υπερπόντια διαμερίσματα μέσω της OMRP που το στήριξαν προστεθούν ως ενίσχυση και όχι ως ίδια συμμετοχή.

(283) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίσει ότι οι συμμετοχές είναι πραγματικές, επαρκείς και δεν περιέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Η ίδια συμμετοχή ύψους 145,4 εκατ. EUR υπερβαίνει κατά πολύ το ελάχιστο απαιτούμενο όριο του 50 %, διασφαλίζοντας ως εκ τούτου ότι ο δικαιούχος και οι πιστωτές και/ή οι μέτοχοί του επωμίζονται το μεγαλύτερο μέρος του κόστους αναδιάρθρωσης. Από την άποψη αυτή, η λεπτομερής ανάλυση των εν λόγω συμμετοχών καταδεικνύει τη συμμόρφωση καθενός από τα εν λόγω μέτρα.

(284) Οι εισφορές κεφαλαίου από τους ιδιώτες επενδυτές Blue Sky Holding και Advens-Geocoton συνολικού ύψους [10-50] εκατ. EUR αντιπροσωπεύουν νέα κεφάλαια που θα αποτελέσουν απευθείας εισφορά βάσει συμφωνίας μεταξύ των μετόχων, η οποία θα υπογραφεί σύμφωνα με τη δέσμευσή τους που περιλαμβάνεται στο έγγραφο καθορισμού των όρων. Το ίδιο ισχύει και για την πρόσθετη δέσμευση για εισφορά [5-30] εκατ. EUR που συμφωνήθηκε από τους τρεις μετόχους (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton και SEMPA), σε περίπτωση που τα ταμειακά αποθέματα της Corsair μειωθούν κάτω από [...] εκατ. EUR. Στο πλαίσιο αυτό, μολονότι οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η αύξηση του κεφαλαίου της Corsair κατά 3 εκατ. EUR μέσω πόρων από την περιφέρεια της Γουαδελούπης συνιστά κρατική ενίσχυση [βλ. αιτιολογική σκέψη 39 σημείο i)], δεν παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο ταξινόμησης ή ποσοτικοποίησης της συμμετοχής της

([50]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 32 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, στην οποία δεν περιλαμβάνεται καμία αναφορά στους τόκους επί των δανείων FDES & PP που εγκαταλείφθηκαν.

SEMPAT στην εν λόγω πρόσθετη χρηματοδότηση. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, δεδομένου του μεριδίου της περιφέρειας της Γουαδελούπης στο μελλοντικό κεφάλαιο της Corsair, ακόμη και αν το μέρος της πρόσθετης χρηματοδότησης από τη SEMPAT θεωρηθεί κρατική ενίσχυση και όχι συνιστώσα της ίδιας συμμετοχής, αυτό θα είχε μικρό μόνο αντίκτυπο στον λόγο της δημόσιας προς την ιδιωτική χρηματοδότηση κατά τη χρηματοδότηση του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης και, κατά συνέπεια, δεν θα άλλαζε τη λογιστική αξιολόγηση, μεταξύ άλλων όσον αφορά την αναλογικότητα, στην παρούσα απόφαση. Ως εκ τούτου, οι συμμετοχές αυτές μπορούν να θεωρηθούν βέβαιες, πραγματικές και χωρίς στοιχεία κρατικής ενίσχυσης για τους σκοπούς των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(285) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση τεσσάρων νέων αεροσκαφών Airbus A330-NEO που μισθώθηκαν έναντι ποσού [20-80] εκατ. EUR, μολονότι συνδέεται με πληρωμές μισθωμάτων, εξακολουθεί να θεωρείται προσπάθεια ιδιωτικής χρηματοδότησης στο πλαίσιο του επιχειρηματικού σχεδίου από τον πάροχο της σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης. Οι συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης που αφορούν την ανανέωση του στόλου της Corsair έχουν υπογραφεί και έχουν ήδη πραγματοποιηθεί παραδόσεις. Ειδικότερα, η AerCap, μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης αεροσκαφών στον κόσμο, προμήθευσε και παρέδωσε το πρώτο από τα τέσσερα αεροσκάφη A330-900-NEO Airbus που εκμισθώθηκαν στην Corsair στο πλαίσιο της ανανέωσης του στόλου. Η παράδοση πραγματοποιήθηκε στις [...], ενώ η παράδοση στην Corsair των άλλων τριών αεροσκαφών είχε προγραμματιστεί εντός του 2024 στο πλαίσιο της ίδιας σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης. Ως εκ τούτου, η συμμετοχή αυτή μπορεί να θεωρηθεί πραγματική και χωρίς στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(286) Επιπλέον, το ποσό των [25-45] εκατ. EUR για την πώληση του H-SKY το καλοκαίρι του 2025 είναι αποδεκτό ως έσοδο από πώληση που έχει ήδη πραγματοποιηθεί με ιδιώτη αντισυμβαλλόμενο [βλ. αιτιολογική σκέψη 31 στοιχείο στ)], και το οποίο έχει διατεθεί αμετάκλητα στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(287) Όσον αφορά την αναστολή πληρωμών για τις εισφορές που χορήγησε το CRPN ύψους [10-40] εκατ. EUR, από τις αιτιολογικές σκέψεις 193 έως 200 προκύπτει ότι το μέτρο αυτό δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Δεδομένου ότι βασίζεται σε αυτόνομη εμπορική συμφωνία μεταξύ της Corsair και του CRPN και όχι σε απόφαση καταλογιστέα στο κράτος, μπορεί να γίνει δεκτό ότι δεν περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Η εν λόγω αναστολή πληρωμών αποφασίστηκε με απόφαση του ειδικού διοικητικού συμβουλίου του CRPN της 7ης Νοεμβρίου 2023, την οποία υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές στην Επιτροπή και, ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί πραγματική, ουσιαστική και επαληθεύσιμη συνιστώσα της ίδιας συμμετοχής κατά την έννοια του σημείου 64 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, σύμφωνα με το οποίο η ίδια συμμετοχή πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον στο 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης για τις μεγάλες επιχειρήσεις.

(288) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι σημαντικό μέρος της ίδιας συμμετοχής ενισχύει άμεσα τα ίδια κεφάλαια της Corsair, μέσω εισφορών νέου κεφαλαίου (βλ. αιτιολογική σκέψη 283). Τα υπόλοιπα μέτρα, μολονότι δεν αυξάνουν άμεσα τα ίδια κεφάλαια, συμβάλλουν ωστόσο σημαντικά στην αποκατάσταση της φερεγγυότητας της Corsair, ενισχύοντας την ικανότητά της να αντιμετωπίζει τις οικονομικές υποχρεώσεις της και στηρίζοντας τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του επιχειρηματικού μοντέλου της.

(289) Η φερεγγυότητα μιας επιχείρησης αντιστοιχεί στην ικανότητά της να εκπληρώνει όλες τις χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέσω των ιδίων πόρων της και των μελλοντικών ταμειακών ροών της. Πρέπει να αξιολογείται όχι μόνο με στατικό τρόπο, με σύγκριση των στοιχείων του ενεργητικού και του παθητικού στον ισολογισμό, αλλά και με δυναμικό τρόπο, με βάση την ικανότητα της επιχείρησης να παράγει επαρκή αποτελέσματα και ταμειακές ροές για την εξόφληση των χρεών της κατά τη λήξη τους. Ως εκ τούτου, η φερεγγυότητα μπορεί να βελτιωθεί με την άμεση ενίσχυση των ιδίων κεφαλαίων ή με τη βιώσιμη μείωση των υποχρεώσεων, τη μείωση της εξυπηρέτησης του χρέους ή τον διαρθρωτικό περιορισμό του κόστους χρηματοδότησης.

(290) Ως εκ τούτου, όσον αφορά τα μέτρα ίδιας συμμετοχής που εφαρμόστηκαν στο πλαίσιο του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι συμβάλλουν, το καθένα διαφορετικά, στη βελτίωση της φερεγγυότητας της Corsair, ακόμη και αν το αποτέλεσμά τους δεν αποτυπώνεται σε κάθε περίπτωση άμεσα στα ίδια κεφάλαια του ισολογισμού. Η αναστολή πληρωμών που χορήγησε το CRPN σημαίνει ότι οι καταληκτικές ημερομηνίες πληρωμής έχουν μετατεθεί και η οικονομική επιβάρυνση έχει μειωθεί προσωρινά, γεγονός που μετριάζει τις ταμειακές εκροές βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα και βελτιώνει την ικανότητα της εταιρείας να ανταποκριθεί στις άλλες χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτόν στη σταθεροποίηση της συνολικής χρηματοοικονομικής δομής της. Η χρηματοδότηση νέων αεροσκαφών, η οποία παρέχει τη δυνατότητα ανανέωσης του στόλου χωρίς υπερβολική κινητοποίηση ιδίων κεφαλαίων, μειώνει τις δαπάνες εκμετάλλευσης ανά μονάδα και βελτιώνει τη λειτουργική αποδοτικότητα· αυτό με τη σειρά του αυξάνει την ικανότητα παραγωγής ταμειακών ροών, ενισχύοντας με τον τρόπο αυτόν τη φερεγγυότητα κατά την περίοδο του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Τέλος, η πώληση ενός αεροσκάφους δημιουργεί ρευστότητα και μειώνει το κόστος λειτουργίας και κατοχής του σχετικού περιουσιακού στοιχείου, το οποίο με τη σειρά του μειώνει τις μελλοντικές χρηματοδοτικές ανάγκες και βελτιώνει τόσο τη φερεγγυότητα όσο και το προφίλ χρηματοοικονομικού κινδύνου της εταιρείας.

(291) Όσον αφορά την κρατική ενίσχυση ύψους 87,8 εκατ. EUR ([...] % του συνολικού κόστους που συνδέεται με τις αλλαγές στο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Corsair), περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας της Corsair, η οποία αποτελεί θεμελιώδη αρχή των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, καθόσον το ποσό αυτό αποσκοπεί στην αντιστάθμιση του ελλείμματος χρηματοδότησης που προκλήθηκε από απρόβλεπτες περιστάσεις οι οποίες δεν μπορούν να καταλογιστούν στην επιχείρηση. Πέραν της ενίσχυσης ύψους 3 εκατ. EUR με τη μορφή εισφοράς κεφαλαίου από το Conseil Départemental de la Guadeloupe, η ενίσχυση συνίσταται κυρίως στη διαγραφή του δημόσιου χρέους με δυνατότητα διαγραφής (23 εκατ. EUR), στη διαγραφή των δεδουλευμένων και κεφαλαιοποιημένων τόκων του δανείου PP (ύψους 4,7 εκατ. EUR), στην πίστωση φόρου για υπερπόντια εδάφη (ύψους 38,1 εκατ. EUR) και στην αναδιάρθρωση του δημόσιου χρέους που δεν μπορεί να διαγραφεί (19 εκατ. EUR), όπου το ποσό της ενίσχυσης αποτιμάται με βάση το παρασχεθέν πλεονέκτημα.

(292) Όσον αφορά, πρώτον, την ενίσχυση ύψους 3 εκατ. EUR με τη μορφή εισφοράς κεφαλαίου από το Conseil Départemental de la Guadeloupe, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το μέτρο αυτό συνιστά μέσο στοχευμένο και αναγκαίο για την αναδιάρθρωση, σύμφωνα με τα σχετικά σημεία των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, στον βαθμό που το επιλεγέν μέσο —η εισφορά κεφαλαίου— είναι το πλέον άμεσο εργαλείο για να αντιμετωπιστούν οι υποχρεώσεις της Corsair και να ενισχυθεί αμέσως η φερεγγυότητά της, ώστε να εξαλειφθεί με τον τρόπο αυτόν ο άμεσος κίνδυνος πτώχευσης. Επιπλέον, η προέλευση της ενίσχυσης, η οποία προέρχεται απευθείας από οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης σε υπερπόντια περιοχή, αναδεικνύει τόσο τη διάσταση της περιφερειακής συνοχής όσο και τη διάσταση του ουσιαστικού δημόσιου συμφέροντος που συνδέεται με τον προορισμό. Η άμεση συμμετοχή του Conseil Départemental de la Guadeloupe στο κεφάλαιο παρέχει επικύρωση της αξιοπιστίας του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης και εισφέρει κεφάλαια που είναι καθοριστικά από διαρθρωτική άποψη για τη μελλοντική βιωσιμότητα της εταιρείας. Το μέτρο αυτό θεωρείται επίσης αναλογικό, διότι συμβάλλει στον περιορισμό των επιπτώσεων μιας εξόδου από την αγορά και της συνεπαγόμενης στρέβλωσης της αγοράς, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι τα οφέλη που απορρέουν από την ενίσχυση χρησιμεύουν αποκλειστικά για την αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας και της χρηματοοικονομικής αυτονομίας της Corsair.

(293) Όσον αφορά τα δάνεια που συμφωνήθηκαν και καταβλήθηκαν το 2020 στο πλαίσιο της πρώτης απόφασης αναδιάρθρωσης (στην οποία προσμετρήθηκε ολόκληρο το κεφάλαιο), η παραίτηση από την απαίτηση προς στήριξη του τροποποιημένου σχεδίου συνιστά πράγματι νέα ενίσχυση επιπλέον της άλλης ενίσχυσης (αιτιολογική σκέψη 211). Ωστόσο, για τους σκοπούς της εξέτασης της αναλογικότητας της πρόσθετης ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, η παραίτηση από το κεφάλαιο δεν θα πρέπει πλέον να ληφθεί υπόψη, διότι διαφορετικά θα έχει ως αποτέλεσμα τον διπλό υπολογισμό των ίδιων δημόσιων πόρων για τη στήριξη ενός μόνο σχεδίου αναδιάρθρωσης. Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι το κεφάλαιο έχει ήδη ληφθεί πλήρως υπόψη κατά την αξιολόγηση της αρχικής ενίσχυσης αναδιάρθρωσης της Corsair, μόνο οι οφειλόμενοι τόκοι λαμβάνονται υπόψη για τον έλεγχο της αναλογικότητας της νέας και της προηγούμενης ενίσχυσης (πίνακας 1), ώστε να διασφαλιστούν με τον τρόπο αυτόν η διαφάνεια και η πλήρης ιχνηλασιμότητα του μέτρου, σύμφωνα με το σημείο 58 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(294) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η προβλεπόμενη πρόσθετη ενίσχυση, κυρίως με τη μορφή παραίτησης από απαιτήσεις, όπως προαναφέρθηκε, συνιστά στην πραγματικότητα κατάλληλο και αναλογικό μέσο κατά την έννοια των σημείων 60 και εξής των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, στον βαθμό που αποσκοπεί στην αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Corsair, περιορίζοντας παράλληλα τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Η εν λόγω διαγραφή χρεών, η οποία ισοδυναμεί στην πραγματικότητα με εισφορά κεφαλαίου, θα βελτιώσει καθοριστικά τη φερεγγυότητα της εταιρείας και θα ενισχύσει την ικανότητά της να εκπληρώνει τις χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της χωρίς περαιτέρω ενίσχυση.

(295) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προβλεπόμενη πρόσθετη ενίσχυση ύψους 38,1 εκατ. EUR, κυρίως με τη μορφή πίστωσης φόρου (CIOM), συνιστά επίσης κατάλληλο και αναλογικό μέσο κατά την έννοια των σημείων 60 και εξής των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, στον βαθμό που αποσκοπεί στην αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Corsair, περιορίζοντας παράλληλα τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Δεδομένου ότι η εν λόγω χρηματοδοτική στήριξη αποτελεί το λειτουργικό ισοδύναμο μιας εισφοράς κεφαλαίου, βελτιώνει σημαντικά τη διάρθρωση των ιδίων κεφαλαίων και τη φερεγγυότητα του δικαιούχου. Η επακόλουθη διασφάλιση της ρευστότητας είναι απαραίτητη για να μπορέσει η Corsair να απορροφήσει το κόστος που συνδέεται με την αναδιάρθρωση και να χρηματοδοτήσει τις δαπάνες που απαιτούνται για την εφαρμογή του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης. Αυτή η ενίσχυση του ισολογισμού και της ικανότητας αυτοχρηματοδότησης θεωρείται ότι αποτελεί μέρος της ελάχιστης απαίτησης ώστε η εταιρεία να είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στις μελλοντικές χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτόν τη βιωσιμότητά της χωρίς να εξαρτάται από νέες ενισχύσεις.

(296) Σε αυτήν τη βάση, η ίδια συμμετοχή της Corsair ανέρχεται στο 61,4 % του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης κατά την εξέταση των δύο περιόδων αναδιάρθρωσης (2020-2026) και αυξάνεται στο 62,3 % για τη συμπληρωματική περίοδο (2023-2026).

(297) Οι δείκτες αυτοί υπερβαίνουν κατά πολύ το ελάχιστο όριο του 50 % που ορίζεται στο σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτόν ότι η δημόσια στήριξη παραμένει αυστηρά αναλογική προς την εναπομένουσα ανάγκη χρηματοδότησης και ότι το μεγαλύτερο μέρος του οικονομικού κινδύνου αναλαμβάνεται από τους μετόχους και τους ιδιώτες επενδυτές. Αυτό ισχύει τόσο για τη χρηματοδότηση στο αρχικό σχέδιο όσο και για τη χρηματοδότηση του αναθεωρημένου σχεδίου, σύμφωνα με το σημείο 124 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, όσον αφορά την τροποποίηση του σχεδίου όταν εξετάζεται μεμονωμένα.

(298) Επιπλέον, ο συνδυασμός των μέτρων που προβλέπονται ανωτέρω πληροί πλήρως τις απαιτήσεις των σημείων 61 και 65 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, δεδομένου ότι διασφαλίζει ότι η ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο και ότι το βάρος της αναδιάρθρωσης κατανέμεται ισομερώς μεταξύ των συμφεροντούχων.

(299) Η υψηλή ίδια συμμετοχή (62,3 %) είναι ο δείκτης που καταδεικνύει καλύτερα ότι η δημόσια στήριξη περιορίζεται στο απολύτως ελάχιστο αναγκαίο για να καταστεί δυνατή η αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης, και συμμορφώνεται, ως εκ τούτου, πλήρως με το κριτήριο της αναλογικότητας για την ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

(300) Επιπλέον, ακόμη και αν το σημείο 124 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης δεν απαιτεί εξέταση αυτής της πτυχής του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα εν λόγω μέτρα αναδιάρθρωσης προκύπτουν μετά την πλήρη απορρόφηση των σωρευτικών ζημιών της Corsair, οι οποίες έχουν εξαλείψει την αξία των μετοχών που κατείχαν οι υφιστάμενοι μέτοχοι οι οποίοι στήριξαν την προηγούμενη αναδιάρθρωση (αιτιολογική σκέψη 47).

(301) Τέλος, όσον αφορά την αμοιβή του κράτους, η Επιτροπή είχε εκφράσει επιφυλάξεις στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας σχετικά με το γεγονός ότι οι γαλλικές αρχές δεν είχαν προγραμματίσει καμία μετατροπή του χρέους σε κεφάλαιο, διαπιστώνοντας ότι η απλή παραίτηση από την απαίτηση ήταν πιθανό να σημαίνει ότι όλα τα μελλοντικά κέρδη της αναδιάρθρωσης θα ωφελούσαν τους νέους ιδιώτες μετόχους.

(302) Επιπλέον, στο σημείο 67 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβλέπεται επίσης ότι κάθε κρατική ενίσχυση που ενισχύει τη θέση του δικαιούχου στο μετοχικό κεφάλαιο θα πρέπει να χορηγείται με όρους που παρέχουν στο κράτος εύλογο μερίδιο από τα μελλοντικά κέρδη της αξίας του δικαιούχου, ενόψει του ύψους του καταβεβλημένου από το κράτος μετοχικού κεφαλαίου σε σύγκριση με το υπόλοιπο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας, μετά από συνυπολογισμό των απωλειών. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η έννοια του «εύλογου μεριδίου από τα μελλοντικά κέρδη» για κάθε ενίσχυση που περιλαμβάνει στοιχεία τα οποία αυξάνουν τα ίδια κεφάλαια εξαρτάται από το «υπόλοιπο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας, μετά από συνυπολογισμό των απωλειών» και ότι οι δύο αυτοί όροι πρέπει να εφαρμόζονται σε συνδυασμό μεταξύ τους.

(303) Όσον αφορά την Corsair, μετά την εφαρμογή των μέτρων αναδιάρθρωσης, οι υφιστάμενοι μέτοχοι (OMRP) και οι εξασφαλισμένοι πιστωτές (το γαλλικό κράτος) βρέθηκαν αντιμέτωποι με την πλήρη εξάλειψη των μετοχών τους και τη σχεδόν πλήρη ακύρωση των απαιτήσεών τους (αιτιολογική σκέψη 47). Ως εκ τούτου, δεν υπάρχουν πλέον ίδια κεφάλαια τα οποία μπορούν να επωφεληθούν από μελλοντικά κέρδη που θα προκύψουν από την εισφορά δημόσιων πόρων ή τη διαγραφή χρεών.

(304) Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, όσον αφορά τις απαιτήσεις του σημείου 67 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η απουσία ειδικής αμοιβής για τη διαγραφή των χρεών της Corsair είναι απολύτως δικαιολογημένη. Οι μέτοχοι και οι εξασφαλισμένοι πιστωτές θυσιάστηκαν (σχεδόν) πλήρως και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν πλέον να επωμιστούν το βάρος της αναδιάρθρωσης της Corsair.

(305) Τούτου λεχθέντος, η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι οι γαλλικές αρχές απέδειξαν με πειστικό τρόπο ότι η έμμεση οικονομική αμοιβή για την παραίτηση από τις απαιτήσεις συνδέεται άμεσα με την επιτυχία του σχεδίου αναδιάρθρωσης και, ως εκ τούτου, με τις προοπτικές βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης της Corsair. Ομοίως, το ποσό της αμοιβής που εκφράζεται ως ποσοστό των απαιτήσεων που διαγράφονται είναι σημαντικό, το οποίο θα καταβαλλόταν κατά προτεραιότητα πριν από την αμοιβή των νέων μετόχων, συμπεριλαμβανομένου του νομαρχιακού συμβουλίου (Conseil départemental). Ωστόσο, οι τελευταίοι συμφωνούν να αναλάβουν τους κινδύνους των εισφορών που δεν αναλαμβάνει το κράτος διαγράφοντας τις απαιτήσεις που είναι απίθανο να εξοφληθούν. Ως εκ τούτου, το ασύμμετρο και χαμηλότερο προφίλ κινδύνου του κράτους δικαιολογεί την αμοιβή μέσω της ειδικής ρήτρας βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης, η οποία διασκεδάζει τις αμφιβολίες που διατυπώθηκαν.

(306) Σε αυτήν τη βάση, η Επιτροπή εξέτασε την αμοιβή για την ενίσχυση που συμφωνήθηκε από το γαλλικό κράτος, ιδίως τη διαγραφή απαιτήσεων, σε σχέση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα σημεία 54 και 67 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης σχετικά με την αμοιβή για την ενίσχυση και τον καταμερισμό των επιβαρύνσεων.

(307) Πρώτον, όσον αφορά την αμοιβή για την ενίσχυση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η δομή που επέλεξαν οι γαλλικές αρχές ικανοποιεί την απαίτηση κατάλληλης αμοιβής που λαμβάνει υπόψη την κρίσιμη οικονομική κατάσταση και το προφίλ κινδύνου που αναλαμβάνει το κράτος υπό τις περιστάσεις της κατάστασης της Corsair. Οι γαλλικές αρχές επέλεξαν μια ειδική ρήτρα βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης, αντί της πάγιας και άμεσης αποζημίωσης (η οποία θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα της Corsair) ή μετοχών αβέβαιης αξίας και αμοιβής. Η ρήτρα εξαρτά την αμοιβή του κράτους από τις μελλοντικές επιδόσεις και την πραγματική διόρθωση του ισολογισμού, ενώ η ρήτρα ενεργοποιείται μόνο όταν επιτυγχάνεται θετική καθαρή θέση. Ως εκ τούτου, ο μηχανισμός εξόφλησης, ο οποίος βασίζεται στο [...] % ενός ποσού που συνδέεται με το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης, εγγυάται ότι το κράτος αμείβεται από τη δημιουργία λειτουργικών χρηματοοικονομικών ροών της εταιρείας και όχι από τη συσσώρευση νέων χρεών. Αυτή η δυνητική αμοιβή —με ανώτατο όριο τα [...] εκατ. EUR— μιμείται τη συμπεριφορά πιστωτή που συμφωνεί να μετατρέψει την απαίτησή του (η παρούσα αξία της οποίας είναι μηδενική, δεδομένου ότι η Corsair δεν μπορεί να την εξοφλήσει) σε συμμετοχικό μέσο υπό όρους, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτόν ότι η ενίσχυση αντισταθμίζεται μόνο από τα κέρδη αναδιάρθρωσης.

(308) Δεύτερον, η Επιτροπή θεωρεί ότι το σημείο 67 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης δεν απαιτεί πρόσθετο καταμερισμό των επιβαρύνσεων από τη στιγμή που οι μετοχές των υφιστάμενων μετόχων της Corsair (οι οποίοι συμμετείχαν στη χρηματοδότηση του αρχικού σχεδίου) έχασαν πλήρως την αξία τους προκειμένου να απορροφηθούν οι ζημίες κατά τρόπο ώστε να μην υπάρχουν «εναπομένοντα ίδια κεφάλαια» οι κάτοχοι των οποίων θα έπρεπε να επιμεριστούν το βάρος της αναδιάρθρωσης μαζί με το κράτος (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 302 έως 304), είτε πρόκειται για μετόχους πριν από το σχέδιο που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2020 είτε για μετόχους που χρηματοδότησαν το σχέδιο που εγκρίθηκε αρχικά. Τούτου λεχθέντος, ακόμη και αν το σχετικό σημείο των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης απαιτούσε καταμερισμό των επιβαρύνσεων πέραν της πλήρους εξάλειψης των υφιστάμενων κεφαλαιακών μέσων, κάτι που δεν ισχύει για τους μετόχους του σχεδίου που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2020, η ειδική ρήτρα βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης θα διασφάλιζε επίσης τη συμμόρφωση με την αρχή του δίκαιου καταμερισμού των επιβαρύνσεων, καθώς εγγυάται συμμετρία μεταξύ του αναλαμβανόμενου κινδύνου και του επιμεριζόμενου κέρδους. Το κράτος, αποδεχόμενο την παραίτηση από την απαίτηση, αναλαμβάνει αρχικά τον κίνδυνο και, περιορίζοντας το μέγιστο ποσό εξόφλησης σε [...] εκατ. EUR, παραιτείται από την ανάκτηση ολόκληρου του ποσού, γεγονός που θα μπορούσε να αποθαρρύνει νέους μετόχους και ιδιώτες πιστωτές από μακροπρόθεσμες επενδύσεις στην εταιρεία. Ως εκ τούτου, το εν λόγω ανώτατο όριο επιτρέπει στους ιδιώτες επενδυτές να επωφεληθούν πλήρως από μελλοντικές επιδόσεις που υπερβαίνουν το εν λόγω ανώτατο όριο, το οποίο προορίζεται αποκλειστικά για το κράτος.

(309) Με βάση τις εξηγήσεις και τις αιτιολογήσεις αυτές, όπως παρουσιάστηκαν από τις γαλλικές αρχές, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η δομή αυτή εγγυάται ότι το κράτος έχει επαρκές μερίδιο στα μελλοντικά κέρδη αξίας της Corsair. Ως εκ τούτου, η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε με τη μορφή παραίτησης από απαιτήσεις, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της κεφαλαιακής θέσης της εταιρείας, αντισταθμίζεται από την ειδική ρήτρα βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης. Ο μηχανισμός αυτός διασφαλίζει ότι το κράτος λαμβάνει εύλογο μερίδιο από τα μελλοντικά κέρδη της αναδιάρθρωσης, κατ' αναλογία προς τις προσπάθειες που καταβάλλει για τη διάσωση της εταιρείας. Συνδέοντας την εξόφληση του κράτους με τις λειτουργικές επιδόσεις και την επίτευξη θετικής καθαρής θέσης, η προσέγγιση αυτή δημιουργεί έναν ισορροπημένο επιμερισμό των κινδύνων και των κερδών με τους ιδιώτες επενδυτές, ο οποίος αποτελεί θετικό και αξιόπιστο μήνυμα όσον αφορά τη βιωσιμότητα του επιχειρηματικού μοντέλου της Corsair.

(310) Ειδικότερα, η ρήτρα προβλέπει ότι, όταν θα εκπληρωθούν οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις, η Corsair θα εξοφλεί ετησίως ποσό που αντιστοιχεί στο [...] % της θετικής διαφοράς μεταξύ του αποτελέσματος εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένων των προβλέψεων για τη συντήρηση, και της απόσβεσης του ανασυσταθέντος χρέους ([51]). Η αποτελεσματική ενεργοποίηση της εν λόγω ρήτρας εξαρτάται από τη σωρευτική εκπλήρωση αυστηρών χρηματοοικονομικών προϋποθέσεων, δηλαδή την ύπαρξη θετικών ιδίων κεφαλαίων και τη διατήρηση επαρκών ταμειακών ροών, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι πληρωμές που πραγματοποιούνται βάσει της ρήτρας βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης δεν θέτουν σε κίνδυνο τη φερεγγυότητα ή τη ρευστότητα της επιχείρησης.

(311) Επιπλέον, ο μηχανισμός περιλαμβάνει ρήτρα «πλεοναζόντων ρευστών διαθεσίμων», η οποία αποσκοπεί στην κάλυψη μεγαλύτερου μεριδίου της δημιουργίας αξίας σε περίπτωση που οι ταμειακές ροές της Corsair υπερβούν το 75 % του ποσού των κανονιστικών λειτουργικών απαιτήσεων. Στην περίπτωση αυτή, και με την επιφύλαξη της διατήρησης θετικών ιδίων κεφαλαίων και ταμειακών ροών που υπερβαίνουν σταθερά αυτό το όριο, η ετήσια συνεισφορά της Corsair θα αυξηθεί στο 75 % του ετήσιου αποτελέσματος εκμετάλλευσης, με την επιφύλαξη του σωρευτικού ανώτατου ορίου των [...] εκατ. EUR. Η ρύθμιση αυτή διασφαλίζει ότι ο μηχανισμός με βάση τη βελτίωση της χρηματοοικονομικής κατάστασης προσαρμόζεται δυναμικά στην πραγματική ικανότητα πληρωμής της επιχείρησης, χωρίς να ασκείται αδικαιολόγητη πίεση στη χρηματοοικονομική δομή της.

([51]) Βλ. παράρτημα 5 του εγγράφου καθορισμού των όρων που υπεγράφη στις 7 Νοεμβρίου 2025.

(312) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η ρήτρα προβλέπει μηχανισμό πρόωρης λήξης σε περίπτωση εκχώρησης της Corsair, βάσει του οποίου το οφειλόμενο υπόλοιπο θα εξοφληθεί τη δεδομένη χρονική στιγμή, εντός του συνολικού ανώτατου ορίου που έχει καθοριστεί. Η διάταξη αυτή επιτρέπει να διασφαλιστεί ότι το κράτος επωφελείται δίκαια από κάθε θετικό γεγονός ρευστότητας.

(313) Βάσει των χρηματοοικονομικών προβλέψεων που κοινοποίησαν οι γαλλικές αρχές, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, στο βασικό σενάριο, οι προϋποθέσεις ενεργοποίησης της ειδικής ρήτρας βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης θα πληρούνται μόνο από το οικονομικό έτος [...], όταν τα ίδια κεφάλαια της Corsair θα καταστούν εκ νέου σταθερά θετικά και η κατάσταση των ταμειακών ροών θα είναι ικανοποιητική. Η ρήτρα έως το ανώτατο όριο των [...] εκατ. EUR θα ενεργοποιείται στη συνέχεια χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η σταδιακή ενίσχυση των ιδίων κεφαλαίων, η οποία θα παραμείνει θετική καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, ή η ικανότητα της Corsair να χρηματοδοτεί τις δραστηριότητες και τις μελλοντικές επενδύσεις της.

(314) Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο μηχανισμός που βασίζεται στη βελτίωση της χρηματοοικονομικής κατάστασης, όπως έχει προβλεφθεί, είναι αναλογικός, εξαρτάται αυστηρά από την πραγματική αποκατάσταση της βιωσιμότητας της Corsair και συνάδει με τους στόχους των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, δεδομένου ότι καθιστά δυνατό τον περιορισμό του καθαρού κόστους της κρατικής παρέμβασης, αποφεύγοντας παράλληλα κάθε εμπόδιο για τη μακροπρόθεσμη ανάκαμψη της επιχείρησης.

(315) Ως εκ τούτου, οι αρχικές αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με την αναλογικότητα της σχεδιαζόμενης ενίσχυσης έχουν πλέον διασκεδαστεί και η συνολική δέσμη κρατικών και ιδιωτικών παρεμβάσεων για την Corsair μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

5.3.2.2. Μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

(316) Σύμφωνα με το σημείο 76 και εξής των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, όταν χορηγείται ενίσχυση αναδιάρθρωσης, πρέπει να ληφθούν μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο οι δυσμενείς επιπτώσεις στους όρους των συναλλαγών και οι θετικές επιπτώσεις να υπερισχύουν των αρνητικών.

(317) Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να καλύπτουν τόσο τους προβληματισμούς περί ηθικού κινδύνου όσο και τις πιθανές στρεβλώσεις στις αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται ο δικαιούχος. Η έκταση των εν λόγω μέτρων καθορίζεται με κατά περίπτωση ανάλυση, η οποία περιλαμβάνει κριτήρια όπως το μέγεθος και η φύση της ενίσχυσης, οι όροι και οι περιστάσεις υπό τις οποίες χορηγείται, το μέγεθος και η σχετική σημασία του δικαιούχου στην αγορά, καθώς και η έκταση των μέτρων ίδιας συμμετοχής και καταμερισμού των επιβαρύνσεων.

(318) Ειδικότερα, τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού θα πρέπει να λαμβάνουν συνήθως τη μορφή διαρθρωτικών μέτρων, δηλαδή σαφών εκποιήσεων βιώσιμων δραστηριοτήτων, και να αποκλείουν τις εκποιήσεις ζημιογόνων δραστηριοτήτων οι οποίες θα έπρεπε ούτως ή άλλως να εγκαταλειφθούν για τη διατήρηση της βιωσιμότητας. Μια θεμελιώδης αρχή είναι ότι τα μέτρα δεν πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο τις προοπτικές αποκατάστασης της βιωσιμότητας του δικαιούχου ή να λαμβάνονται εις βάρος των καταναλωτών και του ανταγωνισμού.

(319) Σύμφωνα με το σημείο 124 στοιχεία γ) και δ) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, σε περίπτωση τροποποίησης σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή θα απαιτεί από το οικείο κράτος μέλος, εάν αυξάνεται το ποσό της ενίσχυσης, τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού να είναι πιο εκτεταμένα από εκείνα που είχαν επιβληθεί αρχικά και, εάν τα προτεινόμενα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού είναι μικρότερης κλίμακας από αυτά που είχαν επιβληθεί αρχικά, να μειώνεται αντίστοιχα το ποσό της ενίσχυσης. Επιπλέον, σύμφωνα με τα σημεία 127 έως 129 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, όταν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης εξετάζεται με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές, η χορήγηση κάθε άλλης ενίσχυσης κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, ακόμη και στο πλαίσιο ήδη εγκεκριμένου καθεστώτος, ενδέχεται να επηρεάσει την αξιολόγηση από την πλευρά της Επιτροπής της αναγκαίας εμβέλειας για τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολογεί την έκταση των μέτρων που αποσκοπούν στον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού λαμβάνοντας υπόψη άλλες ενισχύσεις κάθε είδους που χορηγήθηκαν στον δικαιούχο κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(320) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή είχε δηλώσει ότι η Γαλλία σκόπευε, στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Corsair, να προσαρμόσει τα μέτρα που είχαν γίνει αρχικά δεκτά. Στην πράξη, η Γαλλία προέβλεπε ότι i) η Corsair θα δεσμευόταν να παραιτηθεί από έως και 365 χρονοθυρίδες απογείωσης και προσγείωσης και να τις παραδώσει στην ένωση COHOR και ii) η αύξηση του στόλου θα περιοριζόταν σε δέκα αεροσκάφη από τον Αύγουστο του 2024. Επιπλέον, δεν περιλαμβανόταν καμία αναφορά στην ανανέωση ή την ενίσχυση προηγούμενων μέτρων.

(321) Σε αυτήν τη βάση, και λαμβάνοντας υπόψη τη συμπληρωματική κρατική ενίσχυση (συμπεριλαμβανομένων των 32,4 εκατ. EUR) που ελήφθη και πρόκειται να ληφθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή εξέφρασε ορισμένες σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με την καταλληλότητα των μέτρων που αποσκοπούν στον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Σύμφωνα με το σημείο 124 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, εάν αυξάνεται το ποσό της ενίσχυσης, τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού πρέπει να είναι πιο εκτεταμένα από εκείνα που είχαν επιβληθεί αρχικά. Ωστόσο, τα μέτρα παρέμειναν ουσιαστικά αμετάβλητα παρά τη σημαντική αύξηση της ενίσχυσης. Η αύξηση του στόλου σε δέκα αεροσκάφη αντιβαίνει στην αρχή της μείωσης του μεγέθους του στόλου με την αύξηση της ενίσχυσης και, ακόμη και αν υπολογιστεί με βάση τις θέσεις, η μεταφορική ικανότητα παραμένει ελαφρώς υψηλότερη από την προβλεπόμενη στο σχέδιο του 2020.

(322) Επιπλέον, η παραίτηση από τις χρονοθυρίδες δεν φαίνεται, ούτε από ποιοτική ούτε από ποσοτική άποψη, σημαντικότερη από το αρχικό μέτρο της διάθεσης ετήσιας ποσόστωσης σε τρίτη εταιρεία, για την οποία εξάλλου δεν είχε τηρηθεί η διαδικασία έγκρισης των προδιαγραφών. Κατά συνέπεια, η αναθεωρημένη ενίσχυση αναδιάρθρωσης δημιουργούσε σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά της με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(323) Όσον αφορά την αύξηση του μεγέθους του στόλου της Corsair, έπειτα από επικοινωνία με τις γαλλικές αρχές, το επιχειρηματικό σχέδιο που περιλαμβάνεται στο έγγραφο καθορισμού των όρων σχετικά με την προσαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Corsair, το οποίο υπεγράφη από την Corsair, τους μετόχους της και το γαλλικό κράτος, προβλέπει πλέον, σε αντίθεση με τις προηγούμενες εκδόσεις [...] ([52]). Ομοίως, ο αριθμός των χρονοθυρίδων που μπορούν να μεταβιβαστούν προσωρινά σε ανταγωνιστές που τις ζητούν έχει υπερδιπλασιαστεί. Σε συνδυασμό με τις εξελίξεις όσον αφορά το μέγεθος του στόλου, ο διπλασιασμός αυτός αντιμετώπισε επαρκώς τις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(324) Εκτός από τα μέτρα που προβλέπονται στο αρχικό σχέδιο, η δέσμη μέτρων περιλαμβάνει πλέον: i) σημαντική μείωση των πτήσεων στα δρομολόγια των υπερπόντιων διαμερισμάτων —οι γαλλικές αρχές συμφώνησαν να καταργήσουν 97 πτήσεις μετ' επιστροφής της Corsair από τη μητροπολιτική Γαλλία προς τα Fort de France, Pointe à Pitre και Réunion για το οικονομικό έτος 2025/2026, προκειμένου να επιτευχθεί ετήσιος όγκος ισοδύναμος με τις πτήσεις μετ' επιστροφής που εκτελούσε κατά μέσο όρο ένα αεροσκάφος της Corsair— ii) μόνιμη παραίτηση της Corsair από 700 χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Paris-Orly και iii) προσωρινή αποδέσμευση από την Corsair 800 χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Paris-Orly έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(325) Όσον αφορά την αξιολόγηση των μέτρων, καταρχάς, οι δραστηριότητες της Corsair ασκούνται στις ενισχυόμενες περιοχές που αναφέρονται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ (υπερπόντια εδάφη), γεγονός που δικαιολογεί μια πιο ευέλικτη εφαρμογή των αρχών που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης, όπως αναφέρεται στο σημείο 98 των κατευθυντήριων γραμμών. Αυτό δικαιολογεί λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις όσον αφορά τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά. Από την άποψη αυτή, το μέτρο συμπεριφοράς που μειώνει τις πτήσεις μετ' επιστροφής προς τους υπερπόντιους προορισμούς μειώνει τη χρήση αεροσκαφών και μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχονται για το ισοδύναμο του [...] για την υπόλοιπη περίοδο αναδιάρθρωσης. Αποσκοπεί στη μείωση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού σε προορισμούς εντός της εσωτερικής αγοράς τους οποίους εξυπηρετούν μόνο ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρείες καταχωρισμένες στην ΕΕ, κάτι που δεν ισχύει για τους αφρικανικούς προορισμούς της Corsair.

(326) Ομοίως, οι χρονοθυρίδες τις οποίες αφορά το μέτρο αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο [...] % των χρονοθυρίδων που διαθέτει η Corsair στον αερολιμένα Paris-Orly. Λόγω της συμφόρησης και των περιορισμών της εναέριας κυκλοφορίας στον εν λόγω αερολιμένα, η ζήτηση για χρονοθυρίδες υπερβαίνει την προσφορά, με αποτέλεσμα να δημιουργείται εμπόδιο για την είσοδο στην αγορά ανταγωνιστών που επιθυμούν να προσφέρουν πτήσεις. Ως εκ τούτου, το μέτρο αυτό αφορά επίσης τα δρομολόγια που εκτελεί η Corsair.

(327) Τέλος, το άνοιγμα σε συμφωνίες με άλλες εταιρείες που υποβάλλουν σχετικό αίτημα είναι πιθανό να ανοίξει μέρος της αγοράς και του δικτύου της Corsair στον ανταγωνισμό και να προωθήσει την επέκταση των συμφωνιών, οι οποίες, δεδομένου ότι θα αυξήσουν τις προσφερόμενες υπηρεσίες, μπορούν μόνο να αποφέρουν οφέλη για τον ανταγωνισμό και τους καταναλωτές. Η δέσμευση της Corsair να διαπραγματεύεται συμφωνίες για την εκτέλεση πτήσεων με κοινό κωδικό καλή τη πίστει θα συμβάλει στην ενίσχυση της διασύνδεσης των δικτύων και στη βελτίωση της πρόσβασης άλλων αεροπορικών εταιρειών στην αγορά. Αυτό αφορά, ειδικότερα, τις αεροπορικές εταιρείες μικρού μεγέθους, οι οποίες, δεδομένου του περιορισμένου μεγέθους του δικτύου τους, δεν μπορούν να προσφέρουν στους πελάτες τους υπηρεσίες και εμπειρίες παρόμοιες με εκείνες των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών οι οποίες μπορούν να παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες με τον δικό τους στόλο στο εσωτερικό των δικτύων τους.

([52]) Παράρτημα ΙΙ του εγγράφου καθορισμού των όρων: Παρουσίαση «Gwalior project», 23 Μαΐου 2025, σ. 11.

(328) Όλα τα μέτρα θα πρέπει επίσης να αξιολογηθούν με βάση το σχετικό μέγεθος και τη σχετική σημασία της Corsair στην αγορά, καθώς και τα χαρακτηριστικά της εν λόγω αγοράς. Από τα διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει ότι η αγορά αερομεταφορών στην Ευρώπη αναπτύσσεται και ότι το 2025 επανήλθε στα επίπεδα δραστηριότητας του 2019· προκύπτει επίσης ότι, χάρη στις προσαρμογές που πραγματοποιήθηκαν, δεν υπάρχει πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα. Ειδικότερα, για τη Γαλλία και τον δικαιούχο, με 16 πτήσεις ημερησίως κατά μέσο όρο το 2024, το τελευταίο πλήρες έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, η Corsair αντιπροσώπευε όγκο [...] % του συνόλου των 4 086 πτήσεων ημερησίως με αναχώρηση από / άφιξη στη Γαλλία, αριθμός που σημείωσε αύξηση 2 % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος ([53]). Ομοίως, σε αξία, τα έσοδα της Corsair ύψους [...] εκατ. EUR αντιπροσώπευαν μόνο το ([...] %) των 8,5 δισ. EUR του κύκλου εργασιών των αεροπορικών εταιρειών που είναι καταχωρισμένες στη Γαλλία για το 2023, τελευταίο πλήρες έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία ([54]).

(329) Ως εκ τούτου, οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που προκαλούνται από την ενίσχυση είναι πολύ περιορισμένες και τα μέτρα για την αντιμετώπιση της κατάστασης πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το στοιχείο αυτό. Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο για την Corsair δεδομένου ότι δεν διαθέτει ίδια περιουσιακά στοιχεία, όπως αεροσκάφη που θα μπορούσαν να πωληθούν προκειμένου να ενισχυθεί η είσοδος νέων ανταγωνιστών στην αγορά, η επέκταση υφιστάμενων ανταγωνιστών ή η διασυνοριακή δραστηριότητα.

(330) Όσον αφορά τις συνθήκες υπό τις οποίες χορηγήθηκε η ενίσχυση, επισημαίνεται ότι η τροποποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης επήλθε κατόπιν αναπόφευκτων γεγονότων που εκφεύγουν του ελέγχου της Corsair, κυρίως της παράτασης της κρίσης COVID-19 και της στρατιωτικής επίθεσης της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, τα οποία την οδήγησαν να αποκλίνει από το αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο, είτε όσον αφορά την οικονομική πορεία (αιτιολογική σκέψη 346) είτε όσον αφορά τους προορισμούς, με αναπροσανατολισμό προς την Αφρική και, ως εκ τούτου, εκτός της εσωτερικής αγοράς. Επιπλέον, το μεγαλύτερο μέρος της ενίσχυσης που ζητήθηκε στο πλαίσιο του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης συνίσταται σε παραίτηση από την ενίσχυση που χορηγήθηκε το 2020 με τη μορφή δανείων και όχι σε νέες εισφορές. Οι περιστάσεις αυτές πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη κατά την ανάλυση της καταλληλότητας των μέτρων που αποσκοπούν στον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

(331) Επιπροσθέτως, θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη το ποσό της ίδιας συμμετοχής, το οποίο είναι σχετικά υψηλό σε σύγκριση με το ποσό της ενίσχυσης. Ακόμη και μετά την προσθήκη της στήριξης ύψους 6 εκατ. EUR από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης των υπερπόντιων περιοχών μέσω της OMRP (η οποία στήριξε το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), τόσο η προηγούμενη ενίσχυση όσο και η ενίσχυση που κοινοποιείται τώρα χρηματοδοτούν ποσοστό πολύ χαμηλότερο από το ήμισυ του κόστους αναδιάρθρωσης. Κατά τον ίδιο τρόπο με τα μέτρα ενίσχυσης, οι ίδιες συμμετοχές της Corsair στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης καλύπτουν τόσο τις ανάγκες φερεγγυότητας όσο και τις ανάγκες ρευστότητας της Corsair, μειώνοντας ως εκ τούτου την έκταση της κρατικής παρέμβασης. Ομοίως, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η συμμετοχή των σημερινών μετόχων, όπως και των προηγούμενων μετόχων με την απόφαση του 2020, η συμμετοχή των οποίων εκμηδενίστηκε στο πλαίσιο της επικείμενης αύξησης κεφαλαίου. Στην περίπτωση της Corsair, ο μεγαλύτερος βαθμός ίδιας συμμετοχής και καταμερισμού των επιβαρύνσεων, με τον περιορισμό του ποσού της ενίσχυσης και του ηθικού κινδύνου, μειώνει το αναγκαίο εύρος των μέτρων για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, όπως προβλέπεται στο σημείο 90 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(332) Τέλος, όσον αφορά τον αντίκτυπο των προτεινόμενων δεσμεύσεων στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της επιχείρησης, ένα βασικό κριτήριο είναι ότι τα μέτρα που περιορίζουν τις στρεβλώσεις δεν θα πρέπει να μειώνουν τη δραστηριότητα σε τέτοιο βαθμό ώστε να τίθεται σε κίνδυνο η αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Στο πλαίσιο αυτό, όπως φαίνεται στην τελευταία έκδοση του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Corsair επανέρχεται σε τροχιά αποκατάστασης της βιωσιμότητάς της, ακόμη και σε ένα απαισιόδοξο σενάριο που ενσωματώνει τα προτεινόμενα μέτρα κατά των στρεβλώσεων.

(333) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, με βάση τις περιστάσεις και τους παράγοντες που ελήφθησαν υπόψη για τη βαθμονόμηση των μέτρων, δεδομένης της έκτασης των πρόσθετων χρονοθυρίδων που αποδεσμεύτηκαν προσωρινά, επιπλέον των μέτρων του αρχικού σχεδίου, αυτή η σαφώς βελτιωμένη δέσμη μέτρων πληροί πλήρως τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, ιδίως του σημείου 124 στοιχείο γ), διασφαλίζοντας την επαρκή αντιμετώπιση τυχόν αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό που προκαλούνται από την πρόσθετη ενίσχυση. Επιπλέον, η Corsair θα παραιτηθεί οριστικά από 700 χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Paris-Orly και θα παύσει την εκτέλεση 97 πτήσεων μετ' επιστροφής από τη μητροπολιτική Γαλλία στα Fort de France, Pointe à Pitre και Réunion κατά το οικονομικό έτος 2025/2026.

([53]) Eurocontrol, European Aviation Overview, 23 Ιανουαρίου 2025. Στοιχεία για την Corsair που αντλήθηκαν από το project Gwalior, 23 Μαΐου 2025, σ. 11.

([54]) IATA, The Value of Air Transport to France (Η αξία των αεροπορικών μεταφορών στη Γαλλία), πηγή: Oxford Economics, 2023.

5.3.2.3. Στάθμιση των θετικών αποτελεσμάτων της ενίσχυσης με τις αρνητικές επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά

(334) Ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ όταν τα θετικά του αποτελέσματα υπερτερούν των αρνητικών του επιπτώσεων. Στις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης καθορίζονται τα κριτήρια που λαμβάνει υπόψη η Επιτροπή κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας —με την εσωτερική αγορά— ενίσχυσης για την αναδιάρθρωση μιας προβληματικής επιχείρησης, διασφαλίζοντας ότι η ανάπτυξη της επίμαχης οικονομικής δραστηριότητας δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.

(335) Στις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή καθόρισε τα κριτήρια που εξετάζει κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης μιας επιχείρησης με την εσωτερική αγορά, διασφαλίζοντας ότι η ανάπτυξη της επίμαχης οικονομικής δραστηριότητας δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Η Επιτροπή παρέχει επίσης τη δυνατότητα τροποποίησης των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης που έχουν ήδη εγκριθεί, καθορίζοντας όρους συμβατότητας για τις εν λόγω τροποποιήσεις στο σημείο 124 των κατευθυντήριων γραμμών.

(336) Στην παρούσα υπόθεση, από την αξιολόγηση που παρατίθεται στα τμήματα 5.3.1 και 5.3.2 (καθώς και στο τμήμα 5.3.3 όσον αφορά την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης) προκύπτει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές και ότι έχουν διασκεδαστεί όλες οι ανησυχίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης της Corsair προβλέπει την αποκατάσταση της βιωσιμότητας· η αύξηση του κόστους αναδιάρθρωσης και του ποσού της ενίσχυσης αντισταθμίζεται από την αύξηση της ίδιας συμμετοχής και την ενίσχυση των μέτρων που αποσκοπούν στον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

(337) Τέλος, ενώ η αύξηση της ενίσχυσης και η παράταση του σχεδίου αναδιάρθρωσης έχουν μη αμελητέες επιπτώσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η εν λόγω τροποποιημένη ενίσχυση καθιστά δυνατή την αντιμετώπιση ανεπάρκειας της αγοράς και την πρόληψη κοινωνικών προβλημάτων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν περιοχές που αντιμετωπίζουν περιορισμούς λόγω του νησιωτικού και απομακρυσμένου χαρακτήρα τους. Η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη το γεγονός ότι τα δρομολόγια που εξυπηρετεί η Corsair δεν συνδέουν δύο διαφορετικά κράτη μέλη της ΕΕ, αλλά γαλλικά εδάφη είτε με τρίτες χώρες είτε, στοιχείο πιο καθοριστικό, με τις εξόχως απόκεντρες περιοχές που επηρεάζονται από τους ειδικούς περιορισμούς που προσδιορίζονται στο άρθρο 349 της ΣΛΕΕ (Γουαδελούπη, Μαρτινίκα, Ρεϊνιόν, Άγιος Βαρθολομαίος και Άγιος Μαρτίνος) και, στο πλαίσιο αυτό, συμβάλλει στην εδαφική συνέχεια με τη μητροπολιτική Γαλλία. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης της Corsair δεν επηρεάζει αδικαιολόγητα τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, δεδομένου του περιορισμένου ενδιαφέροντος που έχουν οι φορείς εκμετάλλευσης σε άλλα κράτη μέλη για την εξυπηρέτηση αυτών των δρομολογίων, για διάφορους δικούς τους λόγους (βλ. αιτιολογική σκέψη 16).

(338) Κατά συνέπεια, ο θετικός αντίκτυπος της τροποποιημένης ενίσχυσης αναδιάρθρωσης στην ανάπτυξη της επίμαχης οικονομικής δραστηριότητας υπερισχύει των δυνητικών αρνητικών συνεπειών στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές, που, ως εκ τούτου, δεν επηρεάζονται δυσμενώς κατά τρόπο που θα αντέκειτο στο κοινό συμφέρον.

5.3.2.4. Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα

(339) Με βάση τα πορίσματα της ανωτέρω αξιολόγησης, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η νέα ενίσχυση αναδιάρθρωσης συμμορφώνεται με τις βασικές απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης και, κατά συνέπεια, ότι οι όροι των συναλλαγών στην εσωτερική αγορά δεν επηρεάζονται αρνητικά σε βαθμό που να αντίκειται στο κοινό συμφέρον, με αποτέλεσμα η ενίσχυση αναδιάρθρωσης να είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

5.3.3. *Συμβατότητα της πρόσθετης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Corsair κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης*

(340) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 116 έως 118), η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η πρόσθετη ενίσχυση που έλαβε η Corsair κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης δεν είχε κοινοποιηθεί μεμονωμένα, κατά παράβαση των απαιτήσεων που ορίζονται στο σημείο 129 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Οι γαλλικές αρχές αναγνώρισαν ότι, δεδομένου ότι η Corsair ήταν προβληματική επιχείρηση στις 31 Δεκεμβρίου 2019, δεν θα έπρεπε να είχε επωφεληθεί από τις ρυθμίσεις που εφαρμόστηκαν στο πλαίσιο του προσωρινού πλαισίου και παραδέχθηκαν ότι ενδέχεται να είχε διαπραχθεί σφάλμα στο έκτακτο πλαίσιο της κρίσης της νόσου COVID-19 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 18 έως 21). Ωστόσο, εξέφρασαν την ελπίδα ότι θα βρεθεί λύση για την εξομάλυνση της κατάστασης.

(341) Η Επιτροπή επανέλαβε ότι, σύμφωνα με την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης που ορίζεται στο σημείο 70 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, μια επιχείρηση που έχει ήδη λάβει ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν μπορεί να λάβει νέα ενίσχυση του ίδιου είδους κατά την εφαρμογή του σχεδίου. Στην προκειμένη περίπτωση, η Corsair συνέχισε να ζητεί και να λαμβάνει σε περισσότερες περιπτώσεις δημόσια στήριξη την περίοδο μεταξύ Μαρτίου 2021 και Απριλίου 2022, ενώ βρισκόταν ήδη σε διαδικασία αναδιάρθρωσης.

(342) Μολονότι η πανδημία COVID-19 θα μπορούσε να δικαιολογήσει ορισμένες αποζημιώσεις για ζημίες που συνδέονται με ταξιδιωτικούς περιορισμούς, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι παρεμβάσεις του γαλλικού κράτους (ύψους 32,4 εκατ. EUR σε πρόσθετη ενίσχυση) πραγματοποιήθηκαν επιπλέον των 136,9 εκατ. EUR που είχαν ήδη εγκριθεί το 2020. Αυτός ο επαναλαμβανόμενος χαρακτήρας της ενίσχυσης δημιούργησε σοβαρές αμφιβολίες ως προς την τήρηση της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης και την καταλληλότητα της πρώτης πράξης αναδιάρθρωσης.

(343) Κατά συνέπεια, και απουσία εναλλακτικής νομικής βάσης για την αξιολόγηση της συμβατότητας της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι εξακολουθούσαν να υπάρχουν αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά της βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, ιδίως όσον αφορά την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Corsair, την αναλογικότητα της ενίσχυσης και την καταλληλότητα των μέτρων που αποσκοπούν στον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

(344) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισήμανε ότι στις 19 Δεκεμβρίου 2025 η Corsair είχε προβεί οικειοθελώς στην επιστροφή ολόκληρου του ποσού των 32,4 εκατ. EUR που αντιστοιχούσε στην πρόσθετη ενίσχυση που χορηγήθηκε το 2021 και το 2022, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών τόκων. Η εν λόγω πραγματική ανάκτηση της παράνομης ενίσχυσης στερεί από την Corsair το πλεονέκτημα που της παρείχε η ενίσχυση και εξαλείφει κάθε κίνδυνο διπλής παρέμβασης του κράτους ή μη επιτρεπόμενης σώρευσης ενισχύσεων. Ως εκ τούτου, η περίπτωση μη συμμόρφωσης που διαπιστώθηκε έχει πλήρως αποκατασταθεί και έχουν διασκεδαστεί οι αμφιβολίες, ιδίως όσον αφορά την αναλογικότητα της ενίσχυσης και την καταλληλότητα των μέτρων που αποσκοπούν στον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

(345) Λαμβανομένης υπόψη της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης που ορίζεται στο σημείο 70 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, κατά την αξιολόγηση της λήψης πρόσθετης παράνομης ενίσχυσης πρέπει να εξετάζονται οι περιστάσεις κατά την περίοδο χορήγησης της ενίσχυσης (δηλαδή την περίοδο μεταξύ Απριλίου 2021 και Μαΐου 2022)· οι περιστάσεις αυτές χαρακτηρίζονταν από τις συνεχιζόμενες επιπτώσεις σε ολόκληρο τον κόσμο της βαθύτερης κρίσης που έχει αντιμετωπίσει ποτέ ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών από τη δημιουργία του. Οι επιπτώσεις αυτές ήταν ακόμη χειρότερες στην περίπτωση της Corsair, διότι η αεροπορική εταιρεία εξυπηρετούσε σχεδόν αποκλειστικά εδάφη όπου τα αεροπορικά ταξίδια είχαν περιοριστεί σε μεγάλο βαθμό για λόγους δημόσιας υγείας και αναπόφευκτων περιστάσεων (αιτιολογικές σκέψεις 19 και 20).

(346) Οι εν λόγω περιστάσεις και επιπτώσεις συνδυαστικά συνέβαλαν στην αύξηση των ζημιών της Corsair πέραν των όσων είχαν ληφθεί υπόψη στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Όταν η Επιτροπή ενέκρινε την ενίσχυση αναδιάρθρωσης τον Δεκέμβριο του 2020, οι σωρευτικές ζημίες που αναμένονταν μεταξύ 2020 και 2022 ανέρχονταν σε [...] εκατ. EUR. Οι πραγματικές ζημίες για την περίοδο αυτή ανήλθαν σε [...] εκατ. EUR ([55]). Η διαφορά αυτή δεν ήταν δυνατόν να αντισταθμιστεί από τις άλλες συμβιβάσιμες ενισχύσεις βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ που εγκρίθηκαν εκείνη την περίοδο ([56]).

(347) Τέλος, φαίνεται ότι χορηγήθηκαν παράνομες ενισχύσεις κατά τη διάρκεια της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Ακόμη και αν αναλυθούν ως πρόσθετη ενίσχυση (παρά το γεγονός ότι ανακτήθηκαν) για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν το 2021 ([57]), οι ενισχύσεις αυτές παραμένουν πολύ χαμηλότερες από την πρόσθετη ίδια συμμετοχή για την κάλυψη του κόστους αναδιάρθρωσης σε σχέση με το συνολικό ποσό, και πολύ χαμηλότερες από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2020, επιπλέον των μέτρων που καλύπτονται από την παρούσα απόφαση (πίνακας 1). Επιπλέον, η διαφορά μεταξύ του κόστους αναδιάρθρωσης ως είχε με βάση τις εκτιμήσεις του Δεκεμβρίου του 2020 και του κόστους με το οποίο πράγματι επιβαρύνθηκε η Corsair το 2021 αποκλείει τη δυνατότητα κάλυψης του ίδιου κόστους από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης και από οποιαδήποτε παράνομη ενίσχυση.

([55]) Απόφαση του Δεκεμβρίου 2020, πίνακας 1, υποσημείωση στη σελίδα 3 ανωτέρω και αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

([56]) Απόφαση του Δεκεμβρίου 2020, υποσημείωση στη σελίδα 4 ανωτέρω.

([57]) Η Επιτροπή επισημαίνει εν προκειμένω ότι η σχετική ενίσχυση που έλαβε η Corsair το 2022 χορηγήθηκε για την αντιστάθμιση των δαπανών τις οποίες πραγματοποίησε έως το τέλος του 2021 [βλ. απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 21 σημείο iii) και απόφαση που αναφέρεται στην υποσημείωση στη σελίδα 12 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας].

(348) Υπό τις συνθήκες αυτές, η λήψη παράνομης ενίσχυσης ύψους 32,4 εκατ. EUR λόγω εξαιρετικών και απρόβλεπτων περιστάσεων που δεν μπορούν να καταλογιστούν στην Corsair επιτρέπει εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης όπως ορίζεται στο σημείο 72 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Κατά συνέπεια, και λαμβανομένης υπόψη της πλήρους επιστροφής της εν λόγω ενίσχυσης και των σχετικών τόκων, η χορήγηση της ενίσχυσης αυτής δεν αποτελεί εμπόδιο για τη χορήγηση πρόσθετης ενίσχυσης που προορίζεται για τη χρηματοδότηση του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης και δεν επηρεάζει τον τρόπο υπολογισμού της τελευταίας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 119).

(349) Εξαίρεση όπως αυτή που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 348 δεν απαιτείται για τη στήριξη ύψους 6 εκατ. EUR από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης των υπερπόντιων περιοχών μέσω της OMRP, στην οποία βασίστηκε το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης που αποτέλεσε αντικείμενο της απόφασης του 2020. Μολονότι η στήριξη αυτή αποδείχθηκε ότι συνιστά παράνομη ενίσχυση, είχε ήδη προβλεφθεί στο αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης και καταβλήθηκε μαζί με τις άλλες περιπτώσεις ενίσχυσης αναδιάρθρωσης και για τον ίδιο σκοπό, στο πλαίσιο της ίδιας πράξης, με αποτέλεσμα να μην συνιστά επαναλαμβανόμενη ενίσχυση η οποία ενδέχεται να παραβιάζει την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης που ορίζεται στα σημεία 70 και 71 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Αποτελεί συνιστώσα της πράξης αναδιάρθρωσης, η συνολική χρηματοδότηση της οποίας προσδιορίζεται στον πίνακα 1, η οποία πρέπει να θεωρηθεί ενίσχυση συμβατή με την εσωτερική αγορά για τους ίδιους λόγους που ίσχυαν για την ενίσχυση που εγκρίθηκε με την απόφαση του 2020, λαμβανομένου επίσης υπόψη του περιεχομένου της αιτιολογικής σκέψης 331.

(350) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι έχουν εξαλειφθεί οι αμφιβολίες που είχαν εκφραστεί προηγουμένως σχετικά με τη χορήγηση των πρόσθετων ενισχύσεων. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω περιπτώσεις παράνομων ενισχύσεων που ανακτήθηκαν στο μεταξύ δεν θέτουν πλέον υπό αμφισβήτηση τη συμβατότητα με την εσωτερική αγορά, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, της ενίσχυσης στην οποία βασίζεται το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

5.4. **Καταχρηστική εφαρμογή της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης**

(351) Στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, η Επιτροπή επανέλαβε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων μπορούν να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.

(352) Η Επιτροπή επανέλαβε επίσης τις διατάξεις του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και του άρθρου 20 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589, σύμφωνα με τις οποίες κάθε καταχρηστική εφαρμογή ενίσχυσης μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα το οικείο κράτος μέλος να πρέπει να την τροποποιήσει ή να την καταργήσει.

(353) Στην απόφαση του 2020, η Επιτροπή έκρινε ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης της Corsair ήταν συμβατή με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, υπό την προϋπόθεση της πλήρους συμμόρφωσης με το σχέδιο αναδιάρθρωσης και τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που περιλαμβάνονταν σε αυτό (αιτιολογική σκέψη 101 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας). Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές δεσμεύτηκαν να υποβάλλουν εξαμηνιαίες εκθέσεις στην Επιτροπή προκειμένου να διασφαλίζεται η τακτική παρακολούθηση της εφαρμογής του σχεδίου, των εκταμιεύσεων της ενίσχυσης και τυχόν αποκλίσεων από τις αρχικά εγκεκριμένες οικονομικές πορείες (αιτιολογική σκέψη 102 της απόφασης του 2020).

(354) Σύμφωνα με τα σημεία 122, 126 και 129 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, οποιαδήποτε παράλειψη εφαρμογής του σχεδίου ή οποιαδήποτε πρόσθετη ενίσχυση που χορηγείται εκτός του πλαισίου της αρχικής απόφασης πρέπει να κοινοποιείται στην Επιτροπή και πρέπει να θεωρείται καταχρηστική εφαρμογή της αρχικής ενίσχυσης.

5.4.1. *Η απαίτηση περιορισμού του στόλου σε εννέα αεροσκάφη*

(355) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η χρήση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης της Corsair κατά παράβαση των δεσμεύσεων που αναλήφθηκαν σύμφωνα με την απόφαση του 2020, ιδίως της δέσμευσης για περιορισμό του στόλου σε εννέα αεροσκάφη, όπως ορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 88 στοιχείο β) της εν λόγω απόφασης, θα μπορούσε να συνιστά καταχρηστική εφαρμογή της ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ (αιτιολογική σκέψη 65 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας). Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή θα πρέπει να αποφασίσει αν η Γαλλία θα πρέπει να καταργήσει την εγκριθείσα ενίσχυση ανακτώντας την ή τροποποιώντας την εντός προθεσμίας που θα καθοριστεί.

(356) Με βάση τις παρατηρήσεις των ανταγωνιστών και τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι γαλλικές αρχές, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, κατά τις θερινές περιόδους ΙΑΤΑ 2023 και 2024, η Corsair εκμεταλλευόταν στόλο τουλάχιστον δέκα αεροσκαφών με επανειλημμένες ναυλώσεις αεροσκαφών για παρατεταμένες χρονικές περιόδους (αιτιολογικές σκέψεις 48 έως 62 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας). Οι γαλλικές αρχές αναγνώρισαν ότι υπήρξε υπέρβαση των ορίων, επισημαίνοντας παράλληλα ότι επρόκειτο για μεμονωμένες περιπτώσεις που δικαιολογούνταν από εξαιρετικές περιστάσεις για τις οποίες δεν ευθυνόταν η Corsair (βλ. αιτιολογική σκέψη 49 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας).

(357) Ωστόσο, όσον αφορά το μέγεθος του στόλου της Corsair για τα έτη 2021 και 2022, από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι γαλλικές αρχές προκύπτει ότι τυχόν υπέρβαση του ορίου που καθορίστηκε στην απόφαση του 2020 μπορεί να δικαιολογηθεί από τον χρόνο αναμονής που συνδέεται με τη διαδικασία νηολόγησης των αεροσκαφών και όχι από τη ναύλωση δέκατου αεροσκάφους (βλ. αιτιολογική σκέψη 62 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας).

(358) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έκρινε ότι η υπέρβαση του μέγιστου εγκεκριμένου στόλου θα μπορούσε να συνιστά καταχρηστική εφαρμογή της ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 20 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 65 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας). Ως εκ τούτου, αποφάσισε να επεκτείνει την επίσημη διαδικασία εξέτασης για να αξιολογήσει αν η εν λόγω παράβαση του ορίου για τον στόλο έθετε υπό αμφισβήτηση τη συμβατότητα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που εγκρίθηκε με την απόφαση του 2020 και, κατά περίπτωση, να ελέγξει το πραγματικό μέγεθος του στόλου της Corsair κατά τη διάρκεια της παραταθείσας περιόδου αναδιάρθρωσης.

5.4.2. *Αξιολόγηση των τροποποιήσεων που πρέπει να επέλθουν στην ενίσχυση αναδιάρθρωσης*

(359) Ωστόσο, από τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γαλλία προκύπτει ότι οι διαπιστωθείσες αποκλίσεις από την απόφαση του 2020 είναι ήσσονος σημασίας· αυτό δεν αντικρούεται από τις παρατηρήσεις τρίτων.

(360) Ειδικότερα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η χρήση πρόσθετων αεροσκαφών από την Corsair από το 2020 είχε αυστηρά έκτακτο χαρακτήρα και δικαιολογούνταν από εξωτερικές περιστάσεις για τις οποίες δεν ευθυνόταν η εταιρεία (όπως καθυστερήσεις παράδοσης, επιταγές ασφάλειας ή εργασίες συντήρησης) και δεν είχε στην πράξη ως αποτέλεσμα την πραγματική υπέρβαση του ανώτατου ορίου των εννέα αεροσκαφών, όπως ορίζεται στην απόφαση του 2020. Αυτές οι μεμονωμένες περιπτώσεις, οι οποίες αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το [...] % της δραστηριότητας που καλύπτεται από το σχέδιο αναδιάρθρωσης, αποδείχθηκαν περιορισμένης διάρκειας και χωρίς σημαντικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό, όπως επιβεβαιώνεται από τη μελέτη που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές (βλ. αιτιολογική σκέψη xx). Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι από την εκτεταμένη επίσημη διαδικασία έρευνας δεν διαπιστώθηκε ότι η Corsair είχε υπερβεί το ανώτατο όριο στόλου ούτε το 2021 ούτε το 2022. Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν προσκόμισαν στοιχεία που να αντικρούουν τις εξηγήσεις που παρασχέθηκαν από τις γαλλικές αρχές, όπως παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 357. Οι μόνες περιπτώσεις στις οποίες διαπιστώθηκε ότι η Corsair υπερέβη τα ανώτατα όρια αφορούν τα γεγονότα του 2023 και του 2024.

(361) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ακόμη και αν διαπιστωθεί τυπική παρατυπία, αυτή είναι καθαρά αμελητέα. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι, αντί να επιβάλει οποιαδήποτε ανάκτηση της σχετικής ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, η τροποποίηση της ενίσχυσης συνιστά επαρκές μέτρο για την αντιμετώπιση των παρατυπιών που εντοπίστηκαν, σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

(362) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι, δεδομένου ότι η καταχρηστική εφαρμογή αφορά μέτρο που περιορίζει τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, πρέπει επίσης να πραγματοποιηθεί κατάλληλη τροποποίηση της ενίσχυσης στο σχέδιο μέτρων για τον ανταγωνισμό. Ως εκ τούτου, απαιτούνται πρόσθετοι όροι ή μέτρα για τη μείωση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού σε σχέση με τα μέτρα που προβλέφθηκαν για την αρχική ενίσχυση και τα οποία υπερβαίνουν τα μέτρα που έχουν βαθμονομηθεί σε σχέση με τη νέα ενίσχυση. Η μόνιμη παραίτηση από 700 χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Paris-Orly και η μείωση των πτήσεων μετ' επιστροφής από τη μητροπολιτική Γαλλία προς Fort de France, Pointe à Pitre και Réunion θα εξασφαλίσουν την εκπλήρωση της απαίτησης αυτής. Πρόκειται για μέτρα που μειώνουν τους φραγμούς εισόδου ή διευκολύνουν την επέκταση των ανταγωνιστών που εδρεύουν στο Paris-Orly, στην πρώτη περίπτωση, και τα οποία στοχεύουν σε συγκεκριμένα δρομολόγια στα οποία η προσωρινή ναύλωση δέκατου αεροσκάφους ενδέχεται να είχε άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις, στη δεύτερη περίπτωση.

(363) Όσον αφορά τα δύο αυτά μέτρα, δεδομένου ότι κανένα εκ των δύο δεν εφαρμόστηκε στην αρχική ενίσχυση αναδιάρθρωσης, ο καθορισμός τους ως όρων συνεπάγεται αλλαγές στην ενίσχυση που έχει ήδη εγκριθεί. Ωστόσο, δεν είναι αναγκαίο να γίνει επίσημη διάκριση μεταξύ των μέτρων που πρέπει να ληφθούν ή των δεσμεύσεων που προτείνει η Γαλλία και των ειδικών όρων που τροποποιούν την αρχικά εγκριθείσα ενίσχυση. Ως εκ τούτου, όλοι οι όροι που πρέπει να τηρηθούν από τη Γαλλία —και κατά περίπτωση από την Corsair— πρέπει να αντικατοπτρίζονται στους όρους που συνοδεύουν την έγκριση της ενίσχυσης.

5.5. **Παρακολούθηση της συμμόρφωσης με την απόφαση**

(364) Επιπλέον, δεδομένων των περιπτώσεων στις οποίες χορηγήθηκε πρόσθετη ενίσχυση στην Corsair το 2021 και το 2022, καθώς και της μη συμμόρφωσης με τους περιορισμούς όσον αφορά το μέγεθος του στόλου αεροσκαφών το 2023 και το 2024, θα πρέπει να διασφαλιστούν τόσο η αυστηρή τήρηση όλων των όρων που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση όσο και η δυνατότητα ελέγχου της. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θεωρεί αναγκαία τη θέσπιση υποχρέωσης που θα της επιτρέπει να ελέγχει τη συμμόρφωση με την απόφασή της, την οποία θα πρέπει να τηρεί η Γαλλία, μέσω εντολοδόχου-επιμελητή ανεξάρτητου τόσο από τις γαλλικές αρχές όσο και από την Corsair. Ο εν λόγω εντολοδόχος-επιμελητής, ο οποίος θα πρέπει να εγκριθεί από την Επιτροπή, θα είναι υπεύθυνος για τη στενή παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους όρους που καθορίζονται στην απόφαση, συμπεριλαμβανομένων της ακριβούς εφαρμογής του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης και του ελέγχου των αποτελεσμάτων που επιτυγχάνονται σε σύγκριση με εκείνα που αναμένονται στις αντίστοιχες οικονομικές πορείες. Οι γαλλικές αρχές, σε συνεργασία με την Corsair, θα διαβιβάσουν κάθε πληροφορία και θα λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε ο εντολοδόχος-επιμελητής να είναι σε θέση να εκπληρώσει δεόντως τα καθήκοντά του. Ο εντολοδόχος-επιμελητής θα υποβάλλει τακτικά εκθέσεις στην Επιτροπή,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης ύψους 167,8 εκατ. EUR, από τα οποία τα 80 εκατ. EUR αφορούν διαγραφή δημόσιων χρεών που αντιστοιχούν στο ποσό των κρατικών δανείων που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2020, και τα 87,8 εκατ. EUR αποτελούν πρόσθετη ενίσχυση, την οποία η Γαλλική Δημοκρατία σχεδιάζει να εφαρμόσει υπέρ της οικονομικής οντότητας που αποτελείται από την Corsair SAS και όλες τις θυγατρικές που τελούν υπό τον έλεγχό της, καθώς και τα 6 εκατ. EUR που χορηγήθηκαν ήδη στην Corsair SAS το 2020 στο πλαίσιο της επένδυσης που πραγματοποίησε η εταιρεία Outre-Mer R-plane στην Corsair, είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά, με την επιφύλαξη των όρων που καθορίζονται στο άρθρο 2.

Άρθρο 2

1. Η Γαλλική Δημοκρατία διασφαλίζει ότι η Corsair SAS, ή οι θυγατρικές της, κατά περίπτωση, εφαρμόζουν πλήρως και αμέσως τα μέτρα που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, όπως περιγράφεται στην παρούσα απόφαση.

2. Η Γαλλική Δημοκρατία διασφαλίζει ότι η Corsair SAS, ή οι θυγατρικές της, κατά περίπτωση, εφαρμόζουν πλήρως και αμέσως τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, όπως περιγράφονται στην παρούσα απόφαση, τα οποία περιλαμβάνουν:

α) περιορισμό του στόλου της Corsair SAS σε εννέα αεροσκάφη έως το τέλος της αναθεωρημένης περιόδου αναδιάρθρωσης·

β) μείωση κατά 97 του αριθμού των πτήσεων μετ' επιστροφής που εκτελεί η Corsair SAS μεταξύ του αερολιμένα Paris-Orly και των αερολιμένων των τριών προορισμών, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France και Réunion, έως το τέλος της αναθεωρημένης περιόδου αναδιάρθρωσης·

γ) αμετάκλητη παραίτηση από 700 χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Paris-Orly το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο πριν από το τέλος της αναθεωρημένης περιόδου αναδιάρθρωσης·

δ) διάθεση σε έναν ή περισσότερους τρίτους το συντομότερο δυνατόν 800 χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Paris-Orly έως το τέλος της αναθεωρημένης περιόδου αναδιάρθρωσης·

ε) προσφορά και διαπραγμάτευση εμπορικών συμφωνιών καλή τη πίστει με αεροπορικές εταιρείες που το επιθυμούν, έως το τέλος της αναθεωρημένης περιόδου αναδιάρθρωσης·

στ) μη απόκτηση μετοχών σε οποιαδήποτε εταιρεία, εκτός εάν είναι απαραίτητο για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Corsair SAS ή των θυγατρικών της, κατά περίπτωση, και στην περίπτωση αυτή, με την επιφύλαξη της έγκρισης της αγοράς από την Επιτροπή, καθ' όλη τη διάρκεια της αναθεωρημένης περιόδου αναδιάρθρωσης· και

ζ) μη παρουσίαση της κρατικής ενίσχυσης ως ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος κατά την εμπορία των προϊόντων και των υπηρεσιών της, καθ' όλη τη διάρκεια της αναθεωρημένης περιόδου αναδιάρθρωσης.

Άρθρο 3

1. Η Γαλλική Δημοκρατία υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης και τη συμμόρφωση με τους όρους της παρούσας απόφασης, κάθε τρεις μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης και έως το τέλος της αναθεωρημένης περιόδου αναδιάρθρωσης.

2. Οι εκθέσεις υποβάλλονται μέσω εντολοδόχου-επιμελητή ανεξάρτητου από τον δικαιούχο· η επιλογή του εντολοδόχου-επιμελητή επικυρώνεται από την Επιτροπή εντός 30 ημερών από την έκδοση της παρούσας απόφασης.

3. Στις εκθέσεις προσδιορίζονται οι ημερομηνίες εκταμίευσης ή πραγματικής χορήγησης της ενίσχυσης και της ίδιας συμμετοχής του δικαιούχου, οι εξελίξεις του δικτύου, η θέση στην αγορά, ο στόλος αεροσκαφών και η χρήση του από την Corsair SAS. Οι εκθέσεις διερευνούν κάθε απόκλιση από τις οικονομικές ή λειτουργικές πορείες του αναθεωρημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης όσον αφορά τα έσοδα, τον έλεγχο και τη μείωση του κόστους, καθώς και τα αποτελέσματα που επιτυγχάνονται μέσω της αναδιάρθρωσης· κατά περίπτωση, παρουσιάζουν τα διορθωτικά μέτρα που εφαρμόστηκαν ή πρόκειται να εφαρμοστούν για την επίτευξη των αποτελεσμάτων που καθορίζονται στο σχέδιο. Η συμμόρφωση με τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 2 της παρούσας απόφασης αξιολογείται διεξοδικά από τον εντολοδόχο-επιμελητή σε κάθε έκθεση, προκειμένου να επισημαίνεται χωρίς καθυστέρηση κάθε απόκλιση που εντοπίζεται ή μπορεί να προβλεφθεί.

Άρθρο 4

Η παρούσα επίσημη διαδικασία έρευνας που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά κρατική ενίσχυση ύψους 32,4 εκατ. EUR που χορηγήθηκε από τη Γαλλική Δημοκρατία μεταξύ 2021 και 2022 στην Corsair SAS κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και δεδομένου ότι έχει διαπιστωθεί ότι η Corsair SAS επέστρεψε την ενίσχυση εντόκως, είναι άνευ αντικειμένου.

Άρθρο 5

Η Γαλλική Δημοκρατία ενημερώνει την Επιτροπή εντός προθεσμίας ενός μηνός από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης σχετικά με τα μέτρα που έλαβε και προτίθεται να λάβει για να συμμορφωθεί με αυτήν.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 23 Δεκεμβρίου 2025.

Για την Επιτροπή
Teresa RIBERA
Εκτελεστική Αντιπρόεδρος