C/2026/3952

24.7.2026

KOMISJONI OTSUS,

23. detsember 2025,

riigiabi SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N) kohta, mida Prantsusmaa kavatseb anda ettevõtjale Corsair

(teatavaks tehtud numbri C(2025) 9292 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(C/2026/3952)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt neile artiklitele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 11. detsembril 2020 otsustas komisjon kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 107 lõike 3 punktiga c, nagu seda on tõlgendatud suunistes raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta (edaspidi „päästmis- ja ümberkorraldusabi suunised“ ([2])), mitte esitada vastuväiteid 106,7 miljoni euro suurusele ümberkorraldusabile, mida kavatsetakse anda ettevõtjale Corsair SAS (edaspidi „Corsair“) ja mis koosneb i) maksude tasumise edasilükkamisest (21,9 miljonit eurot), ii) maksukrediidist (4,8 miljonit eurot), iii) sooduslaenust (18 miljonit eurot) ja iv) kasumiosaluslaenust (62 miljonit eurot) (edaspidi „2020. aasta otsus“ ([3])) ([4]).

(2) 27. septembril 2023 esitas Prantsusmaa komisjonile päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jaotise 7.2.2 alusel taotluse muuta 2020. aasta otsusega heaks kiidetud ümberkorralduskava. 2020. aasta otsuse kohaselt oleks seda ümberkorralduskava tulnud rakendada ajavahemikul kuni […] (edaspidi „2020. aasta ümberkorralduskava“). 29. novembril ja 15. detsembril 2023 esitasid Prantsusmaa ametiasutused lisateavet Corsairi 2020. aasta ümberkorralduskava muutmise kohta. Ümberkorralduskava muutmise taotlusele oli lisatud ajakohastatud ümberkorralduskava, mida hiljem veel mitu korda ajakohastati (edaspidi „muudetud ümberkorralduskava“, vt põhjendused 30 ja 31).

([1]) ELT C, C/2024/2822, 24.4.2024 ja ELT C, C/2025/2490, 2.5.2025.
([2]) ELT C 249, 31.7.2014, lk 1.
([3]) Komisjoni 11. detsembri 2020. aasta otsus riigiabi SA.58463 (2020/N) kohta – Prantsusmaa – Ümberkorraldusabi ettevõtjale Corsair SA (ELT C 41, 5.2.2021, lk 8).
([4]) Samal päeval kiitis komisjon kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punktiga b heaks 30,2 miljoni euro suuruse abi Corsairile ülemeremaksukrediidi vormis (maksukrediit Prantsusmaa ülemeredepartemangudes, -piirkondades ja -territooriumidel asuvatele äriühingutele). Selle abiga korvati Corsairile kahju, mida ta kandis ajavahemikul 17. märtsist kuni 30. juunini 2020 tõkestamismeetmete ja reisipiirangute tõttu, mille Prantsusmaa ja teised sihtriigid kehtestasid COVID-19 viiruse leviku piiramiseks. Vt komisjoni 11. detsembri 2020. aasta otsus juhtumi SA.58125 (2020/N) kohta – Prantsusmaa – Corsair – COVID-19 puhangu tekitatud kahju korvamine (ELT C 242, 24.6.2022, lk 1).

(3) 5. veebruaril 2024 otsustas komisjon algatada ametliku uurimise seoses Corsairile ettenähtud abi ja ümberkorralduskava muutmisega ([5]) (edaspidi „menetluse algatamise otsus“). Corsair ja kolm muud huvitatud isikut, nimelt kaks Corsairi konkurenti – Air Austral ja Groupe Dubreuil Aero (edaspidi „GDA“) – ning Corsairi endine aktsionär Diamondale Limited esitasid 24. mail 2024 komisjonile märkused menetluse algatamise otsuse kohta.

(4) 19. juunil 2024 edastas komisjon need märkused Prantsusmaa ametiasutustele, kes esitasid 26. juulil 2024 vastuseks oma märkused. Seejärel esitas GDA 22. novembril 2024 täiendavad märkused, mis edastati 17. detsembril 2024 Prantsusmaa ametiasutustele. Prantsusmaa ametiasutused esitasid 19. jaanuaril 2025 märkused, mille sisu selgitati komisjoniga toimunud kahel kohtumisel – 20. ja 23. jaanuaril 2025. Prantsusmaa ametiasutused esitasid täiendavad märkused ja vastused komisjoni küsimustele vastavalt 23. jaanuaril, 10. veebruaril ja 3. märtsil 2025.

(5) 19. juunil 2024 esitas komisjon Prantsusmaa ametiasutustele küsimused Corsairile ümberkorraldusperioodil antud täiendava abi kohta. Prantsusmaa ametiasutused vastasid 2024. aasta 26. juuli ja 16. detsembri kirjaga.

(6) Komisjon korraldas Prantsusmaa ametiasutustega ka mitu kohtumist, nimelt 7. novembril ning 6. ja 17. detsembril 2024, samuti 10. ja 29. jaanuaril, 14. veebruaril ning 3. ja 19. märtsil 2025.

(7) 11. aprillil 2025 ([6]) otsustas komisjon laiendada abi ja ümberkorralduskava muutmisega seotud ametlikku uurimist, võttes arvesse asjaolu, et Prantsusmaa ametiasutused ja huvitatud isikud olid esitanud uusi asjaolusid, mida ei olnud uurimise algatamise otsuses arvesse võetud ja mis õigustasid ametliku uurimise laiendamist (edaspidi „menetluse laiendamise otsus“).

(8) 20. mail 2025 edastasid Prantsusmaa ametiasutused komisjonile Corsairi auditeeritud raamatupidamisaruande 30. septembril 2024 lõppenud majandusaasta kohta.

(9) 23. mail 2025 esitasid Corsair ja GDA märkused 11. aprilli 2025. aasta menetluse laiendamise otsuse kohta. 2. juunil 2025 esitas märkused veel üks ettevõtja, kes soovis jääda anonüümseks. 6. juunil 2025 edastas komisjon need märkused Prantsusmaa ametiasutustele, kes vastasid 17. juunil 2025.

(10) 30. mail 2025 saatsid Prantsusmaa ametiasutused komisjonile äriühingu muudetud ümberkorralduskava ajakohastatud versiooni ja selle lisad.

(11) 27. juunil 2025 saatis komisjon Prantsusmaa ametiasutustele täiendavad küsimused Corsairile ümberkorraldusperioodil antud täiendava abi ning tema lennukipargi suuruse ja arengu kohta 2023. ja 2024. aastal. Prantsusmaa ametiasutused vastasid 11. juuli 2025. aasta kirjaga.

(12) 4. novembril 2025 saatis komisjon Prantsusmaa ametiasutustele taotluse esitada ümberkorralduskava rahastamisega seotud dokumendid ja esitas sellega seoses lisaküsimusi. Prantsusmaa ametiasutused vastasid 10., 17. ja 20. novembri 2025. aasta kirjaga. 10. detsembril 2025 saatis komisjon Prantsusmaa ametiasutustele muudetud ümberkorralduskavaga seoses täiendava päringu. Prantsusmaa ametiasutused saatsid 15. detsembril 2025 vastuseks kava ajakohastatud versiooni.

(13) Komisjon pidas Prantsusmaa ametiasutustega nendel eri teemadel ka mitu kohtumist, nimelt 28. aprillil, 15. mail, 17. juunil, 27. juunil ja 17. septembril ning 10. ja 12. detsembril 2025.

([5]) Komisjoni 5. veebruari 2024. aasta otsus C(2024) 8537 (final) riigiabi SA.109662 kohta – Prantsusmaa – Corsairi abi ja ümberkorralduskava muutmine (ELT C, C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

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

2. **ABISAAJA**

2.1. **Corsairi tegevus**

(14) Corsair on piiratud vastutusega äriühing (*société par actions simplifiée*, SAS), mille aktsiakapital on 5 000 000 eurot ja registrijärgne asukoht on Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, Prantsusmaa. Äriühing on registreeritud Pointe-à-Pitre'i äriregistris numbriga 328 621 586.

(15) Corsairi väärtpaberid kuuluvad alates 2020. aasta lõpust täielikult valdusettevõtjale Outre-Mer R-Plane (edaspidi „OMRP") ([7]).

(16) 2023. aasta septembri lõpus oli Corsairil üheksast õhusõidukist koosnev lennukipark, mis teenindas peamiselt Prantsusmaa äärepoolseimaid piirkondi Kariibi mere piirkonnas (Martinique, Guadeloupe) ja India ookeanis (Réunion, Mayotte) ning muu hulgas ka Kanadat. Teised samadel marsruutidel tegutsevad lennuettevõtjad on Air France, Air Austral ja kontsern Groupe Dubreuil Aéro, kuhu kuuluvad lennuettevõtjad Air Caraïbes ja French Bee.

(17) 2020. aasta otsuse kohaselt pidi Corsair rakendama 2020. aasta ümberkorralduskava kuni […], et taastada oma pikaajaline elujõulisus.

2.2. **Corsairi raskused**

(18) 2020. aasta ümberkorralduskava muutmise taotluses selgitasid Prantsusmaa ametiasutused, et 2020. aasta ümberkorralduskava aluseks olev äriplaan põhines eeldustel, mis ei leidnud kinnitust, ning et sündmustel, mille ulatust ei olnud võimalik ette näha, oli Corsairile eriti kahjulik mõju.

(19) Prantsusmaa ametiasutused selgitasid kõigepealt, et lisaks muudele raskustele, millega Corsair alates 2020. aasta ümberkorralduskava heakskiitmisest kokku puutus, avaldasid Corsairi äri- ja finantstulemustele väga tõsist mõju kuni 2022/2023. majandusaasta alguseni kehtinud rahvatervise piirangud.

(20) Prantsusmaa emamaa ning teatavate ülemeredepartemangude ja -territooriumide (nagu Antillid ja Réunion) vaheliste lendude piiramine ja isegi ajutine keelamine, mis kehtis kuni 2022. aasta märtsini COVID-19 juhtumite arvu uue kasvu ja nendel territooriumidel vaktsiini kasutuselevõtuga seotud raskuste tõttu, mis tulenesid kohaliku elanikkonna vähesest vaktsineerimisest, muutis Corsairi äritegevuse järgmistel perioodidel eriti raskeks või isegi võimatuks:

a) pärast 2020. aasta novembrit, kui Prantsusmaa emamaa ja eelkõige Antillid ja Réunion seisid silmitsi korduvate liikumispiirangutega 2020. aasta novembrist detsembrini ja 2021. aasta aprillist maini ning Antillide ja Réunioni puhul taas 2021. aasta juulist augustini;

b) 2021. aasta veebruarist maini, kui reisimine Prantsusmaa emamaal, Antillidel ja Réunionil oli rangelt piiratud vaid hädavajalike põhjustega; see nõue kehtis vaktsineerimata isikute suhtes kuni 2022. aasta maini;

c) 2021. aasta lõpus, kui omikronvariandi laine tõi kaasa piirangute karmistamise nende sihtkohtade suhtes ning ka Mauritius oli mõneks päevaks liigitatud „kõrgeimasse riskikategooriasse", mille tagajärjel kasvas tühistamiste arv tunduvalt ja broneeringute arv langes järsult, ning

d) Kanadasse suunduvad lennud said jätkuda alles 2022. aasta juunis, kusjuures kuni 2022. aasta kevadeni kehtisid väga ranged reisipiirangud.

([7]) OMRP on valdusettevõtja, mis asutati 24. augustil 2020 seoses Corsairi finantsseisundi taastamise ja äriühingu ümberkorraldamisega COVID-19 kriisi kontekstis. OMRP ainus eesmärk on omada ja hallata osalust Corsairis, tuues kokku äriühingu päästmises osalevad aktsionärid, sealhulgas erainvestorid ja avaliku sektori osalejad. OMRP ise äritegevusega ei tegele, vaid on kapitalivahend, mille kaudu aktsionärid teostavad oma õigusi ja võtavad enda kanda Corsairi ümberkorraldamisega seotud majandusliku riski. Mõned OMRP eraaktsionärid, kes soovisid reinvesteerida Corsairi, koondusid ümber valdusettevõtjasse Blue Sky, kes omandas Corsairi ümberkorralduskava muutmise raames Corsairis kapitali (vt dokument „Äripakkumine", 2 lisa, mis saadeti komisjonile 15. detsembril 2023).

(21) Prantsusmaa ametiasutused lisasid, et Corsairi tegevust mõjutas ka protestiliikumine Antillidel ajavahemikul 2021. aasta novembrist kuni 2022. aasta jaanuarini. mis toimus pärast seda, kui kehtestati tervishoiutöötajate kohustusliku vaktsineerimise nõu ja mitmes avalikus kohas nõuti nn tervisepassi.

(22) Prantsusmaa ametiasutuste väitel kaldusid Corsairi tulemused selle tulemusena esialgses äriplaanis prognoositust kõrvale, kuigi äriühing oli eeldanud, et turutingimused normaliseeruvad 2021. aasta lõpus.

(23) Veel väitsid Prantsusmaa ametiasutused, et Venemaa Ukraina-vastase sõjalise agressiooniga seotud kriisi ja sellest tulenenud ülemaailmse inflatsiooni tõttu suurenesid kulud väga järsult pärast seda, kui äriühing taastas tavapärase tegevuse, kusjuures i) petrooli hind tõusis väga järsult, ületades oma haripunktis 1 200 USA dollarit tonni kohta võrreldes algselt äriplaanis märgitud [500–900] USA dollariga tonni kohta, ning ii) euro nõrgenes USA dollari suhtes, kusjuures esialgse äriplaani koostamisel kasutati euro ja USA dollari vahetuskurssi [0,9–1,3] võrreldes 0,97-ga, mis oli euro ja USA dollari vahetuskursi madalaim tase (2022. aasta oktoobris).

(24) Sellega seoses märkisid Prantsusmaa ametiasutused, et algselt 2023. aasta detsembris esitatud muudetud ümberkorralduskavas olid petrooli kulud [100–180] miljonit eurot […] ning et petrooli hinna tõus ja euro nõrkus USA dollari suhtes tõid ainuüksi sellel liinil sel ajavahemikul kaasa ligikaudu [80–120] miljoni euro suuruse lisakulu aastas.

(25) Prantsusmaa ametiasutused väitsid ka, et kuigi äriühing oli suutnud osaliselt hindu tõsta, et seda olukorda üle kanda (millele lisandus üldine inflatsioonimõju kõigile äriühingu kuludele), oli see kompensatsioon esiteks vaid osaline ja teiseks ei saanud seda enamiku piletite suhtes kohaldada, kuna need olid müüdud mitu kuud enne lendude toimumist. Seetõttu ei olnud võimalik sellist järsku kulude tõusu nagu see, mis tekkis Venemaa Ukraina-vastase sõjalise agressiooni tagajärjel, kohe piletihinnale üle kanda, vaid selleks oli vaja aega.

(26) Sellega seoses ja eeltoodu põhjal selgitasid Prantsusmaa ametiasutused 2023. aasta septembris ja detsembris, et Corsairil olid suured raskused rahavoogudega ja tema tegevusmarginaal vähenes 2020.–2023. aastal võrreldes 2020. aasta ümberkorralduskavaga [170–220] miljoni euro võrra, hoolimata äriühingu jõupingutustest vähendada kõnealusel ajavahemikul oma püsikulusid [10–25] miljoni euro võrra ja täiendavatest toetusmeetmetest, mille Prantsuse riik kehtestas sektori kui terviku toetamiseks ja millel oli Corsairile sellel ajavahemikul [20–40] miljoni euro suurune positiivne mõju.

(27) Prantsusmaa ametiasutused selgitasid ka, et võttes arvesse halvenevaid finantstulemusi, mis olid tingitud uutest raskustest, millega Corsair seisis silmitsi pärast ümberkorraldusabi käsitlevat 2020. aasta detsembri otsust, nagu on kirjeldatud eespool põhjendustes 18–25, oli äriühingu ärikasum […]. majandusaasta lõpus (mis lõppes septembris […]) […] […] omakapital oli sel kuupäeval […], ning et äriühingu koostatud ajakohastatud äriplaani põhjal ei olnud Corsair enam võimeline 2020. aasta ümberkorralduskava järgima.

(28) Samuti märkisid Prantsusmaa ametiasutused, et kütuse hind ning euro ja dollari vahetuskurss olid ajavahemikul 2022–2023 endiselt väga kõikuvad. Samuti juhtisid nad tähelepanu asjaolule, et inflatsiooni tõttu kasvasid ajavahemikul 2022–2023 kõik nomineeritud kulud, eelkõige õhusõidukite ja nende mootorite hoolduskulud ([…]) ning toitlustuskulud ([…]).

(29) 15. detsembril 2023 muutis Prantsuse riik päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jaotise 7.2.2 alusel vastavalt oma taotlust muuta 2020. aasta ümberkorralduskava.

3. MUUDETUD ÜMBERKORRALDUSKAVA

3.1. Eeldused muudetud ümberkorralduskavas

(30) Võttes arvesse Corsairi tegevuse arengut ning geopoliitilisi ja makromajanduslikke arengusuundumusi viimase kahe aasta jooksul, on Prantsusmaa ametiasutused muudetud ümberkorralduskava alates 15. detsembrist 2023 mitu korda ajakohastanud.

(31) 23. mail 2025 võeti vastu muudetud ümberkorralduskava viimane versioon. Kava see versioon on lisatud lepitusprotokollile „Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair", millele Corsair, Prantsusmaa ametiasutused, uued investorid ja lahkuvad investorid kirjutasid Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre'is ja Comité Interministeriel de Restructuring Industrielle'is (CIRI) toimuva maksejõuetuse ennetamise menetluse raames kohtuotsusega määratud ajutiste usaldusisikute egiidi all 7. novembril 2025 alla (edaspidi „tingimused"). Kava tugineb järgmistele peamistele eeldustele, mida Prantsusmaa ametiasutused ajakohastasid viimati 15. detsembril 2025:

a) kõigi COVID-19 tervisekriisiga seotud piirangute kaotamine ja 2019. aasta taset ületav turg alates 2025. aastast;

b) Corsairi tegelikud tulemused (mida Prantsusmaa ametiasutused ei ole auditeerinud) 30. septembril 2025 lõppenud 2024.–2025. majandusaastal näitavad kasumlikkuse taastumist puhaskasumiga […] miljonit eurot;

c) kütusekulud on alates 2025. aasta aprillist diskonteeritud [600–900] USA dollarini tonni kohta võrreldes keskmiselt ligikaudu [500–800] USA dollariga tonni kohta alates 2024. aasta septembrist;

d) USA dollari ja euro vahetuskurss on [0,9–1,3], st veidi kõrgem kui alates 2025. aasta aprillist täheldatud vahetuskurss;

e) Corsairi lennukipargi täielik uuendamine lõppeb 2025. aasta jaanuaris, mil võetakse kasutusele […] Airbus A330-NEO lennukit, mille tulemusena teenindatakse kõiki Corsairi sihtkohti nüüd Airbus A330-NEO lennukitega, millel on kolm reisiklassi ja kokku 343 istekohta (20 istekohta äriklassis, 21 istekohta premium-turistiklassis ja 302 istekohta turistiklassis);

f) […] lennuki müük […] [[…]-le] hinnanguliselt [25–45] miljoni euro eest ja aktsionäride kohustus teha [25–45] miljoni euro suurune sissemakse vastavalt tingimuste jaotisele B, mille kohaselt i) Blue Sky Holding, ([8]) Groupe Advens-Geocoton ([9]) ja SEMPAT ([10]) annavad kokku [10–40] miljonit eurot (vastavalt [5–30] miljonit eurot, [0–5] miljonit eurot ja 3 miljonit eurot) kapitalina või vajaduse korral teevad selle enne komisjoni otsuse vastuvõtmist kättesaadavaks vaherahastamisena, et katta Corsairi likviidsusvajadused kuni ümberkorraldamise lõpuleviimiseni (seejärel need kapitaliseeritakse), ning ii) Groupe Advens-Geocoton on samuti võtnud kohustuse anda Corsairile [5–30] miljoni euro suurune vaherahastamise teine osa hiljemalt viie tööpäeva jooksul pärast Euroopa Komisjoni otsuse kuupäeva. See vaherahastamine kogusummas [20–60] miljonit eurot ([11]) lisatakse Corsairi kapitali pärast Euroopa Komisjoni heakskiitvat otsust toimuva kapitali suurendamise raames (sealhulgas juhul, kui see otsus on tingimuslik);

([8]) Blue Sky Holding, SAS, asukohaga Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, on eraõiguslik konsortsium, kuhu kuuluvad mõned Corsairi endised aktsionärid.

([9]) Groupe Advens-Geocoton on Prantsuse päritolu eraõiguslik tööstus- ja teeninduskontsern, mis tegutseb eelkõige tekstiili-, agrotööstus-, logistika- ja digiteenuste sektoris ning on ajalooliselt esindatud Aafrikas ja ülemereterritooriumidel. See loodi Advensi ja Geocotoni ühinemisel ning sellel on tunnustatud kogemus tegevuse juhtimisel keerukates ja kapitalimahukates keskkondades.

([10]) SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadeloupe) on nii avalikus kui eraomandis olev äriühing, mille ülesanne on investeerida Guadeloupe'i territooriumidele strateegilist huvi pakkuvatesse majandusprojektidesse ja neid toetada (https://www.sempatrimoniale.com/a-propos). Corsairi ümberkorraldamise raames tegutseb SEMPAT vähemusosalusega avaliku sektori investorina, pakkudes Guadeloupe'i piirkonna eraldatud rahastamist.

([11]) Samuti kohustusid Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton ja SEMPAT investeerima kapitali täiendava [5–20] miljoni euro suuruse summa, kui Corsairi kuulõpu rahavoog langeb alla [20–60] miljoni euro künnise. Selle kohustuse eesmärk on anda täiendav tagatis juhuks, kui Corsairi muudetud ümberkorralduskava näitajad halvenevad, ning suurendada erainvestorite omapanust.

g) lennukipargi piiramine üheksa õhusõidukiga kogu muudetud ümberkorralduskava kestuse jooksul (kümnes õhusõiduk lisatakse alles alates […]);

h) kõige vähem kasumlike lendude vähendamine (lennutundide arvu vähendamine […] % võrreldes […]. majandusaastaga), et saavutada parem täituvus ja tõsta keskmist piletihinda;

i) Mauritiuselt lähtuvate / Mauritiusele suunduvate lendude arvu suurenemine 2025. aastal […] pärast otsust keskenduda Aafrikale (võttes arvesse, et selle marsruudi teenindamine üksnes hooajaliselt ei ole pikas perspektiivis elujõuline);

j) täiendavad meetmed RASKi ([12]) parandamiseks, mille tulemusel suureneb RASK aja jooksul […] %;

k) täiendava tulu suurenemine võrreldes ülejäänud tööstusharuga;

l) tõhusam tootluse juhtimine selliste täiendavate meetmete rakendamisega nagu eelkõige hinnaklasside avamine ja sulgemine tänu lennukipargi ühtlustamisele;

m) täiustatud prognoosid, mille puhul võetakse lähtestsenaariumis arvesse […] % positiivset mõju reisijateveo käibele […] ja […] % […]. Müügihindade tõus tuleneb salongi eesosa istmete osakaalu suurendamise ja lennugraafiku ümberkujundamise koosmõjust, mille eesmärk oli vähendada kõige vähem kasumlikke lende (vt eespool);

n) täiendavad kulude kokkuhoiu meetmed, nagu uued läbirääkimised struktuuriliste lepingute üle (rent, hooldus ja teenindus jne), turustuskulude vähendamine, mootorite allrentimine ja tehniliste haldusteenuste müük, ning

o) personalikulude ratsionaliseerimine, mis on peamiselt seotud muudatustega õhusõidukite meeskondade koosseisus.

(32) Lisaks nendele eeldustele märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et Corsairi tulusid mõjutab tõenäoliselt endiselt tema odavlennufirma kuvand, mida iseloomustab subsideeritud piletite suur osakaal, maine tellimuslennuettevõtjana, vananenud pardaseadmed (nt ekraanid) ja mittestandardne lennukipark. Seega on tõenäoline, et selline nüüdisaegsem lennukipark nagu see, mis Corsairil praegu on, võimaldab müüa pileteid kõrgema hinnaga ja tagab suurema täituvuse, kuna klientide arvamus paraneb. Lisaks märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et selline eemaldumine „tellimuslennuettevõtja“ kuvandist kajastub juba klientide positiivses tagasisides uute lennukitega tehtavate lendude kohta ning selles, et Corsair pälvis konkursil World Airline Awards 2024. aasta arvestuses Prantsusmaa parima puhkuselennuettevõtja tiitli. Prantsusmaa märgib, et isegi kui see ei sisaldu komisjonile esitatud muudetud ümberkorralduskavas, avaldub tema ülesmüügistrateegia mõju hindadele ja täituvusele eeldatavasti järk-järgult, kui reisijad saavad täiustatud teenusest teadlikuks ja nende eelistused muutuvad.

3.2. **Muudetud ümberkorralduskava rahastamine**

(33) Oma 27. septembri 2023. aasta kirjas tegid Prantsusmaa ametiasutused ettepaneku, et muudetud ümberkorralduskava peaks hõlmama ajavahemikku […] kuni […]. Samas nähtub Prantsusmaa ametiasutuste poolt 15. detsembril 2023 esitatud dokumentidest, et muudetud ümberkorralduskava kavandatud maksimaalne lisakestus on […] (mitte […]), st hiljemalt kuni […].

(34) Pärast seda, kui muudetud ümberkorralduskava eri versioonid olid välja töötatud, teatasid Prantsusmaa ametiasutused komisjonile, et ümberkorraldusperioodi tegelik lõppkuupäev on lõppkokkuvõttes 30. september 2026.

(35) Selle alusel põhineb 23. mail 2025 muudetud ümberkorralduskava, mida ajakohastati 15. detsembril 2025 ja mille Prantsusmaa ametiasutused esitasid komisjonile lõpliku versioonina, mida tuleb hindamisel arvesse võtta, sisuliselt järgmistel finantseeldustel:

([12]) „RASK“ – lennuettevõtja kogutulu võrrelduna pakutavate istekohtkilomeetrite (ASK) koguarvuga asjaomasel ajavahemikul.

a) finantstulemuste (mis peaksid võimaldama saavutada […] miljoni euro suuruse ärikasumi […]. aastal) ning muudetud ümberkorralduskava kehtivusaja jooksul tekkivate rahavoogude püsiv paranemine tänu i) optimeeritud äripakkumisele, mis tuleneb täielikult uuendatud ja ühtlustatud lennukiparki kasutavate lendude arvu suurenemisest, ii) ümberkorraldusmeetmetele ja kulude vähendamise meetmetele ning iii) kasumlikkuse parandamiseks võetud täiendavate meetmete mõjule;

b) üheksast täielikult moderniseeritud lennukist koosnev lennukipark, kahjumit tootvate marsruutide sulgemine ja nende asendamine uute Aafrikasse suunduvate marsruutidega;

c) välised rahalised toetused, milleks on esiteks välisinvestorite eraldatud uued vahendid summas 145,4 miljonit eurot ([13]) ja teiseks Prantsuse riigi rahaline toetus kogusummas 87,8 miljonit eurot.

3.2.1 *Rahastamise kirjeldus*

(36) Nagu on üksikasjalikult kirjeldatud allpool tabelis 1, selgitavad Prantsusmaa ametiasutused, et erasektori vahendid tulevad peamiselt järgmistest allikatest: i) […] miljoni euro suurune kapitali sissemakse Blue Sky Holdingult, ii) uue välisinvestori (Prantsusmaa äriühing Advens-Geocoton) kui uue aktsionäri kapitali sissemakse summas […] miljonit eurot, iii) […] miljoni euro suurune täiendav kapitali sissemakse Blue Sky Holdingult, Groupe Advens-Geocotonilt ja SEMPATilt Corsairile, kui tema rahavoog langeb alla […] miljoni euro künnise, iv) pensionimaksete moratoorium, mille Caisse de Retraite du Personnel Navigant (CRPPN) andis summas […] miljonit eurot, v) Corsairi poolt Airbus A330 F-HSKY lennuki müük hinnanguliselt […] miljoni euro eest ning vi) nelja uue A330-NEO lennuki rahastamine Corsairi poolt (rendilepingute kaudu) 2022. aasta juulis […] miljoni euro ulatuses ([14]).

(37) Eeltoodu põhjal märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et 2020. aasta ümberkorralduskava muutmise taotluse suhtes kohaldatav omapanuse summa on seega 145,4 miljonit eurot. Prantsusmaa ametiasutused märgivad ka, et 2020. aasta ümberkorralduskaval põhineva 2020. aasta otsuse kontekstis ulatusid Corsairile tehtud erakapitali sissemaksed [130–180] miljoni euroni.

(38) Seega järeldavad Prantsusmaa ametiasutused, et Corsairi 2020. aasta ümberkorralduskava muutmise raames oleks omapanuse kogusumma 319,1 miljonit eurot (st võttes arvesse esialgset omapanust).

(39) Seoses Prantsuse riigi rahalise toetusega selgitavad Prantsusmaa ametiasutused, et suurem osa ümberkorralduskava muudatuses taotletud abist kujutab endast 2020. aastal laenudena antud abist loobumist, mitte uusi kapitalisüstide ning et riigi rahalist toetust antakse seega peamiselt järgmiselt:

i) Guadeloupe'i departemangu nõukogu (Conseil Départemental de la Guadeloupe) uus toetus summas 3 miljonit eurot;

ii) 38,1 miljoni euro suurune ülemeremaksukrediit Corsairi investeerimisprogrammi raames lennuki ostmiseks ([15]);

iii) sellise 19 miljoni euro suuruse võla ajatamine, mis vastab kustutamatule avaliku sektori võlale kuue aasta jooksul ([…]) ([16]);

([13]) Pärast varasema aktsionäri OMRP täielikku väljatõrjumist, tühistades kõik tema aktsiad.

([14]) Vastab õhusõiduki igakuise rendimakse summale kuni 30. septembrini 2025, st muudetud ümberkorralduskava kehtivusaja jooksul.

([15]) Prantsuse üldise maksuseadustiku artikliga 244 quater W reguleeritud ülemeremaksukrediit on ülemeredepartemangudesse tehtud investeeringute maksukompensatsioon. Raskustes olevad ettevõtjad ei saa seda meedet tavaliselt kasutada. Prantsuse riik kohustub siiski tegema kõik endast oleneva, et anda Corsairile erandina maksukrediiti, hoolimata sellest, et Corsair on raskustes olev ettevõtja.

([16]) Prantsusmaa ametiasutused märgivad, et kustutamatu avaliku sektori võla jääk, st 5,5 miljonit eurot, makstakse tagasi samal ajal 2026. aasta maksukrediidiga (mis vastab ülemeremaksukrediidile, mida Prantsuse riik peab Corsairile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b kohaselt maksma).

iv) loobumine 23 miljonist eurost, mis vastab kustutatavale avaliku sektori võlale, millest saab loobuda, ([17]) ning

v) loobumine 80 miljoni euro suurusest avaliku sektori võlast, mis vastab 2020. aasta ümberkorralduskava raames antud riigilaenudele (Fonds de Développement Économique et Social'i ja Prêt Participatifi laenud – edaspidi „FDESi laen ja kasumiosaluslaen", vt põhjenduse 1 punkti 1 alapunkt iv), ning 4,7 miljoni euro suurustest intressidest nendelt laenudelt.

(40) Seoses FDESi laenust ja kasumiosaluslaenust loobumisega (põhjenduse 39 punkt v) väidavad Prantsusmaa ametiasutused, et kuna seda summat võeti 2020. aasta otsuses juba täielikult arvesse, ei tohiks seda uuesti arvesse võtta ümberkorralduskulude rahastamiseks antava abi arvutamisel, mille eesmärk on määrata kindlaks abi ja omapanuse suhe, kuna see tooks kaasa sama abi kahekordse arvestamise. Teisest küljest tuleb arvesse võtta (kasumiosaluslaenu pealt) kogunenud ja kapitaliseeritud intressi, mis on kogu kasumiosaluslaenu kestuse jooksul kokku 4,7 miljonit eurot. Lisaks annab Corsair vastutasuks sellise loobumise eest Prantsuse riigile ja asjaomastele avalik-õiguslikele võlausaldajatele eelisõigusega „olukorra paranemise" klausli, mille kohaselt peab Corsair ettenähtud tingimuste täitmise korral maksma igal aastal summa, mis vastab […] %-le tema ärikasumi (sh hoolduskulude eraldised) ja ajatatud võla amortisatsiooni vahelisest positiivsest erinevusest, ([18]) kuni […] miljoni euro suuruse ülempiirini. Selle klausli tegelik rakendamine sõltub rangete finantstingimuste kumulatiivsest täitmisest, nimelt positiivse omakapitali olemasolust ja piisava rahavoopositsiooni säilitamisest, mis tagab, et olukorra paranemise klausli alusel tehtud maksed ei ohusta ettevõtja maksevõimet ega likviidsust.

(41) Sellega seoses tuleks meenutada, et 2020. aasta ümberkorralduskaval põhineva 2020. aasta otsuse raames anti Corsairile riigiabi 106,7 miljoni euro suuruse ümberkorraldusabina, mis hõlmas i) moratooriumi Corsairi avaliku sektori kohustustele 2021. aasta jaanuari lõpus, mille suuruseks hinnati 21,9 miljonit eurot, ii) 4,8 miljonit eurot ülemeremaksukrediidina ühe või mitme lennuki ostmiseks 2021. aastal, iii) otse riigilt saadud 18 miljoni euro suurust sooduslaenu (edaspidi „FDESi laen") ja iv) 62 miljoni euro suurust kasumiosaluslaenu (edaspidi „kasumiosaluslaen") ([19]).

(42) Prantsusmaa ametiasutused märgivad, et 2020. aastal maksid ülemeredepartemangude kohalikud omavalitsused OMRP investeeringu raames 6 miljonit eurot, mida 2020. aasta otsuses arvesse ei võetud. Seepärast tuleb see summa 2020. aastal makstud riigiabi summale lisada, mille tulemusel on riigiabi kogusumma 112,7 miljonit eurot.

(43) Peale selle väidavad Prantsusmaa ametiasutused vastuseks menetluse algatamise otsuse põhjenduses 95 esitatud komisjoni tähelepanekule, milles seatakse kahtluse alla CRPNi poolt Corsairile 2023. aasta septembris pensionimaksete ajatamisest saadavale [10–40] miljonile eurole antud moratooriumi sobivus omapanusena, sisuliselt seda, et CRPN on asutus, mis haldab sõltumatult erasektori vahendeid. Kuna CRPNi vahendid ei ole riigi vahendid ja otsust pensionimaksete ajatamise kohta – mida käesolevas juhtumis võib võrrelda eraõigusliku võlausaldaja mõistliku käitumisega – ei saa riigile omistada, ei kujuta see meede endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(44) Tabelis 1 on esitatud omapanuse ja riigiabi jaotus 2020. aasta ümberkorralduskava rahastamisel. Seejärel on näidatud muudetud ümberkorralduskava jaoks eraldatud vahendite jaotus. Lõpuks on näidatud muudetud ümberkorralduskava rahastamisel tehtud kõigi era- ja avaliku sektori panuste suhe.

([17]) Põhjenduse 39 punktides iii ja iv loetletud rahastamine toimub majandusministeeriumi riigi rahanduse peadirektoraadi alla kuuluva Commission des chefs des services financiers'i (CCSF) kaudu (https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises).

([18]) Vt 7. novembril 2025 allkirjastatud tingimuste 5. lisa.

([19]) Sellega seoses märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et 2020. aasta otsuses loeti riigiabiks riigi antud laenude kogusumma (80 miljonit eurot), mitte üksnes majanduslik eelis, mille riik andis Corsairile võrreldes eraettevõtja antud sarnaste laenudega.

Tabel 1

Abi ja omapanus

Omapanus		Abi	
Liik	Summa miljonites eurodes	Liik	Summa miljonites eurodes
TUI kontsessioonid (väljuv aktsionär)	[80–120]	Avaliku sektori kohustuste moratoorium	21,9
OMRP panus	[10–50]	Ülemeremaksukrediit	4,8
Ülemeredepartemangude kohalike omavalitsuste panus (OMRP kaudu)	(6)	FDESi laen ja riiklik kasumiosaluslaen	80
Kolme lennuki Boeing 747 müük 2. juulil 2020	[10–25]	Ülemeredepartemangude kohalike omavalitsuste panus (OMRP kaudu)	6
Läbirääkimised kahe õhusõiduki rentimise üle	[3–10]		
Töökaitsekava ja kollektiivne vastastikuse lõpetamise leping	[7–20]		
2020. aasta ümberkorralduskava omapanus kokku	**173,7 60,86 %**	**2020. aasta ümberkorralduskava raames antud abi kokku**	**112,7 39,14 %**
Blue Sky Holdingu (OMRP endised aktsionärid ja reinvestorid) kapitalisüst	[5–30]	Conseil Départemental de la Guadeloupe'i kapitalisüst (SEMPATi kaudu)	3
Advens-Geocotoni kapitalisüst	[5–30]	FDESi laenust ja riiklikust kasumiosaluslaenust loobumine	2 025. aasta juuli lõpu seisuga kapitaliseeritud ja kogunenud intressid kasumiosaluslaenult: 4,7 FDESi laenult makstud intressid
Aktsionäride (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton ja SEMPAT) uus kohustus teha täiendav kapitalisüst	[5–30]		
Caisse de Retraite du Personnel Navigant'i poolt pensionimaksetele antud moratoorium	[10–40]	Kustutamatu avaliku sektori võla ajatamine	19
F-HSKY müük	[25–40]	Kustutatavast avaliku sektori võlast loobumine	23
Nelja uue Airbus A330-NEO rahastamine rentimise kaudu (renditasud)	[20–80]	Ülemeremaksukrediit	38,1
Muudetud ümberkorralduskava omapanus kokku	**145,4 62,3 %**	**Muudetud ümberkorralduskava raames antud abi kokku**	**87,8 37,7 %**
Omapanus kokku (mõlema kava puhul)	**319,1 61,4 %**	**Abi kogusumma (mõlema kava puhul)**	**200,5 38,6 %**

3.2.2 *Abi, omapanuse ja koormuse jagamise proportsionaalsus*

(45) Selle põhjal märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et seoses Corsairi 2020. aasta ümberkorralduskava muutmisega oleks riigiabi diskonteeritud kogusumma 200,5 miljonit eurot (võttes arvesse esialgset abi), st [80–180] miljonit eurot väiksem kui erasektori sissemaksete diskonteeritud kogusumma.

(46) Prantsusmaa ametiasutused järeldavad seega, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 64 sätestatud tingimus, mille kohaselt peab omapanus moodustama ümberkorralduskuludest vähemalt 50 %, on hästi täidetud.

(47) Lisaks märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et osa muudetud ümberkorralduskava alusel tehtavatest riiklikest jõupingutustest on kapitalisüstide vormis ning et praegused aktsionärid annavad väga märkimisväärse panuse ümberkorraldamisse, vähendades oma osaluse kapitali eelseisva suurendamise raames nullini. Sellega seoses selgitavad Prantsusmaa ametiasutused, et kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 66 katavad olemasolevad aktsionärid Corsairi akumuleeritud kahjumi enne riigi sekkumist täielikult. Selleks on enne riiklike vahendite eraldamist ette nähtud kapitali vähendamine, et katta edasikantud kahjum. Selle tehingu tulemusena on olemasolevate aktsionäride osalus täielikult likvideeritud, kuna ringluses olevad aktsiad on täielikult amortiseeritud. See toimub enne kapitali suurendamist, nii et rekapitaliseerimine ei too endistele aktsionäridele mingit kasu. Seetõttu leiavad Prantsusmaa ametiasutused, et selline lähenemisviis tagab koormuse piisava jagamise, kuna olemasolevad aktsionärid kannavad kogu varasema kahjumi koormuse riigisiseste õigusnormidega lubatud ulatuses ning nad tõrjutakse kapitali ümberkorraldamise käigus tegelikult välja.

3.2.3 *Abi asjakohasus*

(48) Eeltoodu põhjal leiavad Prantsusmaa ametiasutused, et Corsairi praegused raskused tulenevad nii vahetutest likviidsusprobleemidest kui ka maksevõime struktuursest nõrgenemisest, mis on tingitud akumuleeritud kahjumist, mis on tema omakapitali aasta-aastalt vähendanud. Nad märgivad, et kavandatud abi, mis seisneb sisuliselt võlast loobumises ja maksukrediidis, on mõeldud mitte pelgalt äriühingu rahavoo ajutiseks parandamiseks, vaid see aitab ka tugevdada äriühingu pikaajalist maksevõimet. Viimane asjaolu on vastavuses äriühingu suutlikkusega katta omavahenditest kõik oma kohustused. Võlast loobumine vähendab kohe ja püsivalt lühiajalisi kohustusi, samas kui maksukrediit suurendab puhaskasumit või netovarasid, parandades mõlemal juhul netopositsiooni. Prantsusmaa ametiasutused leiavad, et selline kohustuste vähendamine koos omakapitali taseme taastamisega on kõige sobivam mehhanism kindlakstehtud probleemide lahendamiseks. Abi summas kuni […] miljonit eurot koos olukorra paranemise klausliga aitaks seega nii keskpika perioodi likviidsusvajadusi rahuldada kui ka ebapiisava maksevõimega tegeleda ning peaks seega võimaldama Corsairil naasta oma kohustuste täitmisel kestliku finantsstruktuuri ja positiivse sularahapositsiooni juurde.

3.3. **Pikaajalise elujõulisuse taastamine**

3.3.1 *Eelduste ja finantsprognooside kirjeldus*

(49) Prantsusmaa ametiasutuste esitatud muudetud ümberkorralduskava viimase ajakohastatud versiooni (23. mai 2025. aasta versioon, mida viimati ajakohastati 15. detsembril 2025) lähtestsenaariumi kohaselt peaks Corsairi käive, eelkõige reisijateveo käive, suurenema muudetud ümberkorralduskava kestuse jooksul (2023. aasta septembri lõpust 2026. aasta septembri lõpuni) ligikaudu 17 %, ulatudes 2026. aasta septembri lõpuks ligikaudu […] miljoni euroni.

(50) Prantsusmaa ametiasutused leiavad, et kulud (muutuv- ja püsikulud) suurenevad kava kestuse jooksul eeldatavasti ainult […] %, mis on proportsionaalselt vähem kui äriühingu eeldatavad tulud 2026. aasta septembri lõpuks. Seoses eelkõige püsikuludega […] kinnitavad Prantsusmaa ametiasutused siiski, et need rendikulud peaksid muudetud ümberkorraldamiskava kestuse jooksul suurenema […] %, kuna lennukiparki lisatakse uusi lennukeid. Prantsusmaa ametiasutused selgitavad, et need uued lennukid on tegevuskulude (eelkõige kütusekulu) seisukohast odavamad, kuid nende rentimine on kallim.

(51) Prantsusmaa ametiasutused väidavad, et eespool kirjeldatud olukorra põhjal peaks äriühingu ärikasum muudetud ümberkorralduskava kestuse jooksul märkimisväärselt suurenema (nagu nähtub järgmisest tabelist), kasvades ([…]) miljonilt eurolt 2023. aasta septembri lõpus […] miljonile eurole 2026. aasta septembri lõpus, mis tähendab, et muudetud ümberkorralduskava kestuse jooksul muutub olukord täielikult ja märkimisväärse ärikahjumi asemel saadakse ülekaalukalt positiivne ärikasum.

Tabel 2

Corsairi peamised finantsnäitajad (lähtestsenaarium)

		Ümberkorraldusperiood						
miljonites eurodes	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Käive	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
sellest reisijad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Puhaskasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omakapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Netovõlg (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kasutatud kapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rahapositsioon	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kasutatud kapitali tulusus (%) (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[10,6–13,4]	[11,4–15,2]	[…]
Omakapitali investeeringute tulusus (%) (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	[…]	[…]

Allikas: mitmesugused slaidid muudetud ümberkorralduskavast 23. mai 2025. aasta seisuga, mis on esitatud 20. juuni 2025. aasta dokumendis „Esitatud dokumentide kokkuvõte“.

(*) Arvutamisel võeti aluseks ärikasum pärast makse (NOPAT) ([20]).

(**) Maha arvatud puhaskasumi ja omakapitali alusel.

([20]) Ärikasum mõõdab ettevõtja tegevuse tulemusi enne finantskulude ja äriühingu tulumaksu arvessevõtmist kooskõlas kohaldatavate raamatupidamiseeskirjadega. Ärikasum pärast makse on maksustamisjärgne ärikasum, mis arvutatakse normatiivsel alusel nii, nagu oleks ettevõtjat rahastatud üksnes omakapitalist, ja see saadakse, kohaldades ärikasumi suhtes standardset maksumäära. See lähenemisviis võimaldab neutraliseerida rahastamisstruktuuri ja erakorraliste maksude mõju. Seega on ärikasum pärast makse kasutatud kapitali tulususe (ROCE) arvutamiseks asjakohane koondnäitaja, mis mõõdab kasutatud kapitali tulusust, näidates maksustamisjärgse ärikasumi ja kasutatud kapitali suhet, ning võimaldab hinnata ettevõtja suutlikkust luua väärtust, kui see tootlus ületab kapitali kaalutud keskmist hinda (WACC), mis on samuti pärast maksustamist arvutatud tootlus. Corsairi puhul arvutatakse ärikasum pärast makse järgmiselt: intressi- ja maksueelne kasum, mida on korrigeeritud rentimisega seotud finantshuviga (ligikaudne arvutus, kuna äriühing ei esita IFRSi kohaseid konsolideeritud finantsaruandeid) + täiendavad personalikulud + äriühingu tulumaks.

(52) Mis puudutab Corsairi puhaskasumit lähtestsenaariumi korral, siis Prantsusmaa ametiasutused eeldavad, et see suureneb sama summa võrra, kusjuures kava kestuse jooksul toimub märkimisväärne kasv […] miljoni euro suurusest netokahjumist […] […] miljoni euro suuruse oodatava kasumini 2026. aasta septembri lõpuks. Olgu märgitud, et see 2026. aasta septembri lõpuks oodatav puhaskasum on märkimisväärselt suurem kui 2025. aastal, seda tänu erakorralistele panustele, mis on seotud nii Prantsuse riigi loobumisega oma nõuetest kui ka erakorralise tulemusega […] miljonit eurot ja F-HSKY lennuki müügist saadava tuluga suurusjärgus […] miljonit eurot. Ilma nende erakorraliste panusteta oleks oodatav puhaskasum 2026. aasta septembri lõpus […] miljonit eurot.

(53) Prantsusmaa ametiasutused märgivad, et need positiivsed tulemused, mis näitavad selget paranemist, on saavutatud eelkõige tänu i) väga heale kaubandusdünaamikale, ii) lennukipargi uuendamisele, mis võimaldab osutada paremat teenust, iii) RASKi parandamise meetmete kehtestamisele (eelkõige lisatulude suurendamine, tootluse parem haldamine ja lepingute uuesti läbirääkimine teatavate teenuseosutajatega) ning iv) selle mõju arvessevõtmisele, mida avaldavad tulemuslikkuse parandamise meetmed, mis olid juba kindlaks tehtud, kuid mille positiivset mõju ei olnud kuni nende rakendamiseni täielikult arvesse võetud.

(54) Sellega seoses täpsustavad Prantsusmaa ametiasutused, et parandusmeetmed puudutavad nii kulude kokkuhoidu kui ka tulude suurendamist ning hõlmavad muu hulgas järgmisi põhielemente:

a) arvesse võeti RASKi parandusmeetmete tegelikku mõju, mis osutus algselt eeldatust suuremaks ([…] % alates 2026. aastast võrreldes varasema […] %ga), mis on kooskõlas suurepärase tulemuslikkusega, mida täheldati 2024/2025. majandusaastal, st pärast seda, kui Corsair oli tegevuskava rakendanud;

b) suurem keskmise kupongihinna mõju, võttes arvesse keskmise kupongihinna stabiliseerumist või isegi väikest tõusu kogu 2025. majandusaasta jooksul, kuigi kütusehind langes märkimisväärselt ([…] % võrreldes muudetud ümberkorralduskava eelmise versiooniga). Prantsusmaa ametiasutused märgivad, et keskmise kupongihinna selline paranemine koos kütusehinna langusega jätkub ning toetab muudetud ümberkorralduskavas reisija kohta saadava keskmise ühikutulu puhul seatud tulevasi eesmärke; see on seletatav eelkõige Corsairi lennukipargi uuendamisega seotud ülesmüügiga, mis on võimaldanud tõsta keskmist kupongihinda ajavahemikul […] algselt eeldatust kõrgemale, ning

c) turustuskulude vähenemine, võttes arvesse hiljutisi häid tulemusi veebipõhiste kanalite kaudu müügis, mida täheldati 2025. majandusaastal. Mitme kuu jooksul rakendatud dünaamiline kaubanduspoliitika, mille eesmärk on kiirendada otsemüügi ja eelkõige internetimüügi arengut, on juba vähendanud struktuurselt kallimate kolmandate isikute võrgustike kasutamist.

(55) Samas ei võimalda need eeldused ja arengusuundumused […], st ümberkorraldusperioodi lõpule järgneva majandusaasta lõppu. Prantsusmaa ametiasutused eeldavad, et 2026. aasta septembris on Corsairi omakapital endiselt […] miljonit eurot, kusjuures kasutatud kapitali tulusus on suurusjärgus [10,6–13,4] %, mis on kooskõlas Corsairi kapitalikuluga, mis on Prantsusmaa ametiasutuste hinnangul [8,6–10,5] %. Samuti märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et kasutatud kapitali tulusus peaks 2027. aasta septembri lõpuks ulatuma [11,4–15,2] %ni (ja ületama 2028. aasta septembri lõpus lõppeva 2027.–2028. majandusaasta lõpuks [18–21] %).

(56) Sellega seoses märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohaselt tuleb ümberkorralduskavaga taastada abisaaja pikaajaline elujõulisus mõistliku aja jooksul ning tulevaste tegevuseeldustega seotud realistlike oletuste alusel, millega tuleks välistada igasugune ümberkorralduskavaga hõlmamata edasine riigiabi.

(57) Selle põhjal leiavad Prantsusmaa ametiasutused, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestatud mõistlik aeg ei pruugi tingimata vastata ümberkorraldusperioodile, mis pealegi peab olema võimalikult lühike, ning et nende arvates nähtub see selgelt päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste II lisas esitatud soovituslikust ümberkorralduskava näidisest.

(58) Lisaks sellele leiavad Prantsusmaa ametiasutused, et kõnealune kriteerium, mis näeb ette pikaajalise elujõulisuse taastamist mõistliku aja jooksul, on ümberkorralduskava muutmise suhtes piiranguteta kohaldatav, nii et nende arvates peab käesoleval juhul mõistliku aja alguspunkt olema muutmistaotlus.

(59) Sellega seoses märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et pikaajaline elujõulisus loetakse saavutatuks, kui ettevõtja suudab pärast kõigi oma kulude, sealhulgas amortisatsiooni- ja finantskulude katmist pakkuda asjakohast prognoositavat kapitalitulu. Teisisõnu peetakse ümberkorraldatud ettevõtjat elujõuliseks, kui ta suudab turul omal jõul konkureerida.

(60) Eeltoodu põhjal leiavad Prantsusmaa ametiasutused, et praktikas peab komisjon uurima elujõulisuse taastamise kriteeriumi tõendite kogumi alusel vastavalt oma otsustuspraktikale. Prantsusmaa ametiasutused väidavad, et komisjon peaks selle tõendite kogumi raames uurima rahavoo suhtarve, aga ka kasumlikkuse suhtarve (EBITDAR (tulud enne intresse, makse, kulumit, amortisatsiooni ja rendi-/restruktureerimiskulusid), kasutatud kapitali tulusus, omakapitali tulusus või kapitali kaalutud keskmine hind). Nad lisavad, et komisjon peaks eelkõige analüüsima, kas kasutatud kapitali tulusus muutub mõistliku aja jooksul kapitali kaalutud keskmisest hinnast suuremaks, et hinnata lennuettevõtja suutlikkust saavutada piisav kasumlikkus kapitali rahastamise kulude katmiseks.

(61) Prantsusmaa ametiasutused osutavad ka sellele, et Corsairi ümberkorralduskava pessimistliku stsenaariumi kohaselt halveneks äriühingu ärikasum 2026. aasta septembri lõpus suurusjärgus –[…] miljonit eurot ja seega tekiks muudetud ümberkorraldusperioodi lõpus ärikahjum, nagu on näidatud tabelis 3. See halvenemine kajastuks ka kõigis muudes näitajates.

Tabel 3

Corsairi peamised finantsnäitajad (pessimistlik stsenaarium)

		Ümberkorraldusperiood						
miljonites eurodes	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Käive	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
sellest reisijad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Puhaskasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omakapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Netovõlg (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kasutatud kapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rahapositsioon	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kasutatud kapitali tulusus (%) (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Ümberkorraldusperiood						
miljonites eurodes	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Omakapitali investeeringute tulusus (%) (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*

Allikas: mitmesugused slaidid muudetud ümberkorralduskavast 23. mai 2025. aasta seisuga, mis on esitatud 20. juuni 2025. aasta dokumendis „Esitatud dokumentide kokkuvõte".

(*) Arvutamisel võeti aluseks ärikasum pärast makse (NOPAT) ([21]).

(**) Maha arvatud puhaskasumi ja omakapitali alusel.

(62) Prantsusmaa ametiasutused märgivad, et pessimistlik stsenaarium põhineb järgmiste lähtestsenaariumi eelduste läbivaatamisel:

a) mis puudutab Guadeloupe'i suunduvaid lende, siis kuigi lähtestsenaarium põhineb turul, mis ületab alates 2025. aastast 2019. aasta tasemeid (mida äriühing on juba kogenud), põhineb pessimistlik stsenaarium Guadeloupe'i turu järkjärgulisemal taastumisel, kusjuures 2019. aasta näitajate juurde naastakse aasta hiljem, alates 2026. aastast, ning vastavalt väheneb ka Corsairi veetavate reisijate arv;

b) mis puudutab kütust, siis kuigi lähtestsenaariumis eeldatakse, et kütusehind on 2025. aasta mai seisuga [600–900] USA dollarit tonni kohta, põhines pessimistlik stsenaarium eeldusel, et hind tõuseb […] USA dollarit tonni kohta kogu ümberkorraldusperioodi jooksul, ning selle tulemuseks on seega kütusekulude suurenemine summas, mis vastab hinnamuutustele, millest on maha arvatud eeldatav edasikandumine müügihinda. Sellega seoses märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et eeldatakse, et kolmandik kütusehinna tõusust kantakse üle müügihinda;

c) mis puudutab piletite müügihindu, siis kui lähtestsenaarium põhineb eeldusel, et müügihinnad kasvavad i) nn salongikombinatsiooni tõttu, st et salongi eesosa istmete osakaal suureneb, ja ii) lennuplaanide ümberkorraldamise tõttu, mis võimaldas vähendada kõige vähem kasumlikke lende, siis pessimistlik stsenaarium põhines hinnatõusu piiramisel ümberkorraldusperioodil, mille tulemuseks oli väiksem käive võrreldes lähtestsenaariumiga;

d) mis puudutab Corsairi tegevuse arengut Aafrikas, siis kuigi lähtestsenaariumis võetakse arvesse Pariisi-Abidjani marsruudi arengut, hoolimata Air Côte d'Ivoire'i turule sisenemise negatiivsest mõjust, põhineb pessimistlik stsenaarium algselt eeldatust aeglasemal kasvul, millega kaasneb veetavate reisijate arvu vastav vähenemine;

e) mis puudutab lähtestsenaariumis ette nähtud kulude kokkuhoiu meetmete ja RASKi parandamise meetmete rakendamist, siis pessimistlik stsenaarium põhineb nende meetmete rakendamise viivitusel, millel on negatiivne mõju 2026. majandusaastale.

(63) Eeltoodu põhjal märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et diskonteeritud pessimistlik stsenaarium näitab i) ülekaalukalt positiivset ärikasumit, mis on ümberkorraldusperioodi lõpus […] miljonit eurot (ja 30. septembri 2028. aasta seisuga isegi kuni [10–30] miljonit eurot), ii) rahavoogu […] kogu kava kestuse jooksul ja 30. septembri 2026. aasta seisuga ligikaudu […] miljonit eurot (ja 30. septembri 2028. aasta seisuga […] miljonit eurot).

([21]) Ärikasum mõõdab ettevõtja tegevuse tulemusi enne finantskulude ja äriühingu tulumaksu arvessevõtmist kooskõlas kohaldatavate raamatupidamiseeskirjadega. Ärikasum pärast makse on maksustamisjärgne ärikasum, mis arvutatakse normatiivsel alusel nii, nagu oleks ettevõtjat rahastatud üksnes omakapitalist, ja see saadakse, kohaldades ärikasumi suhtes standardset maksumäära. See lähenemisviis võimaldab neutraliseerida rahastamisstruktuuri ja erakorraliste maksude mõju. Seega on ärikasum pärast makse kasutatud kapitali tulususe (ROCE) arvutamiseks asjakohane koondnäitaja, mis mõõdab kasutatud kapitali tulusust, näidates maksustamisjärgse ärikasumi ja kasutatud kapitali suhet, ning võimaldab hinnata ettevõtja suutlikkust luua väärtust, kui see tootlus ületab kapitali kaalutud keskmist hinda (WACC), mis on samuti pärast maksustamist arvutatud tootlus. Corsairi puhul arvutatakse ärikasum pärast makse järgmiselt: intressi- ja maksueelne kasum, mida on korrigeeritud rentimisega seotud finantshuviga (ligikaudne arvutus, kuna äriühing ei esita IFRSi kohaseid konsolideeritud finantsaruandeid) + täiendavad personalikulud + äriühingu tulumaks.

(64) Prantsusmaa ametiasutused selgitavad, et need tulemused näitavad Corsairi suutlikkust isegi pessimistliku stsenaariumi korral täita kõik oma finantskohustused, ilma et oleks vaja täiendavat abi.

(65) Eeltoodu põhjal selgitavad Prantsusmaa ametiasutused, et kõik komisjonile saadetud muudetud ümberkorralduskavas sisalduvad näitajad kinnitavad elujõulisuse taastumist isegi pessimistliku stsenaariumi korral, kuna

a) lähtestsenaariumis on saavutatud positiivne puhaskasum […] miljonit eurot […]. majandusaastal, […] miljonit eurot […] ja […] miljonit eurot […] ning pessimistliku stsenaariumi korral […] miljonit eurot 30. septembriks 2026 ja veel […] miljoni euro suurune kasum […], st ümberkorraldusperioodi lõpule järgneval aastal, ning

b) Corsairi rahavoog on […] kogu muudetud ümberkorralduskava kestuse jooksul, kusjuures kava lõpus on sularaha lõppjääk lähtestsenaariumi korral […] miljonit eurot ja pessimistliku stsenaariumi korral […] miljonit eurot.

(66) Nagu eespool märgitud, peaks kasutatud kapitali tulusus olema 2026. aasta 30. septembril [10,6–13,4] % ja üks aasta pärast ümberkorraldusperioodi lõppu [11,4–15,2] %, st suurem kui sama kuupäeva kohta arvutatud kapitali kaalutud keskmine hind [8,6–10,5] % ([22]).

(67) Lisaks märgivad Prantsusmaa ametiasutused, et nagu on näidatud allpool tabelis 4, oli kümnest kolmandast isikust lennuettevõtjast koosnevas valimis keskmine kasutatud kapitali tulusus 2019. aastal 7,3 % ja 2024. aastal 6,9 %. Nagu on näidatud eespool tabelis 3, oli Corsairi kasutatud kapitali tulusus aastatel […] tasakaalus, ulatudes […] % ni […], ja on eeldatavalt […], mida on täheldatud viimastel aastatel, võrreldes teiste valimisse kaasatud lennuettevõtjate tulususega muudetud ümberkorralduskava jooksul.

Tabel 4

Kasutatud kapitali tulusus

		Kapitalitulu				
miljonites eurodes	Kategooria	2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	Traditsiooniline lennuettevõtja	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Traditsiooniline lennuettevõtja	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Traditsiooniline lennuettevõtja	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Traditsiooniline lennuettevõtja	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Traditsiooniline lennuettevõtja	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Traditsiooniline lennuettevõtja	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Odavlennuettevõtja	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
Easy Jet	Odavlennuettevõtja	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	USA lennuettevõtja	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

([22]) Corsairi ümberkorralduskava ja äriühingu tulevase kasumlikkuse hindamise tulemusel on Prantsusmaa ametiasutuste hinnangul Corsairi kapitali kaalutud keskmine hind ümberkorralduskava lõpus, st 2026. aastaks [8,6–10,5] %. See kapitali kaalutud keskmine hind arvutatakse standardvalemi alusel, milles võrreldakse võlakulu omakapitali hinnaga. Omakapitali hind (RE) on […] % CAPMi valemi alusel (kapitalivarade hinnamudel (RE = RFR + βE × ERP + riskipreemia), mis sisaldab riskipreemiat ja mille riskivabaks määraks (RF) prognoositakse 2027. aastal […] %, Prantsusmaa omakapitali riskipreemiat (ERP) […] % ja omakapitali beetat (βE) 1,09). Riskipreemiale lisati […] % mittelikviidsuse preemia, mis kompenseerib asjaolu, et Corsair ei ole börsil noteeritud. Võlakulu (RD) pärast maksude mahaarvamist, mis on hinnanguliselt […] %, põhineb maksueelsel määral […] % ja tegelikul maksumääral […] %. Neid kahte komponenti kaalutakse […] % finantsvõimendusega, mida hinnatakse Euroopa lennutranspordisektori keskmise põhjal. Komisjon märgib ka, et Euroopa lennutranspordisektori keskmine kapitalikulu, mida on hinnanud tunnustatud finantshindamise ekspert professor Damodaran, oli 2025. aastal umbes 8 % ja on seega Prantsusmaa hinnanguga võrreldes alampiir (vt https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

		Kapitalitulu				
miljonites eurodes	Kategooria	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	USA lennuettevõtja	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
United Airlines	USA lennuettevõtja	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	USA lennuettevõtja	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Median						
Traditsioonilised lennuettevõtjad		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Odavlennuettevõtjad		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
USA lennuettevõtjad		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Kõik lennuettevõtjad		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %

Allikas: Capital IQ (15. detsember 2025)

(68) Prantsusmaa ametiasutused leiavad seetõttu, et kõiki neid asjaolusid arvesse võttes on Corsairi elujõulisuse tõendamine isegi pessimistliku stsenaariumi korral täielikult kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega ning komisjoni otsustuspraktikaga.

(69) Prantsusmaa ametiasutused leiavad seega, et kõik need asjaolud viitavad elujõulisuse taastamisele, mis võimaldab Corsairil pärast ümberkorraldusperioodi lõppu konkureerida turul omal jõul.

3.4. **Konkurentsimoonutusi piiravad meetmed**

(70) Prantsusmaa ametiasutused leiavad, et analüüs, mis viidi läbi päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes ja kohtupraktikas esitatud kriteeriumide alusel, kinnitab Corsairi kohustuste piisavust. Prantsusmaa kavandatud meetmete ja nende õige kalibreerimise kohta selgitavad Prantsusmaa ametiasutused, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste nõuete täitmiseks ning komisjoni menetluse algatamise otsuses tõstatatud esialgsete kahtluste kõrvaldamiseks võttis Corsair esialgsed kohustused ning seejärel täiendavad meetmed oma turuosa vähendamiseks ja konkurentsivõimaluste avamiseks.

3.4.1 *Teenindusaegade tagastamine*

(71) Seoses turuosa vähendavate meetmetega viitavad Prantsusmaa ametiasutused Corsairi võetud kohustusele tagastada turule 1 500 teenindusaega Pariisi Orly lennujaamas (700st loobutakse alaliselt ja 800 laenatakse välja), mis moodustavad üle […] % tema teenindusaegade portfellist. Prantsusmaa ametiasutused leiavad, et kõnealune meede kohustab äriühingut piirama oma veomahtu struktuurselt ja püsivalt, kuna teenindusaegade jaotamise eeskirjad, mille on vastu võtnud Prantsusmaa lennujaamade sõiduplaane koordineeriv ühendus COHOR, muudavad samasuguse lennu tagasisaamise keskpikas perspektiivis keeruliseks.

3.4.2 *Ärilepingute pakkumine*

(72) Prantsusmaa ametiasutused kohustuvad tagama, et Corsair pakub pikendatud ümberkorraldusperioodi lõpuni huvitatud lennuettevõtjatele võimalust sõlmida ärilepinguid. Corsair on valmis juhul, kui need lepingud vastavad tema äri- ja kasumlikkuse eesmärkidele, pidama huvitatud kolmandatest isikutest lennuettevõtjatega heas usus läbirääkimisi ja sõlmima standardseid reisijate- ja kaubaveoturu ärilepinguid (plokk-broneeringu lepingud teatava arvu istekohtade ostmiseks teatavatel Corsairi teenindatavatel lendudel; koodijagamislepingud, millega antakse kolmandast isikust lennuettevõtjale juurdepääs Corsairi käitatavatele lendudele; liinidevaheline leping, mis võimaldab kolmandast isikust lennuettevõtjal müüa ümberistumistega lende, mida teenindab Corsair).

3.4.3 *Kasutamise vähendamine ja lennukipargi veomahu piiramine*

(73) Prantsusmaa ametiasutused selgitavad veel, et nende kohustuste kohaselt on lennukipark kuni muudetud ümberkorralduskava lõpuni (st kuni 30. septembrini 2026) piiratud üheksa lennukiga ning et ülemereterritooriumidele tehtavate regulaarsete edasi-tagasilendude arvu vähendatakse […]. majandusaasta jooksul 97 võrra, mis jaguneb järgmiselt: […]. Selle mõju äriühingu käibele on hinnanguliselt […]–[…] miljonit eurot.

3.4.4 *Marsruudiplaani vähendamine*

(74) Täiendavad kohustused on marsruutide sulgemine ([…]) ja uutest kavandatud sihtkohtadest loobumine ([…]). Prantsusmaa ametiasutused märgivad, et Corsairi turuosa Euroopa lennutransporditurul on väga väike ja tema suurus Orly lennujaamas on piiratud, rääkimata Prantsusmaa turust. Seega leiavad Prantsusmaa ametiasutused, et äriühingu turuosa vähendamise eesmärk on kõnealuste kohustustega täielikult täidetud.

(75) Prantsusmaa ametiasutused leiavad, et Corsairi pakutud meetmed konkurentsimoonutuste piiramiseks on piisavad ja nõuetekohaselt kalibreeritud. Seega, võttes arvesse, et kavandatud meetmed juba kujutavad endast märkimisväärseid jõupingutusi, võivad mis tahes täiendavad meetmed kahjustada elujõulisuse taastamist ning olla seega vastuolus päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestatud põhimõttega.

3.5. **Corsairi roll Euroopa Liidus ja vastupidine abistsenaarium**

(76) Komisjon uurib Corsairi muudetud ümberkorralduskava hindamisel, kas kavandatav abi on hoolimata selle võimalikust kahjulikust mõjust konkurentsile vajalik turutõrke või sotsiaalprobleemide ennetamise eesmärgi saavutamiseks ning piirdub rangelt miinimumiga kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega.

(77) Sellega seoses leiavad Prantsusmaa ametiasutused, et Corsairi roll liidus, eelkõige Prantsusmaa emamaad äärepoolseimate piirkondadega ühendava elutähtsa traditsioonilise lennuettevõtjana, on nende piirkondade majandusliku ja sotsiaalse struktuuri oluline osa.

(78) Prantsusmaa ametiasutuste väitel on Corsairil kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 44 oluline roll territoriaalse terviklikkuse tagamisel ja tõestatud turutõrke kõrvaldamisel elutähtsatel marsruutidel. Ta tagab ülemereterritooriumidele suunduva lennutranspordi tõrgeteta toimimise. Prantsusmaa ametiasutused leiavad, et sellist strateegilist positsiooni ei tohiks pidada pelgalt äritegevuseks, vaid see kujutab endast olulist panust nende piirkondade majanduslikku ja sotsiaalsesse struktuuri, mis õigustab riiklikku sekkumist juhul, kui selle olemasolu on ohus.

(79) Lisaks leiavad Prantsusmaa ametiasutused, et abi kokkusobivuse analüüs, mis tugineb põhiliselt vastupidisele stsenaariumile, st hinnangule, millised oleksid tõenäolised tagajärjed konkurentsile ja turule juhul, kui abi ei antaks ja seega Corsair likvideeritaks, näitab, et ettevõtja kokkuvarisemisel oleksid tõsised tagajärjed, mis ulatuksid pelgalt turuosade ümberjaotumisest kaugemale. Prantsusmaa ametiasutused märgivad, et Corsairi kokkuvarisemine tooks tarbijate jaoks kaasa väga olulise ja kohese hinnatõusu, mis on hinnanguliselt üle 15 % Antillidele suunduvatel ja sealt väljuvatel marsruutidel ning üle 40 % Mayotte'i suunduvatel ja sealt väljuvatel marsruutidel, kuna see halvendaks kriitiliselt konkurentsiolukorda, põhjustades Pariisi-Mayotte'i marsruudil ülemineku duopolilt monopolile ja vähendades Antillide marsruutidel osalejate arvu kolmelt kahele. Corsairi puudumine suurendaks ka ülejäänud ettevõtjate vahel vaikiva kokkumängu ohtu.

(80) Prantsusmaa ametiasutused leiavad ka, et Corsairi kokkuvarisemisel kaoksid otselennud ülemereterritooriumidele muudest linnadest kui Pariis, mis mõjutaks märkimisväärselt nende territooriumide juurdepääsetavust ja majanduslikku atraktiivsust. Prantsusmaa ametiasutuste esitatud vastupidine stsenaarium näitab seega, et ümberkorraldusabi puudumine tähendaks mitte pelgalt turu kohandamist, vaid ka konkurentsi struktuurset halvenemist ja märkimisväärset sotsiaal-majanduslikku mõju äärepoolseimatele piirkondadele. Seetõttu järeldavad Prantsusmaa ametiasutused, et abi on vajalik mitte ainult ettevõtja päästmiseks, vaid eelkõige turu konkurentsistruktuuri säilitamiseks ja territoriaalse terviklikkuse eesmärgi tagamiseks, mis on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohaselt mõistlik põhjendus.

4. 5. VEEBRUARI 2024. AASTA MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE JA 11. APRILLI 2025. AASTA MENETLUSE LAIENDAMISE OTSUSE ESIALGSED JÄRELDUSED

4.1. Menetluse algatamise otsus

(81) Pärast seda, kui komisjon oli menetluse algatamise otsuses leidnud, et meetmed, millest Prantsusmaa teatas oma ümberkorralduskava muutmise taotluses, tuleks esmapilgul liigitada riigiabiks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, väljendas komisjon seoses nende siseturuga kokkusobivusega järgmisi kahtlusi.

4.1.1 *Panus turutõrke kõrvaldamisse*

(82) Komisjon märkis, et Corsairi tegevus on nihkunud teatavate Euroopa Liidu äärepoolseimate piirkondade teenindamise kahjuks uutesse sihtkohtadesse Aafrikas. Kuna uued sihtkohad, mida Corsair kavatses muudetud ümberkorralduskava alusel arendada, ei aidanud kaasa Prantsusmaa territoriaalse terviklikkuse säilitamisele ja võttes arvesse kahe või isegi kolme olemasoleva konkurendi kohalolekut nendel marsruutidel, mis pärast koroonaviiruse pandeemiat veel toimisid, oli komisjoni sõnul kaheldav, kas Corsairi panus majandustegevuse või -piirkonna arengusse, säilitades ühenduvuse ja territoriaalse järjepidevuse Euroopa Liidus, oli (uue) abi puhul, mida Prantsusmaa ametiasutused soovisid Corsairile anda, endiselt mõjuv põhjendus.

4.1.2 *Abi asjakohasus ja proportsionaalsus*

(83) Komisjon märkis, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 62 kohaselt tuleb märkimisväärne panus ümberkorralduskuludesse teha abisaaja, selle osanike või võlausaldajate või seda hõlmava kontserni omavahenditest või saada uutelt investoritelt. Selline omapanus peaks abisaaja maksevõimele või likviidsusele avalduva mõju poolest olema põhimõtteliselt võrreldav antava abiga; vastavalt päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktile 54 peab abi olema vääriliselt tasustatud. Lisaks peab see panus punkti 63 kohaselt olema tegelik, jättes seega kõrvale tulevase oodatava kasumi, näiteks rahavood. Punkti 124 alapunktis b on märgitud, et kui ümberkorralduskava muutmine toob kaasa ümberkorralduskulude suurenemise, tuleks omapanust vastavalt suurendada.

(84) Komisjon märkis oma otsuses, et Prantsusmaa ametiasutused kavatsevad anda uut abi summas 83,1 miljonit eurot avaliku sektori võlgade ajatamise, nõuetest loobumise ja lennukipargi uuendamisega seotud maksuvähenduste vormis. Lisaks pidas komisjon olukorra paranemise klauslit, mille ülempiir on […] miljonit eurot, tähtsusetuks, võttes arvesse alates 2020. aastast Corsairile antud riigiabi kogusummat, mis on hinnanguliselt peaaegu […] miljonit eurot.

(85) Sellega seoses märkis komisjon, et ümberkorraldamisest saaksid kasu peamiselt vanad ja uued eraaktsionärid, samal ajal kui riik võtaks enda kanda märkimisväärse osa riskist ilma piisava vastutasuta. Samuti leidis komisjon, et seda tasakaalustamatust süvendas asjaolu, et puudus asjakohase tasu tagamise vahend, näiteks riigi osalemine kapitalis võla konverteerimise teel.

(86) Komisjon märkis veel, et Prantsusmaa kavandatud omapanus põhines mitmel hüpoteetilisel asjaolul. Esiteks ei olnud […] lõplikult vormistatud ega dokumenteeritud. Samuti jäi konkreetsete tõendite puudumisel ebakindlaks nelja A330-NEO tüüpi lennuki rahastamine. CRPNile tasutavate pensionimaksete ajatamisega seotud moratooriumi sobivus oli veel kinnitamata.

(87) Konkreetsete tõendite puudumisel leidis komisjon seetõttu, et omapanus jääb tõenäoliselt piiratuks ega ole riigiabi kogusummaga proportsionaalne. Komisjon leidis seega, et tuvastatud kapitalisüstid ei kujutanud endast piisavat, tegelikku ja tõhusat omapanust ümberkorralduskuludesse ning seega ei võimaldanud need kindlaks teha, et Corsair oli kandnud õiglase osa tema taastamiseks vajalikest rahalistest jõupingutustest.

(88) Komisjon märkis ka, et Prantsusmaa ametiasutused ei ole tõendanud, et Corsairi asukoht ülemerepiirkondades õigustab väiksemat omapanust.

(89) Seetõttu järeldas komisjon, et kavandatud panus oli päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 62, 63, 64 ja 124 nõudeid silmas pidades ebapiisav, kuna see näis olevat liiga väike ja osaliselt hüpoteetiline ning selle rakendamise kohta puudusid usaldusväärsed tagatised.

(90) Seetõttu kahtles komisjon, kas muudetud ümberkorralduskava suudab tagada koormuse õiglase jagamise riigi ja eraaktsionäride vahel. Eeltoodu põhjal väljendas komisjon tõsist kahtlust kavandatava uue abi proportsionaalsuse ja selle andmise tasustamise suhtes.

4.1.2.1 Pikaajalise elujõulisuse taastamine

(91) Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon, et Prantsusmaa ametiasutuste esitatud muudetud ümberkorralduskavas oli mitu olulist puudust ning seetõttu oli väga ebatõenäoline, et Corsairi elujõulisus pikas perspektiivis taastatakse. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 124 alapunkti a kohaselt pidi asjaomane liikmesriik ümberkorralduskava muutmise korral esitama muudetud kava, millega suudetakse mõistliku aja jooksul taastada abisaaja pikaajaline elujõulisus. Komisjoni kahtlused seoses muudetud kava vastavusega päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 124 alapunktile a põhinesid järgmistel kaalutlustel.

(92) Esiteks leidis komisjon, et kava aluseks olevad makromajanduslikud ja tegevuslikud eeldused ei ole piisavalt põhjendatud ega dokumenteeritud. Üksikasjalike selgituste puudumisel leidis komisjon, et ta ei saa menetluse selles konkreetses etapis hinnata, kui realistlikud või asjakohased need olid.

(93) Teiseks märkis komisjon, et finantsprognoosid näitasid kasumlikkuse ja maksevõime puhul väga väikeseid marginaale, mis muudab äriühingu eriti haavatavaks eelduste mis tahes halvenemise suhtes, eelkõige kütusehindade edasise tõusu korral. Seetõttu leidis komisjon, et juba ainuüksi selline volatiilsus võib kavandatud positiivseid tulemusi ja seega kavandatud taastumist ohustada.

(94) Kolmandaks leidis komisjon, et menetluse algatamise otsuses osutatud uued rahalised vahendid ([5–25] miljonit eurot olemasolevatelt investoritelt (OMRP) ja [5–25] miljonit eurot Kongo Vabariigilt) on tagasihoidlikud võrreldes Corsairi lühiajaliste ja keskmise tähtajaga rahavoogude vajadustega. Pealegi näis, et mitme uuena esitatud meetme puhul oli tegelikult tegemist vana algatusega, mis oli juba lisatud 2020. aasta kavasse ja mis põhjendamiseks „uuesti kasutusele võeti“. Komisjon leidis, et selline lähenemisviis vähendas kava usaldusväärsust, kuna nende meetmete positiivne mõju oli kas juba ära kasutatud või ei olnud see piisav, et vältida vajadust täiendava abi järele.

(95) Lisaks olid mõned muud algatused kavandamise või kavatsuse etapis, ilma et nende rakendamise konkreetne ajakava oleks kindlaks määratud. Neil asjaoludel leidis komisjon, et nende pidamine tegelikuks panuseks elujõulisuse taastamisse oli väga spekulatiivne. Seetõttu leidis komisjon, et menetluse selles etapis ei saanud uusi erakapitalisüste pidada usaldusväärseteks tõenditeks selle kohta, et muudetud ümberkorralduskava oli teostatav.

(96) Neljandaks märkis komisjon, et Prantsusmaa ametiasutused ei ole esitanud pessimistlikku stsenaariumi, nagu on nõutud päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes. Selle kohustuse täitmata jätmise tõttu ei olnud võimalik nõuetekohaselt hinnata muudetud ümberkorralduskava tundlikkust negatiivsete vapustuste suhtes.

(97) Viiendaks leidis komisjon, et esialgsed finantsaruanded olid puudulikud, kuna ei esitatud ühtegi prognoositavat bilanssi ega rahavoogude aruannet peale kokkuvõtliku kasumiaruande. Samuti nähtus kättesaadavast teabest, et Corsairi omakapital on jätkuvalt […]. Neil asjaoludel leidis komisjon, et Corsair liigitub perioodi lõpus jätkuvalt raskustes olevaks ettevõtjaks, mis tekitas kahtlusi, kas sel ajal esitatud ümberkorralduskava taastab tema pikaajalise elujõulisuse.

(98) Sellest tulenevalt väljendas komisjon menetluse algatamise otsuses tõsist kahtlust, kas muudetud ümberkorralduskava vastab päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kriteeriumidele, kuna ta leidis, et ei ole ilmne ega tõenäoline, et Corsair suudaks teenida piisavat tulu või jätkata oma tegevust turul ilma täiendava abita.

(99) Seetõttu asus komisjon esialgsele seisukohale, et muudetud ümberkorralduskava ei tõendanud Corsairi suutlikkust pärast ümberkorraldamist omal jõul konkureerida ning et seetõttu ei saanud kavandatavat abi pidada elujõulise majandustegevuse arengut soodustavaks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

4.1.2.2 Konkurentsimoonutusi piiravad meetmed

(100) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlust, kas muudetud ümberkorralduskava aluseks oleva abiga kaasnesid piisaval määral asjakohased konkurentsimoonutusi piiravad meetmed. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 124 alapunkti c kohaselt pidid sellised meetmed toetuse olulist suurenemist arvesse võttes olema laialdasemad, kui esialgu oli kehtestatud. Esiteks tegi Prantsusmaa ettepaneku suurendada lennukiparki kümne lennukini, et rahuldada uut nõudlust, samas kui abisumma suurendamisel ja ümberkorraldusperioodi pikendamisel tuleks lennukipargi suurust põhimõtteliselt vähendada. Teiseks ei tundunud teenindusaegadest loobumisega seotud meede olevat ei kvalitatiivselt ega kvantitatiivselt olulisem kui 2020. aasta ümberkorralduskavas juba ette nähtud meede.

(101) Komisjoni väljendatud kahtluse puhul võeti lisaks muudetud ümberkorralduskavas ette nähtud abi suurendamisele arvesse asjaolu, et sel ajal komisjoni käsutuses olnud teabe kohaselt võis Corsair saada ümberkorraldusperioodil täiendavat abi kuni 32 miljonit eurot. Seega, hoolimata abisumma märkimisväärsest suurenemisest muudetud ümberkorralduskavas jäid konkurentsimoonutusi piiravad meetmed sisuliselt samaks nagu juba kehtivad meetmed.

4.2. **Menetluse laiendamise otsus**

(102) Menetluse laiendamise otsuses tõstatas komisjon lisaks menetluse algatamise otsuses tõstatatud kahtlustele uusi kahtlusi.

4.2.1 *Lennukipargi piiramise kohustuse rikkumine*

(103) Menetluse laiendamise otsuses juhtis komisjon tähelepanu sellele, et ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohaselt on riigiabi kasutamine valel eesmärgil omaette mõiste, kuna see puudutab abi kasutamist seda lubavat otsust rikkudes, mitte selle ebaseaduslikku andmist.

(104) Oma 2020. aasta otsuses kiitis komisjon Corsairile antava ümberkorraldusabi heaks tingimusel, et teatavad meetmed, eelkõige lennukipargi piiramine üheksa lennukiga kogu kava kestuse jooksul (kuni 2023. aasta septembrini), piiravad konkurentsimoonutusi. See piirang kuulus abi kokkusobivust tagavate oluliste kohustuste hulka.

(105) Oma menetluse laiendamise otsuses märkis komisjon, et konkurentide märkused ja Prantsusmaa ametiasutuste esitatud teave näitavad, et 2023. ja 2024. aastal käitas Corsair laiendatud rentimise teel vähemalt kümmet lennukit. Prantsusmaa ametiasutused tunnistasid ka, et seda ülempiiri ületati, mida tõendavad Corsairi lennuplaanid IATA 2023. ja 2024. aasta suvehooajaks.

(106) Komisjon juhtis tähelepanu ka asjaolule, et ei ole võimalik, et Prantsusmaa ametiasutused ei olnud sellest olukorrast teadlikud ja et nad lubasid ülempiiri ületada, ilma et oleksid teatanud ümberkorralduskava muutmisest või taotlenud komisjonilt sõnaselget luba.

(107) Prantsusmaa ametiasutused väitsid, et need rentimisjuhtumid olid ühekordsed sündmused, mis olid ajendatud välistest piirangutest ja andsid Corsairile vaid marginaalse eelise.

(108) Komisjon lükkas need argumendid oma 2025. aasta aprilli otsuses menetluse pikendamise kohta tagasi, tuletades meelde, et kooskõlas muude otsuste (TAP-le, Condorile ja SASile antava ümberkorraldusabi kohta) järjepideva tavaga oli lennukiparki piirava tasakaalustusmeetme eesmärk piirata õhusõidukite arvu, mitte nende veomahtu. Eesmärk oli pärast kriisi eel tellitud uute Airbus-lennukite kasutuselevõttu lennukipargi suurus külmutada, ohustamata seejuures heakskiidetud ümberkorralduskava elluviimist.

(109) Nagu komisjon selgitas, ei saa 2023. ja 2024. aasta rentimisjuhtumeid kirjeldada ühekordsete sündmustena, kuna need toimusid kõrghooajal mitme kuu vältel ja puudutasid regulaarliine (Pariis-Bamako 2023. aastal ja Pariis-Montréal 2024. aastal). Lisaks jätkas Corsair pärast 2023. aasta septembrit kümne õhusõiduki kasutamist […].

(110) Seetõttu leidis komisjon, et selline olukord kujutab endast abi väärkasutamist, kuna 2023. aastal teatatud muudetud ümberkorralduskava ei muutnud algseid kohustusi olematuks. Üheksa lennuki piirang kehtib seni, kuni komisjon ei ole vastu võtnud uut otsust.

(111) Pealegi, vastavalt päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistele tähendas abisumma mis tahes suurendamine tasakaalustusmeetmete suurendamist. Corsair seevastu suurendas oma lennukiparki, süvendades nii konkurentsimoonutusi.

(112) Prantsusmaa ametiasutuste põhjendused (tegevuspiirangud, kiireloomulisus, tarneviivitused, julgeolekuolukord Malis) ei veennud komisjoni, kuna rentimisjuhtumid tulenesid eelnevalt kavandatud teadlikest otsustest, mitte pakilistest sündmustest.

(113) Corsairi konkurendid väitsid, et selline rentimine võimaldas Corsairil rakendada agressiivset hinnapoliitikat, mis moonutas kõrghooajal konkurentsi.

(114) Seetõttu leidis komisjon, et on tõsiseid kahtlusi, kas Corsair ja Prantsusmaa täitsid lennukipargi piiramise kohustust, mis oli 2020. aasta abi siseturuga kokkusobivuse oluline tingimus.

(115) Sellest tulenevalt otsustas komisjon vastavalt määruse (EL) 2015/1589 artiklile 20 laiendada 2024. aasta veebruaris algatatud ametlikku uurimist, et teha kindlaks, kas kõnealune rikkumine kujutas endast ümberkorraldusabi väärkasutamist, ning märkis, et ta analüüsib lennukipargi tegelikku suurust 2023. aastal teatatud pikendatud ümberkorraldamise ajal, võttes arvesse menetluse algatamise otsuses juba väljendatud kahtlusi.

4.2.2 *Ümberkorralduseperioodil antud täiendav abi*

(116) Menetluse algatamise otsuses märkis komisjon (selles suhtes konkreetseid kahtlusi väljendamata), et Corsair sai ümberkorralduseperioodil mitu täiendavat riigiabimeedet, ilma et Prantsusmaa ametiasutused oleksid tõendanud nende seaduslikkust või kokkusobivust siseturuga. Oma menetluse laiendamise otsuses märkis komisjon, et aastatel 2021–2022 sai Corsair 32,4 miljonit eurot toetusi kavade alusel, mille komisjon oli COVID-19 ajutise raamistiku ([23]) (edaspidi „ajutine raamistik“) alusel heaks kiitnud. Pärast seda, kui komisjon oli need toetused liigitanud riigiabiks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, märkis ta, et COVID-19 ajutine raamistik välistas sõnaselgelt nende meetmete kohaldamise ettevõtjate suhtes, kes olid 31. detsembri 2019. aasta seisuga juba raskustes. Sel kuupäeval oli Corsair juba raskustes olev ettevõtja.

(117) Komisjon märkis, et Prantsusmaa ametiasutused jätsid kõnealuse abi andmisest teatamata, mis on vastuolus päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 129. Samuti märkis ta, et Corsairi korduv ja jätkuv tuginemine avaliku sektori rahastamisele näitab, et tema pandeemiaeelseid raskusi ei ole lahendatud. 2021. ja 2022. aastal antud täiendav abi näis seega olevat vastuolus päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 70 sätestatud ühekordse abi põhimõttega, mille kohaselt on ettevõtjal, kes juba saab ümberkorraldusabi, keelatud saada uut abi enne ümberkorraldamise lõpuleviimist. Komisjon järeldas, et kuna Prantsusmaa ametiasutused ei esitanud muud õiguslikku alust, ei olnud võimalik kindlaks teha, kas täiendav abi oli siseturuga kokkusobiv, ning et endiselt oli tõsiseid kahtlusi, kas see on päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega kooskõlas.

(118) Samuti leidis komisjon, et kui 32,4 miljonit eurot tuli käsitada täiendava ümberkorraldusabina, süvendaks see 2024. aasta veebruari menetluse algatamise otsuses juba väljendatud kahtlusi. Kahtlused puudutasid Corsairi pikaajalist elujõulisust (mida kunstlikult toetati ebaseadusliku abiga), uue avaliku sektori toetuse proportsionaalsust, riigi piisava tasustamise puudumist ja konkurentsimoonutusi piiravate meetmete ebapiisavust.

([23]) ELT C 91 I, 20.3.2020, lk 1, viimati muudetud 18. novembril 2021 (ELT C 473, 24.11.2021, lk 1).

4.2.3 *Täiendava abi mõju ümberkorralduskava muutmise rahastamiseks antava abi kokkusobivusele*

(119) Võttes arvesse Corsairile ümberkorraldusperioodil antud 32,4 miljoni euro suurust ebaseaduslikku abi, väljendas komisjon kahtlusi seoses selle abi mõjuga 2023. aastal muudetud ümberkorralduskava rahastamiseks teatatud täiendava abi kokkusobivusele siseturuga.

4.3. **Prantsusmaa märkused**

4.3.1 *Menetluse algatamise otsus*

(120) 7. märtsil 2024 esitasid Prantsusmaa ametiasutused komisjonile oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta.

(121) Nendes märkustes väitsid nad, et Corsairi muudetud ümberkorralduskava, mis esitati Euroopa Komisjonile pärast 11. detsembri 2020. aasta esialgset abiotsust (106,7 miljonit eurot), oli algse kavaga täielikult kooskõlas.

(122) Sellega seoses kinnitasid Prantsusmaa ametiasutused kavandatud tegevus- ja sotsiaalmeetmete täielikku rakendamist, eelkõige ümberfokuseerimist Antillidele ja India ookeanile, Corsairi tegevuse arendamist Aafrikas, lennukipargi ajakohastamist Airbus A330-NEO lennuki lisamisega ning uute läbirääkimiste pidamist kollektiivlepingute üle. Prantsusmaa ametiasutused väitsid sel ajal, et konkurentsimoonutuste piiramiseks täitis Corsair ka oma esialgset kohustust piirata lennukiparki üheksa lennukiga.

(123) Prantsusmaa ametiasutused selgitasid, et muudetud ümberkorralduskava osutus vajalikuks äriühingust sõltumatute erandlike ettenägematute asjaolude tõttu, mille tulemusena kalduti 2020.–2023. aastal kõrvale tema finantstrajektoorist ja ärikasum vähenes [200–400] miljoni euro võrra. Need asjaolud olid tervishoiukriisi jätkumine, protestiliikumised Antillidel, Venemaa Ukraina-vastase sõjalise agressiooni mõju, mis tõi kaasa kütusehindade märkimisväärse kasvu ja USA dollari väärtuse tõusu, ning eurodes väljendatud kulude ulatuslik inflatsioon. Seega jäid Prantsusmaa ametiasutused seisukohale, et 2023. aasta septembris päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jaotise 7.2.2 alusel taotletud muudatuse eesmärk oli jätkata ümberkorraldamist piiratud tähtajani, mille Prantsusmaa ametiasutused olid sel ajal määranud 30. septembriks 2025.

(124) Prantsusmaa leidis, et Corsair andis panuse tegevuse hoogustamisse liidu äärepoolseimates piirkondades, mida ta teenindas, ning seega tuleks järeldada, et Corsairil üksi oli oluline roll konkreetse äärepoolseima piirkonna (või konkreetse ülemeresektori) majanduses, nagu kinnitasid veelgi hiljutised Mayotte'i tabanud loodusõnnetused. Seetõttu leidis Prantsusmaa, et see panus õigustas täiendavat ümberkorraldusabi, nagu Air Australi puhul (2022. aastal) Réunionil või SATA kontserni puhul (samuti 2022. aastal) Assooridel.

(125) Nende väidete toetuseks esitas Prantsusmaa uuringu, ([24]) milles järeldati, et i) Corsairi kokkuvarisemine tooks Pariisi ja Mayotte'i vahel teenuste osutamisel kaasa ülemineku duopolilt monopolile koos võimaliku 41 % hinnatõusuga (ja eeldatava 15 % hinnatõusuga Antillidel ja 8 % hinnatõusuga Réunionil) ning ii) asendavad konkurendid ei saaks turule siseneda, kui Corsair lõpetaks oma tegevuse suurte turule sisenemise tõkete tõttu. Prantsusmaa ülemerepiirkondade kaugus ja saareline asend heidutasid uusi ettevõtjaid avamast marsruute nendesse piirkondadesse, mida kinnitas ka eelnenud kaheksa aasta jooksul asjaomastele turgudele sisenemise ja sealt väljumise uurimine. Ainus püsivalt turule tulija oli French Bee, kes oli avanud marsruudi Réunioni. French Bee emaettevõtja oli aga Air Caraïbes, mis oli ise juba Prantsuse ülemereterritooriumidel kindlalt kanda kinnitanud. Veel kolm ettevõtjat, kes püüdsid neil marsruutidel kanda kinnitada, lõpetasid oma tegevuse kiiresti. Uuringu kohaselt puudusid majanduslikud stiimulid, mis oleksid ajendanud äriühinguid, kellel puudus Prantsusmaa

([24]) E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, „Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity", 7. märtsi 2024. aasta uuring, mille tellis Corsair.

ülemereterritooriumidel kindel positsioon, seal tegevust alustama. Traditsioonilistel lennuettevõtjatel puudus Charles de Gaulle'i lennujaamas piisav baas ning Euroopa punktist punkti lennuvõrgustikke käitavatel lennuettevõtjatel puudus pikamaalendude tegemiseks vajalik lennukipark; lisaks ei olnud selliste lendude pakkumine kooskõlas nende äristrateegiaga, mis põhines keskmise pikkusega lendudel. Orly lennujaam, kust enamik lende Prantsusmaa ülemereterritooriumidele väljus, oli ülekoormatud, mistõttu oli uute ettevõtjate turule sisenemine ebatõenäoline. Uuringus rõhutati ka suurt ohtu, et Corsairi turult lahkumise korral toimub kõnealusel turul ülejäänud ettevõtjate vahel vaikiv kokkumäng, ning negatiivset sotsiaalset ja majanduslikku mõju, mida selline lahkumine võib avaldada Corsairi teenindatavatele piirkondadele. Samuti selgitas Prantsusmaa, et Corsairi täielikust lahkumisest tingitud hüpoteetilist hinnatõusu ei saa lahendada avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisega, mis keelaks ajutiselt olemasolevatel lennuettevõtjatel tariife tõsta, ja/või elanikele otsetoetuste andmisega, kuivõrd selline sekkumine kujutaks endast turu sekkuvat reguleerimist ning oleks riigieelarve ja seega Prantsusmaa kodanike jaoks palju kulukam kui abi, mida antakse lisaks abisaaja enda panusele.

(126) Prantsusmaa ametiasutused leidsid, et muudetud ümberkorralduskava pakkus usaldusväärseid väljavaateid Corsairi elujõulisuse taastamiseks isegi pessimistliku stsenaariumi korral. Lisaks märkisid nad, et sõltumatu audiitori kinnitatud lähtestsenaarium nägi ette [20–50] miljoni euro suuruse omakapitalisüsti, avaliku sektori kohustustest loobumise 103 miljoni euro ulatuses ja 38,1 miljoni euro suuruse ülemeremaksukrediidi andmise ning et ärikasum pidi olema […], ulatudes 2026.–2027. aastal […] miljoni euroni. Samal kuupäeval märkisid Prantsusmaa ametiasutused, et kava põhines käitamise seisukohast lennukipargi pideval uuendamisel Airbus A330-NEO lennukitega ja kümnenda lennuki (F-HSKY) kasutamisel, et optimeerida kulusid, tugevdada ülemereteenuseid ja võimaldada Aafrikasse suunduvaid marsruute rohkem mitmekesistada ([…]), et kompenseerida lahkumist Põhja-Ameerika marsruutidelt ([…]). Seetõttu jõudsid Prantsusmaa ametiasutused järeldusele, et elujõulisuse taastamise osas oli muudetud ümberkorralduskava päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega kooskõlas, sest alates 2023.–2024. aastast näidati positiivset kasutatud kapitali tulusust ja alates 2025.–2026. aastast kasumlikkuse suhtarvu (EBITDAR), mis on kooskõlas Euroopa lennuettevõtjate kasumlikkuse suhtarvuga 2019. aastal (ligikaudu 15 %), ning positiivset prognoositavat rahavoogu.

(127) Prantsusmaa ametiasutused pidasid ka omapanust piisavaks, mõjusaks ja proportsionaalseks. Nad väitsid kooskõlas kava muutmise otsustustavaga, et arvesse tuleks võtta kõiki alates 2020. aastast tehtud jõupingutusi, sealhulgas lennuki Boeing 747s müüki, rendilepingute uuesti läbirääkimist, töökohtade kaitse kava ja kollektiivset vastastikuse lõpetamise kokkulepet. Nad kinnitasid, et […] oli reaalne, kuid selleks on vaja komisjoni luba, et rahastamine […] ja et pensionimaksete moratoorium on kõlblik, sest selle andis eraõiguslik asutus. Kokku kattis omapanus (293,9 miljonit eurot) 60,14 % ümberkorraldamise kogukuludest (v.a äritegevusega kaetud jääk), mis vastas kindlalt päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes nõutud 50 % künnisele, isegi lisakulude puhul (59,9 %).

(128) Mis puudutab riigi sekkumist (83,1 miljonit eurot), siis Prantsusmaa ametiasutused pidasid asjakohaseks kõrvaldada likviidsuspuudujääk ja restruktureerida jätkusuutmatu võlg. Nad lisasid, et riik saab nõuetekohaselt tasu olukorra paranemise klausliga (kuni […] miljonit eurot), mis on dividendide maksmise suhtes ülimuslik, ning kuue aasta jooksul aktsionäridele dividendide maksmise keeluga.

(129) Prantsusmaa ametiasutused leidsid, et konkurentsimoonutusi piiravad meetmed on õigesti kalibreeritud ja algses ümberkorralduskavas ette nähtust ulatuslikumad, kuna Corsair kohustus Prantsusmaa poolt sel kuupäeval esitatud märkuste raames lõplikult ja pöördumatult loobuma kuni 365 teenindusajast Pariisi Orly lennujaamas, alaliselt sulgema […] Põhja-Ameerika liini ja loobuma muude liinide avamisest ning piirama oma lennukipargi veomahu […] lennukiga (vähenemine rohkem kui […] % võrreldes tema ümberkorralduseelse veomahuga). Prantsusmaa ametiasutused pidasid neid meetmeid piisavaks ja asjakohaseks, võttes arvesse Corsairi suurust ja tegevust abi saavates piirkondades, kusjuures kümnenda lennuki säilitamist peeti üliloluliseks, et arendada Corsairi tegevust Aafrikas ja taastada tema kasumlikkus, kahjustamata seejuures äriühingu tavapärast põhitegevust, nimelt tema tegevust ülemereterritooriumidel.

4.3.2 *Lennukipargi piiramise kohustuse rikkumine*

(130) Prantsusmaa ametiasutused väitsid oma 30. mai 2025. aasta märkustes vastuseks menetluse laiendamise otsusele sisuliselt seda, et Corsair on täitnud algse ümberkorralduskava raames võetud kohustused ning et ühekordsed rentimisjuhtumid olid tingitud asjaoludest, mis nõudsid ettevõtjalt sellist tegevust, ega kujuta endast ümberkorralduskava täitmata jätmist ega abi väärkasutamist. Prantsusmaa ametiasutuste peamine argument oli, et 2020. aasta otsuse sõnastusest nähtub selgelt, et komisjon otsustas lihtsuse huvides ja Corsairi üheksa lennukiga pakutavat istekohade arvu arvesse võttes väljendada ennast lennukite arvu kaudu, kuid seda tehti üksnes eesmärgiga piirata Corsairi veomahtu istekohade arvu seisukohast. 2020. aastal esitatud ümberkorraldusabist eelteatamise vormilt nähtus, et lennukipargi piirangut tuli mõista istekohtade arvuna võrreldes veomahuga, mille Corsair kavatses enne ümberkorraldamist aastatel 2020–2024 saavutada. Prantsusmaa ametiasutused leidsid, et lennukipargi piiramise meetme tõlgendamine komisjoni poolt teisiti, st viisil, mis ei ole seotud veomahuga istekohtade arvu mõttes, rikuks selliseid liidu õiguse üldpõhimõtteid nagu õiguskindluse ja hea halduse põhimõte. Selline rikkumine oleks seda ilmsem, et Corsairi kohustuste püsivalt ebaselgel sõnastusel ja tõlgendamisel võivad olla tõsised õiguslikud tagajärjed. Corsair oli märkimisväärselt vähendanud oma istekohtade arvu võrreldes veomahuga, mille ta enne ümberkorraldamist kavatses aastatel 2020–2024 saavutada, täites nii oma veomahu või turuosa vähendamise eesmärki, millele on osutatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 78, kui ka 2020. aasta otsusest tulenevaid kohustusi. Prantsusmaa ametiasutused näitasid (tabel 5) seda, kuidas pärast 2020. aasta otsuse vastuvõtmist on muutunud Corsairi tegelik veomaht (sh rentimisjuhtumid) võrreldes veomahuga, mille Corsair kavatses saavutada enne ümberkorraldamist.

Tabel 5

Corsairi tegeliku veomahu muutumine võrreldes prognoositud veomahuga (istekohad)

Istekohtade arv	2020 [1]	2021 [2]	2022 [3]	2023. aasta suvi [4]	Detsember 2023	2024. aasta suvi [5]	Detsember 2024
Corsairi äriplaanis prognoositud veomaht enne ümberkorraldamist	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tegelik veomaht alates 2020. aasta ümberkorralduskava heakskiitmise otsusest (v.a ühekordsed rentimisjuhtumid)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tegelik veomaht alates 2020. aasta ümberkorralduskava heakskiitmise otsusest (sh ühekordsed rentimisjuhtumid)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Istekohtade arv 30. septembri 2020. aasta seisuga.
[2] Istekohtade arv 30. septembri 2021. aasta seisuga.
[3] Istekohtade arv 30. septembri 2022. aasta seisuga.
[4] Istekohtade arv 2023. aasta suvel.
[5] Istekohtade arv 2024. aasta suvel.

(131) Teise võimalusena leidsid Prantsusmaa ametiasutused, et rentimine ei mõjutanud 2020. aasta ümberkorralduskava muutmise taotluse kokkusobivust siseturuga. Sellega seoses märkis Prantsusmaa, et IATA hooajal käitati päevas keskmiselt alati vähem kui üheksat lennukit, kuna tõeliselt ühekordseid rentimisjuhtumeid oli lihtne tasaarvestada päevadega, mil Corsair käitas vähem kui üheksat lennukit. Prantsusmaa ametiasutused kutsusid komisjoni üles uurima konkreetselt seda, kuidas Corsair täitis 2020. aasta otsusest tulenevaid kohustusi, võttes lisaks tingimuste või kohustuste sõnastusele arvesse nende konteksti ja eesmärke. Sellega seoses juhtisid nad tähelepanu asjaolule, et rentimine oli vajalik Corsairist sõltumatutel mõjuvatel põhjustel, nagu Pariisi-Bamako marsruudi puhul lennumeeskonna keeldumine marsruudi teenindamisest kohaliku geopoliitilise ja julgeolekuolukorra tõttu. Mis puudutab Pariisi-Montréali marsruuti, siis viivitused uute õhusõidukite kiiremal tarnimisel lennukipargi uuendamise raames ohustasid Corsairi üheksa õhusõiduki lennugraafikut tegevuse kõrgajal. Prantsusmaa ametiasutused märkisid, et seoses […] lennuki müügiga rentis Corsair 2023. aasta septembris lennuki, et teenindada Pariisi-Montréali marsruuti 2024. aasta suvel kahe kuu jooksul – see oli ajavahemik pärast lennuki ennetähtaegset tagastamist, mil F-HSKY ei olnud kasutatav ja A330-NEO tüüpi asenduslennukit ei olnud veel tarnitud. […] tõttu oli Corsair sunnitud hoidma lennukit […]. Mis tahes muu otsus oleks olnud äriühingu tegevusele äärmiselt kahjulik. Prantsusmaa ametiasutused rõhutasid, et selle rentimisega seoses tehtud otsuseid tuleks vaadelda Corsairile 2023. aasta suve lõpus teadaoleva tööstusteabe valguses. Kuigi arutelud 2024. aasta suvel lennukipargist lahkuma pidanud […] võimaliku ostjaga edenesid hästi, teatati, et seda asendama pidanud Airbusi tarnimine viibib.

4.3.3 *Ümberkorraldusperioodil antud täiendav abi*

(132) Seoses Corsairile aastatel 2021–2022 antud täiendava 32,4 miljoni euro suuruse abiga tunnistasid Prantsusmaa ametiasutused 16. detsembri 2024. aasta kirjas, et Corsair, kes oli 31. detsembri 2019. aasta seisuga juba raskustes olev ettevõtja, ei olnud COVID-19 ajutise raamistiku alusel heaks kiidetud abikavade alusel rahastamiskõlblik ja seega ei oleks ta tohtinud seda abi saada. Sellest hoolimata väitsid Prantsusmaa ametiasutused, et nad tegutsesid rahvatervise hädaolukorras heas usus.

(133) Prantsusmaa ametiasutused väitsid oma 30. mai 2025. aasta märkustes vastuseks ametliku uurimise laiendamisele, et täiendavat abi ei antud ühekordse abi põhimõtet rikkudes.

(134) Esiteks eitasid nad sellega seoses Corsairi raskuste kordumist, väites, et need olid tingitud välistest ja ettenägematutest asjaoludest, sealhulgas eelkõige COVID-19 kriisi mõju pikenemisest, mida Corsairi ümberkorralduskava kalibreerimisel ei olnud võimalik ette näha. Viimase täieliku majandusaasta (lõppes 30. septembril 2024) tulemused kinnitaksid siiski, et äriühing on taastamas elujõulisust. Teiseks väitsid Prantsusmaa ametiasutused, et ühekordse abi põhimõtet kohaldati üksnes juhtudel, kui anti uut päästmis- või ümberkorraldamisabi, samas kui kõnealune abi ei olnud osa Corsairi päästmisest ega ümberkorraldamisest, vaid seda anti COVID-19 mõju leevendamiseks. Kolmandaks märkisid nad, et kui komisjon peaks käsitama COVID-19 abi ümberkorraldusabina (mis Prantsusmaa ametiasutuste väitel nii ei olnud), siis on päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega ette nähtud erandid ühekordse abi põhimõttest, eelkõige „erandlike ja ettenägematute asjaolude puhul, mille eest abisaaja ei vastuta“, nagu COVID-19 kriisi mõju pikenemine.

(135) Samuti kohustusid Prantsusmaa ametiasutused vabatahtlikult nõudma Corsairilt enne täiendava ümberkorraldusabi võimalikku heakskiitmist tagasi 32,4 miljonit eurot täiendavat abi koos intressidega, et kõrvaldada igasugune majanduslik eelis, mille Corsair võis ebaseadusliku abi tõttu saada, ning neutraliseerida sellise abi võimalik mõju täiendava ümberkorraldusabi proportsionaalsusele.

4.4. **Huvitatud isikute märkused**

(136) Nagu on sätestatud menetluse algatamise otsuse resolutsioonis, teavitas komisjon huvitatud isikuid, avaldades otsuse koos sisuka kokkuvõttega *Euroopa Liidu Teatajas*.

(137) Pärast otsuse avaldamist esitas mitu huvitatud isikut menetluse algatamise otsuse kohta märkusi. Komisjoni hinnangu seisukohast kõige asjakohasemad märkused on kokku võetud järgmistes punktides.

4.4.1 *Groupe Dubreuil Aéro*

(138) Groupe Dubreuil' lennutranspordi haru GDA märkis, et ta on Prantsusmaa pikamaa-lennutranspordis oluline osaleja, kes tegutseb peamiselt oma kahe äriühingu – Air Caraïbes'i ja odavlennuettevõtjast tütarettevõtja French Bee – kaudu. Need lennuettevõtjad olid Corsairi otsesed ja olulised konkurendid, kuna nende võrgustikud ja tegevusbaasid kattusid märkimisväärselt: GDA teenindatavad marsruudid, eelkõige olulised ühendused Antillidega (Martinique, Guadeloupe ja Prantsuse Guajaana) ja India ookeaniga (Réunion), olid strateegilised marsruudid, mida jagati Corsairiga.

(139) Konkurents oli seda tihedam, et kaks kontserni tegutsesid peamiselt samas olulises sõlmlennujaamas, Pariisi Orly lennujaamas. Lisaks oli French Bee kohalolek samadel marsruutidel tekitanud tugeva konkurentsisurve hindadele, kuna kahe kontserni traditsioonilised transpordimudelid konkureerisid otseselt odavate pikamaalendude pakkumisega. Seega oli GDA peamine konkurentsiallikas geograafilistel turgudel, mis on Corsairi tulevase elujõulisuse jaoks hädavajalikud.

(140) GDA kui konkurentsimoonutustest mõjutatud otsene konkurent palus algselt 24. mail 2024 komisjonil tühistada 2020. aasta esialgne abi ja lükata Corsairi muudetud ümberkorralduskava tagasi. Taotlus põhines kolmel peamisel etteheitel: i) tõendatud mittevastavus 2020. aasta abi tingimustele, ii) täiendava ebaseadusliku abi andmine ja iii) muudetud ümberkorralduskava kokkusobimatus siseturuga.

(141) Esiteks heitis GDA ette 2020. aasta otsuse kohustuslike tingimuste täitmata jätmist. Sellega seoses viitas GDA läbipaistvuse ja lojaalse koostöö kohustuse rikkumisele, eelkõige poolaastaaruannete puudumisele ja Prantsuse riigikassa veebisaidil teabe avaldamata jätmisele. Veelgi tõsisema etteheitena väitis GDA, et peamisi tasakaalustusmeetmeid ei rakendatud: i) lennukiparki suurendati vähemalt kümne lennukini, rikkudes kohustust piirata see üheksa lennukiga, ning ii) Corsair avas ilma komisjoni eelneva loata uued lennuliinid Aafrikasse (Antananarivo, Cotonou ja Bamako), mis on vastuolus algselt ette nähtud ümberfokuseerimisstrateegiaga. Lisaks oli GDA-l tõsiseid kahtlusi kahe riigilaenu (kokku 80 miljonit eurot) tagasimaksmise suhtes, kuna asjaolu, et Prantsuse riik soovis nüüd sellest võlast loobuda, tähendas, et Corsair ei olnud kunagi tagasimaksmist algatanud, mis kujutas endast esialgsete tingimuste tõsist rikkumist.

(142) Teiseks väitis GDA, et pärast 2020. aastat anti ebaseaduslikku ja uut riigiabi. Lisaks kvantifitseerimata abile (hinnanguliselt vähemalt 32 miljonit eurot, eelkõige maksu- ja sotsiaalkindlustusmaksete soodustuse vormis) väitis GDA, et 2023. aasta septembris võimaldatud CRPNi pensionimaksete ajatamine oli iseenesest uus ebaseaduslik abi, mida ei saanud omapanusena arvesse võtta.

(143) Kolmandaks väitis GDA, et muudetud ümberkorralduskava kujutas endast uut ümberkorraldusabi, mis tuleb tunnistada ühekordse abi põhimõtte alusel siseturuga kokkusobimatuks. GDA põhjendas seda liigitust muudatuste ulatusega (abi kogusumma märkimisväärne suurenemine), ametlikust teatamistähtajast mittekinnipidamisega ja eelkõige strateegia põhjaliku muutmisega (ratsionaalsuse asemel Aafrikasse laienemine). GDA väitel ei vastanud abi isegi muudatusena kokkusobivuse tingimustele, sest 80 miljoni euro suurusest võlast loobumine koos 83,1 miljoni euro suuruse täiendava abiga muutis abi kogusumma (163,1 miljonit eurot) ebaproportsionaalseks aktsionäride omapanusega, mida GDA pidas ebapiisavaks.

(144) Samuti vaidlustas GDA elujõulisuse taastamise usaldusväärsuse ja väitis, et kava ei teeni enam ühist huvi (territoriaalne terviklikkus). Sellega seoses selgitas GDA, et Corsair, kellel oli kogunenud märkimisväärne kahjum (ligi 500 miljonit eurot aastatel 2000–2018), ei pakkunud usutavat pikaajalise elujõulisuse väljavaadet, eriti kuna kava oli pikendatud, ning et seega ei vastanud see abi päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste põhitingimustele.

(145) Kokkuvõttes palus GDA komisjonil tuvastada, et abi on väärkasutatud ja et uued meetmed on kokkusobimatud. Ta soovis 2020. aasta abiotsuse viivitamatut tühistamist ja kogu (esialgse ja ebaseadusliku) abi viivitamatut tagasinõudmist koos intressidega. Kui komisjon peaks abi siiski heaks kiitma, soovis GDA märkimisväärselt tõhusamaid tasakaalustusmeetmeid (lennukipargi ja teenindusaegade oluline vähendamine praegustel marsruutidel) ning sõltumatu usaldusisiku määramist rangeks järelevalveks ja abi maksmist tingimuslike osamaksetena.

(146) 11. oktoobril 2024 kordas ja täiendas GDA oma vastuväiteid, leides, et Corsair ei ole täitnud 2020. aasta abi tingimusi, on saanud täiendavat ebaseaduslikku abi ning on esitanud muudetud ümberkorralduskava, mis on struktuurselt kokkusobimatu liidu õigusega, eelkõige ühekordse abi põhimõttega.

(147) Eelkõige väitis GDA, et Prantsusmaa ametiasutused ja Corsair ei täitnud 2020. aasta otsusest tulenevaid kohustusi, kuna esiteks ei järgitud kohustust piirata lennukipark üheksa lennukiga, ning IATA 2024. aasta suviste ja talviste lennuplaanide analüüsi tulemusel järeldas GDA, et Corsair käitas või pidi rentima vähemalt kümmet või isegi ühtteist lennukit, rikkudes seega 2020. aasta otsusega kehtestatud „peamist struktuurimeedet“. Teiseks kordas GDA, et Corsair on saanud täiendavat ebaseaduslikku abi, kuna 2020. aastal saadud otseste riigilaenude puhul lükati maksetähtaeg ühe aasta võrra edasi, mis kujutab endast uut teatamata abi. GDA sõnul lisandus see abi juba nimetatud ebaseaduslikele summadele. GDA mõistis hukka ka selge huvide konflikti, mis on seotud CRPNi pensionimaksete ajatamisega (veel üks väidetav ebaseaduslik abi), kuna Corsairi praegune personalijuht on ühtlasi ka CRPNi administraator.

(148) Seejärel vaidlustas GDA ülemeremarsruutidele ümberfokuseerimise strateegia, mida kasutati 2020. aasta abi õigustamiseks – GDA väitis, et Corsairi tegelik strateegia keskendub nüüd Aafrikale. Brazzaville'i, Senegali (Dakar) ja Gaboni (Libreville) suunduvate uute või kavandatud marsruutide alusel viidati Corsairile kui Aafrika lennuettevõtjale. GDA väitel olid need tööhõivest ja kohalikust konkurentsist ajendatud algatused vastuolus territoriaalse terviklikkuse eesmärgiga ja seadsid kahtluse alla riigiabi põhjendatuse. Lisaks väitis GDA, et Corsairi ainus kasumlik tegevus 2023. aastal oli kaubavedu, mis oli suunatud peamiselt Aafrikasse.

(149) Samal kuupäeval kritiseeris GDA ka aktsionäride ebastabiilsust, mis tulenes Kongo Vabariigi lahkumisest ja asjaolust, et uut äriinglist aktsionäri Abbas Jaberit, kes GDA sõnul ei olnud mitu aastat oma raamatupidamisaruandeid avaldanud, iseloomustasid varasemad pankrotid.

(150) GDA kritiseeris teravalt ka seda, et Corsairi muudetud ümberkorralduskavas esitatud majandusprognoosid ei ole tõsiseltvõetavad. Hinnang, et reaktiivkütuse hind langeb järkjärgult 900 USA dollarini tonni kohta alates 2023. aasta septembrist, osutus valeks, kuna hinnad püsisid kõrgemad; see tähendas realismi puudumist, mida veelgi süvendas kütusehindade katvuse puudumine. Lisaks leidis GDA, et Prantsusmaa emamaa ja ülemereterritooriumide vaheliste lendude keskmiste hindade tõusu eelduse on ümber lükanud tsiviillennunduse peadirektoraat, kes on teatanud hindade langusest 2024. aastal.

(151) Peale selle mõistis GDA hukka finantsläbipaistvuse puudumise Corsairi puhul, kes avaldas oma 2022. ja 2023. aasta raamatupidamisaruanded alles pärast kohtumenetlust. GDA märkis sellega seoses, et audiitorid on väljendanud kahtlust maksetähtaegade siiruse suhtes, mis viitab sellele, et Corsair soovis varjata tõde oma olukorra kohta. GDA hinnangul oli Corsairi finantsolukord katastroofiline ja tema ärikahjum oli 2023. aastal –37,1 miljonit eurot. GDA väitel oli kahjumi selline tase, hoolimata saadud riigiabist, tõend selle kohta, et ettevõte oli struktuuriliselt kahjumlik ja jätkusuutmatu.

(152) Sel kuupäeval kordas GDA oma järeldust, et Prantsusmaa jätkuv toetus kujutas endast ebaseaduslikku abi, mis tekitas turul selgeid konkurentsimoonutusi. Eeltoodu põhjal kordas GDA seega oma palvet komisjonile tühistada 2020. aasta otsus, tunnistada kogu makstud abi (sh uus ja teatamata abi) siseturuga kokkusobimatuks ja ebaseaduslikuks ning nõuda see viivitamata tagasi. GDA hinnangul oleks Corsairi likvideerimine kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega, võimaldades tõhusamatel konkurentidel kasvada.

(153) 8. novembril 2024 esitas GDA täiendavaid märkusi, et kinnitada, et Corsair rikkus süstemaatiliselt ja püsivalt 2020. aasta otsusega kehtestatud tingimust, mille kohaselt ta pidi piirama oma lennukipargi üheksa lennukiga, ning et sellest kohustusest kõrvalehoidmine oli pikaajaline, võimaldades seega Corsairil suurendada oma tootmisvahendeid ja oma lennukipargi tegelikku suurust.

(154) GDA sõnul näitas Corsairi lennukipargi ajalugu, et ta käitas korrapäraselt, sealhulgas ajavahemikul 2021. aasta novembrist kuni 2022. aasta oktoobrini, kümmet õhusõidukit.

(155) GDA selgitas, et IATA 2024. aasta suvehooajal muutus lennugraafik tippaegadel märkimisväärselt tihedamaks, mistõttu oli vaja vähemalt 11 õhusõidukit. GDA hinnangul on Corsair kasutanud pikaajalist rentimist (122 lendu Iberojetiga marsruudil Pariis-Montréal, 26 lendu Gallistairiga marsruudil Pariis-Bamako). Selle põhjal väitis GDA, et Corsair on süstemaatiliselt, tõenäoliselt pidevalt peaaegu nelja aasta jooksul, hoidunud kõrvale lennukipargi piirangust, kasutades korrapäraselt rentimist, mis näitab soovi varjata komisjoni kehtestatud piirangutest kõrvalehoidumist.

(156) 6. jaanuaril reageeris GDA Corsairi teadaannetele positiivse ärikasumi ja puhaskasumi kohta 2024. aasta septembri lõpus, väites, et need teadaanded on fassaad, mis ei tohiks komisjoni eksitada. GDA märkis, et see tulemus oli tingitud eelkõige Aafrikas toimuva kaubaveo ja lisatulu kiirest kasvust, mis on vastuolus 2020. aasta abi esialgse eesmärgiga, milleks oli parandada juurdepääsu ülemereterritooriumidele ja kaitsta „piiratud ressurssidega“ tarbijaid. Sellega seoses märkis GDA, et Corsairi juhtkond kinnitas oma eesmärke seoses tegevusega Aafrikas ja ootust, et strateegiline kava sisaldaks kümnendat lennukit – lennukipargi suurendamine, mis süvendas konkurentsimoonutusi –, ning kinnitas, et tegelikult on tegemist uue ümberkorralduskavaga, mille komisjon peaks tagasi lükkama. Eelkõige juhtis GDA komisjoni tähelepanu Corsairi juhtkonna avaldusele, milles viidati „riigiga sõlmitud lepingutele“, mis võimaldasid kava ellu viia „igal juhul“, isegi ilma eelarve muudatusettepanekute üle hääletamata. GDA leidis, et see on märk uuest ebaseaduslikust abist (maksete edasilükkamine või avaliku sektori kohustuste moratooriumid) ja 2020. aastal heaks kiidetud ümberkorraldusabi järjekordsest rikkumisest, kusjuures Corsair kasutas seda riigi toetust konkurentsieelisena. Lõpuks leidis GDA, et teade Montréali marsruudi sulgemise kohta Brazzaville'i suunduva marsruudi avamise kasuks (mida komisjon ei ole heaks kiitnud) kinnitas Corsairi strateegia muutumist ja ükskõiksust oma kohustuste suhtes, mis kinnitab taas väidet, et kava on uus ümberkorralduskava, mille suhtes kohaldatakse ühekordse abi põhimõtet. GDA kordas oma taotlust tühistada 2020. aastal heaks kiidetud abi ja nõuda kogu makstud abi viivitamata tagasi.

(157) Lõpetuseks väljendas GDA 23. mail 2025 heameelt komisjoni otsuse üle laiendada 11. aprilli 2025. aasta menetluse laiendamise otsusega uurimist, märkides, et see otsus kinnitas tema kahtlusi seoses Corsairi lennukipargi üheksa lennukiga piiramise kohustuse rikkumisega ja ebaseadusliku teatamata abi andmisega summas 32,4 miljonit eurot. Sellega seoses rõhutas GDA, et Corsair oli pidevalt ja avalikult rikkunud lennukipargi piirangut, kasutades 10–11 lennukit agressiivseks mahupõhiseks strateegiaks, mis moonutas konkurentsi, põhjustades hinnalangusi, mis olid ilma ebaseadusliku riikliku toetuseta jätkusuutmatud. GDA märkis, et Prantsusmaa ametiasutused tunnistasid nüüd, et nad andsid õigusvastaselt 32,4 miljonit eurot kava alusel, mis ei olnud kohaldatav, rikkudes sellega ühekordse abi põhimõtet. GDA väitel õigustasid need korduvad rikkumised ja esialgse abi väärkasutamine koos asjaoluga, et muudetud kava kujutas endast uut kokkusobimatut ümberkorralduskava, viivitamatut tegutsemist. Seetõttu palus GDA sel kuupäeval veel kord, et komisjon algataks abi väärkasutamise menetluse, tühistaks 2020. aasta otsuse, tunnistaks kogu abi ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks ning annaks korralduse see viivitamata tagasi nõuda.

4.4.2 *Air Austral*

(158) Réunionis asuv Prantsuse äriühing Air Austral, kes on India ookeani piirkonnas oluline osaleja, teenindab peamiselt Prantsusmaa emamaad (igapäevased lennud Pariisi Charles de Gaulle'i lennujaama ja teistesse linnadesse partnerluse „Rong pluss lennuk“ kaudu), Réunioni saari, Mayotte'i, Mauritiust, Komoore, Madagaskarit ja Seišelle ning Lõuna-Aafrikat, Taid ja Indiat.

(159) Air Austral on Corsairi otsene konkurent, sest need kaks ettevõtjat tegutsevad suurtel ja strateegilistel pikamaamarsruutidel, eelkõige Prantsusmaa emamaa ja ülemereterritooriumide, täpsemalt Réunioni, Mayotte'i ja Antillide vahelistel marsruutidel. See konkurents tähendab, et nende peamised marsruudid kattuvad ning nad konkureerivad hindade ja veomahu poolest.

(160) 24. mail 2024 esitas Air Austral komisjonile oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta. Air Austral leidis, et Corsairi ümberkorralduskava muutmine või laiendamine on vastuvõetamatu ja mõeldamatu. See seisukoht põhines väitel, et Corsair on alates 2020. aastast oluliselt ja pidevalt eiranud esialgse abi tingimusi ning et isegi kui uus ümberkorralduskava läbi vaadataks, ei suudaks see tagada äriühingu pikaajalist elujõulisust, ent suurendaks samal ajal märkimisväärselt konkurentsimoonutusi turul.

(161) Oma märkustes heitis Air Austral ette mitut tõsist puudust Corsairi tegevuses, nimetades neid saadud abi väärkasutuseks. Kõige tõsisem puudus oli see, et Corsair ei täitnud kohustust piirata oma lennukiparki üheksa lennukiga. Air Australi väitel näitas 2023. ja 2024. aasta suvehooaja lennugraafikute analüüs, et kasutati pidevat rentimist, mille tulemusel suurenes tegelik lennukipark tippaegadel kümne õhusõidukini. Seda peeti puhtalt äriliseks ja ekspansiivseks manöövriks ning Air Austral lükkas tagasi Corsairi väite, et selle piirangu võib asendada istekohtade arvu piiranguga, kuna see on vastuolus kohtupraktika ja komisjoni järjepideva otsustuspraktikaga. Lisaks selgitas Air Austral, et kui Corsair avas 2023. aastal Reunioni-Antananarivo (Madagaskar) marsruudi, ületas ta mis tahes uue regulaarliini jaoks kehtestatud 50 % veomahu piirmäära. Lõpuks juhtis Air Austral tähelepanu asjaolule, et alates 2022. aastast ei ole Corsair esitanud poolaastaaruandeid ega avaldanud raamatupidamisaruandeid, mis tema arvates takistas komisjoni järelevalvet ja tekitas tõsiseid kahtlusi, et abi võis minna kaugemale sellest, mis oli „rangelt vajalik".

(162) Lisaks leidis Air Austral, et muudetud ümberkorralduskava ei suutnud tagada pikaajalise elujõulisuse taastamist, kuna Corsair järgis agressiivset ja jätkusuutmatut hinnapoliitikat, mis tähendab, et tema hinnad olid märkimisväärselt madalamad kui konkurentide hinnad Pariisi-Réunioni marsruudil. Air Austral leidis, et selline madalate hindade poliitika, mida säilitatakse üldise inflatsiooni tingimustes, on tekitanud selge lahknevuse kulude muutumise ja tariifide muutumise vahel.

(163) Samal ajal leidis Air Austral, et negatiivne mõju konkurentsile on oluliselt suurenenud. Corsairi veomahu osakaal suurenes aastatel 2019–2024 järsult: Pariisi-Réunioni marsruudil suurenes see 20,6 % ja Réunioni-Madagaskari marsruudil oli see 56 %ga domineeriv. See liigne veomaht ja hinnadumping tõid kaasa Air Australi kasumlikkuse järsu vähenemise Prantsusmaa emamaa ja Réunioni vahel ning Réunioni-Mayotte'i marsruudil. Corsairi liigse veomahu poliitika lämmatas Pariisi-Mayotte'i marsruudi ja halvas tema konkurentide arenguvõime. Sellega seoses lükkas Air Austral ümber Prantsusmaa argumendi „äärmusliku konkurentsi" kohta, rõhutades jõuliselt, et just Corsair oli see ettevõtja, kes tekitas oma kontrollimatu strateegiaga selle ebaausa konkurentsi.

(164) Air Austral jõudis järeldusele, et esialgsed konkurentsimoonutuste vastased meetmed on Corsairi kohustuste täitmata jätmise tõttu läbi kukkunud ning et abisumma märkimisväärsest suurendamisest hoolimata ei pakutud muudetud ümberkorralduskavas välja ühtegi tõsist täiendavat tasakaalustusmeedet.

(165) Lõpetuseks palus Air Austral ametlikult, et komisjon lükkaks muudetud ümberkorralduskava tagasi ja algataks esialgse abi väärkasutamise menetluse, kuna negatiivne mõju kaaluks selgelt üles positiivse mõju.

4.4.3 *Diamondale Limited*

(166) 23. mail 2024 esitas komisjonile oma märkused Corsairi endine enamusaktsionär Diamondale Limited (edaspidi „Diamondale"), kellele kuulus kuni 2021. aastani 75,03 % kapitalist ja 100 % hääleõigustest. Nende kogemuste ja äriühingu teadmiste põhjal väljendas Diamondale tõsist muret Corsairi muudetud ümberkorralduskava teostatavuse suhtes ning oli kindlalt vastu riigiabi suurendamisele.

(167) Oma märkustes pidas Diamondale muudetud ümberkorralduskava ebarealistlikuks ja palus komisjonil nõuda Corsairile juba antud 139,6 miljoni euro suuruse abi täielikku tagasimaksmist, selle asemel et seda suurendada, mis oleks vastuolus ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikega 2. Lisaks jagas Diamondale komisjoni kahtlusi võimaliku täiendava riigiabi suhtes, mida Corsair ümberkorraldusperioodil sai, leides, et see abi moonutas konkurentsi.

(168) Diamondale'i analüüs näitas Corsairi raamatupidamisarvestuse struktuurset halvenemist alates 2018. aastast, kusjuures 2021. aastal oli kahjum 48 miljonit eurot. Diamondale leidis, et äriühingul oli pidev finantsiline tasakaalustamatus, kuna alates 2018. aastast ei olnud tal omakapitali vähenemise tõttu piisavalt käibekapitali. Diamondale leidis, et Corsair on rahastanud oma pikaajalisi investeeringuid lühiajaliste vahenditega, mis on alates 2018. aastast põhjustanud negatiivse netorahavoo ja seadnud äriühingu maksejõuetuse ohtu. Diamondale leidis, et võlg oli ülemäärane ja et piisava kasumlikkuse puudumine muutis ellujäämise võimatuks isegi 200 miljoni euro suuruse täiendava abi korral.

(169) Lisaks sellele kahtles Diamondale tõsiselt Corsairi tegelikus omapanuses ja selle piisavuses, samuti Corsairi suutlikkuses taastada oma pikaajaline elujõulisus, ning leidis, et mõned esitatud panused olid vanad „uuesti kasutusele võetud" algatused.

(170) Seetõttu vaidlustas Diamondale riigi sekkumise eraettevõtja puhul, mis oli juba niigi suurtes võlgades, ja leidis, et ainus viis uue pankroti vältimiseks on erasektori rahastamine.

4.4.4 *Anonüümne huvitatud isik*

(171) Anonüümseks jääda sooviv huvitatud isik kritiseeris täiendavat abi otsetoetuste ja nõuetest loobumise vormis, ilma et oleks rakendatud konkreetseid tasakaalustusmeetmeid, st Corsairi võetud kohustusi vältida konkurentsi moonutamise ohtu, mis tekitas seega muret konkurentsi kahjustava märkimisväärse tasakaalustamatuse pärast.

4.5. **Prantsusmaa ametiasutuste märkused huvitatud isikute märkuste kohta**

(172) 26. juulil 2024 esitasid Prantsusmaa ametiasutused komisjonile vastuseks kolmandate isikute (GDA, Air Austral ja Diamondale) märkustele enda märkused, eesmärgiga tõendada, et muudetud ümberkorralduskava on vastuvõetav ja siseturuga kokkusobiv.

(173) Nendes märkustes kinnitasid Prantsusmaa ametiasutused veel kord 2020. aasta ümberkorralduskavast tulenevate kohustuste täielikku täitmist, lükates ümber kolmandate isikute väited. Läbipaistvuse puudumise süüdistus lükati tagasi, kuna Prantsusmaa ametiasutused märkisid, et komisjoniga toimus korrapärane teabevahetus ning et äriühingu 2021.–2022. ja 2022.–2023. aasta raamatupidamisaruanded on avaldatud.

(174) Lennukipargi piiramisega seoses nimetati lennukite ühekordset rentimist, eelkõige Bamakosse ja Montréali suunduval marsruudil, väliste teguritega (geopoliitilised riskid, tarneviivitused) seotud vajaduseks, mitte ekspansiivseks poliitikaks, kuna pakutavate istekohtade arv, isegi koos renditud õhusõidukiga, ei ületanud kunagi ümberkorralduseelset taset. Sellega seoses lisasid Prantsusmaa ametiasutused, et komisjon oli ka teenuste ümbersuunamise Aafrikasse (Cotonou, Bamako, Antananarivo) sõnaselgelt heaks kiitnud. Mis puudutab konkurentsimoonutusi, siis Corsair täitis oma kohustuse, andes kolmandast isikust lennuettevõtjatele Pariisi Orly lennujaamas keskmiselt üle 365 teenindusaja. Lõpuks leiti, et muutmistaotlus on kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestatud ühekordse abi põhimõttega, kuna sellega tagati Prantsusmaa ametiasutuste sõnul täielik järjepidevus algsete ümberkorralduspüüdlustega, mille eesmärke (ülemereterritooriumid kui põhitegevus, areng Aafrikas) ei seatud kahtluse alla ja mille pikendatud kestus kuni […] (ümberkorralduseperioodi lõppkuupäev nende märkuste esitamise ajal) piirdus rangelt vajalikuga.

(175) Prantsusmaa ametiasutused leidsid ka, et muutmistaotlus oli siseturuga kokkusobiv, kuna see vastas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 124 kriteeriumidele.

(176) Ettevõtja väliskonsultandi üksikasjaliku analüüsi põhjal kinnitasid Prantsusmaa ametiasutused Corsairi edusamme – positiivne ärikasum 12 jooksva kuu jooksul (2023. aasta juunist kuni 2024. aasta maini) oli […] miljonit eurot ning tulemused 2024. aasta mai lõpus olid eelarvest suuremad ja pessimistlikust stsenaariumist tunduvalt paremad. See positiivne tulemus, mis on seotud kulude ja pakkumise optimeerimisega, toetas väljavaadet, et 2026.–2027. aasta ärikasum on […] miljonit eurot. Prantsusmaa ametiasutused märkisid ka, et konsultatsioonifirma Analysis Group esitatud täiendav aruanne kinnitas, et Corsairi hinnapoliitika oli ilma liigse veomahu või hinnalangusteta kooskõlas äriühingu elujõulisusega.

(177) Prantsusmaa ametiasutused selgitasid veel kord, et Corsairil oli oluline roll territoriaalse terviklikkuse tagamisel, mis õigustas riiklikku sekkumist turutõrke kõrvaldamiseks. Nad selgitasid, et vastupidise stsenaariumi analüüs näitas, et Corsairi kokkuvarisemine tooks kaasa väga märkimisväärse hinnatõusu ülemeremarsruutidel (eelkõige + 15,6 % Antillidel ja + 41,5 % Mayotte'il), vaikiva kokkumängu ohu ja konkurentsimaastiku märkimisväärse halvenemise (üleminek monopolile Pariisi-Mayotte'i marsruudil).

(178) Seoses avaliku ja erasektori jõupingutuste proportsionaalsusega märkisid Prantsusmaa ametiasutused, et nad lükkavad kolmandate isikute vastuväited omapanuse kohta tagasi. CRPNi võimaldatud pensionimaksete ajatamist peeti erasektori toetuseks, kuna CRPN oli Prantsusmaa ametiasutuste sõnul eraõiguslik juriidiline isik, kelle vahendid ei olnud riigi vahendid. Samuti leidsid Prantsusmaa ametiasutused, et 2020. aasta ümberkorralduskava alusel antud laenudest tulenevatest avaliku sektori võlgadest loobumist ei saanud pidada uueks täiendavaks abiks, kuna see oleks vastuolus komisjoni otsustuspraktikaga. Prantsusmaa ametiasutuste väitel ületas Corsairi omapanus seega 50 % künnise ümberkorraldamise kogukuludest.

(179) Samuti leidsid Prantsusmaa ametiasutused, et kavandatud konkurentsimoonutuste vastased meetmed olid piisavad ja piiravamad kui 2020. aasta ümberkorralduskava meetmed, kuna Prantsusmaa ametiasutuste sõnul kohustus Corsair pöördumatult loobuma 365 teenindusajast Pariisi Orly lennujaamas, sulgema alaliselt Põhja-Ameerika marsruudid ([…]), et keskenduda Aafrikale, ja piirama oma veomahtu. Corsairile antud COVID-19 abi (32 miljonit eurot) peeti seaduslikuks, kuna seda anti üldiste õigusnormide alusel ja see oli kättesaadav konkurentidele.

(180) Seetõttu järeldasid Prantsusmaa ametiasutused, et kuna enne komisjoni otsust abi ei antud, vastas muutmistaotlus kõigile kriteeriumidele ja see tuleks rahuldada.

(181) Vastuseks argumentidele, mille huvitatud isikud esitasid oma märkustes 11. aprilli 2025. aasta menetluse laiendamise otsuse kohta, kordasid Prantsusmaa ametiasutused sisuliselt oma märkusi kümnenda lennuki ühekordse rentimise juhtumite piiratud ja põhjendatud laadi kohta. Prantsusmaa ametiasutused juhtisid tähelepanu ka sellele, et vastupidiselt GDA väidetele põhinesid Corsairi lennugraafikud üheksal lennukil ning et Corsair ei ole kunagi käitanud 11 lennukit. Lisaks märkisid Prantsusmaa ametiasutused, et GDA väited, et rentimine mõjutas turgu, ei ole tõendatud. Prantsusmaa ametiasutused leidsid, et ülemereterritooriumide sihtkohtade hinnaalandused ei tulenenud Corsairi mahupõhisest strateegiast ja riigi toetusel rakendatud hinnapoliitikast, vaid kajastasid pigem üldist suundumust mitte ainult Guadeloupe'il ja Martinique'il, mis on Corsairi teenindatavad sihtkohad, vaid ka muudes sihtkohtades, mida Corsair ei teeninda, nagu Prantsuse Guajaana ja muud keskmise pikkusega ja pikamaasihtkohad. Samuti väitsid Prantsusmaa ametiasutused, et asjaolusid arvesse võttes oleks seisukoht, et kümnenda lennuki rentimine seab ümberkorralduskava muutmise taotluse siseturuga kokkusobivuse kahtluse alla või kujutab endast 2020. aasta ümberkorraldusabi väärkasutamist, vastuolus proportsionaalsuse põhimõttega ja komisjoni otsustustavaga.

5. **HINNANG**

5.1. **ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohase riigiabi olemasolu**

(182) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 on sätestatud: „Kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.

(183) Et meede liigituks abiks selle sätte tähenduses, peavad seega olema täidetud järgmised kumulatiivsed tingimused: i) meede peab olema seostatav riigiga ja rahastatud riigi ressurssidest; ii) see peab andma abisaajale eelise; iii) see eelis peab olema valikuline ning iv) meede peab kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ning liikmesriikidevahelist kaubandust.

5.1.1 *2020. aasta ümberkorralduskavas sisalduvad meetmed*

(184) Oma teatises ümberkorralduskava muutmise kohta teatasid Prantsusmaa ametiasutused, et osa OMRP investorite konsortsiumi 2020. aasta kapitalisüstist summas 6 miljonit eurot pärines tegelikult ülemeredepartemangude kohalike omavalitsuste vahenditest (põhjendus 42). Prantsusmaa ametiasutused leiavad, et seda osa rahastamisest tuleb käsitada riigiabina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(185) Nagu kõik muud rahalised vahendid riigi eelarve- või maksuvahenditest, mis anti Corsairile 2020. aastal Corsairi maksejõuetusmenetluse raames sõlmitud lepitusprotokolli alusel, pärinevad kõnealused rahalised vahendid kohalike omavalitsuste ressurssidest ning neid tuleb seega käsitada Prantsuse riigi ressursside kaasamisena ja riigiga seostatavana, kuna protokollile kirjutas Prantsuse riigi nimel alla CIRI (Comité Interministériel de Restructuration Industrielle – ministeeriumidevaheline tööstuse ümberkorraldamise komitee). Selle individuaalse rahastamismeetmega anti Corsairile valikuline eelis, sest selle andmise ajal oli äriühing raskustes, mida süvendas veelgi COVID-19 pandeemia, välistades igasuguse rahastamise turutingimustel. Meede tugevdas Corsairi konkurentsipositsiooni võrreldes teiste Euroopa Majanduspiirkonnas tegutsevate lennuettevõtjatega ning moonutas või ähvardas moonutada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust (vt 2020. aasta otsuse punkt 3.1.1).

(186) ORMP kapitalisüsti, mis tehti 2020. aasta ümberkorralduskava raames, tuleks seega käsitada riigiabina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.1.2 *Muudetud ümberkorralduskavas sisalduvad meetmed*

(187) Esiteks on muudetud ümberkorralduskavas ette nähtud järgmised meetmed, millest Prantsusmaa teatas kui riigiabist: i) uus 3 miljoni euro suurune kapitalisüst Conseil Départemental de la Guadeloupe'ilt, ii) 38,1 miljoni euro suurune ülemeremaksukrediit (*crédit d'impôt outre-mer* – CIOM) Corsairi lennuki ostmiseks mõeldud investeerimisprogrammi raames, iii) 19 miljoni euro suuruse summa maksegraafiku muutmine, mis vastab kustutamatule valitsemissektori võlale kuue aasta jooksul ([…]), iv) loobumine nõudest summas 23 miljonit eurot, mis vastab kustutatavale valitsemissektori võlale, millest saab loobuda, ning v) loobumine 80 miljoni euro ulatuses avaliku sektori võlgadest, mis vastavad esialgse ümberkorralduskava raames antud riigilaenudele (FDESi laen ja kasumiosaluslaen), ning 4,7 miljoni euro suurune intress nendelt laenudelt (põhjendus 39).

(188) CIRI vahendusel allkirjastas Prantsuse riik koos abisaajast äriühingu esindajate, lahkuvate aktsionäride ja uute investoritega 7. novembril 2025 tingimused, mille Prantsusmaa ametiasutused esitasid komisjonile (põhjendus 31). Tingimuste D osas on ette nähtud põhjenduse 187 punktides i–v loetletud rahaliste vahendite andmine, kasutades keskvalitsuse või Guadeloupe'i piirkonna eelarve- või maksuvahendeid. Sellest järeldub, et Prantsuse riik andis need meetmed oma ressurssidest ja need on temaga seostatavad.

(189) Corsair on väga tõsistes raskustes, mistõttu algatati tema suhtes maksejõuetuse vältimise menetlus (*mandat ad hoc*, millele järgnes lepitamine) ning nimetati ametisse esmalt ajutine haldur ja seejärel lepitajad ([25]). Nagu eespool põhjendustes 18–29 märgitud, halvenes Corsairi olukord, mis oli juba 2020. aasta ümberkorralduskava koostamise ja vastuvõtmise ajal 2020. aastal väga raske, veelgi enam, välistades seega igasuguse võimaluse saada rahastamist turutingimustel. Isegi kui tingimustes on ette nähtud erasektori rahastamine kapitalisüstide vormis, sõltub Corsair endiselt riigi toetusest. Järelikult annab avaliku sektori rahastamine, mis seisneb kustutatavate avaliku sektori võlgade või laenude mahakandmises, maksukrediidis, kapitalisüstides või avaliku sektori võla kustutamatu osa ajatamises, Corsairile kindla eelise, mida ta tavapärastes turutingimustes ei saaks.

(190) Põhjenduses 189 osutatud eelis on valikuline, sest avaliku sektori rahastamismeetmed on individuaalsed abimeetmed, millest saab kasu ainult Corsair ([26]).

(191) Põhjenduse 187 punktides i–v loetletud meetmed tugevdavad Corsairi konkurentsipositsiooni võrreldes teiste Euroopa Majanduspiirkonnas tegutsevate lennuettevõtjatega, eelkõige nendega, kes teenindavad samu marsruute Pariisist Prantsusmaa territooriumil asuvatesse sihtkohtadesse või kolmandatesse riikidesse. Sellest tulenevalt moonutavad need meetmed või ähvardavad moonutada lennuettevõtjate vahelist konkurentsi ja võivad mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(192) Eelmistest põhjendustest tuleneb, et põhjenduse 187 punktides i–v loetletud meetmed kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(193) Teiseks on muudetud ümberkorralduskavas ette nähtud pensionimaksete ajatamisega saavutatav moratoorium, mille CRPN (Caisse de Retraite des Personnels Navigants – õhusõidukimeeskondade pensioniskeem) 2023. aasta septembris Corsairile andis (põhjendus 43). Menetluse algatamise otsuses jäi komisjon küsimuses, kas kõnealune rahastamine on omapanuse osa, esialgu oma seisukoha juurde, leides, et see võib kujutada endast riigiabi (põhjendus 86).

(194) Prantsusmaa ametiasutused on seisukohal, et kõnealust moratooriumi tuleb käsitada omapanusena, kuna see kujutab endast eraõigusliku üksuse antud eelist ega hõlma riigi ressursse. Groupe Dubreuil Aéro vaidlustab Prantsusmaa ametiasutuste arvamuse, märkides, et CRPNi liikmesus on kohustuslik, pensionimaksete määra ja arvutamise meetodi määrab kindlaks riik, CRPN osutab üldhuviteenust ja on ministeeriumi järelevalve all.

(195) Riigi ressursid hõlmavad kõiki avaliku sektori vahendeid, sealhulgas riigisiseste üksuste (detsentraliseeritud, föderaalsete, piirkondlike või muude üksuste) vahendeid ([27]). Riigi osalusega ettevõtjate vahendid on samuti riigi ressursid ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ([28]). Lisaks piisab asjaolust, et kõnealusele meetmele vastavad summad on pidevalt avaliku sektori kontrolli all ja seega pädevatele riigisisestele asutustele kättesaadavad, et liigitada need riigi ressurssideks ([29]). Kui meetme on võtnud eraõiguslik üksus, peab lisaks olema piisavalt tõendeid selle kohta, et kõnealune abimeede võeti avaliku sektori asutuste tegeliku mõju või kontrolli all ning et seega on see meede seostatav riigiga ([30]).

(196) Prantsuse transpordiseadustiku kohaselt on tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite professionaalsete meeskondade jaoks ette nähtud täiendav pensioniskeem, millega liitumine on kohustuslik. Pensionimakseid tasuvad osaliselt tööandja ja osaliselt töötaja. Seda pensioniskeemi haldab CRPN; CRPN on eraõiguslik mittetulunduslik juriidiline isik, kes osutab sotsiaalkindlustuse eest vastutava ministri järelevalve all üldhuviteenuseid. Selle nõukogusse kuulub 22 liiget: neist 11 on haldusasutuse nimetatud tööandjate esindajad, ülejäänud 11 on liikmete esindajad, kes on valitud vastavalt riiginõukogu dekreedis sätestatud tingimustele.

([25]) Äriseadustiku artikkel L611–3 jj.
([26]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. juuni 2015, komisjon *vs.* MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60.
([27]) Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 261, 19.7.2016, lk 1), punkt 48 ja seal viidatud kohtupraktika.
([28]) Samas, punkt 49 ja seal viidatud kohtupraktika.
([29]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, Prantsusmaa *vs.* komisjon, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 36.
([30]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, Itaalia *vs.* komisjon, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punkt 67.

Tööandjate esindajad nimetavad kutseorganisatsioonid (8 liiget), lennundustööstuse organid (1 liige) ja lennumeeskondi palkavad ministeeriumid (2 liiget). Lisaks toimuvad arutelud nii valitsuse voliniku kui ka tsiviillennunduse eest vastutava ministri osavõtul; mõlemat võib ära kuulata nii mitu korda, kui nad seda soovivad. Pensionimaksete määr ja nende arvutamise meetod on sätestatud õigusnormidega. CRPN tagab pensioniskeemi finantstasakaalu, kasutades ainult omavahendeid; kui vahendid on ebapiisavad, vähendatakse makseid proportsionaalselt ([31]).

(197) CRPNi vahendid pärinevad tema liikmete ja seotud tööandjate pensionimaksetest. Puuduvad tõendid, mis näitaksid, et need erasektori vahendid esitati riigile läbivaatamiseks, et neid saaks kasutada Corsairile antud rahastamisena. Eelkõige CRPNi juhatuse koosseis, kuhu kuuluvad CRPNi liikmete – ja seega Corsairi konkurentide – esindajad ning kus riigi esindajad on vähemuses (2:22), räägib vastu järeldusele, et riik võis otsustavalt mõjutada pensionimaksetest saadud vahendite kasutamist ja otsustas neid kasutada peamiselt teatavate ettevõtjate toetamiseks. Lisaks ei ole komisjonil mingeid andmeid selle kohta, et Prantsusmaa ametiasutused saaksid avaldada otsustavat mõju CRPNi vahendite kasutamisele, kasutades valitsuse voliniku ja tsiviillennunduse eest vastutava ministri õigust olla CRPNi juhatuse arutelude ajal ära kuulatud. Samuti on ministeeriumi järelevalve CRPNi üle piiratud ja hõlmab peamiselt pensionide arvutamist, mitte pensionimaksete kogumise korda. Seega ei saa CRPNi poolt Corsairile antud moratooriumi pidada riigi ressurssidest antuks.

(198) Lisaks ei ole riikliku järelevalve, juhatuse liikmete ametisse nimetamise ning pensionimaksete määra ja arvutamise meetodi kehtestamisega seotud tõendid piisavad tõendamaks, et CRPNi võimaldatud vaherahastamine toimus avaliku sektori asutuste mõjul, võttes eelkõige arvesse võrdset esindatust juhatuses ja asjaolu, et tööandjate esindajad, kelle on küll ametisse nimetanud haldusasutus, on tegelikult volitatud esindama tööandjaid ([32]). Peale selle kinnitab transpordiseadustik, et CRPN haldab oma vahendeid autonoomselt, kuna ta on ise kohustatud tagama oma finantstasakaalu ega saa ebapiisavate vahendite korral tugineda riigi toetusele. Seega ei ole võimalik järeldada, et otsus anda Corsairile moratoorium 2023. aasta pensionimaksete tasumise edasilükkamise vormis tehti avaliku sektori asutuste tegeliku mõju all. Järelikult ei ole meede seostatav riigiga.

(199) See ei mõjuta kuidagi CRPNi otsuse majanduslikku põhjendatust, kuna see otsus lükata Corsairi võlgnetavate pensionimaksete tasumine edasi ajavahemikuks 2020–2023 tehti pärast seda, kui ta oli saanud kinnituse, et ka teised võlausaldajad olid teinud järeleandmisi, ([33]) et saada oma nõue tagasi, hõlbustades oma võlgniku elujõulisuse taastamist, selle asemel et põhjustada tema pankrotti minekut.

(200) Järelikult, kuna seda ei saa seostada riigiga ja seda ei rahastatud riigi ressurssidest, ei kujuta CRPNi poolt 2023. aasta septembris Corsairile võimaldatud pensionimaksete ajatamine endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning seda võib õiguspäraselt pidada osaks omapanusest Corsairi ümberkorraldamise lisakuludesse.

(201) Võttes arvesse riigiabi olemasolu kumulatiivsete tingimuste hindamist, leiab komisjon, et meetmed, millega rahastatakse põhjenduses 187 loetletud ümberkorralduskava muutmist, ja põhjendustes 184–186 osutatud kapitalisüst kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

([31]) Transpordiseadustiku artiklid L6527-1-L6527-4 ja L6527-8.

([32]) Asjaolu, et riik nimetab kõik kutsealadevahelise organisatsiooni esindajad, ei tähenda, et nad on riigi esindajad (vt Euroopa Kohtu 30. jaanuari 1985. aasta otsus Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC) *vs.* Guy Clair, C-123/83, punktid 18 ja 19).

([33]) Vt CRPNi haldusnõukogu 7. novembri 2023. aasta resolutsioon, mille Prantsusmaa ametiasutused edastasid 10. veebruaril 2025.

5.1.3 *Ümberkorraldusperioodil antud täiendav abi*

(202) Vaidlustatud ei ole seda, et ajavahemikul 12. aprillist 2021 kuni 31. maini 2022 sai Corsair 32,4 miljonit eurot, mis ei olnud seotud komisjoni heakskiidetud 2020. aasta ümberkorraldusabiga ja jagunes järgmiselt: i) 1,8 miljonit eurot solidaarsusfondist, ii) 10 miljonit eurot püsikulude toetamiseks ja iii) 20,6 miljonit eurot nn liikumispiirangute abina, mis on ette nähtud piiride sulgemisest mõjutatud ettevõtjate tegevuse negatiivse brutoülejäägi rahastamiseks ajavahemikul 2021. aasta jaanuarist septembrini.

(203) Põhjenduses 202 loetletud meetmed kujutavad endast üksikmeetmeid, mis on võetud abikavade alusel, mille Prantsusmaa võttis vastu ajutise raamistiku osana ja mis on komisjoni otsustega riigiabina heaks kiidetud ([34]). Kõnealuseid üksikmeetmeid tuleb seega pidada riigiabiks komisjoni otsustes esitatud põhjustel.

(204) Igal juhul võeti need meetmed pädevate asutuste (majandusministeerium, riigi rahanduse peadirektoraat) määruste ja dekreetidega vastu võetud üksikotsustena. Neid rahastati Prantsusmaa riigieelarvest. Seega rahastatakse neid riigi ressurssidest ja need on seostatavad riigiga.

(205) Need üksikmeetmed annavad Corsairile eelise, kuna nendega rahastatakse tema tegevust või võimaldatakse tal katta teatavad COVID-19 pandeemia ajal tekkinud kulud summas 32,4 miljonit eurot, mida ta oleks tavaolukorras pidanud kandma. 2021. ja 2022. aastal, mil avaliku sektori rahastamine toimus, välistas äriühingu finantsolukord võimaluse, et Corsair saaks selles summas hõlpsasti turutingimustel rahastust. Kui rahastamine oleks toimunud finantsasutuse antud laenuna, mis on ebatõenäoline, kuna Corsairi sularahapositsioon oli sel ajal tõenäoliselt alla 32,4 miljoni euro, oleks selle finantskulu olnud samaväärne pankrotilähedases olukorras oleva emitendi omaga. Lisaks anti riiklikke vahendeid toetustena, millega ükski turuosaline ei oleks nõustunud. Kõnealused üksikmeetmed annavad seega Corsairile majandusliku eelise, mis ei ole turutingimustel kättesaadav.

(206) See eelis on valikuline, kuna see anti Corsairile, keda peeti teiste kõnealuse üksikabi saajate hulgas ettevõtjaks, keda COVID-19 epideemia leviku tagajärjed eriti mõjutasid.

(207) Corsairile antud avaliku sektori rahastamine võib moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust, kuna see tugevdab Corsairi finantsseisundit ning Corsair tegutseb lennutranspordi sektoris, mis on avatud konkurentsile ja investeeringutele teistest liikmesriikidest. Corsair sai otsese konkurentsieelise, kuna ta ei pidanud kohaldama hindu, mis katsid tema osutatud teenuste kulud, konkureerides teiste samu sihtkohti teenindavate lennuettevõtjatega. Seepärast tuleb põhjenduses 202 loetletud üksikmeetmeid käsitada riigiabina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.2. **Abi seaduslikkus**

(208) ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohaselt tuleb komisjoni teavitada kõikidest plaanidest abi muutmise kohta piisavalt aegsasti, et ta võiks avaldada oma arvamuse. Kui komisjon leiab, et mõni selline kava ei ole artikli 107 alusel siseturuga kokkusobiv, algatab ta viivitamata artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse. Asjaomane liikmesriik ei tohi rakendada kavandatud meetmeid enne, kui nimetatud menetluse tulemusel on tehtud lõplik otsus.

([34]) 30. märtsi 2020. aasta otsus C(2020) 2059 riigiabi SA.56823 (2020/N) kohta – Prantsusmaa – 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 (ELT C 144, 30.4.2020, lk 1); 9. märtsi 2021. aasta otsus C(2021) 1706 final juhtumi SA.61330 (2021/N) kohta – Prantsusmaa – COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (ELT C 242, 7.7.2023, lk 1) ja 26. novembri 2021. aasta otsus C(2021) 8710 final juhtumis SA.64114 (2021/N) – Prantsusmaa 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 (ELT C 500, 10.12.2021, lk 1). Vt ka menetluse laiendamise otsuse põhjendus 27.

(209) Lisaks on nõukogu 13. juuli 2015. aasta määruse (EL) 2015/1589 ([35]) artikli 1 punkti c kohaselt olemasoleva abi muudatused „uus abi“, millest tuleb kõnealuse määruse artikli 2 lõike 1 kohaselt teatada. ELi toimimise lepingu artikli 108 lõige 3 ja määruse (EL) 2015/1589 artikkel 3 sisaldavad senist olukorda säilitavat sätet, mille kohaselt ei tohi teatamisele kuuluvat abi jõustada enne kui komisjon on teinud või kui loetakse, et ta on teinud sellist abi lubava otsuse.

(210) Esiteks, mis puudutab OMRP konsortsiumi tehtud kapitalisüsti seaduslikkust, mida lõppkokkuvõttes rahastavad ülemeredepartemangude kohalikud omavalitsused (põhjendus 186), siis märkisid Prantsusmaa ametiasutused omal algatusel, et selle kapitalisüsti käsitamine erasektori rahastamisena oli väär. See avaldus tehti siiski pärast meetme tegelikku rakendamist 2020. aasta ümberkorralduskava raames, mis tähendab, et meedet tuleb pidada ebaseaduslikuks abiks.

(211) Teiseks, mis puudutab muudetud ümberkorralduskava aluseks oleva abi seaduslikkust, mida on kirjeldatud põhjenduses 187, siis tuleb kõigepealt täpsustada, et FDESi laenu ja kasumiosaluslaenu, mille andmine kiideti heaks 2020. aasta otsusega, tuleb pidada olemasolevaks abiks. Kõnealustest laenudest, sealhulgas intressidest tulenevatest avaliku sektori nõuetest loobumine kujutab endast siiski olemasoleva abi muutmist, mis tähendab, et sellest tuleb teatada. Prantsusmaa ametiasutused teatasid komisjonile kõigist meetmetest, millega rahastati nende taotlust muuta Corsairi 2020. aasta ümberkorralduskava, st nii põhjenduse 187 punktides i–iv sätestatud meetmetest kui ka FDESi laenust ja kasumiosaluslaenust tulenevatest avaliku sektori nõuetest loobumisest (põhjenduse 187 punkt v). Kuna meetmetest teatati enne nende rakendamist, mis on komisjoni otsuse tegemiseni veel peatatud, leiab komisjon, et need kujutavad endast seaduslikku riigiabi. See ei piira abi proportsionaalsuse ning eelkõige ümberkorralduskulude rahastamisel avaliku ja erasektori osakaalu suhte hindamist (põhjendused 40, 282 ja 293).

(212) Mis puudutab ümberkorraldusperioodil antud 32,4 miljoni euro suurust täiendavat abi (põhjendused 202–207), siis tuleb märkida, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 129 on sätestatud, et igasugusest ümberkorraldusperioodil tegelikult antud abist, sealhulgas heakskiidetud kava kohaselt antud abist, tuleb komisjonile eraldi teatada, kui komisjoni sellest ümberkorraldusabi kohta otsuse tegemise ajal ei teavitatud. On selge, et käesoleval juhul ei teavitanud Prantsusmaa ametiasutused komisjoni kõnealusest üksikabist ei ümberkorraldusabist teatamise ajal ega ka hiljem. Lisaks ei saa Corsairile abi andmist pidada heakskiidetuks asjaomaseid abikavasid käsitlevate komisjoni otsuste alusel, kuna raskustes olevad ettevõtjad – nagu Corsair – jäeti nende kavade alusel abisaajate hulgast sõnaselgelt välja. See abi on seega ebaseaduslik.

5.3. **Abi kokkusobivus ja ümberkorralduskava muudatuse hindamise õiguslik alus**

(213) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c on sätestatud, et siseturuga kokkusobivaks võib pidada abi teatud majandustegevuse arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(214) Seega selleks, et abi saaks tunnistada siseturuga kokkusobivaks, peab see olema mõeldud teatava tegevuse või teatavate majanduspiirkondade arengu soodustamiseks ning lisaks ei tohi see mõjutada ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(215) Esimese tingimuse puhul peab komisjon abi uurima, et teha kindlaks, kas see on mõeldud teatava majandustegevuse arengu soodustamiseks. Teise tingimuse raames võrdleb komisjon kavandatava abi positiivset mõju sellise tegevuse arengule, mille toetamiseks abi on mõeldud, negatiivse mõjuga, mida abi võib avaldada siseturule seoses konkurentsimoonutustega ja abi ebasoodsa mõjuga kaubandusele ([36]).

([35]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

([36]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 22. september 2020, Austria *vs.* komisjon (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punkt 19.

(216) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes on komisjon sätestanud kriteeriumid, mille alusel ta hindab ettevõtja ümberkorraldusabi kokkusobivust siseturuga. Suuniste punktis 7.2.2 on sätestatud, et kui ümberkorraldusabi on heaks kiidetud, võib asjaomane liikmesriik ümberkorralduse perioodil paluda komisjonil nõustuda ümberkorralduskavas ja toetuse suuruses tehtavate muudatustega.

(217) Sellega seoses esitas Prantsusmaa komisjonile esimese teatise Corsairi ümberkorralduskava muutmise taotluse kohta 27. septembril 2023, st kolm päeva enne Corsairi ümberkorralduse perioodi lõppu. 15. detsembril 2023 esitas Prantsusmaa komisjonile täiendava teabe 2020. aasta ümberkorralduskavasse tehtavate täiendavate muudatuste kohta.

(218) Ümberkorralduskava muudatuste laadi kohta märgib komisjon, et Corsairi ümberkorralduskavas tehtud kohandused ei muuda selle eesmärki, majanduslikku põhjendatust ega struktuurilisi eesmärke, mis kiideti heaks 2020. aasta otsusega. Muudetud ümberkorralduskaval on sama eesmärk, st taastada äriühingu pikaajaline elujõulisus ja säilitada Prantsusmaa emamaa ning ülemeredepartemangude ja -piirkondade vaheline territoriaalne terviklikkus. Esitatud muudatusettepanekud tulenevad tegevuse kohandamisest pandeemiajärgse turu arenguga ega kujuta endast strateegilist muutust.

(219) Komisjon märgib eelkõige, et Corsairi tegevuse ulatus jääb samaks; ettevõtja ei ole mitmekesistanud oma tegevust väljaspool lennutransporti ega muutnud oma ärimudelit ega teinud struktuurimuutusi, mis muudaksid tema majanduslikku identiteeti. Asjaomased turud on suures osas võrreldavad ning ettevõtja jätkab peamiselt ülemereterritooriumide ja Prantsusmaa emamaa vaheliste ühenduste teenindamist kooskõlas üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesandega, mis oli algse kava aluseks.

(220) Sellega seoses märgib komisjon, et muudetud ümberkorralduskava põhjaliku läbivaatamise ja Prantsusmaa esitatud väidete põhjal jätkab ettevõtja oma ülesande täitmist, et tagada Prantsusmaa emamaa ning ülemereterritooriumide ja -piirkondade vahel territoriaalne terviklikkus, tagades samal ajal tarnete mitmekesistamise ja konkurentsivõimelised hinnad, mis on eriti olulised klientidele, kelle suhtes kohaldatakse ELi toimimise lepingu artiklis 349 tunnustatud piiranguid ([37]). Ta teeb seda hoolimata sellest, et paigutab osa oma veomahust ümber Aafrikasse, mis ei sea kahtluse alla tema piirkondlikke sidemeid, vaid kujutab endast pigem kaubanduslikku kohandust, mille eesmärk on optimeerida lennukipargi kasutamist (vt põhjendus 231).

(221) Komisjoni tehtud finantsanalüüs näitab, et muudetud ümberkorralduskava põhiparameetrid on 2020. aastal heaks kiidetud kava parameetritega jätkuvalt kooskõlas. Kulude ja võla vähendamise ning tootlikkuse ja tegevuse tõhususe parandamise trajektoorid jäävad samaks. Tuluprognoosis tehtud muudatused ja veomahu jaotamine kajastavad turu loomulikku arengut ja alates 2021. aastast täheldatud makromajanduslikke tingimusi. Kõnealune läbivaatamine, võttes arvesse selle piiratud ulatust, ei muuda kava majanduslikku struktuuri, vaid pigem suurendab selle usaldusväärsust.

(222) Komisjon juhib tähelepanu sellele, et ümberkorralduskavasid võib kohandada, kui turu areng või tegevustingimused seda nõuavad, tingimusel et need kohandused on kooskõlas esialgsete eesmärkidega. Prantsusmaa kavandatud muudatused on just sellised: nende eesmärk on tagada esialgse kava rakendamine ebastabiilses turukeskkonnas, säilitades samal ajal 2020. aastal kindlaks määratud strateegilise suuna. Territoriaalse terviklikkuse säilitamise ülesanne, mis on heakskiidetud kava oluline osa, jääb täielikult kehtima.

([37]) Prantsusmaa puhul puudutab see eelkõige Guadeloupe'i, Martinique'i, Réunioni, Saint-Barthélemyt ja Saint-Martini.

(223) Eeltoodut arvesse võttes leiab komisjon, et 2020. aastal heaks kiidetud ümberkorralduskavas tehtud muudatused ei kujuta endast uut kava, vaid pigem kava kohandamist, mis oli vajalik turu tsüklilise arengu tõttu. Muudetud kava on kooskõlas esialgse otsuse mõtte ja sõnastusega ega mõjuta heakskiidetud abi ulatust ega taotletavaid elujõulisuse eesmärke; samuti on see täielikult kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste põhimõtetega. Seetõttu tuleb seda kava käsitada olemasoleva kava muudatusena.

(224) Eeltoodu põhjal leiab komisjon, et muudetud ümberkorralduskava on kooskõlas ümberkorralduskavaga, mille komisjon kiitis heaks 2020. aastal, ja kujutab endast selle muutmist, mitte uut kava.

(225) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 124 kohaselt võib komisjon põhimõtteliselt lubada selliseid muudatusi, kui need vastavad järgmistele tingimustele:

a) muudetud kava peab endiselt võimaldama elujõulisuse taastamist mõistliku aja jooksul;

b) kui ümberkorraldamise kulud suurenevad, tuleb omapanust samuti vastavalt suurendada;

c) kui toetust suurendatakse, peavad nõutavad konkurentsimoonutusi piiravad meetmed olema laialdasemad, kui esialgu oli kehtestatud;

d) kui kavandatavad konkurentsimoonutusi piiravad meetmed on piiratumad, kui esialgu kehtestatud, tuleb ka abisummat vastavalt vähendada;

e) konkurentsimoonutusi piiravate meetmete rakendamise uue ajakava võib kasutusele võtta esialgu vastuvõetud ajakavast hiljem ainult abisaajast või liikmesriigist sõltumatutel põhjustel, muudel juhtudel tuleb vastavalt vähendada ka abisummat ([38]).

(226) Samuti tuleks märkida, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jaotist 7.2.2 kohaldatakse üksnes ümberkorralduskavade muudatuste suhtes, mitte uusi ümberkorraldustegevusi käsitlevate kavade suhtes.

5.3.1. *Panus majandustegevuse või -piirkonna arengusse*

5.3.1.1. Panus turutõrke kõrvaldamisse või sotsiaalprobleemide ennetamisse

(227) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti b kohaselt peab riigi sekkumine olema suunatud olukorrale, kus abi võib tuua kaasa olulise paranemise, mida turg ise ei suuda saavutada. Suuniste punktis 44 on täpsustatud, et ümberkorraldusabi ei tohi anda üksnes selleks, et võimaldada abisaajal oma tegevust jätkata, vaid seda võib lubada üksnes juhul, kui see on põhjendatud sotsiaalprobleemide vältimise või turutõrgete kõrvaldamisega. Nii võib see olla näiteks juhul, kui raskesti asendatav oluline lennutransporditeenus võib katkeda ja konkurendil oleks raske lihtsalt teenuse osutamine üle võtta ([39]).

(228) Menetluse algatamise otsuses märkis komisjon, et Corsair kavatseb laiendada oma punktist punkti kulgevate lennumarsruutide võrku Aafrikasse ja India ookeani piirkonda ([40]). Sellega seoses väljendati menetluse algatamise otsuses kahtlust, kas territoriaalse terviklikkuse ja ülemerepiirkondadega ühendatuse säilitamist saab endiselt põhjendada täiendava ümberkorraldusabiga, võttes eelkõige arvesse i) kahe kuni kolme konkureeriva regulaarlennuettevõtja olemasolu samadel ELi-sisestel marsruutidel, mida teenindab Corsair, ning ii) asjaolu, et Corsairi muudetud kavas keskenduti peamiselt uute marsruutide avamisele väljaspool ELi asuvatesse sihtkohtadesse (vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 80–82).

([38]) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 124.

([39]) Vt selle rakendamist reisijateveo nõudluse konkreetseid segmente teenindava keskmise suurusega lennuettevõtja suhtes juhtumis SA.57026 (2020/N) – Rumeenia COVID-19: Abi Blue Airile (ELT C 430, 11.12.2020), mida on kinnitatud Üldkohtu 29. märtsi 2023. aasta otsusega kohtuasjas Wizz Air Hungary Zrt. *vs.* Euroopa Komisjon, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, punktid 66–74.

([40]) […].

(229) Komisjon põhjendas oma kahtlusi selles, kas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 44 sätestatud tingimus on täidetud, märkides, et kolmel marsruudil, mida Corsair jätkuvalt teenindab (st Pointe-à-Pitre, Fort-de-France ja Réunion), osutasid vähemalt kaks teist konkureerivat lennuettevõtjat (Air Austral, Air France, Air Caraïbes / French Bee) sageduse, kvaliteedi ja talitluspidevusega seotud avaliku teenindamise kohustuste raames Corsairiga võrreldavaid teenuseid. Seetõttu leidis komisjon, et Corsairi osutatavad reisijateveoteenused ei tundunud olevat konkreetselt või olemuslikult elutähtsad, kuna ülejäänud kolm lennuettevõtjat näisid olevat võimelised kompenseerima Corsairi turult lahkumist, suurendades oma veomahtu, lendude sagedust või sihtkohtade arvu.

(230) Samas on esiteks usutavad Prantsusmaa ametiasutuste esitatud uuringu (vt põhjendus 125) järeldused, mis käsitlevad Corsairi teenindatavatele turgudele sisenemise tõkkeid ning Corsairi ebaõnnestumise tagajärgi pakkumise koondumisele ja hindade tõusule teatavatel nõrkadel turgudel (Mayotte). Seega on võimalik, et Corsairi maksejõuetus tooks kaasa tõsiseid sotsiaalseid raskusi, st haavatavate elanikkonnarühmade olukorra halvenemise ELi toimimise lepingu artiklis 349 osutatud piirkondades.

(231) Teiseks jätkab Corsair Prantsusmaa ülemereterritooriumide teenindamist, mitmekesistades oma pakkumist ja pakkudes lisaks Pariisi Orly lennujaamale marsruute piirkondlikest lennujaamadest, nagu Lyon ja Marseille. Piirkondlikest lennujaamadest otseühenduste avamise ja säilitamise eesmärk on laiendada klientide ringi ja tugevdada üleriigilist ühenduvust, seadmata kahtluse alla Corsairi keskset rolli kõige kaugemate ülemerepiirkondade teenindamisel. Sellega seoses põhjustaks Corsairi pankrot tõenäoliselt tõsiseid sotsiaalseid raskusi nende piirkondade haavatavatele elanikkonnarühmadele.

(232) Samuti on sellega seoses asjakohane märkida, et ülemeremaksukrediidina kavandatud rahastamine nõuab, et Corsair kasutaks selle meetme raames rahastatavaid õhusõidukeid ülemereterritooriumidel toimuvaks tegevuseks ([41]).

(233) Mis puudutab Aafrika marsruutide avamist ümberkorraldusperioodil ([…]), siis selleks oli vaja komisjoni eelnevat luba, mis anti pärast Corsairi esitatud põhjendatud taotlust (vt 2020. aasta otsuse põhjenduse 88 punkt d). Seega oli tegemist vahendiga, mida ettevõtja kasutas oma pikaajalise elujõulisuse eesmärgi saavutamiseks kooskõlas 2020. aasta otsusest tulenevate kohustustega. Nende liinide avamine oli seega konkreetne viis tulude mitmekesistamiseks ja lennukipargi kasutamise optimeerimiseks, ilma et see oleks tähendanud loobumist olemasolevatest ülemeremarsruutidest. Vastupidi, esitatud teave näitab, et geograafilise mitmekesistamise strateegia eesmärk on äriühingu finantsolukorra stabiliseerimine, mis on vajalik tingimus, et tagada äriühingu ülesande täitmine Prantsusmaa äärepoolsete piirkondade ühendamisel. See tähendab, et kuigi Corsair suunas osa oma veomahust ümber, on ta Prantsusmaa ülemereterritooriumidel endiselt tugevalt esindatud, sest Prantsusmaa ülemeresihtkohad on tema tegevuses kesksel kohal (ligikaudu […] % Corsairi tegevusest on pakutavate istekohtade poolest suunatud Prantsusmaa ülemereterritooriumidele).

(234) Seetõttu leiab komisjon, et hoolimata oma võrgu kohandamisest ja Aafrika marsruutide sihipärasest kasutuselevõtust on Corsair jätkuvalt kindlalt pühendunud Prantsusmaa ülemerepiirkondade teenindamisele ja pakub jätkuvalt ühendust nende territooriumidega, rahuldades seeläbi liikuvuse ja territoriaalse terviklikkusega seotud struktuurseid vajadusi, mis tehti kindlaks meetme hindamise raames.

(235) Sellest järeldub, et esiteks võib Corsairi ümberkorralduskava muutmise kavandit analüüsida päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jaotise 7.2.2 alusel ning teiseks ei sea kavas ette nähtud muudatused kahtluse alla komisjoni 2020. aasta otsuses esitatud hinnangut abi panuse kohta turutõrke või sotsiaalprobleemide lahendamisse ([42]).

([41]) Tingimuste punktis 16 ja tingimustele lisatud ümberkorralduskavas on ette nähtud, et ülemeremaksukrediidist rahastatavaid õhusõidukeid tuleb käitada ülemeremarsruutidel […] % ulatuses ja muudesse sihtkohtadesse suunduvatel marsruutidel […] % ulatuses nende lennuajast.

([42]) 2020. aasta otsuse põhjendused 60–65.

5.3.1.2. Pikaajalise elujõulisuse taastamine

(236) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 124 alapunkti a kohaselt nõuab komisjon ümberkorralduskava muutmise korral, et asjaomane liikmesriik esitaks ümberkorralduskava, mis võimaldab taastada elujõulisuse algselt esitatud ümberkorralduskavaga võrreldes mõistliku aja jooksul.

(237) Lisaks peab ümberkorralduskava taastama abisaaja pikaajalise elujõulisuse, tuginedes realistlikele oletustele tulevaste tegevustingimuste kohta; pikaajaline elujõulisus saavutatakse ainult siis, kui ettevõtja suudab pärast kõigi kulude, sealhulgas amortisatsiooni- ja finantskulude katmist pakkuda asjakohast prognoositavat kapitalitulu.

(238) Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon, et Prantsusmaa ametiasutuste esitatud ümberkorralduskavas esines teatavaid puudusi, mis tekitasid kahtlusi Corsairi pikaajalise elujõulisuse taastamise suhtes.

(239) Esiteks ei toeta Prantsusmaa ametiasutuste esitatud majanduslikke ja tegevusega seotud eeldusi üksikasjalik põhjendus, mis võimaldaks hinnata, kui realistlikud need olid – see tekitab ebakindlust nende konservatiivsuse või usaldusväärsuse suhtes.

(240) Teiseks ilmnes põhilistest finantsprognoosidest, et kasumlikkuse ja maksevõime standardnäitajatega võrreldes on marginaalid väga piiratud – kui teatavad peamised eeldused, näiteks kütusehinnad, peaksid arenema ebasoodsalt, võib see muuta äriühingu ebastabiilseks.

(241) Kolmandaks märkis komisjon, et omakapitali sissemaksed, mis tehti kindlaks kui „uus raha“, st [5–25] miljonit eurot varasematelt investoritelt ja [5–25] miljonit eurot Kongo Vabariigilt (Brazzaville) uue investorina, jäid Corsairi rahavajadust arvesse võttes tagasihoidlikuks. Lisaks osutusid mitu muud uute algatustena esitatud meedet tegelikult varasemateks meetmeteks, mida oli 2020. aasta kava raames juba arvesse võetud või mis olid tol ajal kavandatud, mistõttu ei saanud neid pidada tõhusaks panuseks elujõulisuse taastamisse. Nendel tingimustel leidis komisjon, et kindlakstehtud panused ei tõendanud kava teostatavust.

(242) Neljandaks ei esitanud Prantsusmaa ametiasutused päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 50 nõutud pessimistlikku stsenaariumi, mis takistas nõuetekohaselt hindamast kava tundlikkust ebasoodsate arengusuundumuste suhtes.

(243) Lõpuks märkis komisjon, et esitatud finantsprognoosid olid puudulikud ja piirdusid kokkuvõtliku kasumiaruandega. Samuti näitasid need omakapitali negatiivset arengut ümberkorraldusperioodi jooksul ja pärast seda, mis on vastuolus päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 50 nõuetega. Sellistel tingimustel oli tõenäoline, et Corsair on ümberkorraldusperioodi lõpus endiselt raskustes olev ettevõtja.

(244) Eeltoodu põhjal väljendas komisjon tõsist kahtlust muudetud ümberkorralduskava päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestatud kriteeriumidele vastavuse suhtes ning sellest tulenevalt selle suhtes, kas Corsair on suuteline taastama pikaajalist elujõulisust ja tegutsema konkurentsivõimeliselt omal jõul ilma täiendava abita.

5.3.1.2.1. Elujõulisuse taastamist toetavate eelduste hindamine

(245) Prantsusmaa ametiasutuste esitatud eelduste analüüs näitab, et Corsairi pikaajalise elujõulisuse taastamine, nagu see on ette nähtud lähtestsenaariumis, põhineb realistlikel, järjepidevatel ja nõuetekohaselt põhjendatud tegevus- ja finantsprognoosidel vastavalt päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktides 45–52 sätestatud nõuetele.

(246) Eeldustega luuakse tasakaal keskmist ühikutulu reisija kohta suurendavate meetmete ja kulude ohjeldamise struktuurimeetmete vahel. Corsairi hiljutiste tulemuste põhjal on nende meetmete mõju juba ilmne.

(247) Eelkõige märgib komisjon, et RASKi parandamise eeldused näitavad nüüd Corsairi rakendatud meetmete tegelikku mõju. Tulemuseks on suurem RASK võrreldes eeldustega, mida algselt kasutati muudetud ümberkorralduskavas konservatiivse lähenemisviisi alusel, kuna usaldusväärne prognoos ei olnud sel ajal võimalik; 15. detsembril 2025 esitatud kava versioonis see enam nii ei olnud. Prantsusmaa ametiasutused viitavad seega RASKi paranemisele […] % võrra alates […] võrreldes algselt kavandatud […] %ga, mis on kooskõlas 2024/2025. majandusaastal saavutatud silmapaistvate tulemustega pärast äri- ja tegevusmeetmete tegelikku rakendamist. Komisjon leiab, et see ülespoole korrigeerimine põhineb hiljutisel faktilisel teabel ega tulene liiga optimistlikest eeldustest.

(248) Lisaks sellele märgib komisjon, et reisija kohta saadava keskmise ühikutulu suurenemise prognoosid põhinevad keskmisel kupongihinnal, mis on algselt prognoositust kõrgem, mis kajastab Corsairi täheldatud stabiliseerumist või isegi väikest tõusu mitme kuu jooksul ja kogu 2025. majandusaasta jooksul kokku +[…] % võrreldes ümberkorralduskava eelmise versiooniga, mis esitati 2025. aasta mais. See soodne suundumus toimus olukorras, kus kütusehinnad langesid märkimisväärselt (–[…] % võrreldes kavas kasutatud eeldustega), mis suurendas tulevaste tegevusmarginaali prognooside usaldusväärsust. Komisjon leiab, et keskmise kupongihinna paranemise ja kütusekulude vähenemise kombinatsioon on oluline kasumlikkuse tõukejõud.

(249) Samuti märgib komisjon, et keskmise kupongihinna paranemine on suuresti tingitud ülesmüügist, mis oli seotud Corsairi lennukipargi uuendamisega, mis muutis tema äripakkumise atraktiivsemaks ja stimuleeris keskmist ühikutulu reisija kohta algselt eeldatust suuremal määral. 2025. majandusaastal täheldatud tulemused ja 2026. aasta prognoosid kinnitavad, et selline mõju ei ole ühekordne ega ka tsükliline, vaid tuleneb pigem struktuursetest valikutest, mis on kooskõlas äriühingu kaubamärgi ümberkujundamise strateegiaga. Sellega seoses leiab komisjon, et Corsairi kavandatud piletihinna tõstmise tase on ümberkorraldusabi eesmärgiga endiselt kooskõlas, kuna see kajastab pigem pakutavate teenuste kvaliteedi paranemist ja reisija kohta saadava keskmise ühikutulu järkjärgulist normaliseerimist kui strateegiat, mille eesmärk on tänu riigiabile hindu kunstlikult tõsta. Peale selle märgib komisjon, et vastupidise stsenaariumi korral, kui abi ei anta, oleks olnud vaja piletihindu ülespoole korrigeerida ka selleks, et võtta arvesse kulude suurenemist (inflatsioon) ja finantsstruktuuri halvenemist, või oleks selline korrigeerimine olnud isegi märgatavam või sellega oleks kaasnenud veomahu ja teenuse kvaliteedi vähenemine. Nendel tingimustel ei anna keskmise kupongihinna prognoositud suundumus abi korral Corsairile põhjendamatut konkurentsieelist võrreldes vastupidise stsenaariumiga, vaid on pigem kooskõlas majanduslikult põhjendatud ja proportsionaalse trajektooriga, pidades silmas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste eesmärke.

(250) Komisjon võtab teadmiseks turustuskulude vähenemisega seotud eeldused, mis põhinevad otsemüügikanali ja eelkõige veebikanali hiljutistel tulemustel, mida täheldati 2025. majandusaastal. Juba mitu kuud on otsemüügi osakaalu suurendamiseks kavandatud dünaamilise kaubanduspoliitika rakendamine toonud kaasa struktuuriliselt kallimate kolmandate isikute turustusvõrkude kasutamise mõõdetava vähenemise. Komisjon leiab, et selline areng, mis juba toimub ja on registreeritud, suurendab lähtestsenaariumis prognoositud kulude kokkuhoiu usaldusväärsust.

(251) Kõiki neid tegureid arvesse võttes leiab komisjon, et lähtestsenaariumi aluseks olevad eeldused on konservatiivsed, põhinevad tegelikult täheldatud tulemustel ja on kooskõlas rakendatud tegevusmeetmetega. Nende meetmete põhjal võib põhjendatult järeldada, et ümberkorralduskavaga on võimalik taastada Corsairi pikaajaline elujõulisus kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste nõuetega.

(252) Prantsusmaa ametiasutuste esitatud pessimistliku stsenaariumi analüüs näitab, et see stsenaarium kujutab endast konservatiivset ja usaldusväärset tundlikkust kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste nõuetega, kuna selle eesmärk on kontrollida muudetud ümberkorralduskava usaldusväärsust Corsairi majandustulemusi mõjutavate võimalike ebasoodsate vapustuste korral.

(253) Komisjon leiab, et pessimistlik stsenaarium põhineb kolme põhinäitaja, st kütusehindade, keskmise kupongihinna ja täituvuse määra kriitiliste väärtuste üksikasjalikul analüüsil. Analüüsidega tehakse kindlaks erinevused, mis annaksid iga parameetri puhul eraldi nullpuhaskasumi. Äriühingu finantsnõustajate tehtud tundlikkusanalüüs ([43]) näitas, et kui kõik asjaolud jäävad samaks, oleks puhaskasumi neutraliseerimiseks vaja kütusehinda tõsta […] % kuni […] % võrreldes lähtestsenaariumi eeldustega, mis vastaks kütusehinnale vahemikus [1 000–1 500] kuni [1 000–1 500] USA dollarit tonni kohta, mis on märkimisväärselt kõrgem nii muudetud ümberkorralduskavas kasutatud eeldustest kui ka 2024/2025. majandusaastal tegelikult täheldatud keskmisest hinnast ([500–800] USA dollarit tonni kohta). Komisjon leiab, et need künnised näitavad märkimisväärset ohutusvaru olemasolu kütusega seotud riski puhul.

(254) Samamoodi märgib komisjon seoses reisija kohta saadava keskmise ühikutuluga, et puhaskasum oleks null üksnes juhul, kui keskmine kupongihind langeks […] % võrreldes lähtestsenaariumiga, st […]–[…] eurot reisija kohta vastavalt asjaomastele majandusaastatele. Täituvuse määra puhul oleks nullpuhaskasumi saamiseks vajalik […] protsendipunkti suurune vähenemine võrreldes lähtestsenaariumiga, mille tulemuseks oleksid määrad vahemikus […] % kuni […] %. Komisjon leiab, et need erinevused eraldi võetuna ületavad Corsairi teenindatavatel turgudel täheldatud tavapäraseid kõikumisi ja kinnitavad kasutatud eelduste konservatiivsust.

(255) Nende tundlikkusanalüüside põhjal koostasid Prantsusmaa ametiasutused pessimistliku stsenaariumi, milles olid ühendatud samaaegsed ebasoodsad vapustused, st i) kütusehindade tõus […] USA dollarit tonni kohta võrreldes äriplaaniga (st +[…] % võrreldes lähtestsenaariumiga ja +[…] % võrreldes 2024.–2025. aastal täheldatud keskmisega), ii) keskmise kupongihinna […] % langus ja iii) täituvuse määra […] protsendipunkti suurune langus. Komisjon märgib, et need eeldused üheskoos on tõsisemad kui tavaliselt lühikese aja jooksul täheldatud erinevused ja kujutavad endast seega Corsairi ärimudeli usaldusväärset stressitesti.

(256) Komisjon märgib, et selle pessimistliku stsenaariumi puhul on kumulatiivne mõju ärikasumile endiselt märkimisväärne, ent ka kontrollitav: 2025/2026. majandusaastal on negatiivne mõju […] miljonit eurot, seejärel suureneb see kumulatiivselt […] miljoni euroni 2026/2027. majandusaastal ja […] miljoni euroni 2027/2028. majandusaastal. Sarnaseid suundumusi võib täheldada ka rahavoogude puhul. Hoolimata nendest kombineeritud vapustustest suudab Corsair kava kohaselt lühiajaliselt siiski positiivse ärikasumi säilitada, mis näitab äriühingu võimet taluda suhteliselt ebasoodsaid muutusi majanduskeskkonnas, ilma et need ohustaksid kohe tema tegevuse kestlikkust.

(257) Kogu seda teavet arvesse võttes leiab komisjon, et pessimistlik stsenaarium ei sea kahtluse alla Corsairi pikaajalise elujõulisuse taastamise usaldusväärsust. Vastupidi, see näitab, et ümberkorralduskava on piisavalt tugev, et tulla toime peamiste tuvastatud riskidega, eelkõige nendega, mis on seotud kütusehindade kõikumisega ja kaubandustingimuste mõõduka halvenemisega, kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega. See järeldus kehtib seda enam, et ümberkorraldusperiood lõpeb 30. septembril 2026, st vaid mõne kuu pärast, ning on väga ebatõenäoline (kuigi seda ei saa täielikult välistada), et selline stsenaarium realiseerub kõigis selle komponentides ja halveneb nii lühikese aja jooksul sellisele tasemele.

(258) Seoses lähtestsenaariumi ja pessimistliku stsenaariumi ühise analüüsiga leiab komisjon, et eeldused, mida Corsair kasutas elujõulisuse taastamise tõendamiseks, on usaldusväärsed, konservatiivsed ja piisavalt põhjendatud. Lähtestsenaarium põhineb tegevuslikel ja ärilistel eeldustel, mida toetavad juba täheldatud ja dokumenteeritud suundumused, eelkõige seoses reisija kohta saadava keskmise ühikutulu suurenemise, ülesmüügi ja müügikanalite optimeerimisega, tuginemata ülemäära optimistlikele häiretele. Pessimistlik stsenaarium kujutab endast seevastu ranget stressitesti, mis põhineb usutavatel ebasoodsatel vapustustel, mis mõjutavad samal ajal majandustulemuste peamisi tegureid, ning toob esile märkimisväärse ohutusvaru võrreldes kriitiliste künnistega, mis annaksid

([43]) Allikas: 15. detsembril 2025 komisjonile esitatud ajakohastatud ümberkorralduskava lk 7.

tulemuseks nullpuhaskasumi. Asjaolu, et Corsair saavutab isegi pessimistliku stsenaariumi korral lühikeses perspektiivis endiselt positiivse ärikasumi, tõendab ümberkorralduskava olemuslikku kindlust. Seetõttu leiab komisjon, et kõik kahe stsenaariumi aluseks olevad eeldused vastavad päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste nõuetele ning toetavad positiivset järeldust Corsairi pikaajalise elujõulisuse taastamise usaldusväärsuse kohta.

5.3.1.2.2. Oodatavate finantstulemuste hindamine

(259) Prantsusmaa ametiasutused edastasid oma viimaste märkustega mitu Corsairi finantsandmete ja prognooside muudatust, kusjuures viimane prognoos tehti 15. detsembril 2025. Need ajakohastatud prognoosid (vt põhjendused 49–65) osutavad äriühingu tegevus- ja finantstulemuste järjepidevale ja struktuursele paranemisele ümberkorraldusperioodil, mida pikendati 30. septembrini 2026. Lähtestsenaariumi kohaselt on Corsairi puhaskasum perioodi lõpus […] miljonit eurot (või […] miljonit eurot, kui jätta kõrvale riigiabist tulenev […] miljoni euro suurune erakorraline kasum) ja kasutatud kapitali tulusus (ROCE) on [10,6–13,4] %, mis kinnitab alates 2023. aastast täheldatud kasvusuundumust ja näitab, et äriühingul peaks olema võimalik pakkuda asjakohast prognoositavat kapitalitulu pärast kõigi oma kulude, sealhulgas amortisatsiooni- ja finantskulude katmist kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 52. Keskpika perioodi prognoosid näitavad selle suundumuse jätkumist: 2027. aasta septembris lõppeva majandusaasta lõpuks on puhaskasum prognoosi kohaselt […] miljonit eurot ja kasutatud kapitali tulusus (ROCE) on [11,4–15,2] %.

(260) Komisjon märgib, et muudetud ümberkorralduskava lõpuks prognoositud kasutatud kapitali tulususe määr on kõrgem kui Prantsusmaa ametiasutuste hinnatud kapitali kaalutud keskmine hind [8,6–10,5] %. See kapitali kaalutud keskmine hind ise on oluliselt kõrgem keskmistest määradest, mida komisjon kasutas oma hiljutistes lennundussektorit käsitlevates otsustes ja mis on ligikaudu […] ([44]). Komisjon leiab, et see erinevus on põhjendatud Corsairi konkreetse olukorraga, st kõrgema riskiprofiiliga ja heakskiidetud esimese ümberkorralduskava lõplike tulemuste puudumisega, mis ei olnud nii teiste lennuettevõtjate puhul, kelle suhtes on tehtud võrreldavad ümberkorraldusotsused. Eelkõige ei ole Corsair noteeritud aktsiaturul, on väiksem ja tegutseb piiratud arvul pikamaalendude turgudel; tema pikaajaline elujõulisus sõltub endiselt suurel määral muudetud ümberkorralduskava tõhusast rakendamisest ning rangete liiklus- ja kasumlikkuse eelduste saavutamisest. Sellega seoses näib olevat asjakohane kasutada kõrgemat kapitali kaalutud keskmist hinda kui muudel juhtudel selles sektoris, et kajastada investorite jääkriski taset pärast ümberkorraldamist ja vältida oodatava majandusliku kasumlikkuse ülehindamist.

(261) Sellega seoses leiab komisjon Prantsusmaa ametiasutuste esitatud teabe ja eelkõige uuringus „Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair“ (Corsairi kapitali kaalutud keskmise hinna arvutamise meetod) sisalduva üksikasjaliku analüüsi põhjal, et kapitali kaalutud keskmise hinna arvutamiseks kasutatud meetod on põhjendatud ([45]).

(262) Täpsemalt peab komisjon ka asjakohaseks kasutada […] % finantsvõimenduse sihtväärtust, kuna see ei põhine Corsairi enda finantsolukorral raskuste perioodil, vaid pigem Euroopa lennuettevõtjate puhul täheldatud keskmisel. See lähenemisviis on kooskõlas meetodiga, mida soovitatakse sellistele börsil noteerimata ettevõtjatele nagu Corsair ([46]). Samamoodi on kasutatud omakapitali beeta […] tuletatud sektori varade beetast, mis on saadud hinnanguliselt Euroopa lennuettevõtjate ulatusliku valimi põhjal ning mida on seejärel valimi finantsvõimenduse määra alusel vähendatud ja suurendatud. Kõnealust meetodit tunnustatakse laialdaselt finantsteoorias ja seda tunnustavad ka Prantsusmaa ametiasutuste uuringus nimetatud reguleerivad asutused ([47]).

([44]) Komisjoni arvutatud keskmine Condori, SASi, TAPi ja TAROMi puhul.

([45]) Uuringus hinnatakse kapitali kaalutud keskmist hinda ümberkorralduskava lõpus turuandmete põhjal, mitte seoses Corsairi praeguse olukorraga ning tema olemuslike rahastamiskulude ja finantsvõimenduse prognoosidega 2026. aasta lõpus. See on kooskõlas analüüsiga ettevõtja suutlikkuse kohta katta oma kapitalikulud pikas perspektiivis tavapärastes turutingimustes. Teine võimalus on hinnata kapitali alternatiivkulu kapitali (või võla) investeerimisel ja analüüsimisel.

([46]) Lähenemisviisis eelistatakse standardseid valdkondlikke parameetreid, mitte abisaaja idiosünkraatilisi andmeid, mis kajastavad ümberkorraldusabi saajale antud riigiabi, näiteks Corsairi puhul avaliku sektori nõuete kustutamist.

([47]) See lähenemisviis võimaldab näidata süsteemset riski, mis on omane pigem lennutranspordisektorile kui Corsairi ajutisele riskiprofiilile.

(263) Lisaks märgib komisjon, et omakapitali hind sisaldab konkreetset mittelikviidsuse preemiat, mis on põhjendatud asjaoluga, et Corsair ei ole noteeritud, samas kui finantsraskuste preemiat ei kohaldata, kuna kapitali kaalutud keskmine hind arvutatakse ajal, mil ettevõtja elujõulisus peaks olema prognooside kohaselt taastunud. Kasutatud võlakulu põhineb objektiivsetel turu võrdlusalustel, milles on ühendatud Prantsusmaa valdkondlikud ja makromajanduslikud andmed ning mis kajastavad lennutranspordi valdkonnas tegutseva keskmise suurusega elujõulise ettevõtja rahastamiskulusid, mitte kulusid, mida Corsair praegu või tulevikus kannab.

(264) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et [8,6–10,5] % kapitali kaalutud keskmine hind kujutab endast konservatiivset ja usaldusväärset viitemäära, et hinnata Corsairi pikaajalist elujõulisust ja kontrollida, kas muudetud ümberkorralduskava finantsprognoosid võimaldavad katta kapitalikulu pikas perspektiivis kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega ning komisjoni väljakujunenud tavaga võrreldavate juhtumite puhul lennundussektoris.

(265) Veelgi enam, äriühingu omakapitali olukord […], mis tähistab seega Corsairi lõplikku väljumist raskustes oleva ettevõtja staatusest päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste tähenduses.

(266) Eeltoodu põhjal leiab komisjon, et isegi kui Corsairi omakapital taastataks täielikult pärast ümberkorraldusperioodi lõppu, pakub esitatud kava kindlaid ja usaldusväärseid väljavaateid elujõulisuse taastamiseks. Viimastes prognoosides võetakse arvesse äriühingu võetud täiendavaid ühtlustamis- ja konkurentsimeetmeid, eelkõige tegevuskulude kontrolli, lennukipargi ajakohastamist, täituvuse parandamist ja tõhusamat hinnapoliitikat. Samuti võetakse arvesse Prantsusmaa ametiasutuste kavandatud meetmeid konkurentsimoonutuste piiramiseks. Eeldatav kasumlikkuse tase (2026. aastal kasutatud kapitali tulusus [10,6–13,4] % ja 2027. aastal [11,4–15,2] %) annab tunnistust tõelisest ja kestlikust taastumisest, mis on seda märkimisväärsem, et see on saavutatud olukorras, mida iseloomustab endiselt Venemaa Ukraina-vastase sõjalise agressiooni mõju.

(267) Sellega seoses ja Prantsusemaa ametiasutuste edastatud tabeli 4 alusel esitab komisjon järgmised täiendavad tähelepanekud, mis toetavad Corsairi elujõulisuse taastamise analüüsi.

a) Komisjon märgib esiteks, et Prantsusmaa ametiasutused on oma analüüsi põhjendanud, võrreldes Corsairi kasutatud kapitali tulusust (ROCE) ulatusliku ja esindusliku valimiga, mis koosnes tosinast Euroopa ja Põhja-Ameerika kolmandast isikust lennuettevõtjast. Valim hõlmab traditsioonilisi lennuettevõtjaid, odavlennuettevõtjaid ja Põhja-Ameerika lennuettevõtjaid, mis võimaldab täpselt kajastada kapitalitulu struktuurilisi erinevusi sõltuvalt ärimudelist. Komisjon märgib, et selline jaotus kategooriatesse on asjakohane võrdlusalus Corsairi jaoks, kelle positsioon ja riskiprofiil on sarnased selliste traditsiooniliste lennuettevõtjate omadega, kes käitavad suure kapitalimahukusega pikamaalennuvõrke, kuigi Corsair on ilmselgelt tagasihoidlikuma suurusega kui need lennuettevõtjad.

b) Teiseks märgib komisjon, et aastatel 2019–2024 täheldatud kasutatud kapitali tulususe areng näitab lennundussektorit mõjutanud suuri väliseid vapustusi: pärast üldist rahuldavat taset 2019. aastal, mil kõigi lennuettevõtjate keskmine kasutatud kapitali tulusus oli 7,3 %, langesid näitajad 2021. ja 2022. aastal eelkõige COVID-19 kriisi, liikumispiirangute ja väärtusahelate häirete tõttu järsult, kusjuures keskmine muutus kas negatiivseks või väga väikeseks. 2023. aastal täheldatud ja 2024. aastal kinnitatud kasvusuundumus (kasutatud kapitali tulusus oli keskmiselt 6,9 %) annab tunnistust järkjärgulisest naasmisest normaliseeritumate turutingimuste juurde, ehkki mitte ühtlasest tagasipöördumisest COVID-19-eelsele tasemele.

c) Selles valdkondlikus kontekstis märgib komisjon, et Corsairi kasutatud kapitali tulusus oli 2024.–2025. aastal […] %, kusjuures 2023.–2024. majandusaastal jõudis see peaaegu tasakaalu. See kajastab majandustulemuste märgatavat paranemist pärast esimeste ümberkorraldusmeetmete rakendamist. Täpsemalt näitavad muudetud ümberkorralduskavas esitatud prognoosid Corsairi kasutatud kapitali tulususe kasvutrajektoori kava lõpuks.

(268) Komisjon leiab, et see trajektoor on kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega, kuna see näitab abisaaja suutlikkust teenida keskpikas perspektiivis kapitalitulu, mis on aja jooksul positiivne ja vastab kapitalikulule, võimaldades abisaajal tegutseda tavapärastes turutingimustes, ilma et ta sõltuks pidevalt riigiabist. Sellega seoses on kasutatud kapitali tulususe prognoositud suundumus Corsairi pikaajalise elujõulisuse taastamise asjakohane ja usaldusväärne näitaja.

(269) Kuigi omakapital jääb ümberkorraldusperioodi lõpus negatiivseks, leiab komisjon, et see olukord ei ole iseenesest piisav, et välistada järeldus pikaajalise elujõulisuse taastamise kohta. Mõiste „elujõulisus“, nagu komisjon on seda tõlgendanud sarnaste ulatusliku ümberkorraldamise juhtumite puhul, ei põhine üksnes bilansi maksevõimel, vaid äriühingu struktuursel ja püsival suutlikkusel tekitada positiivseid rahavooge ja seega rahastada end ilma täiendava riigiabita. Sellega seoses näitab muudetud ümberkorralduskava positiivset tegevuskasumi trajektoori, mis tagab, et Corsairi majanduslik taastumine on pöördumatu ning et Corsair suudab lõpuks oma investeeringuid rahastada ja oma võlad tagasi maksta, isegi kui varasema kahjumi (omakapitali puudujääk) kõrvaldamiseks on vaja (veidi) pikemat perioodi. Negatiivse omakapitali ajutist püsimist tuleb seega pidada varasemate kahjude olemuslikuks tagajärjeks, ilma et see piiraks tulevast majanduslikku elujõulisust.

(270) Lisaks märgib komisjon, et esitatud taastumise trajektoori toetab ka peamiste makromajanduslike parameetrite hiljutine ja eeldatav suundumus. Esiteks vähendavad euro stabiliseerumine ja eeldatav väike tõus dollari suhtes aastatel 2025–2027 ([48]) automaatselt nomineeritud ostude kulusid, eelkõige dollarites nomineeritud lennukikütuse ja õhusõidukite rendilepingute puhul. Teiseks näitavad petrooli futuuriturud pärast 2022. ja 2023. aastal täheldatud volatiilsuse järske tõuse ümberkorralduskava perioodil hinnalanguse suundumust, ([49]) mis leevendab märkimisväärselt tegevusmarginaalile avalduvat riski. Need kaks ühendatud tegurit, soodne vahetuskursi suundumus ja kütusehindade lõdvendamine, on välised hoovad, mis toetavad Corsairi kasumlikkust ja suurendavad tema pikaajalise elujõulisuse taastamise usaldusväärsust.

(271) Samuti märgib komisjon, et kava lõppedes on Corsairil parem finantsstruktuur ja piisav rahavoog, et jätkata arenemist, ilma et ta peaks tuginema täiendavale riigiabile; see kehtib nii lähtestsenaariumi kui ka pessimistliku stsenaariumi puhul.

(272) Pessimistliku stsenaariumi puhul märgib komisjon, et ümberkorraldusperioodi lõpuks oodatav puhaskasum on positiivne summas […] eurot, kui riigiabi mõju mitte arvestada. Sama kehtib ka äriühingu rahavoogude kohta, mis peaksid olema vahemikus […] miljonist eurost […] miljoni euroni.

([48]) Nii turuprognoosid kui ka makromajanduslikud eeldused osutavad euro stabiliseerumisele või isegi mõningasele kasvule USA dollari suhtes ajavahemikul 2025–2027. Esiteks näitavad eurosüsteemi tehnilised prognoosid, et euro ja USA dollari vahetuskurss võib aastatel 2025–2027 areneda tagasihoidlikult, kasvades ligikaudu 1,08-lt 2025. aastal 1,11-le ja seejärel 1,13-le aastatel 2026–2027, mis tähendab varasema tasemega võrreldes euro tõusu toorainehindade languse ja euroala pikaajaliste intressimäärade paranemise kontekstis. Teiseks näitavad turuspetsialistide prognoosid (EKP kutseliste prognoosijate uuring) euro eeldatavat tõusu dollari suhtes, kusjuures euro ja USA dollari vahetuskurss peaksid 2026. aastal olema kõrgem kui 2025. aastal, järgides keskpikas perspektiivis kasvusuundumust. Seda kinnitavad ka rahvusvaheliste finantsasutuste prognoosid; mõnes neist leitakse, et euro võib 2025.–2026. aastal pikas perspektiivis ületada künnise 1,15–1,20 USA dollarit selliste struktuursete tegurite tõttu nagu Euroopa Keskpanga ja USA Föderaalreservi rahapoliitika võimalikud erinevused ning euroala majanduse suhteline vastupanuvõime. Kokkuvõttes toetavad need faktipõhised kaalutlused eeldust, et euro stabiliseerub enne mõningast tõusu dollari suhtes kõnealusel perioodil.

([49]) Naftatoodete turu ja futuurituru kohta kogutud andmed näitavad gaasi-/diisliõli hinna mõõdukamaks muutumise üldist suundumust, sealhulgas petrooli puhul, mille hind oli 2022. ja 2023. aastal volatiilselt tõusnud. Toornafta rahvusvahelised hinnad, mis on petrooli hinna peamine tegur, on alates viimastel aastatel saavutatud tipptasemest märkimisväärselt langenud ja püsisid 2025. aastal enneolematult madalal tasemel, kusjuures Brenti toornafta hind on sageli alla 70 USA dollari barreli eest, peegeldades ülepakkumist ja oodatust väiksemat ülemaailmset nõudlust. Usaldusväärne prognoos näitab, et see langussuundumus võib kesta 2026. ja 2027. aastani, kusjuures hinnangute kohaselt on Brenti toornafta hind keskpikas perspektiivis ligikaudu 58–60 USA dollarit barreli eest, st märkimisväärselt madalamal tasemel kui hiljutised tipptasemed, ja avaldab survet petroolihindade alandamiseks.
Lisaks näitavad destillaaditoodete futuuriturud reaktiivkütuse (petrooleum) lisatasude tasandumist võrreldes muude destillaadikütustega, mis näitab, et tarnepingete ootused kaovad. Euroopa reaktiivkütuse lisatasud gaasiõli futuuride eest on peaaegu kadunud, mis kajastab vähenenud nappusekartust ja hinnastruktuuride normaliseerumist futuuriturgudel (vt https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).
Sellega seoses kajastub püsivalt mõõdukamate toornafta hindade ja destillaatide lisatasude vähenemise kombinatsioon ootustes, et lennukipetrooli hind jääb programmitöö perioodil 2025–2027 stabiilseks või langeb veidi, mis vähendab märkimisväärselt riski, mis mõjutab sellest olulisest kütusest sõltuvate lennuettevõtjate, näiteks Corsairi tegevusmarginaale.

(273) Prantsusmaa ametiasutuste kasutatud eeldused, mis on küll konservatiivsed, tunduvad usutavad, võttes arvesse lennundussektoris täheldatud suundumusi ja Corsairi hiljutisi tulemusi, eelkõige tema ülemeredepartemangudesse ja Aafrikasse suunduvate pikamaamarsruutide puhul. Kuigi pessimistlikus stsenaariumis rõhutatakse jääktundlikkust kulude ja nõudluse muutuste suhtes, leiab komisjon siiski, et püsivalt väiksemate kulude, paremini suunatud äripositsiooni, soodsama välismajanduskeskkonna ja rahvusvahelise liikluse püsiva taastumise kombinatsioon muudab usutavaks, et äriühingu elujõulisus taastatakse ümberkorraldusperioodi lõpuks, mis lõpeb juba 2026. aasta septembri lõpus.

(274) Kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 52 kordab komisjon, et elujõulisuse taastamine hõlmab nii ettevõtja pikaajalist suutlikkust katta kõik oma kulud, sealhulgas amortisatsiooni- ja finantskulud, tagades samal ajal asjakohase prognoositava kapitalitulu, kui ka eraldi kriteeriumina ümberkorraldatud ettevõtja suutlikkust konkureerida turul omal jõul, ilma et jätkuvalt tuginetaks avaliku sektori toetusele. Sellega seoses täpsustab komisjon, et see kriteerium ei piirdu raamatupidamislikus mõttes omakapitali positsiooniga ümberkorraldamisetapis, mis võib jääda esialgu negatiivseks, vaid seda tuleb hinnata tulevikku suunatud viisil kava elluviimise perioodil, kasutades mitmesuguseid asjakohaseid majandus- ja finantsnäitajaid.

(275) Käesoleval juhul leiab komisjon, et ümberkorralduskava lõppedes peaks Corsair olema saavutanud positiivse ja korduva ärikasumi, positiivsed kättesaadavad rahavood ja sellise kasutatud kapitali tulususe, mis on püsivalt suurem kui kapitali kaalutud keskmine hind. Need tegurid tõendavad ettevõtja suutlikkust rahastada oma tegevust ja tulevasi investeeringuid tavapärastes turutingimustes, tuginemata täiendavale riigiabile. Lisaks märgib komisjon, et kavandatud finantsstruktuur võimaldab Corsairil täita maksevõime ja võla teenindamise katte puhul tavapäraseid turunõudeid, mis annab talle ümberkorraldamise lõppedes tavapärase juurdepääsu turupõhistele rahastamisallikatele.

(276) Nendel tingimustel ja kooskõlas lähenemisviisiga, mida komisjon on kasutanud varasemates juhtumites, eelkõige TAPi juhtumis, ja mille Euroopa Liidu Kohus on heaks kiitnud (kohtuotsus, Üldkohus, Ryanair DAC *vs.* Euroopa Komisjon, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, punkt 104 jj), leiab komisjon, et Corsair suudab ümberkorralduskava lõpuks ja hiljemalt 2026. aasta septembriks turul omal jõul konkureerida. Seega võivad muudetud ümberkorralduskava raames rakendatud meetmed taastada Corsairi pikaajalise elujõulisuse ja tagada tema rahalise sõltumatuse ilma täiendava riigiabita.

5.3.2. *Mõju kaubandusele ja konkurentsile*

5.3.2.1. Abi asjakohasus ja proportsionaalsus, omapanus ja koormuse jagamine

(277) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 62 kohaselt tuleb märkimisväärne panus ümberkorralduskuludesse teha abisaaja, selle osanike või võlausaldajate või seda hõlmava kontserni omavahenditest või saada uutelt investoritelt. Selline omapanus peaks abisaaja maksevõimele või likviidsuspositsioonile avalduva mõju poolest olema tavaliselt võrreldav antava abiga; lisaks peab abi olema väärilselt tasustatud (suuniste punkt 54). Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 63 kohaselt peab see panus olema tegelik, see tähendab ajakohane, jättes kõrvale tulevase oodatava kasumi, näiteks rahavoo. Lisaks on suuniste punkti 124 alapunktis b sätestatud, et kui ümberkorraldamise kulud ümberkorralduskava muutmise käigus suurenevad, tuleb omapanust samuti vastavalt suurendada.

(278) Menetluse algatamise otsuses märkis komisjon, et Prantsusmaa ametiasutused kaalusid Corsairile suunatud uusi toetusmeetmeid summas 83,1 miljonit eurot, ([50]) sealhulgas Conseil Départemental de Guadeloupe'i uus 3 miljoni euro suurune kapitalisüst, riigivõla ajatamine 19 miljoni euro ulatuses, nõuetest loobumine 23 miljoni euro ulatuses, uued maksuvähendused seoses lennukipargi uuendamisega ligikaudu 38,1 miljoni euro ulatuses ning loobumine avaliku sektori võlgadest, mis vastavad esialgse ümberkorraldamise raames antud FDESi laenu ja kasumiosaluslaenu summale (kokku 80 miljonit eurot).

(279) Lisaks märkis komisjon, et kavandatud olukorra paranemise klausel oli endiselt piiratud […] miljoni euroga, samas kui alates 2020. aastast antud riigiabi kumulatiivne summa oli peaaegu 200 miljonit eurot. Sellises olukorras leidis komisjon, et isegi kui ümberkorraldamine oleks edukas, läheks suurem osa kasumist eraaktsionäridele, samas kui riik kannaks peamist koormust, mis tuleneb võlgade kustutamisest ja tagastamatute toetustega samaväärsete maksusoodustuste andmisest. Seetõttu märkis ta, et riigi tasu ei tundunud olevat piisav ning et avaliku sektori nõuete osaline konverteerimine kapitaliks oleks võinud tagada parema sümmeetria teiste investoritega.

(280) Lisaks leidis komisjon, et muudetud ümberkorralduskava ei tõendanud veel piisava, tegeliku ja tõhusa omapanuse olemasolu päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 64 ja punkti 124 alapunkti b tähenduses. Eelkõige ilmnes, et teatavad nimetatud rahastamisallikad – näiteks kavandatud müük ja tagasirentimine ligikaudu 21,7 miljoni euro ulatuses või nelja veel tarnimata Airbus A330-NEO lennuki rahastamine – ei olnud praeguses etapis piisavalt dokumenteeritud või olid üksnes hüpoteetilised.

(281) Sellest tulenevalt leidis komisjon, et omapanus oli riigiabi kogumahuga võrreldes piiratud ja ebakindel ning et Prantsusmaa ametiasutused ei ole tõendanud, et Corsairi konkreetne geograafiline olukord õigustaks nii väikest panust. Seetõttu väljendas komisjon tõsiseid kahtlusi kavandatava abi proportsionaalsuse ja selle andmise tasustamise suhtes, pidades silmas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste nõudeid.

(282) Tuginedes Prantsusmaa viimaste märkuste põhjalikule analüüsile ning Prantsusmaa ametiasutuste esitatud selgitustele ja muudatustele, eelkõige seoses abisaaja omapanuse eri komponentidega (vt põhjendused 36–43 ja tabel 1 põhjenduses 44), on muudetud ümberkorralduskava kogumaksumus 233 miljonit eurot, mida rahastatakse 145,4 miljoni euro suuruse omapanusega (62,3 %) ja 87,8 miljoni euro suuruse riigiabiga (37,7 %), ning 519,4 miljonit eurot, mida rahastatakse 319,1 miljoni euro suuruse omapanusega (61,4 %) ja 200,5 miljoni euro suuruse abiga (38,6 %), kui lisatakse esialgne ümberkorralduskava (alates 2020. aastast) ja kui seda toetavad 6 miljonit eurot ülemeredepartemangudelt OMRP kaudu lisatakse abina, mitte omapanusena.

(283) Sellega seoses peab komisjon tagama, et toetused on tegelikud, ei sisalda riigiabi ja on piisavad. 145,4 miljoni euro suurune omapanus ületab oluliselt nõutavat 50 % miinimumkünnist, tagades sellega, et abisaaja ja tema võlausaldajad ja/või aktsionärid kannavad suurema osa ümberkorralduskuludest. Sellega seoses näitab nende panuste üksikasjalik analüüs, et kõik need meetmed on nõuetele vastavad.

(284) Erainvestorite Blue Sky Holding ja Advens-Geocoton kapitalisüstid kogusummas [10–50] miljonit eurot kujutavad endast uut raha, mis süstitakse äriühingusse otse aktsionäridevahelise kokkuleppe alusel, mis allkirjastatakse vastavalt nende tingimustes sätestatud kohustustele. Sama võib öelda kolme aktsionäri (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton ja SEMPA) vahel kokku lepitud täiendava kohustuse kohta teha [5–30] miljoni euro suurune kapitalisüst, kui Corsairi rahareservid peaksid langema alla […] miljoni euro. Kuigi Prantsusmaa ametiasutused väidavad sellega seoses, et Corsairi kapitali suurendamine 3 miljoni euro võrra Guadeloupe'i piirkonna ressurssidest kujutab endast riigiabi (vt põhjenduse 39 punkt i), ei anna nad teavet selle kohta, kuidas liigitada või kvantifitseerida SEMPATi

([50]) Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 32, milles ei mainita loovutatud FDESi laenu ega kasumiosaluslaenu intresse.

osalemist selles täiendavas rahastamises. Lisaks märgib komisjon, et võttes arvesse Guadeloupe'i piirkonna osa Corsairi tulevases kapitalis, isegi kui SEMPATi osa täiendavas rahastamises tuleks pidada pigem riigiabiks kui omapanuse osaks, oleks sellel muudetud ümberkorralduskava rahastamisel üksnes väike mõju avaliku ja erasektori rahastamise suhtele ning seega ei muudaks see käesolevas otsuses esitatud raamatupidamislikku hinnangut, sealhulgas proportsionaalsuse osas. Neid panuseid võib seega pidada päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste tähenduses kindlateks, tegelikeks ja riigiabi mittesisaldavateks.

(285) Mis puudutab nelja uue Airbus A330-NEO lennuki rahastamist, mis renditi [20–80] miljoni euro eest, siis kuigi see oli seotud rendimaksetega, peetakse seda siiski rendilepingu pakkuja äriplaani kohaseks erafinantseeringuks. Corsairi lennukipargi uuendamisega seotud rendilepingud on allkirjastatud ja tarned on juba tehtud. Eelkõige on AerCap, üks maailma suurimaid õhusõidukite rentimisega tegelevaid ettevõtjaid, tarninud ja üle andnud esimese neljast A330–900-NEO Airbus lennukist, mis renditi Corsairile lennukipargi uuendamise raames. Üleandmine toimus […] ja ülejäänud kolm lennukit kavatseti sama rendilepingu alusel Corsairile üle anda 2024. aasta jooksul. Seda panust võib seega pidada tegelikuks ja riigiabi mittesisaldavaks.

(286) Lisaks on 2025. aasta suvel H-SKY müügist saadav [25–45] miljoni euro suurune summa vastuvõetav tuluna eraõigusliku vastaspoolega juba toimunud müügist (vt põhjenduse 31 punkt f), mis on pöördumatult eraldatud muudetud ümberkorralduskavale.

(287) Seoses CRPNi võimaldatud pensionimaksete moratooriumiga [10–40] miljoni euro ulatuses näitavad põhjendused 193–200, et see meede ei kujuta endast riigiabi. Kuna see põhineb Corsairi ja CRPNi vahelisel autonoomsel ärilepingul, mitte riigiga seostataval otsusel, võib seda pidada riigiabi mittesisaldavaks. Moratoorium otsustati CRPNi erijuhatuse 7. novembri 2023. aasta resolutsiooniga, mille Prantsusmaa ametiasutused esitasid komisjonile, ning seetõttu võib seda pidada omapanuse tegelikuks, tõhusaks ja kontrollitavaks osaks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 64 tähenduses, milles nõutakse, et omapanus peab moodustama suurettevõtjate ümberkorralduskuludest vähemalt 50 %.

(288) Eeltoodut silmas pidades leiab komisjon, et märkimisväärne osa omapanusest suurendab otseselt Corsairi omakapitali uue kapitalisüsti kaudu (vt põhjendus 283). Ülejäänud meetmed ei suurenda küll otseselt omakapitali, ent aitavad siiski märkimisväärselt kaasa Corsairi maksevõime taastamisele, tugevdades tema suutlikkust täita oma finantskohustusi ja toetades tema ärimudeli pikaajalist elujõulisust.

(289) Ettevõtja maksevõime vastab tema suutlikkusele täita omavahendite ja tulevaste rahavoogude abil keskpikas ja pikas perspektiivis kõiki finantskohustusi. Seda tuleb hinnata mitte ainult staatiliselt, võrreldes bilansis olevaid varasid ja kohustusi, vaid ka dünaamiliselt, lähtudes ettevõtja suutlikkusest saavutada piisavaid tulemusi ja rahavooge, et tasuda oma võlad nende sissenõutavaks muutumisel. Maksevõimet saab seega parandada omakapitali otsese suurendamisega või kohustuste jätkusuutliku vähendamisega, vähendades võla teenindamist või struktuurselt vähendades rahastamiskulusid.

(290) Seetõttu märgib komisjon seoses muudetud ümberkorralduskava raames rakendatud omapanuse meetmetega, et need aitavad omal moel kaasa Corsairi maksevõime parandamisele, isegi kui nende mõju ei ole alati kohe bilansi omakapitalis näha. CRPNi antud moratoorium tähendab, et maksetähtpäevad on edasi lükatud ja finantskoormust on ajutiselt vähendatud, mis vähendab raha väljavoolu lühikeses ja keskpikas perspektiivis ning parandab äriühingu suutlikkust täita oma muid finantskohustusi, aidates seeläbi stabiliseerida tema üldist finantsstruktuuri. Uute õhusõidukite rahastamine, võimaldades lennukipargi uuendamist ilma liigselt omakapitali kaasamata, vähendab ühiku tegevuskulusid ja parandab tegevuse tõhusust; see omakorda suurendab rahavoo tekitamise suutlikkust, tugevdades seeläbi maksevõimet ümberkorralduskava kehtivusajal. Õhusõiduki müük tekitab likviidsust ning vähendab asjaomase vara käitamise ja hoidmise kulusid, mis omakorda vähendab tulevasi rahastamisvajadusi ning parandab nii maksevõimet kui ka äriühingu finantsriski profiili.

(291) Mis puudutab 87,8 miljoni euro suurust riigiabi ([…] % Corsairi ümberkorralduskava muudatustega seotud kogukuludest), siis piirdub see miinimumiga, mis on vajalik Corsairi elujõulisuse tagamiseks, mis on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste aluspõhimõte, kuivõrd selle summa eesmärk on korvata rahastamispuudujääk, mille põhjustasid ettenägematud asjaolud, mida ei saa ettevõtjale ette heita. Lisaks 3 miljoni euro suurusele abile, mida Conseil Départemental de la Guadeloupe andis kapitalisüstina, koosneb abi peamiselt kustutatavast avaliku sektori võlast loobumisest (23 miljonit eurot), kasumiosaluslaenult kogunenud ja kapitaliseeritud intressidest loobumisest (väärtusega 4,7 miljonit eurot), ülemeremaksukrediidist (väärtusega 38,1 miljonit eurot) ja kustutamatu avaliku sektori võla ajatamisest (19 miljonit eurot), kusjuures abisummat hinnatakse antud eelise alusel.

(292) Mis puudutab 3 miljoni euro suurust abi, mille Conseil Départemental de la Guadeloupe andis kapitalisüstina, siis leiab komisjon, et see meede on sihtotstarbeline ja ümberkorraldamiseks vajalik vahend vastavalt päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste asjakohastele punktidele, kuna valitud vahend – kapitalisüst – on kõige otsesem vahend Corsairi kohustuste täitmiseks ja tema maksevõime koheseks tugevdamiseks, kõrvaldades sellega vahetu maksejõuetuse ohu. Lisaks toob abi päritolu – see pärineb otse ülemerepiirkonna kohalikult omavalitsuselt – esile nii piirkondliku ühtekuuluvuse mõõtme kui ka sihtkohaga seotud olulise avaliku huvi mõõtme. Conseil Départemental de la Guadeloupe'i otsene osalus kapitalis kinnitab muudetud ümberkorralduskava usaldusväärsust ja annab vahendeid, mis on äriühingu tulevase elujõulisuse seisukohast struktuurselt otsustavad. Seda meedet peetakse ka proportsionaalseks, sest see aitab piirata turult lahkumise mõju ja seega turu moonutamist, tagades samal ajal, et abist saadav kasu on mõeldud üksnes Corsairi konkurentsivõime ja finantsautonoomia taastamiseks.

(293) Mis puudutab laene, milles lepiti kokku ja mis maksti välja 2020. aastal esimese ümberkorraldusotsuse raames (mille puhul arvestati põhisummat täies ulatuses), siis nõudest loobumine muudetud kava toetuseks kujutab endast tõepoolest uut abi, mis lisandub muule abile (põhjendus 211). Ümberkorraldamiseks antava täiendava abi proportsionaalsuse hindamisel ei tuleks siiski põhisummast loobumist enam arvesse võtta, sest vastasel juhul võetaks samu avaliku sektori vahendeid ühe ümberkorralduskava toetuseks arvesse kaks korda. Seega, kuna põhisummat on esialgse Corsairi ümberkorraldusabi hindamisel juba täielikult arvesse võetud, võetakse uue ja varasema abi proportsionaalsuse kontrollimisel arvesse üksnes tasumisele kuuluvat intressi (tabel 1), tagades seeläbi meetme läbipaistvuse ja täieliku jälgitavuse vastavalt päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktile 58.

(294) Komisjon leiab, et kavandatud täiendav abi, mis antakse peamiselt nõuetest loobumise vormis, nagu on märgitud eespool, on tegelikult asjakohane ja proportsionaalne vahend päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 60 ja sellele järgnevate punktide tähenduses, kuna selle eesmärk on taastada Corsairi pikaajaline elujõulisus, piirates samal ajal konkurentsimoonutusi. Selline võlast loobumine, mis on sisuliselt samaväärne kapitalisüstiga, parandab otsustavalt äriühingu maksevõimet ja suurendab tema suutlikkust täita oma finantskohustusi ilma täiendava abita.

(295) Lisaks leiab komisjon, et kavandatud 38,1 miljoni euro suurune täiendav abi, mis antakse peamiselt maksukrediidi vormis (ülemeremaksukrediit), on samuti asjakohane ja proportsionaalne vahend päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 60 ja sellele järgnevate punktide tähenduses, kuna selle eesmärk on taastada Corsairi pikaajaline elujõulisus, piirates samal ajal konkurentsimoonutusi. Kuna see rahaline toetus on kapitalisüsti funktsionaalne ekvivalent, parandab see märkimisväärselt abisaaja omakapitali struktuuri ja maksevõimet. Sellest tulenev likviidsuse tagamine on oluline, et Corsair saaks katta ümberkorraldamisega seotud kulud ja rahastada muudetud ümberkorralduskava rakendamiseks vajalikke kulusid. Bilansi ja omafinantseerimisvõime tugevdamist peetakse osaks miinimumnõudest, mis peab olema täidetud, et äriühing suudaks täita oma tulevasi finantskohustusi, tagades seeläbi oma elujõulisuse ilma uuest abist sõltumata.

(296) Eeltoodu põhjal on Corsairi omapanus kahe ümberkorraldusperioodi (2020–2026) puhul 61,4 % ja täiendava perioodi (2023–2026) puhul 62,3 % ümberkorraldamise kogukuludest.

(297) Need suhtarvud ületavad oluliselt päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 64 sätestatud 50 % miinimumkünnist, tagades sellega, et riigiabi jääb rangelt proportsionaalseks ülejäänud rahastamisvajadusega ning et suurem osa majanduslikust riskist jääb aktsionäride ja erainvestorite kanda. See kehtib nii esialgse kava kui ka muudetud kava rahastamise kohta kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 124 alapunktiga b, mis puudutab kava muudatust eraldi võetuna.

(298) Lisaks vastab eespool kirjeldatud kavandatud meetmete kombinatsioon täielikult päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 61 ja 65 nõuetele, kuna sellega tagatakse, et abi piirdub minimaalselt vajalikuga ja ümberkorraldamiskoormus jagatakse sidusrühmade vahel võrdselt.

(299) Suur omapanus (62,3 %) on parim näitaja selle kohta, et riigiabi piirdub rangelt miinimumiga, mis on vajalik äriühingu pikaajalise elujõulisuse taastamiseks, vastates seega täielikult ümberkorraldusabi proportsionaalsuse kriteeriumile.

(300) Isegi kui päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 124 ei nõuta muudetud ümberkorralduskava selle aspekti uurimist, leiab komisjon, et need ümberkorraldusmeetmed võetakse pärast Corsairi akumuleeritud kahjumi täielikku katmist, millega on kustutatud varasemat ümberkorraldamist toetanud olemasolevate aktsionäride aktsiate väärtus (põhjendus 47).

(301) Mis puudutab riigi tasu, siis komisjon väljendas menetluse algatamise otsuses kahtlust seoses asjaoluga, et Prantsusmaa ametiasutused ei olnud kavandanud võla konverteerimist kapitaliks, leides, et pelgalt nõudest loobumine võib tähendada seda, et ümberkorraldamisest tulevikus saadav kogu kasu läheb uutele eraaktsionäridele.

(302) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 67 kohaselt tuleks aga igasugust riigiabi, mis tugevdab abisaaja omakapitali, anda tingimustel, mis võimaldaksid riigile mõistliku osa abisaaja tulevase kasu väärtusest, võttes arvesse riigi omakapitalisüsti suurust võrdluses äriühingu ülejäänud omakapitali suurusega pärast kahjude katmist. Sellega seoses tuleks märkida, et mis tahes abi, sealhulgas omakapitali suurendavate komponentide puhul sõltub mõiste „mõistlik osa tulevasest kasust“ „äriühingu ülejäänud omakapitali suurusest pärast kahjumi katmist“ ning et neid kahte mõistet tuleb kohaldada koos.

(303) Corsairi puhul kaotasid praegused aktsionärid (OMRP) ja tagatud nõuetega võlausaldajad (Prantsuse riik) pärast ümberkorraldusmeetmete rakendamist oma aktsiad täielikult ja nende nõuded tühistati peaaegu täielikult (põhjendus 47). Seega ei ole enam omakapitali, mis võiks saada kasu avaliku sektori vahendite eraldamisest või võla mahakandmisest tulenevast tulevasest kasust.

(304) Neil asjaoludel leiab komisjon, et seoses päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 67 nõuetega on Corsairi võlgade mahakandmise eest eritasu puudumine täielikult põhjendatud. Aktsionärid ja tagatud nõuetega võlausaldajad ohverdati (peaaegu) täielikult ning seega ei saa nad enam kanda Corsairi ümberkorraldamise kulusid.

(305) Seda arvesse võttes märgib komisjon siiski, et Prantsusmaa ametiasutused on veenvalt tõendanud, et kaudne majanduslik tasu nõuetest loobumise eest oleks otseselt seotud ümberkorralduskava edukusega ja seega Corsairi väljavaatega parandada oma olukorda. Samuti on mahakantud nõuete protsendina väljendatud tasu suurus märkimisväärne ja see makstaks välja eelisjärjekorras enne uute aktsionäride, sealhulgas Conseil d'épartemental'i tasu. Viimased nõustuvad siiski kandma kapitalisüstidega seotud riske, mida riik ei võta, kandes maha need nõuded, mida tõenäoliselt ei hüvitata. Riigi asümmeetriline ja madalam riskiprofiil õigustab seega tasustamist olukorra paranemise klausliga, mis hajutab tekkinud kahtlused.

(306) Eeltoodu põhjal on komisjon uurinud Prantsuse riigi kokku lepitud abi andmise tasustamist, eelkõige nõuete mahakandmist, võttes arvesse päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktides 54 ja 67 sätestatud nõudeid abi andmise tasustamise ja kulude jagamise kohta.

(307) Esiteks leiab komisjon seoses abi andmise tasustamisega, et Prantsusmaa ametiasutuste valitud struktuur vastab nõudele maksta asjakohast tasu, milles võetakse arvesse kriitilist finantsolukorda ja riigi võetud riski profiili Corsairi olukorras. Prantsusmaa ametiasutused on valinud kindla ja kohese tasu (mis oleks võinud ohustada Corsairi elujõulisust) või ebakindla väärtuse ja tasuga aktsiate asemel olukorra paranemise klausli. Klausliga seatakse riigi tasu sõltuvusse tulevastest tulemustest ja bilansi tegelikust parandamisest, kusjuures klauslit kohaldatakse üksnes positiivse netoolukorra saavutamise korral. Hüvitamismehhanism, mis põhineb […] %-l tegevustulemusega seotud summast, tagab seega, et riigile makstakse tasu pigem äriühingu tegevusega seotud rahavoogude tekitamisega kui uute võlgade kuhjumisega. See võimalik tasu, mille ülempiir on […] miljonit eurot, jäljendab sellise võlausaldaja käitumist, kes nõustub konverteerima oma nõude (mille nüüdisväärtus on null, kuna Corsair ei saa seda tagasi maksta) tingimuslikuks osalusinstrumendiks, tagades sellega, et abi hüvitatakse üksnes ümberkorraldamisest saadava kasuga.

(308) Teiseks leiab komisjon, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 67 ei nõuta täiendavat koormuse jagamist pärast seda, kui Corsairi praeguste aktsionäride (kes osalesid esialgse kava rahastamises) aktsiad on kahjumi katmiseks täielikult amortiseeritud, nii et puudub „ülejäänud omakapital“, mille omanikud peaksid jagama ümberkorraldamise koormust koos riigiga (vt põhjendused 302–304); see puudutab nii aktsionäre enne 2020. aasta detsembris heaks kiidetud kava kui ka aktsionäre, kes algselt heaks kiidetud kava rahastasid. Samas, isegi kui päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste asjaomane punkt nõuaks koormuse jagamist lisaks olemasolevate kapitaliinstrumentide täielikule kaotamisele, mis 2020. aasta detsembris heaks kiidetud kava aktsionäride puhul ei ole nii, tagaks olukorra paranemise klausel ka koormuse õiglase jagamise põhimõtte järgimise, kuna see tagab sümmeetria kantava riski ja jagatud kasu vahel. Nõudest loobumisega nõustudes kannab riik esialgu riski ja maksimaalset tagasimaksesummat […] miljoni euroga piirates loobub ta kogu summa sissenõudmisest, mis võib heidutada uusi aktsionäre ja erasektori võlausaldajaid tegemast äriühingusse pikaajalisi investeeringuid. See ülempiir võimaldab seega erainvestoritel saada seda riigile reserveeritud ülemmäära ületavast tulevasest tootlusest täit kasu.

(309) Prantsusmaa ametiasutuste esitatud selgituste ja põhjenduste põhjal leiab komisjon, et selline struktuur tagab riigi piisava osaluse Corsairi tulevases väärtuse kasvus. Nõuetest loobumise vormis antud riigiabi, mis parandab äriühingu omakapitalipositsiooni, kompenseeritakse seega olukorra paranemise klausliga. Selle mehhanismiga tagatakse, et riik saab ümberkorraldamisest tulevikus saadavast kasust mõistliku osa, mis on proportsionaalne äriühingu päästmiseks tehtud jõupingutustega. Sidudes riigile hüvitise maksmise tegevuse tulemuslikkusega ja positiivse netoolukorra saavutamisega, loob see lähenemisviis riskide ja tulude tasakaalustatud jagamise erainvestoritega, mis annab positiivse ja usaldusväärse signaali Corsairi ärimudeli kestlikkuse kohta.

(310) Täpsemalt on kõnealuses klauslis ette nähtud, et kui sätestatud tingimused on täidetud, maksab Corsair igal aastal tagasi summa, mis vastab […] %-le positiivsest vahest tema tegevustulemuse (sh hoolduskulude eraldised) ja taastatud võla tagasimaksmise vahel ([51]). Selle klausli tegelik rakendamine sõltub rangete finantstingimuste kumulatiivsest täitmisest, st positiivse omakapitali olemasolust ja piisava rahavoopositsiooni säilitamisest, tagades seeläbi, et olukorra paranemise korral tehtavad maksed ei ohusta äriühingu maksevõimet ega likviidsust.

(311) Lisaks sisaldab mehhanism „ülemäärase sularaha“ klauslit, mille eesmärk on katta suurem osa väärtuse loomisest juhul, kui Corsairi rahavoog ületab 75 % regulatiivsete tegevusnõuete summast. Sel juhul ning tingimusel, et säilitatakse positiivne omakapital ja rahavoog, mis pidevalt ületab seda künnist, suurendatakse Corsairi iga-aastast panust 75 %ni tema iga-aastasest tegevuskasumist, võttes arvesse […] miljoni euro suurust kumulatiivset ülemmäära. Selline kord tagab, et olukorra paranemise klausel kohandub dünaamiliselt ettevõtja tegeliku maksevõimega, koormamata liigselt tema finantsstruktuuri.

([51]) Vt 7. novembril 2025 allkirjastatud tingimuste 5. lisa.

(312) Samuti märgib komisjon, et klausliga nähakse Corsairi loovutamise korral ette ennetähtaegse tagasimakse mehhanism, mille kohaselt tagastatakse sel ajal tasumisele kuuluv jääk kindlaksmääratud ülemmäära piires. See säte võimaldab tagada, et riik saab igast positiivsest likviidsussündmusest õiglast kasu.

(313) Prantsusmaa ametiasutuste esitatud finantsprognooside põhjal leiab komisjon, et lähtestsenaariumi korral oleksid olukorra paranemise klausli aktiveerimise tingimused täidetud alles alates […]. majandusaastast, mil Corsairi omakapital muutuks taas püsivalt positiivseks ja rahavoog saavutaks piisava taseme. Klausli aktiveerimine kuni […] miljoni euro suuruse ülemmäärani toimuks siis ilma, et see ohustaks omakapitali järkjärgulist tugevdamist, mis jääks kogu asjaomase perioodi jooksul positiivseks, ega Corsairi suutlikkust rahastada oma tegevust ja tulevasi investeeringuid.

(314) Nendel tingimustel leiab komisjon, et kavandatud olukorra paranemise mehhanism on proportsionaalne, rangelt sõltuv Corsairi tegelikust elujõulisuse taastamisest ning kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste eesmärkidega, kuna see võimaldab piirata riigi sekkumise netokulusid, vältides samal ajal mis tahes takistusi ettevõtja pikaajalisele taastumisele.

(315) Seega on komisjoni esialgsed kahtlused kavandatava abi proportsionaalsuse suhtes nüüdseks hajutatud ning üldist riigi ja erasektori sekkumiste paketti Corsairile võib pidada päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste alusel siseturuga kokkusobivaks.

5.3.2.2. Konkurentsimoonutusi piiravad meetmed

(316) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 76 ja sellele järgnevate punktide kohaselt tuleb ümberkorraldusabi andmisel võtta meetmeid konkurentsimoonutuste piiramiseks, et vähendada negatiivset mõju kaubandustingimustele nii palju kui võimalik ja tagada positiivse mõju ülekaal.

(317) Need meetmed peaksid käsitlema nii moraaliriski probleeme kui ka võimalikke moonutusi turgudel, kus abisaaja tegutseb. Selliste meetmete ulatus määratakse kindlaks juhtumipõhise analüüsiga, mis hõlmab selliseid kriteeriume nagu abi suurus ja laad, abi andmise tingimused ja asjaolud, abisaaja suurus ja suhteline tähtsus turul ning omapanuse ja kulude jagamise meetmete ulatus.

(318) Eelkõige peaksid konkurentsimoonutusi piiravad meetmed olema tavaliselt struktuurimeetmed, st elujõulise tegevuse selge loovutamine, ning välistama sellise kahjumliku tegevuse loovutamise, millest tuleks elujõulisuse säilitamiseks niikuinii loobuda. Aluspõhimõte on, et meetmed ei tohi ohustada abisaaja väljavaateid elujõulisuse taastamiseks ega olla võetud tarbijate ja konkurentsi arvelt.

(319) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 124 alapunktide c ja d kohaselt nõuab komisjon juhul, kui ümberkorralduskava on muudetud, asjaomaselt liikmesriigilt juhul, kui toetust suurendatakse, konkurentsimoonutusi piiravaid meetmeid, mis on laialdasemad, kui esialgu oli kehtestatud, ning juhul, kui konkurentsimoonutuste piiramiseks kavandatud meetmed on algselt kehtestatud meetmetest piiratumad, siis abisumma vastavat vähendamist. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 127–129 kohaselt võib juhul, kui ümberkorraldamisabi uuritakse suuniste alusel, mis tahes muu abi andmine ümberkorralduseperioodil, isegi kui see toimub juba heakskiidetud kava alusel, mõjutada komisjoni hinnangut konkurentsimoonutusi piiravate meetmete vajaliku ulatuse kohta. Sellest tulenevalt hindab komisjon konkurentsimoonutuste piiramiseks kavandatud meetmete ulatust, võttes arvesse abisaajale ümberkorralduseperioodil antud muud liiki abi.

(320) Menetluse algatamise otsuses märkis komisjon, et Prantsusmaa kavatses Corsairi muudetud ümberkorralduskavas algselt heakskiidetud meetmeid kohandada. Tegelikkuses nägi Prantsusmaa ette, et i) Corsair võtab kohustuse loobuda kuni 365st stardi- ja maandumisajast, andes need üle ühendusele COHOR, ning ii) lennukipargi suurendamine piirdub alates 2024. aasta augustist kümne lennukiga. Lisaks ei mainitud varasemate meetmete uuendamist ega tugevdamist.

(321) Eeltoodu põhjal ja võttes arvesse ümberkorraldusperioodil saadud ja saadavat täiendavat riigiabi (sh 32,4 miljonit eurot), väljendas komisjon tõsiseid kahtlusi konkurentsimoonutuste piiramiseks kavandatud meetmete asjakohasuse suhtes. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 124 alapunktis c on sätestatud, et kui toetust suurendatakse, peavad nõutavad konkurentsimoonutusi piiravad meetmed olema laialdasemad, kui esialgu oli kehtestatud. Hoolimata abi märkimisväärsest suurenemisest jäid meetmed siiski olulises osas samaks. Lennukipargi suurendamine kümne lennukini oli vastuolus põhimõttega vähendada lennukipargi suurust abi suurendamisel ning isegi istekohtade alusel arvutatuna jäi veomaht veidi suuremaks kui 2020. aasta kavas oli ette nähtud.

(322) Lisaks ei tundunud teenindusaegadest loobumine ei kvalitatiivselt ega kvantitatiivselt olulisem kui esialgne meede anda aastakvoot kolmandale äriühingule, kelle puhul ei olnud pealegi järgitud spetsifikaadi heakskiitmise menetlust. Sellest tulenevalt tekkisid muudetud ümberkorraldusabi puhul tõsised kahtlused, kas see on kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega.

(323) Mis puudutab Corsairi lennukipargi suurendamist, siis pärast teabevahetust Prantsusmaa ametiasutustega näeb Corsairi ümberkorralduskava kohandamist käsitlev äriplaan, mille Corsair, tema aktsionärid ja Prantsuse riik on allkirjastanud, nüüd erinevalt eelmistest versioonidest ette […] ([52]). Samuti on enam kui kahekordistunud nende teenindusaegade arv, mida võib ajutiselt üle kanda konkurentidele, kes neid taotlesid. Koos lennukipargi suuruse muutumisega on see kahekordistumine asjakohaselt kõrvaldanud komisjoni menetluse algatamise otsuses tõstatatud kahtlused.

(324) Lisaks esialgses kavas ettenähtud meetmetele hõlmab meetmete pakett nüüd järgmist: i) lendude oluline vähendamine ülemeredepartemangudega seotud marsruutidel – Prantsusmaa ametiasutused leppisid kokku, et 2025/2026. majandusaastal kaotatakse 97 Corsairi edasi-tagasilendu Prantsusmaa emamaalt Fort de France'i, Pointe à Pitre'i ja Réunioni, et saavutada iga-aastane maht, mis vastab keskmiselt ühe Corsairi lennuki edasi-tagasilendude mahule, ii) Corsair loobub alaliselt 700 teenindusajast Pariisi Orly lennujaamas ja iii) Corsair vabastab kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni ajutiselt 800 teenindusaega Pariisi Orly lennujaamas.

(325) Mis puudutab meetmete hindamist, siis esiteks toimub Corsairi tegevus ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis a osutatud abi saavates piirkondades (ülemereterritooriumid), mis õigustab päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestatud põhimõtete paindlikumat kohaldamist, nagu on märgitud suuniste punktis 98. See õigustab leebemaid nõudeid seoses veomahu või turuosa vähendamisega. Sellega seoses vähendab käitumuslik meede, millega vähendatakse edasi-tagasilende ülemere-sihtkohtadesse, ülejäänud ümberkorraldusperioodil […]-le vastava arvu õhusõidukite ja transporditeenuste kasutamist. Selle eesmärk on vähendada konkurentsimoonutusi siseturul asuvates sihtkohtades, mida teenindavad ainult ELis registreeritud konkureerivad lennuettevõtjad, kuid Corsairi Aafrika sihtkohtade puhul see nii ei ole.

(326) Samuti moodustavad meetmega hõlmatud teenindusajad märkimisväärse osa […] % teenindusaegadest, mis on Corsairile Pariisi Orly lennujaamas kättesaadavad. Ülekoormuse ja lennuliikluse piirangute tõttu selles lennujaamas ületab nõudlus teenindusaegade järele pakkumist, mis takistab lende pakkuda soovivate konkurentide turule sisenemist. Seega on see meede suunatud ka Corsairi teenindatavatele marsruutidele.

(327) Valmisolek sõlmida kokkuleppeid teiste ettevõtjatega, kes seda taotlevad, võib avada osa Corsairi turust ja võrgust konkurentsile ning soodustada kokkulepete laiendamist, mis võib konkurentsile ja tarbijatele ainult kasu tuua, kuna see suurendab pakutavaid teenuseid. Corsairi kohustus pidada heas usus läbirääkimisi koodijagamise kokkulepete üle aitaks tugevdada võrkude vastastikust sidumist ja parandada teiste lennuettevõtjate turulepääsu. See puudutab eelkõige väikesi lennuettevõtjaid, kes oma võrgustiku piiratud suuruse tõttu ei suuda pakkuda klientidele samasugust teenust ja kogemust nagu suured lennuettevõtjad, kes saavad selliseid teenuseid osutada oma võrgustikus oma lennukipargiga.

([52]) Tingimuste II lisa: ettekanne „Gwaliori projekt", 23. mai 2025, lk 11.

(328) Kõiki meetmeid tuleks hinnata ka nii, et võetakse arvesse Corsairi suhtelist suurust ja tähtsust turul ning asjaomase turu omadusi. Kättesaadavad andmed näitavad, et Euroopa lennundusturg kasvab ja on 2025. aastal taastunud 2019. aasta tegevustasemel; samuti näitavad need, et tänu tehtud kohandustele ei ole liigset veomahtu. Mis puudutab täpsemalt Prantsusmaad ja abisaajat, siis 2024. aastal (viimane täisaasta, mille kohta andmed on kättesaadavad) tegi Corsair keskmiselt 16 lendu päevas ning 4 086-st Prantsusmaalt väljuvast / Prantsusmaale saabuvast lennust päevas langes tema arvele […] %, mis on 2 % rohkem kui eelmisel aastal ([53]). Samuti moodustas […] miljoni euro suurune Corsairi tulu väärtuselt ainult ([…] %) Prantsusmaal registreeritud lennuettevõtjate poolt 2023. aastal (viimane täisaasta, mille kohta andmed on kättesaadavad) saadud 8,5 miljardist eurost ([54]).

(329) Abist põhjustatud konkurentsimoonutused on seega väga piiratud ja olukorra parandamiseks võetavates meetmetes tuleb seda arvesse võtta. See on nii seda enam, et Corsairil ei ole oma varasid, nagu lennukid, mida saaks müüa, et soodustada uute konkurentide turule sisenemist, olemasolevate konkurentide laienemist või piiriülest tegevust.

(330) Mis puudutab abi andmise asjaolusid, siis tuleb märkida, et ümberkorralduskava muudeti pärast seda, kui toimusid vältimatud sündmused, mis ei sõltunud Corsairist, eelkõige COVID-19 kriisi pikenemine ja Venemaa sõjaline agressioon Ukraina vastu, mille tõttu ta kaldus kõrvale esialgsest äriplaanist, olgu siis finantstrajektoori (põhjendus 346) või sihtkohtade poolest, suunates oma tegevuse ümber Aafrikasse ja seega väljapoole siseturgu. Lisaks seisneb suurem osa muudetud ümberkorralduskava raames taotletud abist 2020. aastal laenudena, mitte uute kapitalisüstidena antud abist loobumises. Konkurentsimoonutuste piiramiseks mõeldud meetmete asjakohasuse analüüsimisel tuleb ka neid asjaolusid arvesse võtta.

(331) Samuti tuleks arvesse võtta omapanuse summat, mis on abisummaga võrreldes suhteliselt suur. Isegi kui liita ülemerepiirkondade kohalikelt omavalitsustelt OMRP kaudu saadud 6 miljoni euro suurune toetus (mis oli algse ümberkorralduskava aluseks), rahastatakse nii varasemast abist kui ka nüüd teatatud abist protsendimäära, mis jääb tunduvalt alla poole ümberkorralduskuludest. Sarnaselt abimeetmetega katavad Corsairi ümberkorraldamise raames tehtud omapanused nii Corsairi maksevõime- kui ka likviidsusvajadusi, vähendades seega riigi sekkumise ulatust. Samuti tuleks arvesse võtta praeguste aktsionäride osalemist, nagu ka varasemate aktsionäride osalemist 2020. aasta otsuses, kelle osalus on eelseisva kapitali suurendamise raames vähenenud nullini. Corsairi puhul vähendab suurem omapanus ja koormuse jagamine, piirates abisummat ja moraaliriski, konkurentsimoonutusi piiravate meetmete vajalikku ulatust, nagu on sätestatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 90.

(332) Seoses kavandatud kohustuste mõjuga ettevõtja pikaajalisele elujõulisusele on oluline kriteerium see, et moonutusi piiravad meetmed ei tohiks vähendada tegevust sellisel määral, mis seaks ohtu ettevõtja elujõulisuse taastamise. Sellega seoses, nagu nähtub muudetud ümberkorralduskava viimasest versioonist, on Corsair elujõulisuse taastamisega taas graafikus, seda isegi pessimistliku stsenaariumi korral, mis hõlmab kavandatud moonutuste-vastaseid meetmeid.

(333) Komisjon leiab, et pidades silmas meetmete kohandamisel arvesse võetud asjaolusid ja tegureid ning võttes arvesse ajutiselt vabastatud täiendavate teenindusaegade ulatust, vastab see selgelt täiustatud meetmepakett täielikult päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste, eelkõige nende punkti 124 alapunkti c nõuetele, tagades asjakohase reageerimise, kui täiendav abi põhjustab konkurentsile negatiivset mõju. Lisaks loobub Corsair lõplikult 700 teenindusajast Pariisi Orly lennujaamas ja lõpetab 2025/2026. majandusaastal 97 edasi-tagasilendu Prantsusmaa emamaalt Fort de France'i, Pointe à Pitre'i ja Réunioni.

([53]) Eurocontrol, Euroopa lennunduse ülevaade, 23. jaanuar 2025. Corsairi andmed võetud Gwailori projektist, 23. mai 2025, lk 11.
([54]) IATA, „The Value of Air Transport to France", *Oxford Economics*, 2023.

5.3.2.3. Abi positiivse mõju ja siseturule avaldatava negatiivse mõju võrdlev kaalumine

(334) Riigiabimeede on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv, kui selle positiivne mõju kaalub üles selle negatiivse mõju. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes on sätestatud kriteeriumid, mille alusel komisjon hindab raskustes oleva ettevõtja ümberkorraldamiseks antava abi kokkusobivust siseturuga, tagades, et kõne all oleva majandustegevuse areng ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(335) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestas komisjon kriteeriumid, mida ta ettevõtja ümberkorraldusabi siseturuga kokkusobivuse hindamisel kontrollib, tagades, et kõne all oleva majandustegevuse areng ei avalda kaubandustingimustele kahjustavat mõju ulatuses, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Komisjon nägi ette ka võimaluse muuta juba heaks kiidetud ümberkorraldusabi, kehtestades selliste muudatuste kokkusobivuse tingimused suuniste punktis 124.

(336) Käesoleval juhul näitab jaotistes 5.3.1 ja 5.3.2 (ja seoses ühekordse abi põhimõttega ka jaotises 5.3.3) esitatud hindamine, et suunistes sätestatud tingimused on täidetud ja kõik komisjoni poolt menetluse algatamise otsuses tõstatatud probleemid on kõrvaldatud. Corsairi ümberkorralduskavas on ette nähtud elujõulisuse taastamine; ümberkorralduskulude ja abisumma suurenemist tasakaalustab omapanuse suurenemine ja konkurentsimoonutusi piiravate meetmete tugevdamine.

(337) Kuigi abi suurendamisel ja ümberkorralduskava pikendamisel on lennutranspordisektorile märkimisväärne mõju, tuleks rõhutada, et see muudetud abi võimaldab kõrvaldada turutõrkeid ja vältida sotsiaalprobleeme, mis võivad mõjutada piirkondi, mida piirab nende saareline asend ja kaugus. Komisjon võtab arvesse ka asjaolu, et Corsairi teenindatavad marsruudid ei ühenda kahte erinevat ELi liikmesriiki, vaid Prantsusmaa territooriume kas kolmandate riikidega või – mis on veelgi otsustavam – äärepoolseimate piirkondadega, mida mõjutavad ELi toimimise lepingu artiklis 349 kindlaks määratud konkreetsed piirangud (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy ja Saint-Martin), kus see aitab kaasa territoriaalsele terviklikkusele Prantsusmaa emamaaga. Corsairi ümberkorraldusabi ei mõjuta seega põhjendamatult liikmesriikidevahelist kaubandust, võttes arvesse teiste liikmesriikide ettevõtjate piiratud huvi nende marsruutide teenindamise vastu erinevatel põhjustel (vt põhjendus 16).

(338) Sellest tulenevalt kaalub muudetud ümberkorraldusabi positiivne mõju kõnealuse majandustegevuse arengule üles võimaliku negatiivse mõju konkurentsile ja kaubandusele, mida seetõttu ei kahjustata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

5.3.2.4. Järeldus siseturuga kokkusobivuse kohta

(339) Võttes arvesse eespool esitatud hindamise tulemusi, on komisjon arvamusel, et uus ümberkorraldusabi vastab päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste põhinõuetele ega avalda seega kaubandustingimustele siseturul kahjustavat mõju ulatuses, mis oleks vastuolus ühiste huvidega, nii et ümberkorraldusabi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobiv.

5.3.3. *Corsairile ümberkorralduse perioodil antud täiendava abi kokkusobivus siseturuga*

(340) Menetluse algatamise otsuses (vt põhjendused 116–118) leidis komisjon, et Corsairile ümberkorralduse perioodil antud täiendavast abist ei olnud eraldi teatatud, mis on vastuolus päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 129 sätestatud nõuetega. Prantsusmaa ametiasutused tunnistasid, et kuna Corsair oli 31. detsembri 2019. aasta seisuga raskustes olev ettevõtja, ei oleks ta tohtinud ajutise raamistiku raames rakendatud korrast kasu saada, ning möönsid, et seoses erakorralise COVID-19 kriisiga võidi teha viga (vt põhjendused 18–21). Nad väljendasid siiski lootust, et olukorra parandamiseks leitakse lahendus.

(341) Komisjon kordas, et kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 70 sätestatud ühekordse abi põhimõttega ei võinud ettevõtja, kes oli juba saanud ümberkorraldusabi, saada kava rakendamise ajal uut sellist abi. Käesoleval juhul jätkas Corsair riigiabi taotlemist ja saamist ajavahemikul 2021. aasta märtsist kuni 2022. aasta aprillini, mil ta oli juba ümberkorraldamisel.

(342) Kuigi COVID-19 pandeemia võis õigustada reisipiirangutega seotud kahjude mõningast hüvitamist, märkis komisjon, et Prantsuse riigi sekkumised (kokku 32,4 miljonit eurot täiendava abina) lisandusid juba 2020. aastal heaks kiidetud 136,9 miljonile eurole. Abi korduvus tekitas tõsiseid kahtlusi ühekordse abi põhimõtte järgimises ja esimese ümberkorraldamistoimingu asjakohasuses.

(343) Sellest tulenevalt ja kuna puudus alternatiivne õiguslik alus abi siseturuga kokkusobivuse hindamiseks, leidis komisjon, et endiselt on kahtlusi selle kokkusobivuses ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel, eelkõige mis puudutab Corsairi pikaajalise elujõulisuse taastamist, abi proportsionaalsust ja konkurentsimoonutuste piiramiseks mõeldud meetmete asjakohasust.

(344) Sellega seoses märkis komisjon, et 19. detsembril 2025 oli Corsair vabatahtlikult tagasi maksnud kogu 32,4 miljoni euro suuruse summa (sh sellega seotud intressid), mis vastas 2021. ja 2022. aastal antud täiendavale abile. Ebaseadusliku abi tegelik tagasinõudmine jätab Corsairi ilma talle abiga antud eelisest ja välistab igasuguse riigipoolse topeltsekkumise või abi lubamatu kumuleerumise ohu. Eelkõige seoses abi proportsionaalsuse ja konkurentsimoonutuste piiramiseks mõeldud meetmete asjakohasusega on seega tuvastatud rikkumine täielikult kõrvaldatud ja kahtlused kõrvaldatud.

(345) Pidades silmas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 70 sätestatud ühekordse abi põhimõtet, tuleb täiendava ebaseadusliku abi saamise hindamisel arvesse võtta abi andmise ajal (st 2021. aasta aprillist kuni 2022. aasta maini) esinenud asjaolusid; neid asjaolusid iseloomustas kogu maailmas jätkuv mõju, mida avaldas kõige sügavam kriis, millega lennutransport on alates selle loomisest kokku puutunud. Corsairi puhul oli see mõju veelgi tõsisem, sest lennuettevõtja teenindas peaaegu eranditult territooriume, kus lennureisid oli rahvatervisega seotud põhjustel ja vältimatute asjaolude tõttu tõsiselt piiratud (põhjendused 19 ja 20).

(346) Need asjaolud ja mõjud koos suurendasid Corsairi kahjumit rohkem, kui ümberkorralduskavas oli eeldatud. Kui komisjon kiitis 2020. aasta detsembris ümberkorraldusabi heaks, oli 2020.–2022. aasta eeldatav akumuleeritud kahjum kokku […] miljonit eurot. Selle perioodi tegelik kahjum oli […] miljonit eurot ([55]). Seda erinevust ei kompenseerinud kaugeltki muu abi, mis oli selle heakskiitmise ajal ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b alusel siseturuga kokkusobiv ([56]).

(347) Selgub, et ümberkorralduskava rakendamise ajal anti ebaseaduslikku abi. Isegi kui seda analüüsida täiendava abina (hoolimata sellest, et see on tagasi nõutud), mis katab 2021. aastal tekkinud kulud, ([57]) jääb see abi kogusumma poolest tublisti allapoole täiendavast omapanusest ümberkorralduskulude katmiseks ning tublisti allapoole 2020. aasta detsembris heaks kiidetud ümberkorraldusabist lisaks käesoleva otsusega hõlmatud meetmetele (tabel 1). Lisaks välistab 2020. aasta detsembris prognoositud ümberkorralduskulude ja Corsairi 2021. aastal tegelikult kantud kulude vahe võimaluse, et samad kulud kaetakse ümberkorraldusabist ja mis tahes ebaseaduslikust abist.

([55]) 2020. aasta detsembri otsus, tabel 1, joonealune märkus lk 3 eespool ja muudetud ümberkorralduskava.

([56]) 2020. aasta detsembri otsus, joonealune märkus lk 4 eespool.

([57]) Komisjon märgib sellega seoses, et asjaomast abi, mida Corsair sai 2022. aastal, anti kuni 2021. aasta lõpuni kantud kulude hüvitamiseks (vt menetluse laiendamise otsus, põhjenduse 21 punkt iii ja menetluse laiendamise otsuse leheküljel 12 joonealuses märkuses osutatud otsus).

(348) Nendel tingimustel võimaldab 32,4 miljoni euro suuruse ebaseadusliku abi saamine Corsairist sõltumatute erandlike ja ettenägematute asjaolude tõttu teha erandi päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 72 alapunktis c sätestatud ühekordse abi põhimõttest. Sellest tulenevalt ning võttes arvesse kõnealuse abi ja sellega seotud intresside täielikku tagasimaksmist, ei takista kõnealuse abi andmine muudetud ümberkorralduskava rahastamiseks täiendava abi andmist ega mõjuta viimase arvestamist (vt põhjendus 119).

(349) Ülemerepiirkondade kohalike omavalitsuste poolt OMRP kaudu antud 6 miljoni euro suuruse toetuse puhul, mis oli aluseks 2020. aasta otsuses käsitletud esialgsele ümberkorralduskavale, ei ole põhjenduses 348 osutatud erand vajalik. Kuigi see toetus osutus ebaseaduslikuks abiks, kavandati seda juba esialgses ümberkorralduskavas ning seda maksti koos teiste ümberkorraldusabi juhtudega ja samal eesmärgil sama toimingu osana, nii et see ei kujuta endast korduvat abi, mis võib olla vastuolus päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktides 70 ja 71 sätestatud ühekordse abi põhimõttega. See on ümberkorraldustoimingu osa, mille üldine rahastamine on täpsustatud tabelis 1 ja mida tuleb pidada siseturuga kokkusobivaks samadel põhjustel, mis kehtisid 2020. aasta otsusega heaks kiidetud abi suhtes, võttes arvesse ka põhjenduse 331 mõtet.

(350) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et varem väljendatud kahtlused täiendava abi andmise suhtes on hajutatud. Seetõttu ei sea need vahepeal tagasi nõutud ebaseadusliku abi juhtumid enam kahtluse alla muudetud ümberkorralduskava aluseks oleva abi kokkusobivust siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

5.4. **Ümberkorraldusabi väärkasutamine**

(351) Menetluse laiendamise otsuses kordas komisjon, et kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c võib siseturuga kokkusobivaks pidada abi teatava majandustegevuse arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(352) Komisjon kordas ka ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 ja määruse (EL) 2015/1589 artikli 20 sätteid, mille kohaselt võib abi väärkasutuse tagajärjeks olla see, et asjaomane liikmesriik peab abi muutma või selle tühistama.

(353) Oma 2020. aasta otsuses leidis komisjon, et Corsairi ümberkorraldusabi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c kokkusobiv tingimusel, et see vastab täielikult ümberkorralduskavale ja selles sisalduvatele konkurentsimoonutusi piiravatele meetmetele (menetluse algatamise otsuse põhjendus 101). Lisaks kohustusid Prantsusmaa ametiasutused esitama komisjonile kaks korda aastas aruanded, et tagada korrapärane järelevalve kava rakendamise, abi väljamaksete ja algselt heakskiidetud finantstrajektooridest võimalike kõrvalekallete üle (2020. aasta otsuse põhjendus 102).

(354) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 122, 126 ja 129 kohaselt tuleb igast kava rakendamata jätmisest või väljaspool esialgset otsust antud täiendavast abist komisjonile teatada ja seda tuleb käsitada esialgse abi väärkasutamisena.

5.4.1. *Nõue piirata lennukipark üheksa õhusõidukiga*

(355) Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon, et Corsairi ümberkorraldusabi kasutamine 2020. aasta otsuse alusel võetud kohustusi rikkudes, eelkõige lennukipargi piiramine üheksa lennukiga, nagu on märgitud selle otsuse põhjenduse 88 punktis b, võib kujutada endast abi väärkasutamist ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 tähenduses (menetluse laiendamise otsuse põhjendus 65). Kui see on nii, siis peaks komisjon otsustama, kas Prantsusmaa peaks heakskiidetud abi tühistama, nõudes selle tagasi või muutes seda tähtaja jooksul, mis tuleb kindlaks määrata.

(356) Konkurentide esitatud tähelepanekute ja Prantsusmaa ametiasutuste edastatud teabe põhjal leidis komisjon, et IATA 2023. ja 2024. aasta suvehooajal käitas Corsair lennukiparki, mis koosnes vähemalt kümnest lennukist, rentides õhusõidukit korduvalt pika aja jooksul (menetluse laiendamise otsuse põhjendused 48–62). Prantsusmaa ametiasutused tunnistasid, et piirmäärasid ületati, märkides samas, et tegemist oli ühekordsete juhtumitega, mis olid õigustatud Corsairist sõltumatute erandlike asjaolude tõttu (vt menetluse laiendamise otsuse põhjendus 49).

(357) Mis puudutab aga Corsairi lennukipargi suurust 2021. ja 2022. aastal, siis nähtub Prantsusmaa ametiasutuste esitatud teabest, et 2020. aasta otsuses sätestatud piirmäära ületamist võib seletada õhusõidukite registreerimisprotsessile omase viivitusega, mitte kümnenda lennuki rentimisega (vt menetluse laiendamise otsuse põhjendus 62).

(358) Sellega seoses leidis komisjon, et lennukipargi heakskiidetud maksimaalse suuruse ületamine võib kujutada endast abi väärkasutamist määruse (EL) 2015/1589 artikli 20 tähenduses (vt menetluse laiendamise otsuse põhjendus 65). Seetõttu otsustas komisjon laiendada ametlikku kontrollimenetlust, et hinnata, kas lennukipargi ülempiiri rikkumine seadis kahtluse alla 2020. aasta otsuses heaks kiidetud ümberkorraldusabi kokkusobivuse siseturuga, ning vajaduse korral kontrollida Corsairi lennukipargi tegelikku suurust pikendatud ümberkorraldusperioodil.

5.4.2. *Ümberkorraldamisabis tehtavate muudatuste hindamine*

(359) Prantsusmaa esitatud teave näitab siiski, et tuvastatud kõrvalekalded 2020. aasta otsusest on vähese tähtsusega; kolmandate isikute märkused ei lükka seda ümber.

(360) Eelkõige märgib komisjon, et Corsair kasutas alates 2020. aastast lisalennukeid rangelt erandjuhtudel, mis olid põhjendatud äriühingust sõltumatute väliste asjaoludega (nt tarneviivitused, ohutusnõuded või hooldustoimingud) ega toonud praktikas kaasa 2020. aasta otsuses sätestatud üheksa õhusõiduki ülempiiri tegelikku ületamist. Need ühekordsed juhtumid, mis moodustasid vähem kui […] % ümberkorralduskavaga hõlmatud tegevusest, olid piiratud kestusega ja neil ei olnud märkimisväärset mõju konkurentsile, nagu kinnitas Prantsusmaa ametiasutuste esitatud uuring (vt põhjendus xx). Lisaks märgib komisjon, et laiendatud ametliku uurimismenetluse käigus ei tehtud kindlaks, kas Corsair ületas 2021. või 2022. aastal lennukipargi ülempiiri. Huvitatud isikud ei esitanud tõendeid, mis lükkaksid ümber põhjenduses 357 esitatud Prantsusmaa ametiasutuste selgitused. Ainsad juhtumid, mille puhul leiti, et Corsair ületas ülempiire, on seotud 2023. ja 2024. aasta sündmustega.

(361) Seetõttu leiab komisjon, et isegi kui peaks tuvastatama vormiline õigusnormide rikkumine, on see rangelt tühine. Seega leiab komisjon, et selle asemel, et näha ette asjaomase ümberkorraldusabi tagasinõudmine, on abi muutmine piisav meede tuvastatud rikkumiste kõrvaldamiseks vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2.

(362) Käesoleval juhul leiab komisjon, et kuna väärkasutus on seotud konkurentsimoonutusi piirava meetmega, tuleb ka konkurentsimeetmete kavas abi asjakohaselt muuta. Seepärast on vaja lisatingimusi või -meetmeid, mis vähendavad konkurentsimoonutusi võrreldes esialgse abi jaoks kavandatud meetmetega ja lähevad kaugemale uue abiga seoses kalibreeritud meetmetest. Sellele nõudele vastab Pariisi Orly lennujaamas 700 teenindusajast lõplik loobumine ning Prantsusmaa emamaalt Fort de France'i, Pointe à Pitre'i ja Réunioni suunduvate lendude arvu vähendamine. Esimesel juhul vähendab asjaomane meede turule sisenemise tõkkeid või hõlbustab Pariisi Orly lennujaamas baseeruvate konkurentide laienemist ning teisel juhul on meede suunatud konkreetsetele marsruutidele, kus kümnenda lennuki ajutisel rentimisel võis olla otsene või kaudne mõju.

(363) Kuna kumbagi neist meetmetest ei kohaldatud esialgse ümberkorraldusabi suhtes, toob nende tingimusteks seadmine kaasa juba heaks kiidetud abi muutmise. Siiski ei ole vaja Prantsusmaa võetavaid meetmeid või kavandatavaid kohustusi ametlikult eristada eritingimustest, millega muudetakse algselt heakskiidetud abi. Seega peavad kõik tingimused, mida Prantsusmaa ja vajaduse korral Corsair peab täitma, kajastuma abi heakskiitmise tingimustes.

5.5. **Otsuse täitmise järelevalve**

(364) Võttes arvesse juhtumeid, kus Corsairile anti 2021. ja 2022. aastal täiendavat abi, ning lennukipargi suuruse piirangute eiramist 2023. ja 2024. aastal, tuleks tagada kõigi käesolevas otsuses sätestatud tingimuste range täitmine, nagu ka suutlikkus seda kontrollida. Selleks peab komisjon vajalikuks kehtestada kohustuse, mis võimaldab tal kontrollida oma otsuse täitmist, mida Prantsusmaa peab täitma, nii Prantsusmaa ametiasutustest kui ka Corsairist sõltumatu usaldusisiku kaudu. See usaldusisik, kelle peab heaks kiitma komisjon, vastutab otsuses sätestatud tingimuste täitmise, sealhulgas muudetud ümberkorralduskava täpse rakendamise hoolika järelevalve eest ning kontrollib saavutatud tulemusi võrreldes vastavates finantstrajektoorides eeldatud tulemustega. Prantsusmaa ametiasutused edastavad koostöös Corsairiga kogu teabe ja võtavad kõik vajalikud meetmed, et usaldusisik saaks oma ülesandeid nõuetekohaselt täita. Usaldusisik esitab komisjonile korrapäraselt aruandeid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Ümberkorraldusabi summas 167,8 miljonit eurot, sealhulgas 80 miljonit eurot avaliku sektori võlgade kustutamise teel, mis vastab 2020. aasta ümberkorralduskava raames antud riigilaenude summale, ja 87,8 miljonit eurot täiendava abina, mida Prantsuse Vabariik kavatseb anda majandusüksusele, mis koosneb Corsair SASist ja kõigist tema kontrolli all olevatest tütarettevõtjatest, ning samuti 6 miljonit eurot, mis anti Corsair SASile juba 2020. aastal osana äriühingu Outre-Mer R-Plane poolt Corsairis tehtud investeeringust, on artiklis 2 sätestatud tingimustel siseturuga kokkusobiv.

Artikkel 2

1. Prantsuse Vabariik tagab, et Corsair SAS rakendab või vajaduse korral tema tütarettevõtjad rakendavad täielikult ja viivitamata käesolevas otsuses kirjeldatud muudetud ümberkorralduskavas sisalduvad meetmed.

2. Prantsuse Vabariik tagab, et Corsair SAS rakendab või vajaduse korral tema tütarettevõtjad rakendavad täielikult ja viivitamata käesolevas otsuses kirjeldatud konkurentsimoonutusi piiravaid meetmeid, nimelt

a) Corsair SASi lennukipargi piiramine üheksa lennukiga kuni muudetud ümberkorralduse perioodi lõpuni;

b) Corsair SASi poolt Pariisi Orly lennujaama ja kolme sihtkoha, Pointe-à-Pitre'i, Fort-de-France'i ja Réunioni lennujaamade vahel teostatavate edasi-tagasilendude arvu vähendamine kuni muudetud ümberkorralduse perioodi lõpuni 97 edasi-tagasilennu võrra;

c) pöördumatult loobumine 700 teenindusajast Pariisi Orly lennujaamas niipea kui võimalik ja hiljemalt enne muudetud ümberkorralduse perioodi lõppu;

d) võimalikult kiiresti 800 teenindusaja kättesaadavaks tegemine Pariisi Orly lennujaamas ühele või mitmele kolmandale isikule kuni muudetud ümberkorralduse perioodi lõpuni;

e) ärilepingute pakkumine ja nende üle heas usus läbirääkimiste pidamine lennuettevõtjatega, kes seda soovivad, kuni muudetud ümberkorralduse perioodi lõpuni;

f) mis tahes äriühingu aktsiate omandamisest hoidumine kogu muudetud ümberkorralduse perioodi jooksul, välja arvatud juhul, kui see on oluline Corsair SASi või vajaduse korral tema tütarettevõtjate pikaajalise elujõulisuse tagamiseks ning kui komisjon on ostu heaks kiitnud, ning

g) hoidumine nimetamast riigi toetust oma toodete ja teenuste turustamisel konkurentsieelisena kogu muudetud ümberkorralduse perioodi jooksul.

Artikkel 3

1. Prantsuse Vabariik esitab ümberkorralduskava rakendamise ja käesoleva otsuse tingimuste täitmise kohta korrapäraselt aruandeid iga kolme kuu järel alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast kuni muudetud ümberkorralduse perioodi lõpuni.

2. Aruanded esitatakse abisaajast sõltumatu usaldusisiku kaudu; komisjon kinnitab usaldusisiku valiku 30 päeva jooksul alates käesoleva otsuse vastuvõtmisest.

3. Aruannetes täpsustatakse abi väljamaksmise või tegeliku andmise kuupäevad ja abisaaja omapanus, võrgu areng, turupositsioon, lennukipark ja selle kasutamine Corsair SASi poolt. Aruannetes uuritakse kõiki kõrvalekaldeid muudetud ümberkorralduskava finants- või tegevustrajektooridest seoses tulude, kulude kontrollimise ja vähendamisega ning ümberkorraldamisega saavutatud tulemusi; vajaduse korral tuuakse neis välja kavas sätestatud tulemuste saavutamiseks rakendatud või rakendatavad parandusmeetmed. Usaldusisik hindab igas aruandes põhjalikult käesoleva otsuse artiklis 2 sätestatud tingimuste täitmist, et viivitamata tegeleda mis tahes tuvastatud või prognoositava kõrvalekaldumisega.

Artikkel 4

Käesoleva Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud ametliku uurimismenetluse ese on ära langenud osas, mis puudutab 32,4 miljoni euro suurust riigiabi, mida Prantsuse Vabariik andis aastatel 2021–2022 Corsair SASile, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3, ning kuna on kindlaks tehtud, et Corsair SAS on abi koos intressidega tagasi maksnud.

Artikkel 5

Prantsuse Vabariik teavitab komisjoni ühe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest meetmetest, mida ta on otsuse täitmiseks võtnud või kavatseb võtta.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 23. detsember 2025

Komisjoni nimel
juhtiv asepresident
Teresa RIBERA