C/2026/3952

24.7.2026

**CINNEADH ÓN gCOIMISIÚN**

**an 23 Nollaig 2025**

**maidir le Státchabhair SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N) a bhfuil sé beartaithe ag an bhFrainc í a chur chun feidhme le haghaidh Corsair**

*(tugadh fógra faoi leis an doiciméad C(2025) 9292)*

**(Is é an téacs Fraincise amháin atá barántúil)**

**(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)**

(C/2026/3952)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, agus go háirithe an chéad fhomhír d'Airteagal 108(2) de,

Ag féachaint don Chomhaontú ar an Limistéar Eorpach Eacnamaíoch, agus go háirithe Airteagal 62(1)(a) de,

Tar éis a iarraidh ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach de bhun na n-airteagal ([1]) sin, agus ag féachaint dá gcuid barúlacha,

De bharr an mhéid seo a leanas:

## 1. NÓS IMEACHTA

(1) An 11 Nollaig 2020, rinne an Coimisiún cinneadh gan agóidí a dhéanamh in aghaidh cabhair athstruchtúrúcháin bheartaithe do Corsair SAS ('Corsair') ar mhéid EUR 106,7 milliún ('cabhair athstruchtúrúcháin 2020), arb é atá inti (i) iarchur cánach (EUR 21,9 milliún), (ii) creidmheas cánach (EUR 4,8 milliún), (iii) iasacht ar lacáiste (EUR 18 milliún) agus (iv) iasacht rannpháirtíochta (EUR 62 mhilliún), i gcomhréir le hAirteagal 107(3)(c) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh ('CFAE') mar a léirmhínítear sna Treoirlínte maidir le státchabhair chun teacht i gcabhair ar ghnóthais neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu ('Treoirlínte R&R' ([2])) ('Cinneadh 2020' ([3])) ([4]).

(2) An 27 Meán Fómhair 2023, ar bhonn Roinn 7.2.2 de Threoirlínte R&R, chuir an Fhrainc iarraidh faoi bhráid an Choimisiúin chun an plean athstruchtúrúcháin arna fhormheas le Cinneadh 2020 a leasú. Faoi Chinneadh 2020, ba cheart an plean athstruchtúrúcháin sin a bheith curtha chun feidhme i gcaitheamh tréimhse suas le [...] ('plean athstruchtúrúcháin 2020'). Sholáthair údaráis na Fraince faisnéis bhreise maidir leis an leasú ar phlean athstruchtúrúcháin 2020 Corsair an 29 Samhain agus an 15 Nollaig 2023. Bhí plean athstruchtúrúcháin nuashonraithe ag gabháil leis an iarraidh chun an plean athstruchtúrúcháin a leasú, rud a tugadh cothrom le dáta roinnt uaireanta ina dhiaidh sin ('an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe', féach aithrisí 30 agus 31).

([1]) IO C, C/2024/2822, 24.4.2024 agus IO C, C/2025/2490, 2.5.2025.
([2]) IO C 249, 31.7.2014, lch. 1.
([3]) Cinneadh ón gCoimisiún an 11 Nollaig 2020 i gcás SA.58463 (2020/N) – An Fhrainc – Cabhair athstruchtúrúcháin do Corsair SA (IO C 41, 5.2.2021, lch. 8).
([4]) An lá céanna, d'fhormheas an Coimisiún, i gcomhréir le hAirteagal 107(2)(b) CFAE, EUR 30,2 milliún de chabhair do Corsair i bhfoirm creidmheas cánach thar lear (creidmheas cánach do chuideachtaí atá bunaithe sna ranna, réigiúin agus comhranna Francacha thar lear). Leis an gcabhair sin, cúitíodh Corsair as an damáiste a rinneadh dó ón 17 Márta go dtí an 30 Meitheamh 2020 de dheasca na mbeart imshrianta agus na srianta taistil a thug an Fhrainc agus tíortha cinn scríbe eile isteach chun leathadh víreas COVID-19 a theorannú. Féach Cinneadh ón gCoimisiún an 11 Nollaig 2020 i gcás SA.58125 (2020/N) – An Fhrainc – Corsair – Cúiteamh as an damáiste a rinne ráig COVID-19 (IO C 242, 24.6.2022, lch. 1).

(3) An 5 Feabhra 2024, rinne an Coimisiún cinneadh imscrúdú foirmiúil a oscailt i ndáil leis an leasú ar an gcabhair agus ar an bplean athstruchtúrúcháin do Corsair ([5]) ('an cinneadh tosaigh'). Chuir Corsair agus trí pháirtí leasmhara eile, is iad sin dhá iomaitheoir de chuid Corsair – Air Austral agus Groupe Dubreuil Aero (GDA) – agus Diamondale Limited, ar iar-scairshealbhóir de chuid Corsair é, a mbarúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh faoi bhráid an Choimisiúin an 24 Bealtaine 2024.

(4) An 19 Meitheamh 2024, chuir an Coimisiún na barúlacha sin ar aghaidh chuig údaráis na Fraince, a d'fhreagair le barúlacha an 26 Iúil 2024. Ansin, an 22 Samhain 2024, chuir GDA barúlacha breise isteach, a cuireadh ar aghaidh chuig údaráis na Fraince an 17 Nollaig 2024. Chuir údaráis na Fraince barúlacha isteach an 19 Eanáir 2025, ar soiléiríodh a n-inneachar ag dhá chruinniú leis an gCoimisiún an 20 agus an 23 Eanáir 2025. Chuir údaráis na Fraince barúlacha breise agus freagraí ar cheisteanna ón gCoimisiún isteach an 23 Eanáir, an 10 Feabhra agus an 3 Márta 2025 faoi seach.

(5) An 19 Meitheamh 2024, chuir an Coimisiún ceisteanna faoi bhráid údaráis na Fraince maidir leis an gcabhair bhreise a deonaíodh do Corsair le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin. D'fhreagair údaráis na Fraince le litreacha dar dáta an 26 Iúil agus an 16 Nollaig 2024.

(6) Reáchtáil an Coimisiún roinnt cruinnithe freisin le húdaráis na Fraince, go háirithe an 7 Samhain agus an 6 agus an 17 Nollaig 2024, chomh maith leis an 10 agus an 29 Eanáir, an 14 Feabhra agus an 3 agus an 19 Márta 2025.

(7) An 11 Aibreán 2025, rinne an Coimisiún cinneadh ([6]) síneadh a chur leis an imscrúdú foirmiúil a bhaineann leis an leasú ar an gcabhair agus ar an bplean athstruchtúrúcháin ós rud é gur chuir údaráis na Fraince agus na páirtithe leasmhara fíorais nua chun cinn nár cuireadh san áireamh sa chinneadh an t-imscrúdú a oscailt agus a thug údar le síneadh a chur leis an imscrúdú foirmiúil ('an cinneadh maidir le síneadh').

(8) An 20 Bealtaine 2025, sheol údaráis na Fraince chuig an gCoimisiún cuntais iniúchta Corsair don bhliain airgeadais dar críoch an 30 Meán Fómhair 2024.

(9) An 23 Bealtaine 2025, chuir Corsair agus GDA barúlacha isteach i ndáil leis an gcinneadh maidir le síneadh an 11 Aibreán 2025. Chuir gnóthas eile, ar mian leis fanacht anaithnid, barúlacha isteach an 2 Meitheamh 2025. An 6 Meitheamh 2025, chuir an Coimisiún na barúlacha sin ar aghaidh chuig údaráis na Fraince, a thug freagra an 17 Meitheamh 2025.

(10) An 30 Bealtaine 2025, sheol údaráis na Fraince leagan nuashonraithe de phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe na cuideachta agus na hiarscríbhinní a ghabhann leis chuig an gCoimisiún.

(11) An 27 Meitheamh 2025, sheol an Coimisiún ceisteanna breise chuig údaráis na Fraince a bhaineann leis an gcabhair bhreise a deonaíodh do Corsair le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin agus le méid agus forbairt a fhlít le linn 2023 agus 2024. D'fhreagair údaráis na Fraince le litir dar dáta an 11 Iúil 2025.

(12) An 4 Samhain 2025, d'iarr an Coimisiún ar údaráis na Fraince doiciméid a thabhairt ar aird agus sheol sé ceisteanna breise chucu a bhaineann le maoiniú an phlean athstruchtúrúcháin. D'fhreagair údaráis na Fraince le litreacha dar dáta an 10, an 17 agus an 20 Samhain 2025. An 10 Nollaig 2025, sheol an Coimisiún iarraidh bhreise chuig údaráis na Fraince a bhaineann leis an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe. D'fhreagair údaráis na Fraince an 15 Nollaig 2025 le nuashonrú ar an bplean.

(13) Reáchtáil an Coimisiún roinnt cruinnithe freisin le húdaráis na Fraince maidir leis na hábhair éagsúla sin, go háirithe an 28 Aibreán, an 15 Bealtaine, an 17 Meitheamh, an 27 Meitheamh agus an 17 Meán Fómhair, agus an 10 agus an 12 Nollaig 2025 freisin.

([5]) Cinneadh C(2024) 8537 final ón gCoimisiún an 5 Feabhra 2024 i gcás SA.109662 – An Fhrainc – Leasú ar an gcabhair do Corsair agus ar a phlean athstruchtúrúcháin (IO/C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

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

## 2. AN TAIRBHÍ

### 2.1. Gníomhaíochtaí Corsair

(14) Is cuideachta comhstoic shimplithe (*société par actions simplifiée*, SAS) é Corsair a bhfuil EUR 5 000 000,00 de scairchaipiteal aige agus a bhfuil a oifig chláraithe ag Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadalúip, an Fhrainc. Tá sé cláraithe i gClár Tráchtála agus Cuideachtaí Pointe-à-Pitre faoin uimhir 328 621 586.

(15) Tá urrúis Corsair faoi lánúinéireacht na cuideachta sealbhaíochta Outre-Mer R-Plane (OMRP) ó bhí deireadh 2020 ann ([7]).

(16) Ag deireadh mhí Mheán Fómhair 2023, bhí flít 9 n-aerárthach ag Corsair a d'fhreastail go príomha ar na réigiúin is forimeallaí den Fhrainc i Muir Chairib (Martinique, Guadalúip) agus san Aigéan Indiach (La Réunion, Mayotte), agus, i measc áiteanna eile, ar Cheanada. I measc na n-aerlínte eile a oibríonn ar na bealaí céanna tá Air France, Air Austral agus Groupe Dubreuil Aéro, lena n-áirítear na haerlínte Air Caraïbes agus French Bee.

(17) Faoi Chinneadh 2020, bhí Corsair le plean athstruchtúrúcháin 2020 a chur chun feidhme i gcaitheamh tréimhse suas le [...] chun a inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú.

### 2.2. Na deacrachtaí atá os comhair Corsair

(18) Ina n-iarraidh ar leasú ar phlean athstruchtúrúcháin 2020, mhínigh údaráis na Fraince go raibh an plean gnó is bonn le plean athstruchtúrúcháin 2020 bunaithe ar thoimhdí nár fíoraíodh agus gur imir teagmhais, nach bhféadfaí a scála a thuar, drochthionchar ar leith ar Corsair.

(19) Ar an gcéad dul síos, mhínigh údaráis na Fraince, i measc na ndeacrachtaí a bhí ag Corsair ó formheasadh plean athstruchtúrúcháin 2020, gur imir na srianta sláinte poiblí a coinníodh i bhfeidhm go dtí tús na bliana airgeadais 2022/2023 tionchar an-tromchúiseach ar fheidhmíocht tráchtála agus airgeadais Corsair.

(20) Mar gheall ar an srian – agus fiú an cosc sealadach – ar eitiltí idir an Fhrainc Dhúthach agus ranna agus críocha áirithe thar lear (amhail na hAintillí agus La Réunion), a coinníodh i bhfeidhm go dtí mí an Mhárta 2022 de dheasca an bhorrtha a tháinig as an nua faoi chásanna COVID-19 agus na ndeacrachtaí a bhain leis an vacsaín a leathadh amach sna críocha sin i ngeall ar ghlacadh íseal na vacsaíne ag an bpobal áitiúil, bhí sé an-deacair, nó dodhéanta fiú, do Corsair a ghnó a dhéanamh le linn na dtréimhsí seo a leanas:

(a) tar éis mhí na Samhna 2020, nuair a rinneadh dianghlasálacha arís agus arís eile sa Fhrainc Dhúthach, agus sna hAintillí agus ar La Réunion go háirithe, le linn na dtréimhsí ó mhí na Samhna go mí na Nollag 2020 agus ó mhí Aibreáin go mí na Bealtaine 2021, agus arís ó mhí Iúil go mí Lúnasa 2021 i gcás na nAintillí agus La Réunion;

(b) ó mhí Feabhra go mí na Bealtaine 2021, nuair a bhí taisteal sa Fhrainc Dhúthach, sna hAintillí agus ar La Réunion teoranta go docht do thaisteal ar mhórchúiseanna práinne; coinníodh an ceanglas sin i bhfeidhm maidir le daoine neamhvacsaínithe go dtí mí na Bealtaine 2022;

(c) ag deireadh 2021, nuair a d'fhág rabharta Omicron gur cuireadh tuilleadh srianta i bhfeidhm maidir leis na cinn scríbe sin, agus nuair a aicmíodh Oileán Mhuirís freisin mar limistéar 'dearg scarlóideach' ar feadh cúpla lá, rud a bhí ina chúis le hardú mór ar chealuithe agus le laghdú tobann ar áirithintí; agus

(d) ní rabhthas in ann tosú arís ar eitiltí go Ceanada go dtí mí an Mheithimh 2022, óir coinníodh na srianta taistil an-dian i bhfeidhm go dtí earrach 2022.

([7]) Is cuideachta sealbhaíochta é OMRP a bunaíodh an 24 Lúnasa 2020 mar chuid de théarnamh agus athstruchtúrú Corsair i gcomhthéacs ghéarchéim COVID-19. Is é an t-aon chuspóir atá ag OMRP an bun in Corsair a shealbhú agus a bhainistiú, lena dtugtar le chéile na scairshealbhóirí a bhfuil baint acu leis an gcuideachta a tharrtháil, lena n-áirítear infheisteoirí príobháideacha agus gníomhaithe poiblí. Ní dhéanann OMRP oibríochtaí dá chuid féin, agus is é an meán caipitil trína bhfeidhmíonn na scairshealbhóirí a gcearta agus trína nglacann siad chucu féin an riosca eacnamaíoch a bhaineann le hathstruchtúrú Corsair. Roinnt de scairshealbhóirí príobháideacha OMRP ar mhian leo infheistíocht a dhéanamh an athuair in Corsair, athghrúpáladh iad laistigh den chuideachta sealbhaíochta Blue Sky, a fuair caipiteal in Corsair mar chuid den leasú ar a phlean athstruchtúrúcháin (féach an doiciméad dar teideal *Firm Offer*, Iarscríbhinn 2, a seoladh chuig an gCoimisiún an 15 Nollaig 2023).

(21) Dúirt údaráis na Fraince freisin gur imir gluaiseachtaí agóide sna hAintillí tionchar ar ghníomhaíocht Corsair freisin idir mí na Samhna 2021 agus mí Eanáir 2022 tar éis vacsaíniú éigeantach a thabhairt isteach d'oibrithe cúraim sláinte agus an 'pas sláinte' a fhorchur i roinnt áiteanna poiblí.

(22) Dá thoradh sin, de réir údaráis na Fraince, ní raibh torthaí Corsair, a raibh coinne aige leis go dtiocfadh gnáthdhálaí an mhargaidh ar ais ag deireadh 2021, mar an gcéanna leis na torthaí a raibh coinne leo sa phlean gnó tosaigh.

(23) Ina dhiaidh sin, de réir údaráis na Fraince, d'fhág an ghéarchéim a bhaineann le fogha míleata na Rúise faoin Úcráin agus leis an gcomhthéacs boilscithe dhomhanda a d'eascair as sin gur tháinig méadú an-ghéar ar chostais nuair a d'fhill an chuideachta ar a gnáthghníomhaíocht, agus (i) méadú an-ghéar ar phraghas an cheirisín, a sháraigh USD 1 200/tona ag a bhuaic i gcomparáid leis an USD [500-900]/tona a sonraíodh sa phlean gnó ar dtús, agus (ii) lagú an euro in aghaidh dhollar na Stát Aontaithe, óir tarraingíodh suas an plean gnó tosaigh ar bhonn ráta malairte EUR/USD [0,9-1,3] i gcomparáid leis an íosphointe 0,97 a baineadh amach i mí Dheireadh Fómhair 2022.

(24) I dtaca leis sin, dúirt údaráis na Fraince gurb é EUR [100-180] milliún de [...] a bhí i gcostas an cheirisín sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a cuireadh isteach ar dtús i mí na Nollag 2023, agus go raibh costas breise de thart ar EUR [80-120] milliún in aghaidh na bliana ar an líne sin amháin le linn na tréimhse sin de dheasca an mhéadaithe ar phraghas an cheirisín agus laige an euro in aghaidh dhollar na Stát Aontaithe.

(25) Ar deireadh, d'áitigh údaráis na Fraince, cé go raibh an chuideachta in ann, go páirteach, a praghsanna a ardú chun an staid sin a chur ar aghaidh (in éineacht leis an éifeacht bhoilscitheach ghinearálta ar na costais uile a d'íoc an chuideachta), nach raibh sa chúiteamh, ar an gcéad dul síos, ach cúiteamh páirteach agus, ar an dara dul síos, nach bhféadfaí é a chur i bhfeidhm maidir le formhór na dticéad toisc gur díoladh iad roinnt míonna roimh na heitiltí. Dá bhrí sin, méadú géar ar chostais amhail an méadú a fulaingíodh de dheasca na géarchéime a bhaineann le fogha míleata na Rúise faoin Úcráin, níorbh fhéidir é a chur ar aghaidh láithreach ó thaobh phraghas an ticéid de agus bhí gá le tréimhse áirithe feithimh.

(26) Sa chomhthéacs sin agus ar bhonn an mhéid thuas, mhínigh údaráis na Fraince i mí Mheán Fómhair agus i mí na Nollag 2023 go raibh deacrachtaí tromchúiseacha ag Corsair maidir le sreabhadh airgid agus gur tháinig glanlaghdú EUR [170-220] milliún ar a chorrlach oibriúcháin i gcaitheamh na tréimhse ó 2020 go 2023 i gcomparáid le plean athstruchtúrúcháin 2020, d'ainneoin iarrachtaí na cuideachta a costais sheasta a laghdú faoi EUR [10-25] milliún i gcaitheamh na tréimhse agus d'ainneoin na mbeart tacaíochta breise a chuir Stát na Fraince i bhfeidhm chun tairbhe na hearnála ina hiomláine, a raibh tionchar dearfach EUR [20-40] milliún aige ar Corsair i gcaitheamh na tréimhse.

(27) Mhínigh údaráis na Fraince freisin, ar bhonn na feidhmíochta airgeadais a bhí ag meathlú de dheasca na ndeacrachtaí nua a bhí os comhair Corsair tar éis Chinneadh mhí na Nollag 2020 maidir leis an gcabhair athstruchtúrúcháin, mar a leagtar amach in aithrisí 18 go 25 thuas, gur [...] toradh oibriúcháin na cuideachta [...] ag deireadh na bliana airgeadais [...] (dar críoch mí Mheán Fómhair [...]) an cothromas a bhí, ar an dáta sin, [...], agus, ar bhonn an phlean gnó nuashonraithe a tharraing an chuideachta suas, nach raibh Corsair in ann plean athstruchtúrúcháin 2020 a chomhlíonadh a thuilleadh.

(28) Ar deireadh, dúirt údaráis na Fraince gur fhan praghas an bhreosla agus an ráta malairte euro/dollar thar a bheith luaineach i gcaitheamh na tréimhse 2022/2023. Tharraing siad aird freisin ar an méadú ar na costais ainmnithe uile arbh é boilsciú ba chúis leo, go háirithe cothabháil aerárthaí agus a n-inneall ([...]) agus lónadóireacht ([...]) i gcaitheamh na tréimhse 2022/2023.

(29) An 15 Nollaig 2023 leasaigh Stát na Fraince dá réir sin a iarraidh chun plean athstruchtúrúcháin 2020 a leasú ar bhonn Roinn 7.2.2 de Threoirlínte R&R.

## 3. AN PLEAN ATHSTRUCHTÚRÚCHÁIN ATHBHREITHNITHE

### 3.1. Toimhdí sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe

(30) Ó bhí an 15 Nollaig 2023 ann, tá an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe tugtha cothrom le dáta roinnt uaireanta ag údaráis na Fraince, agus an fhorbairt atá tagtha ar ghníomhaíochtaí Corsair agus forbairtí geopholaitiúla agus maicreacnamaíocha le 2 bhliain anuas á gcur san áireamh.

(31) Glacadh an leagan is déanaí den phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe an 23 Bealtaine 2025. Tá an leagan sin den phlean i gceangal leis an bprótacal idir-réitigh dar teideal *Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair*, arna shíniú an 7 Samhain 2025 ag Corsair, ag údaráis na Fraince, ag na hinfheisteoirí nua agus ag na hinfheisteoirí atá ag imeacht faoi choimirce iontaobhaithe *ad hoc* arna gceapadh le cinneadh breithiúnach mar chuid de nós imeachta um chosc dócmhainneachta os comhair Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre agus Comité Interministeriel de Restructuring Industrielle (CIRI) ('an bhileog téarmaí'). Is iad seo a leanas na príomhthoimhdí atá mar bhonn agus mar thaca ag an bplean, a thug údaráis na Fraince cothrom le dáta go deireanach an 15 Nollaig 2025:

(a) deireadh leis na srianta uile a bhaineann le géarchéim sláinte COVID-19 agus margadh is fearr ná leibhéil 2019 ó 2025 ar aghaidh;

(b) Torthaí iarbhír Corsair (a chuir údaráis na Fraince isteach gan iniúchadh) don bhliain fhioscach 2024-2025 dar críoch an 30 Meán Fómhair 2025 lena léirítear filleadh ar bhrabúsacht agus glantoradh EUR [...] milliún ann;

(c) costais bhreosla arna lascainiú go USD [600-900]/tona ó mhí Aibreáin 2025 i gcomparáid le thart ar USD [500-800]/tona ar an meán ó bhí mí Mheán Fómhair 2024 ann;

(d) ráta malairte USD/EUR [0,9-1,3], i.e. beagán níos airde ná an ráta a breathnaíodh ó bhí mí Aibreáin 2025 ann;

(e) athnuachan iomlán fhlít Corsair a thabhairt chun críche i mí Eanáir 2025, agus [...] cinn d'aerárthaí Airbus A330-NEO aige, a mbeidh mar thoradh air go bhfreastalófar ar chinn scríbe uile Corsair le heitleáin Airbus A330-NEO a bhfuil trí ghrád taistil iontu agus 343 shuíochán (20 suíochán sa ghrád gnó, 21 shuíochán sa scothghrád agus 302 shuíochán sa ghrád barainne);

(f) díol na [...] aerárthach an [...] le [[...]] ar mhéid measta EUR [25-45] milliún agus an gealltanas ranníocaíochta scairshealbhóirí dar luach EUR [25-45] milliún i gcomhréir le Roinn B den bhileog téarmaí, ar dá réir (i) a mbeidh EUR [10-40] milliún san iomlán ranníoctha ag Blue Sky Holding ([8]), Groupe Advens-Geocoton ([9]) agus SEMPAT ([10]) (EUR [5-30] milliún, EUR [0-5] milliún agus EUR 3 mhilliún faoi seach) i bhfoirm caipitil nó, más gá sula nglacfaidh an Coimisiún an cinneadh, curtha ar fáil acu mar iasacht idirlinne chun riachtanais leachtachta Corsair a chumhdach go dtí go mbeidh an t-athstruchtúrú curtha i gcrích (rud a bheidh le caipitliú ina dhiaidh sin), agus (ii) a bhfuil gealltanas tugtha ag Group Advens-Geocoton freisin an dara beart de mhaoiniú eatramhach EUR [5-30] milliún a sholáthar do Corsair tráth nach déanaí ná 5 lá oibre ó dháta an chinnidh ón gCoimisiún Eorpach. Déanfar an iasacht idirlinne sin, dar luach EUR [20-60] ([11]) milliún san iomlán, a ionchorprú i gcaipiteal Corsair mar chuid de na méaduithe caipitil atá le déanamh tar éis chinneadh formheasa an Choimisiúin Eorpaigh (lena n-áirítear má bhíonn an cinneadh sin coinníollach);

([8]) Is cuibhreannas príobháideach é Blue Sky Holding, SAS, a bhfuil a oifig chláraithe in Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, lena n-áirítear cuid d'iar-scairshealbhóirí Corsair.

([9]) Is grúpa príobháideach tionsclaíoch agus seirbhíse de thionscnamh na Fraince é Groupe Advens-Geocoton, atá gníomhach go háirithe san earnáil teicstílí, san agraithionscail, san earnáil lóistíochta agus san earnáil seirbhísí digiteacha a bhfuil láithreacht stairiúil acu san Afraic agus i gcríocha thar lear. Bunaíodh é ó chumasc Advens agus Geocoton agus aithnítear taithí a bheith aige ar ghníomhaíochtaí a bhainistiú i dtimpeallachtaí casta atá dian ar chaipiteal.

([10]) Is cuideachta leathphoiblí é SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadeloupe) arb é an misean atá aige infheistíocht a dhéanamh i dtionscadail eacnamaíocha a bhfuil leas straitéiseach ag baint leo i gcríocha Ghuadalúip agus tacú leis na tionscadail sin, https://www.sempatrimoniale.com/a-propos. I gcomhthéacs athstruchtúrú Corsair, gníomhaíonn SEMPAT mar infheisteoir poiblí mionlaigh, a sholáthraíonn maoiniú arna dheonú ag Réigiún Ghuadalúip.

([11]) Gheall Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton agus SEMPAT freisin an tsuim bhreise EUR [5-20] milliún de chaipiteal a infheistiú má laghdaíonn sreabhadh airgid Corsair ag deireadh na míosa faoi bhun na tairsí EUR [20-60] milliún. Feidhmíonn an gealltanas sin chun slándáil bhreise a sholáthar má thagann meath ar pharaiméadair phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe Corsair, agus chun ranníocaíocht dhílis na n-infheisteoirí príobháideacha a mhéadú.

(g) an flít a theorannú do naoi n-aerárthach i gcaitheamh thréimhse an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe (ní áireofar an 10ú aerárthach ach ón [...]);

(h) gearradh na n-eitiltí is lú brabús (laghdú [...] % ar an líon uaireanta eitilte i gcomparáid leis an mbliain airgeadais [...]) chun go mbeidh lódfhachtóir níos fearr ann agus méadú ar an meántáille;

(i) méadú in 2025 ar sheirbhísí ó/chuig Oileán Mhuirís, [...] tar éis an chinnidh díriú ar an Afraic (ós rud é nach bhfuil sé inmharthana san fhadtéarma an bealach sin a oibriú ar bhonn séasúrach amháin);

(j) bearta breise chun feabhas a chur ar 'RASK' ([12]), as a dtiocfaidh méadú [...] % ar RASK le himeacht ama;

(k) feabhas ar ioncam coimhdeach ar bhonn comparáide leis an gcuid eile den tionscal;

(l) bainistíocht fheabhsaithe toraidh trí bhearta breise a thabhairt isteach amhail, go háirithe, aicmí táillí a oscailt agus a dhúnadh a bhuí le caighdeánú flít;

(m) réamhaisnéisí feabhsaithe lena n-ionchorpraítear, sa chás bunlíne, tionchar dearfach [...] % ar láimhdeachas paisinéirí in [...] agus [...] % in [...]. Tá an méadú sin ar phraghsanna díola mar thoradh ar éifeacht chomhcheangailte an mhéadaithe ar an sciar de shuíocháin i dtosach an chábáin agus athdhearadh sceideal na n-eitiltí chun na heitiltí is lú brabús a ghearradh (féach thuas);

(n) bearta breise coigilte costais amhail conarthaí struchtúracha a athchaibidliú (léasú, cothabháil agus seirbhísiú, etc.), costais mhargaíochta a laghdú, innill a ligean ar fholéas agus seirbhísí bainistíochta teicniúla a dhíol; agus

(o) cuíchóiriú costas foirne, a bhaineann go príomha le hathruithe ar chomhdhéanamh an aerchriú.

(32) Deir údaráis na Fraince freisin, sa bhreis ar na toimhdí sin, gur dócha go n-imríonn an íomhá Corsair mar aerlíne ísealchostais tionchar ar a ioncam, arb é is saintréith den íomhá sin cion ard ticéad fóirdheonaithe, cáil mar aerlíne cairteiltí, trealamh ar bord (amhail scáileáin) atá imithe as dáta agus flít neamhchaighdeánaithe aerárthaí. Dá réir sin, is dócha go ndíolfar ticéid ar phraghsanna níos airde de bharr flít níos nua-aimseartha a bheith ag Corsair, mar atá anois, agus go méadófar lódfhachtóirí de réir mar a thagann feabhas ar dhearcadh an chustaiméara. Thairis sin, an t-aiseolas dearfach a fuarthas ó chustaiméirí maidir le heitiltí a oibrítear le haerárthaí nua agus an teideal 'An aerlíne fóillíochta is fearr' sa Fhrainc le haghaidh 2024 a bheith bronnta ar Corsair ag na Gradaim Dhomhanda Aerlínte, deir údaráis na Fraince go dtugann siad sin léiriú cheana féin ar an aistriú sin ar shiúl ón íomhá mar 'aerlíne cairteiltí'. Deir an Fhrainc, fiú mura n-áirítear a straitéis uasdíola sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe mar a cuireadh faoi bhráid an Choimisiúin é, go bhfuil coinne leis go dtiocfaidh ann de réir a chéile don tionchar a imreoidh an straitéis sin ar tháillí agus ar lódfhachtóirí, de réir mar a thiocfaidh paisinéirí ar an eolas faoin tseirbhís fheabhsaithe agus de réir mar a athrófar a roghanna.

### 3.2. An plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a mhaoiniú

(33) Ina n-aighneacht an 27 Meán Fómhair 2023, mhol údaráis na Fraince gur cheart an tréimhse ón [...] go dtí an [...] a chumhdach leis an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe. Ar an taobh eile, léiríonn an doiciméadacht a sholáthair údaráis na Fraince an 15 Nollaig 2023 gurbh é [...] (seachas [...]) a bheadh san uastréimhse bhreise a beartaíodh don phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, i.e. suas leis an [...] ar a dhéanaí.

(34) Ina dhiaidh sin, de réir mar a forbraíodh na leaganacha éagsúla den phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, chuir údaráis na Fraince an Coimisiún ar an eolas gurbh é an 30 Meán Fómhair 2026, ar deireadh, dáta éifeachtach dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin.

(35) Ar an mbonn sin, an plean athstruchtúrúcháin a athbhreithníodh an 23 Bealtaine 2025, a tugadh cothrom le dáta an 15 Nollaig 2025 agus a chuir údaráis na Fraince faoi bhráid an Choimisiúin mar an leagan deiridh atá le cur san áireamh ina mheasúnú, tá sé bunaithe go bunúsach ar na toimhdí airgeadais seo a leanas:

([12]) Is é is 'RASK' ann an t-ioncam uile arna ghiniúint ag aerlíne i gcoibhneas leis an líon iomlán suíochánchiliméadar atá ar fáil (ASK) i gcaitheamh tréimhse ar leith.

(a) ar an gcéad dul síos, feabhas marthanach ar fheidhmíocht airgeadais (rud ba cheart a fhágáil go mbeifear in ann toradh oibriúcháin EUR [...] milliún an [...] a bhaint amach) agus ar shreafaí airgeadais arna nginiúint i gcaitheamh thréimhse an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a bhuí (i) leis an tairiscint tráchtála bharrfheabhsaithe tar éis an mhéadaithe ar an líon uainíochtaí agus úsáid á baint as flít atá athnuaite agus caighdeánaithe go hiomlán anois, (ii) leis na bearta athstruchtúrúcháin agus na bearta laghdaithe costas, agus (iii) le tionchar beart breise chun feabhas a chur ar bhrabúsacht;

(b) flít naoi n-aerárthach a bhfuil uasghrádú iomlán déanta orthu, agus bealaí tabhaithe caillteanais a dhúnadh agus bealaí nua chun na hAfraice a chur ina n-ionad;

(c) ina dhiaidh sin, ranníocaíochtaí airgeadais seachtracha i bhfoirm airgid úir arna sholáthar ag infheisteoirí seachtracha dar luach EUR 145,4 milliún, ar an gcéad dul síos ([13]), agus i bhfoirm tacaíochta airgeadais ó Stát na Fraince dar luach EUR 87,8 milliún san iomlán, ar an dara dul síos.

3.2.1 *Tuairisc ar an maoiniú*

(36) Mar a mhionsonraítear i dTábla 1 thíos, míníonn údaráis na Fraince go dtiocfaidh maoiniú príobháideach go príomha ó na nithe seo a leanas: (i) ranníocaíocht chaipitil EUR [...] milliún ó Blue Sky Holding, (ii) ranníocaíocht chaipitil ó infheisteoir seachtrach nua (an chuideachta Fhrancach Advens-Geocoton) mar scairshealbhóir nua, ar mhéid EUR [...] milliún, (iii) ranníocaíocht chaipitil bhreise EUR [...] milliún arna roinnt idir Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton agus SEMPAT, atá le soláthar do Corsair má laghaíonn a shreabhadh airgid faoi bhun na tairsí EUR [...] milliún, (iv) moratóir ar ranníocaíochtaí pinsin, arna dheonú ag Caisse de Retraite du Personnel Navigant (CRPN) ar mhéid EUR [...] milliún, (v) díol aerárthach Airbus A330 F-HSKY ag Corsair ar mhéid measta EUR [...] milliún, agus (vi) maoiniú ceithre aerárthach nua A330-NEO ag Corsair (trí chomhaontuithe léasaithe) i mí Iúil 2022 ar mhéid EUR [...] milliún ([14]).

(37) Ar an mbonn sin, deir údaráis na Fraince dá bhrí sin gurb é EUR 145,4 milliún méid na ranníocaíochta dílse atá le cur i bhfeidhm i leith na hiarrata go leasófar plean athstruchtúrúcháin 2020. Deir údaráis na Fraince freisin, i gcomhthéacs Chinneadh 2020 bunaithe ar phlean athstruchtúrúcháin 2020, go raibh EUR [130-180] milliún de ranníocaíochtaí caipitil phríobháidigh le Corsair ann.

(38) Dá réir sin, tagann údaráis na Fraince ar an gconclúid, i gcomhthéacs an leasaithe ar phlean athstruchtúrúcháin Corsair 2020, go mbeadh an ranníocaíocht dhílis iomlán cothrom le EUR 319,1 milliún dá bhrí sin (i.e. agus an ranníocaíocht dhílis tosaigh á cur san áireamh).

(39) A mhéid a bhaineann leis an tacaíocht airgeadais ó Stát na Fraince, míníonn údaráis na Fraince gurb é atá i bhformhór mór na cabhrach a iarradh sa leasú ar an bplean athstruchtúrúcháin tarscaoileadh na cabhrach a deonaíodh in 2020 i bhfoirm iasachtaí agus ní instealltaí nua, agus dá bhrí sin go soláthrófar an tacaíocht airgeadais ón Stát go príomha trí na nithe seo a leanas:

(i) ranníocaíocht nua EUR 3 mhilliún ón Conseil Départemental de la Guadeloupe;

(ii) creidmheas cánach thar lear (CIOM) dar luach EUR 38,1 milliún faoi chlár infheistíochta Corsair chun aerárthach a cheannach ([15]);

(iii) athsceidealú EUR 19 milliún a chomhfhreagraíonn don fhiachas poiblí neamh-inmhaite i gcaitheamh thréimhse 6 bliana ([...]) ([16]);

([13]) Tar éis an scairshealbhóir stairiúil OMRP a bhrú amach go hiomlán trína scaireanna uile a chealú.

([14]) A chomhfhreagraíonn do mhéid léasa mhíosúil na n-aerárthaí go dtí an 30 Meán Fómhair 2025, i.e. ar feadh théarma an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe.

([15]) Is liúntas cánach é an creidmheas cánach thar lear, a rialaítear le hAirteagal 244 quater W de Chód Cánach Ginearálta na Fraince, le haghaidh infheistíochtaí sna ranna thar lear. De ghnáth, ní bhíonn an beart sin ar fáil do ghnóthais atá i gcruachás. Mar sin féin, geallann Stát na Fraince a dhícheall a dhéanamh chun é a dheonú do Corsair, de mhaolú air sin, d'ainneoin a stádais mar ghnóthas atá i gcruachás.

([16]) Cuireann údaráis na Fraince in iúl go n-aisíocfar iarmhéid an fhiachais phoiblí neamh-inmhaite, i.e. 5,5 milliún, an tráth céanna a íocfar creidmheas cánach 2026 (a chomhfhreagraíonn don chreidmheas cánach thar lear atá le híoc ag Stát na Fraince le Corsair de bhun Airteagal 107(2)(b) CFAE).

(iv) tarscaoileadh EUR 23 mhilliún a chomhfhreagraíonn don fhiachas poiblí inmhaite is féidir a tharscaoileadh ([17]); agus

(v) tarscaoileadh EUR 80 milliún d'fhiachas poiblí a chomhfhreagraíonn do na hiasachtaí Stáit a deonaíodh mar chuid de phlean athstruchtúrúcháin 2020 (iasachtaí ó Fonds de Développement Économique et Social agus Prêt Participatif – 'iasachtaí FDES agus PP', féach aithris 1, pointí (1) agus (iv)), chomh maith le tarscaoileadh EUR 4,7 milliún d'ús ar na hiasachtaí sin.

(40) A mhéid a bhaineann le tarscaoileadh iasachtaí FDES agus PP (aithris 39(v)), áitíonn údaráis na Fraince, ós rud é gur cuireadh an méid sin san áireamh ina iomláine cheana féin i gCinneadh 2020, nár cheart é a áireamh arís i ríomh na cabhrach lena maoinítear na costais athstruchtúrúcháin chun an cóimheas idir cabhair agus ranníocaíocht dhílis a chinneadh, toisc go gcomhairfí an chabhair chéanna faoi dhó dá dheasca sin. Ar an taobh eile, is gá méid an úis fhabhraithe agus chaipitlithe (ar an iasacht rannpháirtíochta) a chur san áireamh, arb é a bheidh ann EUR 4,7 milliún i gcaitheamh thréimhse iomlán na hiasachta rannpháirtíochta. Thairis sin, mar mhalairt ar an tarscaoileadh sin, tá clásal tosaíochta maidir le 'rath níos fearr' á dheonú ag Corsair do Stát na Fraince agus do na creidiúnaithe poiblí lena mbaineann, ar dá réir a aisíocfaidh Corsair go bliantúil, má chomhlíontar na coinníollacha a leagtar síos, méid a chomhfhreagraíonn do [...] % den difríocht dheimhneach idir a thoradh oibriúcháin, lena n-áirítear forálacha cothabhála, agus dímheas an fhiachais athsceidealaithe ([18]), suas le huasteorainn EUR [...] milliún. Tá gníomhachtú éifeachtach an chlásail sin faoi réir comhlíonadh carnach dianchoinníollacha airgeadais, is iad sin cothromas deimhneach a bheith ann agus suíomh leordhóthanach sreabhaidh airgid a bheith á choinneáil ar bun, lena n-áirithítear nach gcuirfidh na híocaíochtaí a dhéanfar faoin gclásal maidir le rath níos fearr sócmhainneacht ná leachtacht an ghnóthais i mbaol.

(41) Ba cheart a mheabhrú anseo, i gcomhthéacs Chinneadh 2020 bunaithe ar phlean athstruchtúrúcháin 2020, go raibh an státchabhair a íocadh le Corsair i bhfoirm cabhair athstruchtúrúcháin dar luach EUR 106,7 milliún, arbh é a bhí inti (i) moratóir ar na dliteanais phoiblí arna dtabhú ag Corsair amhail ag deireadh mhí Eanáir 2021 a measadh a bheith cothrom le EUR 21,9 milliún, (ii) EUR 4,8 milliún i bhfoirm creidmheas cánach thar lear ar aerárthach amháin nó níos mó a cheannach in 2021, (iii) iasacht dhíreach ar lacáiste ón Stát dar luach EUR 18 milliún ('iasacht FDES') agus (iv) iasacht rannpháirtíochta dar luach EUR 62 mhilliún ('iasacht PP') ([19]).

(42) Cuireann údaráis na Fraince in iúl gur íoc na húdaráis áitiúla sna ranna thar lear EUR 6 mhilliún in 2020, mar chuid d'infheistíocht OMRP, rud nár cuireadh san áireamh i gCinneadh 2020. Dá bhrí sin, ní mór an méid sin a chur leis an méid státchabhrach a íocadh in 2020, rud a fhágann gurb é EUR 112,7 milliún an méid iomlán státchabhrach.

(43) Thairis sin, mar fhreagairt ar bharúil an Choimisiúin in aithris 95 den chinneadh tosaigh lena gcaitear amhras ar incháilitheacht an mhoratóra, mar ranníocaíocht dhílis, ar EUR [10-40] milliún a fuarthas trí ranníocaíochtaí pinsin a íoc ar bhonn céimnithe, a dheonaigh CRPN do Corsair i mí Mheán Fómhair 2023, áitíonn údaráis na Fraince, go bunúsach, gur comhlacht é CRPN a dhéanann bainistíocht go neamhspleách ar acmhainní de thionscnamh príobháideach. Ós rud é nach acmhainní stáit iad acmhainní CRPN agus nach féidir an cinneadh ranníocaíochtaí a íoc ar bhonn céimnithe – rud atá inchomparáide le hiompraíocht réasúnta ag creidiúnaí príobháideach i gcomhthéacs an cháis seo – a chur i leith an Stáit, ní státchabhair é an beart sin de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

(44) Léirítear i dTábla 1 miondealú na ranníocaíochtaí dílse agus na státchabhrach i maoiniú phlean athstruchtúrúcháin 2020. Léirítear an miondealú sin ansin sa mhaoiniú a cuireadh ar fáil don phlean athstruchtúrúcháin leasaithe. Ar deireadh, léiríonn sé an cóimheas idir na ranníocaíochtaí príobháideacha agus poiblí uile le maoiniú an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe.

([17]) Soláthraítear an maoiniú a liostaítear in aithris 39(iii) agus (iv) tríd an Commission des chefs des services financiers (CCSF), ar cuid den Ard-Stiúrthóireacht um Airgeadas Poiblí san Aireacht Gheilleagair é, https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises.

([18]) Féach Iarscríbhinn 5 a ghabhann leis an mbileog téarmaí arna síniú an 7 Samhain 2025.

([19]) I ndáil leis sin, cuireann údaráis na Fraince in iúl, i gcomhthéacs Chinneadh 2020, nárbh é an buntáiste eacnamaíoch a tugadh do Corsair trí iasachtaí a dheonaigh an Stát le hais iasachtaí comhchosúla a dheonaigh gníomhaí príobháideach agus an buntáiste sin amháin a áiríodh mar státchabhair ach méid iomlán na n-iasachtaí a dheonaigh an Stát (EUR 80 milliún).

*Tábla 1*

**Cabhair agus ranníocaíochtaí dílse**

| Ranníocaíochtaí dílse | | Cabhair | |
|---|---|---|---|
| Cineál | Méid<br>In EUR milliúin | Cineál | Méid<br>In EUR milliúin |
| Lamháltais TUI (scairshealbhóir amach) | [80-120] | Moratóir ar dhliteanais phoiblí | 21,9 |
| Ranníocaíocht ó OMRP | [10-50] | Creidmheas cánach thar lear | 4,8 |
| Ranníocaíocht ó údaráis áitiúla thar lear (trí OMRP) | (6) | Iasachtaí stáit FDES agus PP | 80 |
| Díol trí aerárthach Boeing 747 an 2 Iúil 2020 | [10-25] | Ranníocaíocht ó údaráis áitiúla thar lear (trí OMRP) | 6 |
| Caibidlíocht maidir le léasú dhá aerárthach | [3-10] | | |
| Plean cosanta fostaíochta agus comhaontú comhchoiteann um fhoirceannadh frithpháirteach | [7-20] | | |
| **Iomlán na ranníocaíochtaí dílse le plean athstruchtúrúcháin 2020** | **60,86 %<br>173,7** | **Cabhair iomlán do phlean athstruchtúrúcháin 2020** | **112,7<br>39,14 %** |
| Instealladh caipitil ó Blue Sky Holding (iar-scairshealbhóirí OMRP agus athinfheisteoirí) | [5-30] | Instealladh caipitil ó Conseil Départemental de la Guadeloupe (trí SEMPAT) | 3 |
| Instealladh caipitil ó Advens-Geocoton | [5-30] | Tarscaoileadh iasachtaí stáit FDES agus PP | Ús caipitlithe agus fabhraithe amhail ag deireadh mhí Iúil 2 025 ar an iasacht rannpháirtíochta (PP): 4,7<br>Ús íoctha ar iasacht FDES |
| Gealltanas nua maidir le hinstealladh caipitil breise ó scairshealbhóirí (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton agus SEMPAT) | [5-30] | | |
| Ranníocaíochtaí arna ndeonú ag Caisse de Retraite du Personnel Navigant | [10-40] | Athsceidealú fiachais phoiblí neamh-inmhaite | 19 |
| Díol aerárthach F-HSKY | [25-40] | Tarscaoileadh fiachais phoiblí inmhaite | 23 |
| Maoiniú ceithre aerárthach nua Airbus A330-NEO trí léasú (táillí léasaithe) | [20-80] | Creidmheas cánach thar lear | 38,1 |
| **Iomlán na ranníocaíochtaí dílse leis an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe** | **145,4<br>62,3 %** | **Cabhair iomlán don phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe** | **87,8<br>37,7 %** |
| **Iomlán foriomlán na ranníocaíochtaí dílse (leis an dá phlean)** | **319,1<br>61,4 %** | **Iomlán na cabhrach (don dá phlean)** | **200,5<br>38,6 %** |

3.2.2 *Comhréireacht idir cabhair, ranníocaíochtaí dílse agus comhroinnt dualgas*

(45) Ar an mbonn sin, tugann údaráis na Fraince le fios, i gcomhthéacs an leasaithe ar phlean athstruchtúrúcháin Corsair 2020, gurbh é EUR 200,5 milliún méid iomlán lascainithe na státchabhrach a bheadh ann (agus an chabhair tosaigh á cur san áireamh), i.e. EUR [80-180] milliún níos lú ná méid iomlán lascainithe na ranníocaíochtaí príobháideacha.

(46) Tagann údaráis na Fraince ar an gconclúid dá réir sin go gcomhlíontar go héasca an coinníoll a leagtar síos i bpointe 64 de Threoirlínte R&R – ar dá réir nach mór ranníocaíochtaí dílse a bheith cothrom le 50 % ar a laghad de na costais athstruchtúrúcháin.

(47) Ina theannta sin, deir údaráis na Fraince go mbeidh cuid de na hiarrachtaí poiblí faoin bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe i bhfoirm instealltaí caipitil agus go bhfuil na scairshealbhóirí atá ann faoi láthair ag ranníoc go han-mhór leis an iarracht athstruchtúrúcháin trína scairsheilbh a laghdú go nialas i gcomhthéacs an mhéadaithe caipitil atá le teacht. I ndáil leis sin, míníonn údaráis na Fraince, i gcomhréir le pointe 66 de Threoirlínte R&R, go mbeidh caillteanais charntha Corsair roimh an idirghabháil ón Stát ionsúite go hiomlán ag na scairshealbhóirí atá ann cheana. Chuige sin, cuireadh laghdú caipitil i bhfeidhm chun na caillteanais a tugadh ar aghaidh a imréiteach sula soláthrófar cistí poiblí. De thoradh na hoibríochta sin, chuir dímheas iomlán na scaireanna gan íoc deireadh iomlán le rannpháirtíocht na scairshealbhóirí atá ann cheana. Tharla sé sin roimh an méadú caipitil, ionas nach rachaidh an t-athchaipitliú chun tairbhe na n-iar-scairshealbhóirí ar bhealach ar bith. Measann údaráis na Fraince, dá bhrí sin, go n-áirithítear leis an gcur chuige sin go gcomhroinntear na dualgais go leordhóthanach, ós ar na scairshealbhóirí atá ann cheana atá dualgas iomlán na gcaillteanas roimhe seo an oiread a cheadaítear leis an dlí náisiúnta agus ós rud é go bhrúitear amach go héifeachtach iad mar chuid den athstruchtúrú caipitil.

3.2.3 *Oiriúnacht na cabhrach*

(48) Ar bhonn an mhéid thuas, measann údaráis na Fraince go n-eascraíonn na deacrachtaí atá ag Corsair faoi láthair as saincheisteanna leachtachta láithreacha agus as lagú struchtúrach ar a shócmhainneacht, atá mar thoradh ar chaillteanais charntha a laghdaigh a chothromas bliain i ndiaidh bliana. Cuireann siad in iúl nach é amháin go gcuirfidh an chabhair atá beartaithe, arb é atá inti go bunúsach tarscaoileadh fiachais agus creidmheas cánach, feabhas ar shreabhadh airgid na cuideachta go sealadach ach go rannchuideoidh sí freisin lena sócmhainneacht a neartú go fadtéarmach. Tá an ghné dheireanach sin i gcomhréir le cumas na cuideachta a cuid dliteanas uile a chumhdach óna hacmhainní dílse. Déanann tarscaoileadh fiachais laghdú láithreach agus buan ar dhliteanais reatha, agus déanann creidmheas cánach méadú ar an nglantoradh nó na sócmhainní, ach sa dá chás cuirtear feabhas ar an nglansuíomh. Measann údaráis na Fraince gurb é an laghdú sin ar dhliteanais, i gcomhcheangal le hathbhunú leibhéal cothromais, an sásra is iomchuí chun na deacrachtaí a sainaithníodh a leigheas. Leis an gcabhair, lena ngabhfaidh clásal maidir le rath níos fearr ar mhéid suas le EUR [...] milliún, thabharfaí aghaidh ar riachtanais leachtachta mheántéarmacha agus ar shócmhainneacht neamhleor araon, agus dá bhrí sin ba cheart go gcuirfeadh sí ar a chumas do Corsair filleadh ar struchtúr airgeadais inbhuanaithe agus ar shuíomh airgid deimhneach agus a ghealltanais á gcomhlíonadh aige.

3.3. **Inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú**

3.3.1 *Tuairisc ar thoimhdí agus réamh-mheastacháin airgeadais*

(49) De réir an cháis bunlíne sa nuashonrú is déanaí ar an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a chuir údaráis na Fraince isteach, dar dáta an 23 Bealtaine 2025 agus a nuashonraíodh go deireanach an 15 Nollaig 2025, tá coinne leis go dtiocfaidh méadú thart ar 17 % ar láimhdeachas Corsair, agus go háirithe ar láimhdeachas ó iompar paisinéirí, i gcaitheamh thréimhse an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe (idir deireadh mhí Mheán Fómhair 2023 agus deireadh mhí Mheán Fómhair 2026), agus go sroichfear thart ar EUR [...] milliún faoi dheireadh mhí Mheán Fómhair 2026.

(50) Measann údaráis na Fraince go bhfuil coinne leis nach dtiocfaidh ach méadú [...] % ar chostais (costais inathraitheacha agus sheasta) i gcaitheamh thréimhse an phlean, rud atá níos lú go comhréireach ná ioncam ionchasach na cuideachta faoi dheireadh mhí Mheán Fómhair 2026. Mar sin féin, maidir le costais sheasta go háirithe, [...], deir údaráis na Fraince go bhfuil coinne leis go dtiocfaidh méadú [...] % ar na costais léasaithe sin i gcaitheamh thréimhse an athstruchtúrúcháin athbhreithnithe mar thoradh ar na haerárthaí nua a bheith curtha leis an bhflít. Míníonn údaráis na Fraince go bhfuil na haerárthaí nua sin níos saoire i dtéarmaí costais oibriúcháin (go háirithe i dtéarmaí ídiú breosla) ach go bhfuil a léasú níos costasaí.

(51) Áitíonn údaráis na Fraince, ar bhonn na staide thuas, agus mar a léirítear sa tábla seo a leanas, go bhfuil coinne leis go dtiocfaidh fás nach beag ar thoradh oibriúcháin na cuideachta i gcaitheamh thréimhse an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, ó EUR ([...]) milliún ag deireadh mhí Mheán Fómhair 2023 go EUR [...] milliún ag deireadh mhí Mheán Fómhair 2026, arb é a bheidh ann aisiompú iomlán an cháis ó chaillteanas mór oibriúcháin go toradh oibriúcháin thar a bheith dearfach i gcaitheamh thréimhse an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe.

*Tábla 2*

**Príomhtháscairí airgeadais Corsair (cás bunlíne)**

| | | Tréimhse athstruchtúrúcháin | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Milliún EUR | R2021 | R2022 | R2023 | R2024 | R2025 | P2026 | P2027 | P2028 |
| | | | | | | | | |
| **Láimhdeachas** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| ***ar ó iompar paisinéirí é*** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Toradh oibriúcháin** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Glantoradh** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | | | | | | | | |
| **Cothromas (IFRS 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Glanfhiachas (IFRS 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Caipiteal a úsáidtear (IFRS 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Suíomh airgid** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | | | | | | | | |
| **Cóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear %** (*) | […] | […] | […] | […] | […] | [10,6-13,4]% | [11,4-15,2] | […] |
| **Ráta toraidh ar chothromas %** (**) | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | […] | […] |

*Foinse:* sleamhnáin éagsúla ón bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe amhail an 23 Bealtaine 2025, mar a soláthraíodh; 'Achoimre ar na doiciméid a cuireadh isteach' an 20 Meitheamh 2025.

(*) Arna ríomh ar bhonn NOPAT (glanbhrabús oibriúcháin iarchánach) ([20]).

(**) Arna asbhaint ar bhonn glantoraidh agus cothromais.

([20]) Leis an toradh oibriúcháin tomhaistear feidhmíocht oibríochtúil an ghnóthais sula gcuirtear muirir airgeadais agus cáin chorparáide san áireamh, i gcomhréir leis na rialacha cuntasaíochta is infheidhme. Is é an glanbhrabús oibriúcháin iarchánach (NOPAT) an toradh oibriúcháin iarchánach, arna ríomh ar bhonn normatach, amhail is gur maoiníodh an gnóthas go heisiach le cothromas, agus faightear é trí ráta cánach caighdeánaithe a chur i bhfeidhm maidir leis an toradh oibriúcháin. Leis an gcur chuige sin, is féidir éifeachtaí an struchtúir maoiniúcháin agus míreanna eisceachtúla cánach a neodrú. Dá réir sin, is é NOPAT an comhiomlán ábhartha chun an cóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear a ríomh, lena dtomhaistear an toradh ar chaipiteal a úsáidtear tríd an gcóimheas idir NOPAT agus an caipiteal a úsáidtear a léiriú, agus lena bhfágtar gur féidir measúnú a dhéanamh ar chumas an ghnóthais luach a chruthú i gcás inar mó an toradh sin ná meánchostas ualaithe an chaipitil, ar ráta toraidh é arna ríomh ar bhonn iarchánach freisin. I gcás Corsair, ríomhtar NOPAT mar a leanas: tuilleamh roimh ús agus cáin arna choigeartú i leith ús airgeadais ar léasú (neas-ríomh, ó tharlaíonn nach gcuireann an chuideachta ráitis airgeadais chomhdhlúite isteach faoi IFRS) + costais foirne bhreise + cáin chorparáide.

(52) A mhéid a bhaineann le glantoradh Corsair sa chás bunlíne, tá coinne ag údaráis na Fraince leis go dtiocfaidh méadú den mhéid céanna air, agus fás suntasach i gcaitheamh thréimhse an phlean ó ghlanchaillteanas EUR [...] milliún an [...] go brabús ionchasach EUR [...] milliún ag deireadh mhí Mheán Fómhair 2026. Ba cheart a thabhairt faoi deara go bhfuil an glanbhrabús sin a bhfuil coinne leis ag deireadh mhí Mheán Fómhair 2026 i bhfad níos airde ná mar a bhí in 2025 a bhuí leis na ranníocaíochtaí eisceachtúla a bhaineann le héilimh Stát na Fraince a bheith tarscaoilte aige mar aon le toradh eisceachtúil EUR [...] milliún agus leis na fáltais de thart ar EUR [...] milliún ó dhíol an aerárthaigh F-HSKY. In éagmais na ranníocaíochtaí eisceachtúla sin, ba é EUR [...] milliún an glantoradh a mbeadh coinne leis ag deireadh mhí Mheán Fómhair 2026.

(53) Deir údaráis na Fraince gurb iad na nithe seo a leanas go háirithe a thug ann do na torthaí dearfacha sin, a léiríonn feabhas soiléir: (i) dinimic tráchtála an-mhaith, (ii) athnuachan an fhlít, rud a thug caoi do sheirbhís fheabhsaithe, (iii) bearta a tugadh isteach chun feabhas a chur ar RASK (go háirithe méadú ar ioncam coimhdeach, bainistíocht fheabhsaithe toraidh agus athchaibidlíocht conarthaí le soláthraithe seirbhíse áirithe), agus (iv) ionchorprú tionchair beart feabhsaithe feidhmíochta, ar bearta iad a sainaithníodh cheana ach nár cuireadh a dtionchar dearfach san áireamh go hiomlán go dtí go gcuirfí chun feidhme iad.

(54) I ndáil leis sin, sonraíonn údaráis na Fraince go mbaineann na bearta feabhsúcháin le coigilteas costais agus méaduithe ioncaim araon, agus go n-áirítear orthu na príomheilimintí seo a leanas, i measc nithe eile:

(a) ionchorprú tionchair iarbhír beart feabhsaithe RASK, a bhí ní b'airde ná a toimhdíodh ar dtús ([...] % ó 2026, i gcomparáid le [...] % roimhe sin) i gcomhréir leis an bhfeidhmíocht den scoth a breathnaíodh sa bhliain airgeadais 2024/2025 tar éis do Corsair an plean gníomhaíochta a chur chun feidhme;

(b) tionchar níos airde a bheith ag an meánphraghas cúpóin, i bhfianaise chobhsú an mheánphraghais cúpóin, nó i bhfianaise an mhéadaithe bhig a tháinig air fiú, a breathnaíodh i gcaitheamh na bliana airgeadais 2025, cé gur tháinig laghdú mór ar phraghas an bhreosla ([...] % i gcomparáid leis an leagan roimhe seo den phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe). Cuireann údaráis na Fraince in iúl go bhfuil an treocht sin maidir le feabhas ar an meánphraghas cúpóin i gcomhthráth le laghdú ar phraghas an bhreosla ag leanúint ar aghaidh agus go dtacaíonn sí leis na spriocanna don am amach anseo a leagtar amach sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe i dtéarmaí an toraidh in aghaidh an phaisinéara; is é uasdíol Corsair i ndáil le hathnuachan a fhlít is príomhchúis leis sin, rud a d'fhág gur féidir an meánphraghas cúpóin a ardú níos mó ná a raibh coinne leis ar dtús le linn [...]; agus

(c) laghdú ar chostais dáileacháin i bhfianaise na feidhmíochta láidre a bhí ann le déanaí trí bhealaí ar líne a breathnaíodh le linn na bliana airgeadais 2025. Mar thoradh ar bheartas tráchtála dinimiciúil a chur chun feidhme i gcaitheamh roinnt míonna arbh é ab aidhm dó dlús a chur le forbairt díolachán díreach, agus go háirithe díolacháin ar líne, tá laghdú tagtha cheana féin ar úsáid líonraí tríú páirtí, atá níos costasaí ó thaobh struchtúir de.

(55) Mar sin féin, ní thugann na toimhdí agus na forbairtí sin caoi do [...], i.e. an ceann tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin. Tá coinne ag údaráis na Fraince leis go mbeidh cothromas Corsair, i mí Mheán Fómhair 2026 fós [...] agus EUR [...] milliún ann, agus go mbeidh cóimheas toraidh [10,6-13,4] % ar chaipiteal a úsáidtear, rud atá i gcomhréir le costas caipitil Corsair a mheasann údaráis na Fraince a bheith [8,6-10,5] %. Ar deireadh, deir údaráis na Fraince go bhfuil coinne leis go sroichfidh an cóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear [11,4-15,2] % ag deireadh mhí Mheán Fómhair 2027 (agus go mbeidh sé níos mó ná [18-21] % ag deireadh na bliana airgeadais 2027-2028, a chríochnóidh ag deireadh mhí Mheán Fómhair 2028).

(56) I ndáil leis sin, deir údaráis na Fraince, de réir Threoirlínte R&R, nach mór don phlean athstruchtúrúcháin inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí a athbhunú laistigh d'amscála réasúnta agus ar bhonn toimhdí réalaíocha maidir le dálaí oibriúcháin amach anseo lenar cheart aon státchabhair bhreise nach gcumhdaítear leis an bplean athstruchtúrúcháin a eisiamh.

(57) Ar an mbonn sin, measann údaráis na Fraince nach gá go gcomhfhreagraíonn an t-amscála réasúnta dá bhforáiltear i dTreoirlínte R&R don tréimhse athstruchtúrúcháin, nach mór thairis sin a bheith chomh gearr is féidir, agus go bhfuil sé sin soiléir, dar leo, ón tsamhail tháscach de phlean athstruchtúrúcháin atá i gceangal mar Iarscríbhinn II a ghabhann le Treoirlínte R&R.

(58) Thairis sin, measann údaráis na Fraince go bhfuil an critéar sin maidir le hinmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú laistigh d'amscála réasúnta infheidhme gan srian maidir le leasú an phlean athstruchtúrúcháin, sa chaoi gur gá, dar leo, gurb é an iarraidh ar leasú túsphointe an amscála réasúnta sa chás áirithe seo.

(59) I ndáil leis sin, cuireann údaráis na Fraince in iúl go meastar go mbaintear inmharthanacht fhadtéarmach i gcás inar féidir le gnóthas toradh réamh-mheasta iomchuí ar chaipiteal a sholáthar tar éis dó a chostais uile a chumhdach, lena n-áirítear dímheas agus muirir airgeadais. Is é sin le rá, meastar an gnóthas athstruchtúraithe a bheith inmharthana i gcás inar féidir leis dul san iomaíocht sa mhargadh ar a thuillteanas féin.

(60) Ar an mbonn sin, measann údaráis na Fraince dá bhrí sin nach mór don Choimisiún, sa chleachtas, an critéar maidir le filleadh ar an inmharthanacht a scrúdú ar bhonn moll fianaise, i gcomhréir lena chleachtas cinnteoireachta. Mar chuid den mholl fianaise sin, áitíonn údaráis na Fraince gur cheart don Choimisiún scrúdú a dhéanamh ar chóimheasa sreabhaidh airgid agus ar chóimheasa brabúsachta freisin (tuilleamh roimh ús, cáin, dímheas, amúchadh agus cíosanna (TRÚCDAC), cóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear, ráta toraidh ar chothromas nó meánchostas ualaithe an chaipitil). Áitíonn siad freisin gur cheart don Choimisiún anailís a dhéanamh go háirithe i dtaobh an dtagann an cóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear chun bheith níos airde ná meánchostas ualaithe an chaipitil laistigh d'amscála réasúnta chun measúnú a dhéanamh ar chumas na haerlíne brabúsacht leordhóthanach a ghiniúint chun costas a maoinithe caipitil a chumhdach.

(61) Mar a leagtar amach i dTábla 3, tugann údaráis na Fraince le fios freisin go léireodh an cás doirbh i bplean athstruchtúrúcháin Corsair meathlú –EUR [...] milliún ar thoradh oibriúcháin na cuideachta ag deireadh mhí Mheán Fómhair 2026 agus go mbeadh caillteanas oibriúcháin ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin athbhreithnithe ann dá dheasca. Léireodh gach táscaire eile an meathlú sin freisin.

*Tábla 3*

**Príomhtháscairí airgeadais le haghaidh Corsair (cás doirbh)**

| | | Tréimhse athstruchtúrúcháin | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Milliún EUR | R2021 | R2022 | R2023 | R2024 | R2025 | P2026 | P2027 | P2028 |
| | | | | | | | | |
| **Láimhdeachas** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| ***ar ó iompar paisinéirí é*** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Toradh oibriúcháin** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Glantoradh** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | | | | | | | | |
| **Cothromas (IFRS 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Glanfhiachas (IFRS 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Caipiteal a úsáidtear (IFRS 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Suíomh airgid** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | | | | | | | | |
| **Cóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear %** (*) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

| | | Tréimhse athstruchtúrúcháin | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Milliún EUR | R2021 | R2022 | R2023 | R2024 | R2025 | P2026 | P2027 | P2028 |
| **Ráta toraidh ar chothromas %** (**) | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* |

*Foinse:* sleamhnáin éagsúla ón bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe amhail an 23 Bealtaine 2025, mar a soláthraíodh; 'Achoimre ar na doiciméid a cuireadh isteach' an 20 Meitheamh 2025.

(*) Arna ríomh ar bhonn NOPAT (glanbhrabús oibriúcháin iarchánach) ([21]).

(**) Arna asbhaint ar bhonn glantoraidh agus cothromais.

(62) Cuireann údaráis na Fraince in iúl go bhfuil an cás doirbh bunaithe ar athbhreithniú ar na toimhdí seo a leanas sa chás bunlíne:

(a) maidir le heitiltí chuig Guadalúip, cé go bhfuil an cás bunlíne bunaithe ar mhargadh a sháraíonn leibhéil 2019 ó 2025 ar aghaidh (rud atá feicthe ag an gcuideachta cheana féin), tá an cás doirbh bunaithe ar théarnamh níos céimsí ar mhargadh Guadalúip agus filleadh ar fhigiúirí 2019 bliain amháin ina dhiaidh sin, ó 2026 ar aghaidh, agus laghdú dá réir sin ar an líon paisinéirí a iompróidh Corsair freisin;

(b) maidir le breosla, cé go nglactar leis sa chás bunlíne go mbeidh praghas USD [600-900]/tona ar bhreosla ó mhí na Bealtaine 2025, bhí an cás doirbh bunaithe ar an toimhde go dtiocfadh méadú USD [...]/tona ar an bpraghas i gcaitheamh na tréimhse athstruchtúrúcháin ina hiomláine agus, dá réir sin, go méadódh costais bhreosla go méid a chomhfhreagraíonn do na forbairtí praghsanna lúide an costas a bhfuil coinne lena chur ar aghaidh chuig an bpraghas díola. I ndáil leis sin, deir údaráis na Fraince go nglactar leis go gcuirtear aon trian den mhéadú ar phraghas an bhreosla ar aghaidh i bpraghsanna díola;

(c) maidir le praghsanna díola ticéad, cé go bhfuil an cás bunlíne bunaithe ar an toimhde go dtiocfadh méadú ar phraghsanna díola mar thoradh (i) ar an 'meascán cábáin', ina bhfeicfí méadú ar an sciar de shuíocháin 'i dtosach an chábáin', agus (ii) ar an ollchóiriú ar an bplean eitilte, lena bhféadfaí na heitiltí is lú brabús a ghearradh, bhí an cás doirbh bunaithe ar mhéadú teoranta ar an bpraghas i gcaitheamh na tréimhse athstruchtúrúcháin, rud a mbeadh láimhdeachas laghdaithe i gcomparáid leis an gcás bunlíne mar thoradh air;

(d) maidir le forbairt oibríochtaí Corsair san Afraic, cé go gcuirtear forbairt an bhealaigh idir Páras agus Abidjan san áireamh sa chás bunlíne d'ainneoin an tionchair dhiúltaigh a imríonn Air Côte d'Ivoire a bheith tagtha isteach sa mhargadh, tá an cás doirbh bunaithe ar bhorradh níos moille ná mar a raibh coinne leis ar dtús agus laghdú comhfhreagrach ar an líon paisinéirí a iomprófar;

(e) maidir le cur chun feidhme na mbeart coigilte costais agus na mbeart chun feabhas a chur ar RASK dá bhforáiltear sa chás bunlíne, tá an cás doirbh bunaithe ar mhoill ar chur chun feidhme na mbeart sin, rud a mbeadh tionchar diúltach aige ar an mbliain airgeadais 2026.

(63) Ar an mbonn sin, tugann údaráis na Fraince le fios go léirítear leis an gcás doirbh lascainithe (i) toradh oibriúcháin thar a bheith dearfach, arb é atá ann EUR [...] milliún ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin (agus suas le EUR [10-30] milliún fiú an 30 Meán Fómhair 2028, (ii) sreabhadh airgid [...] i gcaitheamh thréimhse iomlán an phlean agus thart ar EUR [...] milliún an 30 Meán Fómhair 2026 (agus EUR [...] milliún an 30 Meán Fómhair 2028).

([21]) Leis an toradh oibriúcháin tomhaistear feidhmíocht oibríochtúil an ghnóthais sula gcuirtear muirir airgeadais agus cáin chorparáide san áireamh, i gcomhréir leis na rialacha cuntasaíochta is infheidhme. Is é an glanbhrabús oibriúcháin iarchánach (NOPAT) an toradh oibriúcháin iarchánach, arna ríomh ar bhonn normatach, amhail is gur maoiníodh an gnóthas go heisiach le cothromas, agus faightear é trí ráta cánach caighdeánaithe a chur i bhfeidhm maidir leis an toradh oibriúcháin. Leis an gcur chuige sin, is féidir éifeachtaí an struchtúir maoiniúcháin agus míreanna eisceachtúla cánach a neodrú. Dá réir sin, is é NOPAT an comhiomlán ábhartha chun an cóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear a ríomh, lena dtomhaistear an toradh ar chaipiteal a úsáidtear tríd an gcóimheas idir NOPAT agus an caipiteal a úsáidtear a léiriú, agus lena bhfágtar gur féidir measúnú a dhéanamh ar chumas an ghnóthais luach a chruthú i gcás inar mó an toradh sin ná meánchostas ualaithe an chaipitil, ar ráta toraidh é arna ríomh ar bhonn iarchánach freisin. I gcás Corsair, ríomhtar NOPAT mar a leanas: tuilleamh roimh ús agus cáin arna choigeartú i leith ús airgeadais ar léasú (neas-ríomh, ó tharlaíonn nach gcuireann an chuideachta ráitis airgeadais chomhdhlúite isteach faoi IFRS) + costais foirne bhreise + cáin chorparáide.

(64) Míníonn údaráis na Fraince go léiríonn na torthaí sin go bhfuil Corsair in ann, fiú sa chás doirbh, a ghealltanais airgeadais uile a chomhlíonadh gan gá le cabhair bhreise.

(65) Ar bhonn a bhfuil thuas, míníonn údaráis na Fraince go ndeimhníonn na táscairí uile a áirítear sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a seoladh chuig an gCoimisiún go bhfillfear ar an inmharthanacht, fiú sa chás doirbh, a mhéid is amhlaidh an méid seo a leanas:

(a) go mbainfear amach glantoradh deimhneach EUR [...] milliún sa chás bunlíne don bhliain airgeadais [...], EUR [...] milliún an [...] agus EUR [...] milliún an [...], agus go mbainfear amach, sa chás doirbh, EUR [...] milliún an 30 Meán Fómhair 2026 agus brabús eile EUR [...] milliún an [...], an bhliain tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin; agus

(b) go bhfanfaidh sreabhadh airgid Corsair [...] i gcaitheamh an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, agus go mbeidh, ag deireadh an phlean, airgead tirim scoir EUR [...] milliún sa chás bunlíne agus EUR [...] milliún sa chás doirbh.

(66) Mar a léirítear thuas, tá coinne leis gurb é [10,6-13,4] % an cóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear an 30 Meán Fómhair 2026 agus [11,4-15,2] % 1 bhliain amháin tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, i.e. os cionn mheánchostas ualaithe an chaipitil arna ríomh don dáta céanna ar an leibhéal [8,6-10,5] % ([22]).

(67) Ina theannta sin, tugann údaráis na Fraince le fios, mar a léirítear i dTábla 4 thíos, gurbh é 7,3 % in 2019 agus 6,9 % in 2024 an cóimheas airmheánach toraidh ar chaipiteal a úsáidtear as measc sampla de dhosaen aerlíne tríú páirtí. Cóimheas toraidh Corsair ar chaipiteal a úsáidtear, mar a léirítear i dTábla 3 thuas, bhí sé comhardaithe i gcaitheamh na mblianta [...], shroich sé [...] % in [...] agus tá coinne leis go mbeidh sé [...] ná a breathnaíodh le blianta beaga anuas i gcás na n-aerlínte eile sa sampla i gcaitheamh an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe.

*Tábla 4*

**Cóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear**

| | | Ráta toraidh ar chaipiteal | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| In EUR milliúin | Catagóir | 2019 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Air France KLM | Leagáid | 5,3 % | (8,0)% | 5,2 % | 7,9 % | 6,7 % |
| Lufthansa | Leagáid | 5,0 % | (5,4)% | 3,5 % | 5,6 % | 3,2 % |
| IAG | Leagáid | 11,7 % | (9,8)% | 4,1 % | 11,0 % | 13,2 % |
| Aeroflot | Leagáid | 6,2 % | (0,4)% | (1,4)% | 20,1 % | 9,8 % |
| Aegean | Leagáid | 13,1 % | 1,9 % | 7,9 % | 10,7 % | 8,2 % |
| Finnair | Leagáid | 3,9 % | (9,7)% | (3,3)% | 4,5 % | 2,8 % |
| Ryanair | Costas íseal | 7,4 % | (5,5)% | (2,1)% | 8,8 % | 12,8 % |
| Easy Jet | Costas íseal | 6,4 % | (10,1)% | (0,1)% | 4,5 % | 6,2 % |
| Delta Air Lines | SAM | 12,7 % | (3,5)% | 6,3 % | 9,8 % | 9,2 % |

([22]) Chun meastóireacht a dhéanamh ar phlean athstruchtúrúcháin Corsair agus measúnú a dhéanamh ar bhrabúsacht na cuideachta amach anseo, mheas údaráis na Fraince gurb é [8,6-10,5] % meánchostas ualaithe chaipiteal Corsair ag deireadh an phlean athstruchtúrúcháin, i.e. faoi 2026. Ríomhtar meánchostas ualaithe sin an chaipitil ar bhonn na foirmle caighdeánaí lena ndéantar costas an fhiachais (RD) a ualú in aghaidh chostas an chothromais. Ríomhtar costas an chothromais (RE) ag [...] % ar bhonn na foirmle um shamhail phraghsála i leith sócmhainní caipitiúla (RE = RFR + βE × ERP + Biseach Riosca), a n-áirítear biseach riosca inti chomh maith le ráta úis saor ó riosca (RFR) arna réamh-mheas ag [...] % le haghaidh 2027, biseach riosca cothromais (ERP) [...] % i gcás na Fraince agus béite chothromais (βE) 1,09). Cuireadh biseach neamhleachtachta [...] % leis an mbiseach riosca mar chúiteamh ar an bhfíoras nach bhfuil Corsair liostaithe. Tá costas an fhiachais (RD) tar éis asbhaint cánach, a mheastar ag [...] %, bunaithe ar ráta réamhchánach [...] % agus ar ráta cánach éifeachtach [...] %. Ualaítear an dá chomhpháirt sin le giaráil chaipitiúil [...] %, a mheastar ar bhonn an mheáin d'earnáil aeriompair na hEorpa. Tugann an Coimisiún dá aire freisin go raibh meánchostas an chaipitil d'earnáil an aeriompair san Eoraip thart ar 8 % in 2025, arna mheas ag an Ollamh Damodaran, ar foinse aitheanta é a úsáidtear le haghaidh meastóireacht airgeadais, agus dá bhrí sin gur cuimse íochtair é i ndáil leis an meastóireacht a rinne an Fhrainc (féach: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

| Ráta toraidh ar chaipiteal | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| In EUR milliúin | Catagóir | 2019 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| American Airlines | SAM | 7,2 % | (9,4)% | 2,9 % | 6,9 % | 6,1 % |
| United Airlines | SAM | 9,2 % | (6,3)% | 3,6 % | 7,3 % | 7,2 % |
| Southwest Airlines | SAM | 13,6 % | (3,2)% | 2,9 % | 2,8 % | 0,9 % |
| ***Airmheán*** | | | | | | |
| Leagáid | | 5,7 % | (6,7)% | 3,8 % | 9,3 % | 7,4 % |
| Costas íseal | | 6,9 % | (7,8)% | (1,1)% | 6,7 % | 9,5 % |
| SAM | | 11,0 % | (4,9)% | 3,3 % | 7,1 % | 6,6 % |
| *Na haerlínte uile* | | 7,3 % | (5,9)% | 3,2 % | 7,6 % | 6,9 % |

*Foinse: Caipiteal IQ (an 15 Nollaig 2025)*

(68) Dá bhrí sin, measann údaráis na Fraince, i bhfianaise na n-eilimintí sin uile, go bhfuil léiriú inmharthanacht Corsair, fiú sa chás doirbh, i gcomhréir go hiomlán le Treoirlínte R&R agus le cleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin.

(69) Measann údaráis na Fraince dá bhrí sin go léiríonn na tosca sin uile go bhfillfear ar an inmharthanacht agus go mbeidh Corsair in ann dul san iomaíocht ar an margadh ar a thuillteanas féin ó dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin.

### 3.4. **Bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú**

(70) Measann údaráis na Fraince go bhfágann an anailís, a rinneadh i bhfianaise na gcritéar a bhunaítear le Treoirlínte R&R agus leis an gcásdlí, go ndeimhnítear leordhóthanacht ghealltanais Corsair. Maidir leis na bearta a mhol an Fhrainc agus lena gcalabrú ceart, chun ceanglais Threoirlínte R&R a chomhlíonadh agus chun aghaidh a thabhairt ar na hábhair amhrais a chuir an Coimisiún in iúl ar dtús ina chinneadh tosaigh, míníonn údaráis na Fraince go ndearna Corsair gealltanais tosaigh agus bearta breise ina ndiaidh sin chun a láithreacht sa mhargadh a laghdú agus chun deiseanna iomaíochta a chur ar fáil.

#### 3.4.1 *Sliotáin a thabhairt ar ais*

(71) Maidir leis na bearta chun láithreacht sa mhargadh a laghdú, tagraíonn údaráis na Fraince do ghealltanas Corsair 1 500 sliotán a chur ar ais ar an margadh ag aerfort Pháras-Orly (700 sliotán ar scaradh go buan leo agus 800 díobh a ligeadh ar iasacht), arb é atá ann níos mó ná [...] % dá phunann sliotán. Measann údaráis na Fraince go gcuireann an beart sin oibleagáid ar an gcuideachta uasteorainn a chur lena hacmhainneacht ar bhealach struchtúrach marthanach, ós rud é go bhfágann na rialacha maidir le leithroinnt sliotán a ghlac COHOR, an comhlachas a chomhordaíonn sceidil aerfoirt na Fraince, gur deacair eitilt chomhionann a aisghabháil sa mheántéarma.

#### 3.4.2 *Comhaontuithe tráchtála a thairiscint*

(72) Geallann údaráis na Fraince go n-áiritheoidh siad, go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin fadaithe, go dtabharfaidh Corsair an deis d'aerlínte leasmhara comhaontuithe tráchtála a dhéanamh. Tá Corsair sásta, a mhéid a chomhlíonann na comhaontuithe sin a chuspóirí tráchtála agus brabúsachta, caibidlíocht a dhéanamh de mheon macánta agus comhaontuithe tráchtála caighdeánacha a thabhairt i gcrích don mhargadh aeriompair paisinéirí agus lasta le haerlínte tríú páirtí leasmhara (comhaontuithe maidir le suíocháin in áirithe chun líon áirithe suíochán a cheannach ar eitiltí áirithe arna n-oibriú ag Corsair; comhaontuithe roinnte cód lena dtabharfar rochtain d'aerlíne tríú páirtí ar eitiltí arna n-oibriú ag Corsair; comhaontuithe idirlíne lena gceadófar d'aerlíne tríú páirtí ticéid chuig cinn scríbe nasctha ar eitiltí arna n-oibriú ag Corsair a dhíol).

3.4.3 *Úsáid a laghdú agus teorainn a chur le hacmhainneacht an fhlít*

(73) Míníonn údaráis na Fraince freisin, mar thoradh ar na gealltanais sin, go mbeidh an flít teoranta do naoi n-aerárthach go dtí deireadh an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe (i.e. go dtí an 30 Meán Fómhair 2026) agus go laghdófar an líon uainíochtaí tráthrialta chuig na críocha thar lear faoi 97 i gcaitheamh na bliana airgeadais [...], a mhiondealaítear mar a leanas: […]. Meastar go mbeidh tionchar idir EUR [...] agus EUR [...] milliún aige sin ar láimhdeachas na cuideachta.

3.4.4 *An plean bealaí a laghdú*

(74) Is gealltanais bhreise iad bealaí a dhúnadh ([...]) agus cinn scríbe nua sceidealaithe a thréigean ([...]). Cuireann údaráis na Fraince in iúl go bhfuil sciar an-bheag de mhargadh aeriompair na hEorpa ag Corsair agus go bhfuil a mhéid ag aerfort Orly teoranta, gan trácht ar a mhéid ar mhargadh na Fraince. Measann údaráis na Fraince dá bhrí sin go gcomhlíonann na gealltanais sin go hiomlán an cuspóir go laghdófar láithreacht na cuideachta ar an margadh.

(75) Na bearta a mhol Corsair chun saobhadh iomaíochta a theorannú, measann údaráis na Fraince go bhfuil siad leordhóthanach agus calabraithe i gceart. Dá bhrí sin, i bhfianaise na n-iarrachtaí móra a léirítear cheana féin leis na bearta atá beartaithe, bheadh an baol ann go mbainfeadh aon bheart breise an bonn den chonair chun filleadh ar an inmharthanacht, agus go mbeadh sé contrártha dá réir sin don phrionsabal a leagtar síos i dTreoirlínte R&R.

3.5. **Ról Corsair san Aontas Eorpach agus cás cabhrach frithfhíorasach**

(76) Ina mheasúnú ar phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe Corsair, scrúdaíonn an Coimisiún an bhfuil gá leis an gcabhair atá beartaithe, d'ainneoin an tionchair dhíobhálaigh a d'fhéadfadh a bheith aici ar an iomaíocht, chun go mbainfear amach an cuspóir go gcoiscfear cliseadh margaidh nó cruatan sóisialta, agus an bhfuil sí teoranta don íosmhéid docht, i gcomhréir le Treoirlínte R&R.

(77) Sa chomhthéacs sin, measann údaráis na Fraince gur príomheilimint de chreatlach eacnamaíoch agus shóisialta na réigiún sin é ról Corsair laistigh den Aontas, go háirithe ina cháil mar oibreoir leagáide ríthábhachtach a nascann an Fhrainc Dhúthach leis na réigiúin is forimeallaí di.

(78) De réir údaráis na Fraince, i gcomhréir le pointe 44 de Threoirlínte R&R, tá ról ríthábhachtach ag Corsair maidir le leanúnachas críche a áirithiú agus aghaidh a thabhairt ar theip chruthaithe mhargaidh ar bhealaí ríthábhachtacha. Ráthaíonn sé oibriú rianúil an aeriompair chuig na críocha thar lear. Measann údaráis na Fraince nár cheart breathnú ar an suíomh straitéiseach sin mar ghníomhaíocht tráchtála amháin, ach gur rannchuidiú fíor-riachtanach é le creatlach eacnamaíoch agus shóisialta na réigiún sin, rud a thugann údar le hidirghabháil phoiblí i gcás ina mbeadh beithsine na cuideachta i mbaol.

(79) Ina theannta sin, measann údaráis na Fraince go léiríonn an anailís ar chomhoiriúnacht na cabhrach, atá bunaithe go bunúsach ar an gcás frithfhíorasach, i.e. an measúnú ar na hiarmhairtí dóchúla don iomaíocht agus don mhargadh mura dtabharfaí an chabhair agus, dá thoradh sin, dá leachtófaí Corsair, go bhfágfadh cliseadh an ghnóthais go mbeadh iarmhairtí ní ba thromchúisí ann ná ath-leithdháileadh sciartha den mhargadh agus sin amháin. Deir údaráis na Fraince go bhfágfadh cliseadh Corsair go dtiocfadh méadú an-mhór láithreach ar phraghsanna do thomhaltóirí, a mheastar a bheith níos mó ná 15 % ar bhealaí chuig na hAintillí agus uathu agus níos mó ná 40 % ar bhealaí chuig Mayotte agus uaidh, a mhéid a dhíghrádóidh sé go criticiúil an tírdhreach iomaíoch trí mhonaplacht a dhéanamh den bhealach idir Páras agus Mayotte in áit na dé-oplachta atá ann faoi láthair agus tríd an líon gníomhaithe ar bhealaí na nAintillí a laghdú ó thrí cinn go dhá cheann. In éagmais Corsair, mhéadófaí an riosca freisin go mbeadh claonpháirteachas neamhinste idir na hoibreoirí a bheadh fágtha.

(80) Ar deireadh, measann údaráis na Fraince go bhfágfadh cliseadh Corsair go gcaillfí seirbhísí díreacha chuig na críocha thar lear ó chathracha seachas Páras, rud a dhéanfadh difear suntasach d'inrochtaineacht agus do tharraingteacht eacnamaíoch na gcríoch sin. Dá réir sin, leis an gcás frithfhíorasach a chuir údaráis na Fraince i láthair, suitear nach mbeadh coigeartú ar an margadh agus sin amháin mar thoradh ar easpa cabhrach athstruchtúrúcháin, ach go dtiocfadh meathlú struchtúrach ar an iomaíocht agus go n-imreofaí mórthionchar socheacnamaíoch freisin ar na réigiúin is forimeallaí. Tagann údaráis na Fraince ar an gconclúid dá bhrí sin go bhfuil gá leis an gcabhair ní hamháin chun an gnóthas a shábháil, ach thar aon ní eile chun struchtúr iomaíoch an mhargaidh a chaomhnú agus chun cuspóir an leanúnachais críche a áirithiú, ar údar fónta é faoi Threoirlínte R&R.

4. **RÉAMHTHORTHAÍ I gCinneadh TOSAIGH AN 5 FEABHRA 2024 AGUS AN CINNEADH MAIDIR LE SÍNEADH AN 11 AIBREÁN 2025**

4.1. **An cinneadh tosaigh**

(81) Sa chinneadh tosaigh, tar éis dó a chinneadh, *prima facie*, gur cheart na bearta ar thug an Fhrainc fógra fúthu ina hiarraidh ar leasuithe ar an bplean athstruchtúrúcháin a aicmiú mar státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, chuir an Coimisiún na hábhair amhrais seo a leanas in iúl maidir lena gcomhoiriúnacht leis an margadh inmheánach.

4.1.1 *Rannchuidiú le haghaidh a thabhairt ar chliseadh margaidh*

(82) Thug an Coimisiún dá aire an t-athrú ar ghníomhaíochtaí Corsair i dtreo cinn scríbe nua san Afraic, rud a rachadh chun dochair do sheirbhísí áirithe chuig na réigiúin is forimeallaí den Aontas Eorpach. A mhéid nár rannchuidigh na cinn scríbe nua a raibh sé beartaithe ag Corsair a fhorbairt faoin bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe le leanúnachas críche na Fraince a choinneáil ar bun agus i bhfianaise dhá iomaitheoir nó fiú trí cinn a bheith fós ag oibriú ar na bealaí sin tar éis phaindéim COVID-19, b'ábhar amhrais don Choimisiún ar údar bailí leis an gcabhair (nua) ba mhian le húdaráis na Fraince a sholáthar do Corsair fós é rannchuidiú Corsair le forbairt gníomhaíochta eacnamaíche nó limistéir eacnamaíoch trí nascacht agus leanúnachas críche a choinneáil ar bun laistigh den Aontas Eorpach.

4.1.2 *Oiriúnacht agus comhréireacht na cabhrach*

(83) Shonraigh an Coimisiún, de bhun phointe 62 de Threoirlínte R&R, gur ghá ranníocaíocht shuntasach a dhéanamh leis na costais athstruchtúrúcháin ó acmhainní dílse thairbhí na cabhrach, a scairshealbhóirí nó a chreidiúnaithe nó an ghrúpa gnóthas lenar bhain sé, nó ó acmhainní dílse infheisteoirí nua. Ba cheart, i bprionsabal, ranníocaíocht dhílis den sórt sin a bheith inchomparáide leis an gcabhair a dheonaítear i dtéarmaí éifeachtaí ar shócmhainneacht nó ar leachtacht an tairbhí; níor mhór luach saothair cuí a thabhairt i leith na cabhrach i gcomhréir le pointe 54 de Threoirlínte R&R. Ina theannta sin, faoi phointe 63, níor mhór an ranníocaíocht sin a bheith fíor, agus ar an gcaoi sin brabúis ionchasacha amach anseo amhail sreabhadh airgid a eisiamh. Ar deireadh, i gcomhréir le pointe 124(b), dá dtiocfadh méadú ar na costais athstruchtúrúcháin mar gheall ar leasú ar an bplean athstruchtúrúcháin, ba cheart an ranníocaíocht dhílis a mhéadú dá réir.

(84) Ina chinneadh, luaigh an Coimisiún go raibh sé beartaithe ag údaráis na Fraince cabhair nua EUR 83,1 milliún a dheonú i bhfoirm fiacha poiblí a athsceidealú, éilimh a tharscaoileadh agus laghduithe cánach a bhaineann le hathnuachan an fhlít. Thairis sin, mheas an Coimisiún go raibh clásal maidir le rath níos fearr, ar cuireadh uasteorainn EUR [...] milliún leis, imeallach i bhfianaise mhéid iomlán na cabhrach poiblí a deonaíodh do Corsair ó bhí 2020 ann, a mheastar a bheith cothrom le beagnach EUR [...] milliún.

(85) Sa chomhthéacs sin, thug an Coimisiún dá aire gurb iad na scairshealbhóirí príobháideacha go príomha, idir shean agus nua, a thairbheodh den athstruchtúrú agus go nglacfadh an Stát cuid mhór den riosca chuige féin gan comaoin leordhóthanach. Mheas an Coimisiún freisin gur rud é a chuir leis an éagothroime sin gan ionstraim a bheith ann lena n-áiritheofaí luach saothair iomchuí, amhail iontráil an Stáit sa chaipiteal trí bhabhtáil fiachais ar chothromas.

(86) Thug an Coimisiún dá aire thairis sin go raibh an ranníocaíocht dhílis a mhol an Fhrainc bunaithe ar roinnt eilimintí hipitéiseacha. Ar an gcéad dul síos, ní raibh [...] tugtha chun críche ná doiciméadaithe. Ar an gcaoi chéanna, bhí maoiniú ceithre aerárthach A330-NEO neamhchinnte i gcónaí in éagmais fianaise choincréiteach. An moratóir a bhaineann le céimniú na ranníocaíochtaí le CRPN, bhí a incháilitheacht fós le deimhniú.

(87) In éagmais fianaise fhisiciúil, mheas an Coimisiún dá bhrí sin gur dócha go leanfadh an ranníocaíocht dhílis de bheith teoranta agus nach mbeadh sí comhréireach le méid iomlán na cabhrach poiblí. Dá bhrí sin, mheas an Coimisiún nach raibh na hinstealltaí caipitil a sainaithníodh ina ranníocaíocht dhílis leordhóthanach, réadach agus éifeachtach leis na costais athstruchtúrúcháin agus nár fhág siad, dá bhrí sin, gurbh fhéidir a shuí gur iompair Corsair cion cothrom den iarracht airgeadais ba ghá le haghaidh a théarnaimh.

(88) Ar deireadh, dúirt an Coimisiún nár léirigh údaráis na Fraince go dtugann suíomh Corsair i réigiúin thar lear údar le ranníocaíocht dhílis níos ísle.

(89) Dá thoradh sin, tháinig an Coimisiún ar an gconclúid go bhfuil an ranníocaíocht atá beartaithe fós neamhleor i bhfianaise cheanglais phointí 62, 63, 64 agus 124 de Threoirlínte R&R a mhéid a dhealraíonn sé go raibh sí róbheag, go raibh sí hipitéiseach go páirteach agus nach raibh ráthaíochtaí inchreidte ann maidir lena cur chun feidhme.

(90) Dá bhrí sin, cheistigh an Coimisiún an bhféadfaí a áirithiú leis an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe go gcomhroinnfí na dualgais go cothrom idir an Stát agus scairshealbhóirí príobháideacha. Ar an mbonn sin, chuir an Coimisiún ábhair amhrais thromchúisigh in iúl maidir le comhréireacht agus luach saothair na cabhrach nua atá beartaithe.

4.1.2.1 Inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú

(91) Ina chinneadh tosaigh, mheas an Coimisiún go raibh roinnt easnamh substaintiúil sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a chuir údaráis na Fraince isteach, rud a d'fhág go raibh sé thar a bheith neamhchinnte go n-athbhunófaí inmharthanacht Corsair san fhadtéarma. I gcomhréir le pointe 124(a) de Threoirlínte R&R, i gcás inar leasaítear plean athstruchtúrúcháin, ceanglaítear ar an mBallstát lena mbaineann plean athbhreithnithe a chur isteach lena mbeifear in ann inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí a athbhunú laistigh d'amscála réasúnta. Amhras an Choimisiúin maidir le pointe 124(a) de Threoirlínte R&R a bheith á chomhlíonadh ag an bplean athbhreithnithe, bhí sé bunaithe ar na breithnithe seo a leanas.

(92) Ar an gcéad dul síos, mheas an Coimisiún nár tugadh údar leormhaith leis na toimhdí maicreacnamaíocha agus oibríochtúla is bonn leis an bplean ná nár doiciméadaíodh go leordhóthanach iad. In éagmais mínithe mionsonraithe, mheas an Coimisiún nárbh fhéidir leis, ag an gcéim shonrach sin den nós imeachta, measúnú a dhéanamh ar a réadúla ná ar a ábhartha a bhí siad.

(93) Ar an dara dul síos, dúirt an Coimisiún gur léirigh na réamh-mheastacháin airgeadais corrlaigh an-chúng i dtéarmaí brabúsachta agus sócmhainneachta, rud a d'fhág go raibh an chuideachta an-leochaileach i leith aon mheathlú ar thoimhdí, go háirithe i gcás ina dtiocfadh tuilleadh méadaithe ar phraghsanna breosla. Dá bhrí sin, mheas an Coimisiún go bhféadfadh an luaineacht sin inti féin na torthaí deimhneacha réamh-mheasta a cuireadh chun cinn agus, dá dtoradh sin, an téarnamh atá beartaithe a chur i mbaol.

(94) Ar an tríú dul síos, mheas an Coimisiún go raibh na ranníocaíochtaí airgid úir dá dtagraítear sa chinneadh maidir leis an nós imeachta a oscailt (EUR [5-25] milliún ó na hinfheisteoirí atá ann cheana (OMRP) agus EUR [5-25] milliún ó Phoblacht an Chongó) measartha i gcomparáid le riachtanais sreabhaidh airgid Corsair sa ghearrthéarma agus sa mheántéarma. Thairis sin, ba chosúil gur seantionscnaimh iad roinnt beart a cuireadh i láthair mar bhearta nua, a áiríodh cheana féin i bplean 2020 agus a 'athchúrsáladh' chun údar a thabhairt. Mheas an Coimisiún gur lagaigh an cur chuige sin inchreidteacht an phlean, ós rud é gur ionsúdh a n-éifeachtaí dearfacha cheana féin nó nár leor iad chun an gá le tuilleadh cabhrach a sheachaint.

(95) Ina theannta sin, bhí roinnt tionscnaimh eile fós ag an gcéim phleanála nó intinne, gan aon amlíne choincréiteach maidir lena gcur chun feidhme. Sna himthosca sin, mheas an Coimisiún go raibh sé thar a bheith tuairimeach a mheas gur rannchuidithe éifeachtacha iad i dtreo athbhunú inmharthanachta. Dá bhrí sin, mheas an Coimisiún, ag an gcéim sin den nós imeachta, nach bhféadfaí na hinstealltaí nua caipitil phríobháidigh a mheas a bheith ina bhfianaise iontaofa go raibh an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe indéanta.

(96) Ar an gceathrú dul síos, dúirt an Coimisiún nár sholáthair údaráis na Fraince cás doirbh mar a cheanglaítear le Treoirlínte R&R. D'fhág an t-easnamh sin nárbh fhéidir aon mheasúnú cuí a dhéanamh ar a íogaire a bhí an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe i leith turraingí eacnamaíocha diúltacha.

(97) Ar an gcúigiú dul síos, chinn an Coimisiún go raibh na ráitis airgeadais shealadacha neamhiomlán a mhéid nár seoladh aon chlár comhardaithe réamhaisnéise ná ráiteas sreabhaidh airgid, seachas cuntas achomair brabúis agus caillteanais. Thug an fhaisnéis a bhí ar fáil le fios freisin go bhfanfadh cothromas Corsair [...]. Sna himthosca sin, mheas an Coimisiún go leanfaí de Corsair a aicmiú mar ghnóthas i gcruachás ag deireadh na tréimhse, rud a chuir amhras in iúl maidir le cé acu a dhéanfaí nó nach ndéanfaí a inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú leis an bplean athstruchtúrúcháin a cuireadh isteach an tráth sin.

(98) Dá thoradh sin, ina chinneadh tosaigh, chuir an Coimisiún ábhair amhrais thromchúisigh in iúl maidir le cé acu a chomhlíon nó nár chomhlíon an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe critéir Threoirlínte R&R a mhéid a mheas sé nach raibh sé soiléir ná dóchúil go mbeadh Corsair in ann toradh leordhóthanach a ghiniúint nó a ghníomhaíochtaí ar an margadh a choinneáil ar bun gan cabhair bhreise.

(99) Ba é réamhthuairim an Choimisiúin dá bhrí sin nár léirigh an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe cumas Corsair dul san iomaíocht ar a thuillteanas féin tar éis an athstruchtúrúcháin agus nárbh fhéidir a mheas, dá bhrí sin, go rannchuidíonn an chabhair atá beartaithe le gníomhaíocht eacnamaíoch inmharthana a fhorbairt de réir bhrí Airteagal 107(3)(c) CFAE.

4.1.2.2 Bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú

(100) Ina chinneadh tosaigh, chuir an Coimisiún amhras in iúl maidir le cé acu a bhí nó nach raibh bearta leordhóthanacha ag gabháil a mhéid is leor leis an gcabhair atá mar bhonn agus mar thaca ag an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe chun saobhadh iomaíochta a theorannú. Faoi phointe 124(c) de Threoirlínte R&R, i bhfianaise an mhéadaithe nach beag ar mhéid na cabhrach, níor mhór na bearta sin a bheith ní b'fhairsinge ná na bearta a forchuireadh ar dtús. Ar an gcéad dul síos, mhol an Fhrainc an flít a mhéadú go 10 n-aerárthach chun freastal ar éileamh nua, ach ba cheart, i bprionsabal, méid an fhlít a laghdú de réir mar a mhéadaítear méid na cabhrach agus mar a chuirtear síneadh leis an tréimhse athstruchtúrúcháin. Ar an dara dul síos, ba chosúil nach raibh an beart maidir le scaradh le sliotáin ní ba shuntasaí go cáilíochtúil ná go cainníochtúil ná an beart dá bhforáiltear cheana féin i bplean athstruchtúrúcháin 2020.

(101) I dteannta an mhéadaithe ar chabhair dá bhforáiltear sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, cuireadh san áireamh san amhras a chuir an Coimisiún in iúl go bhféadfadh sé, de réir na faisnéise a bhí ar fáil don Choimisiún an tráth sin, gur thairbhigh Corsair de chabhair bhreise suas le EUR 32 mhilliún le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin. Dá bhrí sin, d'fhan na bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú mórán mar an gcéanna leis na bearta atá i bhfeidhm cheana, d'ainneoin an mhéadaithe nach beag ar mhéid na cabhrach sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe.

## 4.2. **An cinneadh maidir le síneadh**

(102) Ina chinneadh maidir le síneadh, chuir an Coimisiún ábhair nua amhrais in iúl sa bhreis orthu siúd a cuireadh in iúl sa chinneadh tosaigh.

### 4.2.1 *Sárú ar an oibleagáid an flít aerárthaí a theorannú*

(103) Ina chinneadh maidir le síneadh, chuir an Coimisiún in iúl, de réir Airteagal 108(2) CFAE, gur coincheap ann féin í mí-úsáid státchabhrach a mhéid a bhaineann sí le húsáid na cabhrach de shárú ar an gcinneadh lena n-údaraítear í, agus ní lena deonú neamhdhleathach.

(104) I gCinneadh 2020 uaidh, d'fhormheas an Coimisiún cabhair athstruchtúrúcháin do Corsair ar choinníoll go gcuirfí bearta áirithe teorainn le saobhadh iomaíochta, go háirithe teorannú an fhlít do naoi n-aerárthach i gcaitheamh thréimhse iomlán an phlean (go dtí mí Mheán Fómhair 2023). Ba chuid de na gealltanais fhíor-riachtanacha lena n-áirithítear comhoiriúnacht na cabhrach é an srian sin.

(105) Sa chinneadh uaidh maidir le síneadh, thug an Coimisiún le fios gur léirigh barúlacha ó iomaitheoirí agus faisnéis a sholáthair údaráis na Fraince gur oibrigh Corsair 10 n-aerárthach ar a laghad in 2023 agus 2024 trí bhíthin cairtfhostuithe leathnaithe. D'admhaigh údaráis na Fraince freisin gur sáraíodh an teorainn sin, mar ba léir ó phleananna eitilte Corsair le haghaidh shéasúr samhraidh IATA 2023 agus 2024.

(106) Chuir an Coimisiún in iúl freisin nach bhféadfadh sé nach raibh údaráis na Fraince ar an eolas faoin gcás sin agus gur ghlac siad le sárú na teorann gan fógra a thabhairt faoi leasú ar an bplean athstruchtúrúcháin nó údarú sainráite a lorg ón gCoimisiún.

(107) Mhaígh údaráis na Fraince gur tharluithe aonuaire a bhí sna cairtfhostuithe sin, arna spreagadh ag srianta seachtracha, agus nár thug siad ach buntáiste imeallach do Corsair.

(108) Dhiúltaigh an Coimisiún do na hargóintí sin ina chinneadh i mí Aibreáin 2025 maidir le síneadh a chur leis an nós imeachta, agus é á mheabhrú gurbh é a bhí beartaithe leis an mbeart cúiteach um theorannú flít uasteorainn a chur leis an líon aerárthaí, seachas lena n-acmhainneacht, i gcomhréir le cleachtas comhsheasmhach i gcinntí eile (maidir le cabhair athstruchtúrúcháin do TAP, Condor agus SAS). Ba é ab aidhm dó sin an flít a reo tar éis chomhtháthú na n-aerárthaí nua Airbus a ordaíodh roimh an ngéarchéim, gan inmharthanacht an phlean athstruchtúrúcháin mar a formheasadh é a chur i mbaol.

(109) Mar a mhínigh an Coimisiún, níorbh fhéidir tuairisc a thabhairt ar chairtfhostuithe 2023 agus 2024 mar tharluithe aonuaire óir mhair siad ar feadh roinnt míonna le linn an ardséasúir agus bhain siad le bealaí sceidealaithe (Páras-Bamako in 2023 agus Páras-Montréal in 2024). Ina theannta sin, lean Corsair de 10 n-aerárthach a úsáid tar éis mhí Mheán Fómhair 2023, [...].

(110) Mheas an Coimisiún dá bhrí sin gur mí-úsáid cabhrach a bhí ann sa chás sin, toisc nár cealaíodh na gealltanais tosaigh leis an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe ar tugadh fógra faoi in 2023. Fad nach raibh cinneadh nua glactha ag an gCoimisiún, bhí an teorainn naoi n-aerárthach fós infheidhme.

(111) Thairis sin, de réir Threoirlínte R&R, bhí méadú ar na bearta cúiteacha i gceist le haon mhéadú ar mhéid na cabhrach. Os a choinne sin, mhéadaigh Corsair méid a fhlít, rud a chuir leis an saobhadh iomaíochta.

(112) Na húdair a luaigh údaráis na Fraince (srianta oibríochtúla, práinn, moilleanna seachadta, an staid slándála i Mailí), ní raibh siad ina údair áititheacha don Choimisiún a mhéid a d'eascair na cairtfhostuithe as cinntí a rinneadh d'aon ghnó, a bhí beartaithe roimh ré, agus ní as teagmhais phráinneacha.

(113) Ar deireadh, d'áitigh iomaitheoirí Corsair gur thug na cairtfhostuithe sin caoi do Corsair beartas ionsaitheach praghsála a ghlacadh, rud a shaobhann an iomaíocht le linn an ardséasúir.

(114) Mheas an Coimisiún dá bhrí sin go raibh amhras tromchúiseach ann maidir le cé acu a chomhlíon nó nár chomhlíon Corsair agus an Fhrainc an gealltanas teorainn a chur leis an bhflít, rud a bhí ina choinníoll fíor-riachtanach chun go mbeadh cabhair 2020 comhoiriúnach.

(115) Dá thoradh sin, de bhun Airteagal 20 de Rialachán (AE) 2015/1589, rinne an Coimisiún an cinneadh síneadh a chur leis an imscrúdú foirmiúil a osclaíodh i mí Feabhra 2024 chun a chinneadh ar mí-úsáid cabhrach athstruchtúrúcháin a bhí sa sárú sin agus chuir sé le fios go ndéanfadh sé anailís ar mhéid iarbhír an fhlít le linn an athstruchtúrúcháin fhadaithe ar tugadh fógra faoi in 2023 i bhfianaise an amhrais a cuireadh in iúl cheana sa chinneadh tosaigh.

4.2.2 *Cabhair bhreise a deonaíodh le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin*

(116) Thug an Coimisiún faoi deara ina chinneadh tosaigh, gan aon amhras sonrach a chur in iúl ina leith, go bhfuair Corsair roinnt bearta breise cabhrach poiblí le linn a thréimhse athstruchtúrúcháin, agus nár léirigh údaráis na Fraince a ndlíthiúlacht ná a gcomhoiriúnacht. Ina chinneadh maidir le síneadh, dúirt an Coimisiún gur thairbhigh Corsair de EUR 32,4 milliún de dheontais idir 2021 agus 2022 a dámhadh faoi scéimeanna arna bhformheas ag an gCoimisiún faoi Chreat Sealadach COVID-19 ([23]) ('an Creat Sealadach'). Tar éis don Choimisiún na deontais sin a aicmiú mar státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, dúirt sé gur eisiadh go sainráite le Creat Sealadach COVID-19 gnóthais a bhí i gcruachás cheana féin an 31 Nollaig 2019 ó bheith ag tairbhiú de na bearta. An dáta sin, bhí Corsair ina ghnóthas a bhí i gcruachás cheana féin.

(117) Thug an Coimisiún dá aire nár thug údaráis na Fraince fógra faoi dheonú na cabhrach sin, de shárú ar phointe 129 de Threoirlínte R&R. Thug sé dá aire freisin gur léirigh spleáchas athfhillteach agus leanúnach Corsair ar mhaoiniú poiblí nár réitíodh na deacrachtaí a bhí aige roimh an bpaindéim. Ba chosúil dá réir sin gur sháraigh an chabhair bhreise a deonaíodh in 2021 agus 2022 an prionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' a leagtar amach i bpointe 70 de Threoirlínte R&R, lenar cuireadh toirmeasc ar ghnóthas a raibh cabhair athstruchtúrúcháin á fáil aige cheana féin cabhair nua a fháil sular cuireadh a athstruchtúrú i gcrích. Tháinig an Coimisiún ar an gconclúid, in éagmais aon bhunús dlí eile arna chur ar aghaidh ag údaráis na Fraince, nárbh fhéidir a shuí go raibh an chabhair bhreise comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, agus go raibh amhras tromchúiseach fós ann maidir le Treoirlínte R&R a bheith á gcomhlíonadh aici.

(118) Chinn an Coimisiún freisin, dá measfaí gur cabhair athstruchtúrúcháin bhreise é an EUR 32,4 milliún, go gcuirfeadh sé sin leis an amhras a cuireadh in iúl cheana sa chinneadh tosaigh i mí Feabhra 2024. Bhain an t-amhras sin le hinmharthanacht fhadtéarmach Corsair (ar thug cabhair neamhdhleathach tacaíocht shaorga leis), le comhréireacht na tacaíochta poiblí nua, le heaspa luach saothair leordhóthanach don Stát agus le neamhdhóthanacht na mbeart chun saobhadh iomaíochta a theorannú.

([23]) IO C 91 I, 20.3.2020, lch. 1, arna leasú go deireanach an 18 Samhain 2021 (IO C 473, 24.11.2021, lch. 1).

4.2.3 *Tionchar na cabhrach breise ar chomhoiriúnacht na cabhrach lena maoinítear an leasú ar an bplean athstruchtúrúcháin*

(119) Ar deireadh, i bhfianaise an EUR 32,4 milliún de chabhair neamhdhleathach a deonaíodh do Corsair le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, chuir an Coimisiún amhras in iúl maidir le tionchar na cabhrach sin ar chomhoiriúnacht na cabhrach breise ar tugadh fógra fúithi in 2023 chun an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a mhaoiniú.

4.3. **Barúlacha ón bhFrainc**

4.3.1 *An cinneadh tosaigh*

(120) An 7 Márta 2024, chuir údaráis na Fraince a mbarúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh ar fáil don Choimisiún.

(121) Sna barúlacha sin, dúirt siad go raibh plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe Corsair, a cuireadh faoi bhráid an Choimisiúin Eorpaigh tar éis an chinnidh tosaigh maidir le cabhair an 11 Nollaig 2020 (EUR 106,7 milliún), go hiomlán i gcomhréir leis an bplean tosaigh.

(122) I ndáil leis sin, dheimhnigh údaráis na Fraince cur chun feidhme iomlán na mbeart oibríochtúil agus sóisialta atá beartaithe, go háirithe aird á bheith á díriú an athuair ar na hAintillí agus ar an Aigéan Indiach, forbairt oibríochtaí Corsair san Afraic, nuachóiriú an fhlít trí aerárthaí Airbus A330-NEO a chomhtháthú ann agus athchaibidliú comhaontuithe comhchoiteanna. D'áitigh údaráis na Fraince, an tráth sin, go raibh Corsair ag comhlíonadh a ghealltanas tosaigh freisin chun an flít a theorannú do naoi n-aerárthach chun saobhadh iomaíochta a shrianadh.

(123) Mhínigh údaráis na Fraince go raibh gá leis an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe sin mar gheall ar imthosca eisceachtúla nárbh fhéidir a thuar nach raibh inchurtha i leith na cuideachta, rud a d'fhág gur imíodh óna conair airgeadais agus gur tháinig laghdú EUR [200-400] milliún ar an toradh oibriúcháin i gcaitheamh na tréimhse ó 2020 go 2023. I measc na n-imthosca sin bhí leanúint den ghéarchéim sláinte, gluaiseachtaí agóide sna hAintillí, tionchar fhogha míleata na Rúise faoin Úcráin, as ar eascair méadú mór ar phraghsanna breosla agus an t-ardú ar luach dhollar na Stát Aontaithe, agus boilsciú forleathan costas in euro. D'áitigh údaráis na Fraince dá bhrí sin go raibh sé beartaithe leis an leasú, a iarradh i mí Mheán Fómhair 2023 ar bhonn Roinn 7.2.2 de Threoirlínte R&R, leanúint de na hiarrachtaí athstruchtúrúcháin ar feadh tréimhse theoranta, a bhí fós socraithe an tráth sin ag údaráis na Fraince an 30 Meán Fómhair 2025.

(124) Mheas an Fhrainc gur rannchuidigh Corsair le borradh a chur faoi ghníomhaíocht sna réigiúin is forimeallaí den Aontas ar fhreastail sé orthu agus, dá réir sin, gur cheart teacht ar an gconclúid go raibh ról tábhachtach ag Corsair as féin i ngeilleagar réigiúin fhorimeallaigh ar leith (nó in earnáil shonrach thar lear), mar a léiríodh freisin le linn na dtubaistí nádúrtha a bhain do Mayotte le déanaí. Mheas an Fhrainc dá bhrí sin go raibh an rannchuidiú sin de chineál a thabharfadh údar le cabhair athstruchtúrúcháin bhreise, amhail i gcás Air Austral in La Réunion (in 2022) nó i gcás ghrúpa SATA sna hAsóir (in 2022 freisin).

(125) Chun tacú leis na hargóintí sin, chuir an Fhrainc staidéar ([24]) isteach inar thángthas ar an gconclúid (i) go bhfágfadh cliseadh Corsair go ndéanfaí monaplacht de sheirbhísí idir Páras agus Mayotte in áit na dé-oplachta atá ann faoi láthair agus go bhféadfadh méaduithe 41 % teacht ar phraghsanna (agus coinne le méadú 15 % ar phraghsanna sna hAintillí agus 8 % in La Réunion), agus (ii) nach mbeadh iomaitheoirí athsholáthair in ann dul isteach sa mhargadh dá scoirfeadh Corsair dá ghníomhaíochtaí mar gheall ar na bacainní arda iontrála. Díspreag iargúltacht agus oileánachas na réigiún Francach thar lear oibreoirí nua ó bhealaí a oscailt chuig na réigiúin sin, rud a deimhníodh trí scrúdú a dhéanamh ar chuideachtaí a chuaigh isteach sna margaí lena mbaineann agus a d'imigh uathu le 8 mbliana anuas. Ba é French Bee an t-aon iontráil bhuan, a d'oscail bealach chuig La Réunion. Mar sin féin, bhí French Bee ina fhochuideachta de Air Caraïbes, a bhí seanbhunaithe cheana féin i gcríocha Francacha thar lear. Trí ghnóthas eile a rinne iarracht iad féin a bhunú ar na bealaí sin, scoir siad go tapa dá ngníomhaíochtaí. De réir an staidéir, ní raibh aon dreasacht eacnamaíoch ann do chuideachtaí nach raibh bonn déanta acu i gcríocha Francacha

([24]) E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, *Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity*, staidéar dar dáta an 7 Márta 2024, arna choimisiúnú ag Corsair.

thar lear chun iad féin a bhunú iontu. Ní raibh bonn leordhóthanach ag na hoibreoirí leagáide ag aerfort Charles de Gaulle agus bhí na flíteanna ba ghá chun eitiltí cianaistir a oibriú in easnamh ag oibreoirí Eorpacha líonraí ó phointe go pointe; thairis sin, ní raibh oibriú eitiltí den sórt sin i gcomhréir lena straitéis tráchtála, a bhí bunaithe ar eitiltí meánaistir. Ar deireadh, bhí aerfort Orly sáithithe, ónar imigh formhór na n-eitiltí chuig críocha Francacha thar lear, rud a d'fhág nach dócha go mbeadh iontrálacha nua ann. Cuireadh i dtábhacht sa staidéar freisin ardriosca claonpháirteachais neamhinste idir na hoibreoirí a bheadh fágtha ar an margadh atá i gceist dá n-imeodh Corsair uaidh agus an tionchar diúltach sóisialta agus eacnamaíoch a d'fhéadfadh a bheith ag imeacht den sórt sin ar na réigiúin a bhfreastalaíonn Corsair orthu. Ar deireadh, mhínigh an Fhrainc freisin nárbh fhéidir aghaidh a thabhairt ar aon mhéadú hipitéiseach a thiocfadh ar phraghsanna de dheasca imeacht iomlán Corsair trí oibleagáidí seirbhíse poiblí a fhorchur lena gcuirfí toirmeasc sealadach ar iompróirí atá ann cheana taraifí a ardú agus/nó fóirdheontais dhíreacha a dheonú do chónaitheoirí, a mhéid a bheadh na hidirghabhálacha sin ina rialáil idirghabhálach margaidh agus a bheidís i bhfad ní ba chostasaí do bhuiséad an Stáit, agus dá bhrí sin do shaoránaigh na Fraince, ná an chabhair a deonaíodh i dteannta ranníocaíochtaí an tairbhí féin.

(126) Mheas údaráis na Fraince gur cuireadh ionchais inchreidte i láthair sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe go bhfillfeadh Corsair ar an inmharthanacht, fiú i gcás doirbh. Ina theannta sin, luaigh siad go ndearnadh foráil leis an gcás bunlíne, arna bhailíochtú ag iniúchóir neamhspleách, maidir le hinstealladh EUR [20-50] milliún de chothromas, tarscaoileadh EUR 103 mhilliún de dhliteanais phoiblí agus deonú EUR 38,1 milliún de chreidmheasanna cánach thar lear, agus go raibh coinne leis go mbeadh an toradh oibriúcháin [...], agus é ag sroicheadh EUR [...] milliún in 2026/2027. Ar an dáta céanna, dúirt údaráis na Fraince go raibh an plean ag brath, go hoibríochtúil, ar athnuachan leanúnach an fhlít le haerárthaí Airbus A330-NEO agus ar oibriú an 10ú aerárthach (F-HSKY) chun costais a bharrfheabhsú, seirbhísí thar lear a neartú agus caoi a thabhairt d'éagsúlú níos fairsinge maidir le bealaí chun na hAfraice ([...]) mar chúiteamh ar an tarraingt siar ó bhealaí Mheiriceá Thuaidh ([...]). Dá bhrí sin, tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid, a mhéid a bhaineann le filleadh ar an inmharthanacht, gur chomhlíon an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe Treoirlínte R&R, óir léiríodh cóimheas toraidh deimhneach ar chaipiteal a úsáidtear ó 2023-2024 agus cóimheas brabúsachta (TRÚCDAC) a bheidh ailínithe le cóimheas brabúsachta aerlínte Eorpacha in 2019 (thart ar 15 %) ó 2025-2026, agus sreabhadh airgid réamh-mheasta deimhneach ann.

(127) Mheas údaráis na Fraince freisin go raibh na ranníocaíochtaí dílse leordhóthanach, éifeachtach agus comhréireach. D'áitigh siad, i gcomhréir leis an gcleachtas cinnteoireachta maidir le plean a leasú, gur cheart na hiarrachtaí uile a rinneadh ó bhí 2020 ann a chur san áireamh, lena n-áirítear aerárthaí Boeing 747 a dhíol, léasanna a athchaibidliú, an plean cosanta post agus an comhaontú comhchoiteann foirceanta fhrithpháirtigh. Dheimhnigh siad go raibh [...] coincréiteach ach faoi réir údarú ón gCoimisiún, go raibh maoiniú [...], agus go raibh an moratóir ar ranníocaíochtaí incháilithe toisc gur ó chomhlacht príobháideach a tháinig sé. San iomlán, leis an teaglaim de ranníocaíochtaí dílse (EUR 293,9 milliún) cumhdaíodh 60,14 % den chostas athstruchtúrúcháin iomlán (gan an t-iarmhéid a chumhdaítear le gníomhaíocht ghnó a áireamh), agus an tairseach 50 % a cheanglaítear le Treoirlínte R&R á hurramú go héasca, fiú i gcás na gcostas breise (59,9 %).

(128) A mhéid a bhaineann leis an idirghabháil ón Stát (EUR 83,1 milliún), mheas údaráis na Fraince gurbh iomchuí an bhearna leachtachta a líonadh agus an fiachas neamh-inbhuanaithe a athstruchtúrú. Dúirt siad freisin gur íocadh luach saothair cuí leis an Stát trí chlásal maidir le rath níos fearr (suas le EUR [...] milliún), a raibh tosaíocht aige ar dháileadh díbhinní, agus tríd an toirmeasc ar dhíbhinní a íoc le scairshealbhóirí ar feadh 6 bliana.

(129) Ar deireadh, mheas údaráis na Fraince go ndearnadh calabrú ceart ar na bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú agus go raibh siad ní b'fhairsinge ná na bearta sa phlean athstruchtúrúcháin tosaigh a mhéid a gheall Corsair, faoi chuimsiú na mbarúlacha a thug an Fhrainc an dáta sin, go scarfadh sé go buan agus go neamh-inchúlghairthe le suas le 365 shliotán ag aerfort Pháras-Orly, go ndúnfadh sé go buan [...] ceann de bhealaí Mheiriceá Thuaidh agus go dtréigfeadh sé oscailt bealaí eile, agus go dteorannódh sé acmhainneacht iomlán a fhlít do [...] aerárthach (laghdú is mó ná [...] % i gcomparáid lena acmhainneacht roimh athstruchtúrú). Mheas údaráis na Fraince go raibh na bearta sin leordhóthanach agus iomchuí i bhfianaise mhéid Corsair agus a ghníomhaíochta i limistéir fóirithinte, agus go bhfuil cothabháil an 10ú aerárthach ríthábhachtach chun oibríochtaí Corsair a fhorbairt san Afraic agus chun filleadh ar bhrabúsacht gan dochar a dhéanamh do phríomhghnó traidisiúnta na cuideachta, is é sin a gníomhaíochtaí sna críocha thar lear.

4.3.2 *Sárú ar an oibleagáid an flít aerárthaí a theorannú*

(130) Ina bharúlacha an 30 Bealtaine 2025 mar fhreagairt ar an gcinneadh maidir le síneadh, d'áitigh údaráis na Fraince, go bunúsach, gur chomhlíon Corsair na gealltanais a rinneadh i gcomhthéacs an phlean athstruchtúrúcháin tosaigh agus gur eascair na cairtfhostuithe aonuaire as imthosca inarbh éigean don ghnóthas dul i muinín na gníomhaíochta sin, agus nach é a bhí iontu mainneachtain an plean athstruchtúrúcháin a chomhlíonadh ná mí-úsáid na cabhrach. Ba é príomhargóint údaráis na Fraince gur léir ó théarmaí Chinneadh 2020 gurbh é ab aidhm don Choimisiún teorainn a chur le hacmhainneacht Corsair i dtéarmaí líon na suíochán agus gur roghnaigh sé, ar chúiseanna simplíochta agus é eolach ar líon na suíochán atá ar fáil do Corsair agus naoi n-aerárthach aige, é sin a chur in iúl i dtéarmaí líon na n-aerárthaí. Ba léir ón bhfoirm chun réamhfhógra a thabhairt faoi chabhair athstruchtúrúcháin, a seoladh in 2020, go raibh teorannú an fhlít le tuiscint i dtéarmaí líon na suíochán i ndáil leis an acmhainneacht a raibh sé beartaithe ag Corsair a bhaint amach, roimh an athstruchtúrú, sa tréimhse ó 2020 go 2024. Mheas údaráis na Fraince go sárófaí prionsabail ghinearálta dhlí an Aontais, amhail prionsabal na deimhneachta dlíthiúla agus an dea-riaracháin, dá ndéanfadh an Coimisiún léirmhíniú difriúil ar an mbeart chun teorainn a chur leis an bhflít, nach mbainfeadh le hacmhainneacht i dtéarmaí líon na suíochán. Bheadh sárú den sórt sin ní b'fhollasaí fós toisc go bhfágfadh an débhríocht leanúnach i bhfoirmliú agus i léirmhíniú oibleagáidí Corsair go gcruthófaí iarmhairtí tromchúiseacha dlíthiúla. Bhí laghdú nach beag déanta ag Corsair ar a líon suíochán i ndáil leis an acmhainneacht a raibh sé beartaithe aige a bhaint amach, roimh an athstruchtúrú, sa tréimhse ó 2020 go 2024, rud a chomhlíon an cuspóir go laghdófaí a acmhainneacht nó a láithreacht sa mhargadh, dá dtagraítear i bpointe 78 de Threoirlínte R&R, agus a oibleagáidí faoi Chinneadh 2020 araon. Léirigh údaráis na Fraince (Tábla 5) an fhorbairt a tháinig ar acmhainneacht iarbhír Corsair ó glacadh Cinneadh 2020 (lena n-áirítear na cairtfhostuithe) i gcomparáid leis an acmhainneacht a raibh sé beartaithe ag Corsair a bhaint amach roimh an athstruchtúrú.

*Tábla 5*

**An fhorbairt ar acmhainneacht iarbhír Corsair vs a acmhainneacht réamh-mheasta (suíocháin)**

| An líon suíochán | 2020 ([1]) | 2021 ([2]) | 2022 ([3]) | Samhradh 2023 ([4]) | Mí na Nollag 2023 | Samhradh 2024 ([5]) | Mí na Nollag 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Acmhainneacht réamh-mheasta i bplean gnó Corsair roimh athstruchtúrú** | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| **Acmhainneacht iarbhír ó rinneadh an cinneadh lenar formheasadh plean athstruchtúrúcháin 2020 (gan cairtfhostuithe aonuaire a áireamh)** | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| **Acmhainneacht iarbhír ó rinneadh an cinneadh lenar formheasadh plean athstruchtúrúcháin 2020 (lena n-áirítear cairtfhostuithe aonuaire)** | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |

([1]) An líon suíochán an 30 Meán Fómhair 2020.
([2]) An líon suíochán an 30 Meán Fómhair 2021.
([3]) An líon suíochán an 30 Meán Fómhair 2022.
([4]) An líon suíochán i samhradh 2023.
([5]) An líon suíochán i samhradh 2024.

(131) Mar mhalairt air sin, mheas údaráis na Fraince nach raibh aon tionchar ag na cairtfhostuithe ar chomhoiriúnacht na hiarrata chun plean athstruchtúrúcháin 2020 a leasú. I ndáil leis sin, thug an Fhrainc dá haire go raibh an meánlíon aerárthaí a oibríodh in aghaidh an lae i séasúr IATA níos lú ná naoi i gcónaí, a mhéid a rinneadh na fíor-chairtfhostuithe aonuaire a fhritháireamh go héasca le laethanta nuair a d'oibrigh Corsair líon is lú ná naoi n-aerárthach. D'iarr údaráis na Fraince ar an gCoimisiún scrúdú *in concreto* a dhéanamh ar chur chun feidhme na n-oibleagáidí a eascraíonn as Cinneadh 2020 ag Corsair, agus a gcomhthéacs agus a gcuspóirí, i dteannta ar théarmaí na gcoinníollacha nó na ngealltanas, á gcur san áireamh. Chuir siad in iúl i ndáil leis sin gur ghá na cairtfhostuithe a dhéanamh mar gheall ar chúiseanna práinneacha nach raibh neart ag Corsair orthu amhail, i gcás an bhealaigh idir Páras agus Bamako, aerchriú a dhiúltaigh an bealach a oibriú i ngeall ar an staid gheopholaitiúil agus slándála áitiúil. A mhéid a bhaineann leis an mbealach idir Páras agus Montréal, chuir moilleanna ar sheachadadh luathaithe aerárthaí nua mar chuid d'athnuachan an fhlít sceidil eitilte naoi n-aerárthach Corsair i mbaol le linn na buaicthréimhse gníomhaíochta. Chuir údaráis na Fraince in iúl, i bhfianaise dhíol na [...] aerárthach, go raibh aerárthach cairtfhostaithe ag Corsair i mí Mheán Fómhair 2023 chun an bealach idir Páras agus Montréal a oibriú ar feadh 2 mhí i samhradh 2024, tréimhse tar éis athsheachadadh luath nach raibh an t-aerárthach F-HSKY ar fáil lena linn agus nár seachadadh an t-aerárthach athsholáthair A330-NEO fúithi go fóill. De bharr [...] an Stáit, cuireadh iallach ar Corsair an t-aerárthach a choimeád [...]. Dhéanfadh aon chinneadh eile an-dochar do ghnó na cuideachta. D'áitigh údaráis na Fraince gur cheart féachaint ar na cinntí a rinneadh maidir leis an gcairtfhostú sin i bhfianaise na faisnéise tionsclaíche a bhí ar eolas ag Corsair ag deireadh shamhradh 2023. Cé go raibh dul chun cinn maith déanta sa phlé le ceannaitheoir ionchasach an [...], a bhí chun an flít a fhágáil i samhradh 2024, fógraíodh gur cuireadh moill ar sheachadadh an aerárthaigh Airbus, a bhí le cur ina ionad.

4.3.3 *Cabhair bhreise a deonaíodh le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin*

(132) A mhéid a bhaineann leis an EUR 32,4 milliún breise de chabhair a deonaíodh do Corsair idir 2021 agus 2022, i litir dar dáta an 16 Nollaig 2024 d'admhaigh údaráis na Fraince nach raibh Corsair, ar gnóthas é a bhí i gcruachás cheana féin an 31 Nollaig 2019, incháilithe do na scéimeanna cabhrach a formheasadh faoi Chreat Sealadach COVID-19 agus, dá bhrí sin, nár cheart dó tairbhiú díobh. D'áitigh údaráis na Fraince mar sin féin gur ghníomhaigh a riarachán de mheon macánta i gcomhthéacs éigeandáil sláinte poiblí.

(133) Ina mbarúlacha an 30 Bealtaine 2025 mar fhreagairt ar shíneadh a bheith curtha leis an imscrúdú foirmiúil, d'áitigh údaráis na Fraince nár deonaíodh an chabhair bhreise de shárú ar an bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh'.

(134) Ar an gcéad dul síos, i ndáil leis sin, shéan siad go raibh deacrachtaí Corsair athfhillteach agus d'áitigh gur toradh iad ar imthosca seachtracha nárbh fhéidir a thuar, lena n-áirítear, thar aon ní eile, fadú éifeachtaí ghéarchéim COVID-19, rud nárbh fhéidir a thuar nuair a calabraíodh plean athstruchtúrúcháin Corsair. Le torthaí na bliana airgeadais iomláine is déanaí (dar críoch an 30 Meán Fómhair 2024), áfach, bhailíochtófaí an bealach chun filleadh ar an inmharthanacht. Ar an dara dul síos, d'áitigh údaráis na Fraince nach raibh feidhm ag an bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' ach maidir le cásanna inar deonaíodh cúnamh nua tarrthála nó athstruchtúrúcháin, agus nár chuid d'oibríocht tarrthála nó athstruchtúrúcháin do Corsair í an chabhair atá i gceist ach deonaíodh í chun éifeachtaí COVID-19 a mhaolú. Ar an tríú dul síos, thug siad faoi deara, dá measfadh an Coimisiún an chabhair i leith COVID-19 a bheith ina cabhair athstruchtúrúcháin (rud nárbh amhlaidh, mar a d'áitigh údaráis na Fraince), go ndearnadh foráil i dTreoirlínte R&R maidir le heisceachtaí ón bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh', go háirithe 'in imthosca eisceachtúla nárbh fhéidir a thuar nach bhfuil an tairbhí freagrach astu', amhail fadú éifeachtaí ghéarchéim COVID-19.

(135) Ar deireadh, gheall údaráis na Fraince go ndéanfaidís EUR 32,4 milliún de chabhair bhreise maille le hús a aisghabháil go deonach ó Corsair sula bhféadfaí an chabhair athstruchtúrúcháin bhreise a fhormheas, chun aon bhuntáiste eacnamaíoch a d'fhéadfadh a bheith faighte ag Corsair ón gcabhair neamhdhleathach a neamhniú agus chun aon tionchar a d'fhéadfadh a bheith ag an gcabhair sin ar chomhréireacht na cabhrach athstruchtúrúcháin breise a neodrú.

4.4. **Barúlacha ó pháirtithe leasmhara**

(136) Mar a leagtar amach sa chuid oibríochtúil dá chinneadh tosaigh, chuir an Coimisiún páirtithe leasmhara ar an eolas tríd an gcinneadh, in éineacht le hachoimre fhóinteach, a fhoilsiú in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh*.

(137) Tar éis an fhoilsithe sin, chuir roinnt páirtithe leasmhara barúlacha isteach maidir leis an gcinneadh tosaigh. Déantar achoimre ar na barúlacha is ábhartha do mheasúnú an Choimisiúin sna míreanna seo a leanas.

4.4.1 *Groupe Dubreuil Aéro*

(138) Dúirt GDA, rannóg aeriompair Groupe Dubreuil, go raibh sé ina phríomhghníomhaí in aeriompar cianaistir na Fraince agus é ag oibriú go príomha trína dhá chuideachta, Air Caraïbes agus an fhochuideachta ísealchostais French Bee. Bhí na haerlínte sin á gcur féin chun cinn mar iomaitheoir mór díreach le Corsair, ó tharla go raibh forluí substaintiúil idir a líonraí agus a mbunáiteanna oibríochtúla: na bealaí a bhfreastalaíonn GDA orthu, go háirithe na naisc ríthábhachtacha leis na hAintillí (Martinique, Guadalúip agus Guáin na Fraince) agus leis an Aigéan Indiach (La Réunion), ba bhealaí straitéiseacha iad a bhí i bpáirt acu le Corsair.

(139) Bhí an iomaíocht sin níos déine fós de bhrí go raibh an dá ghrúpa ag oibriú go príomha ón aerfort moil fíor-riachtanach céanna, Páras-Orly. Thairis sin, bhí dianbhoilsciú iomaíoch ann mar gheall ar French Bee a bheith i láthair ar na bealaí céanna, óir bhí samhlacha iompróra traidisiúnta an dá ghrúpa in iomaíocht dhíreach leis an tairiscint cianaistir ísealchostais. Dá bhrí sin, ba é GDA an phríomhfhoinse iomaíochta sna margaí geografacha atá fíor-riachtanach d'inmharthanacht Corsair amach anseo.

(140) Mar iomaitheoir díreach a ndearna an saobhadh iomaíochta difear dó, d'iarr GDA ar an gCoimisiún ar dtús, an 24 Bealtaine 2024, cabhair tosaigh 2020 a chúlghairm agus diúltú do phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe Corsair. Bhí an iarraidh sin bunaithe ar thrí phríomhghearán: (i) neamhchomhlíonadh cruthaithe choinníollacha chabhair 2020, (ii) deonú cabhrach neamhdhleathaí breise, agus (iii) neamh-chomhoiriúnacht an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe leis an margadh inmheánach.

(141) Ar an gcéad dul síos, cháin GDA an mhainneachtain coinníollacha éigeantacha Chinneadh 2020 a chomhlíonadh. I ndáil leis sin, tharraing GDA aird ar mhainneachtain oibleagáidí na trédhearcachta agus an chomhair dhílis a chomhlíonadh, go háirithe trí easpa tuarascálacha leathbhliantúla agus tríd an mainneachtain an fhaisnéis a fhoilsiú ar shuíomh gréasáin Státchiste na Fraince. Rud atá tromchúiseach, mhaígh GDA nár cuireadh na príomhbhearta cúiteacha chun feidhme: (i) méadaíodh an flít go 10 n-aerárthach ar a laghad, de shárú ar an ngealltanas é a theorannú do naoi gcinn, agus (ii) d'oscail Corsair bealaí nua chuig an Afraic (Antananairíveo, Cotonou agus Bamako) gan údarú a fháil roimh ré ón gCoimisiún, rud a tháinig salach ar an straitéis athdhírithe a sainordaíodh ar dtús. Thairis sin, bhí agúis thromchúiseacha ag GDA maidir le haisíoc an dá iasacht stáit (EUR 80 milliún san iomlán), mar is rud é gur mhian le Stát na Fraince an fiachas sin a tharscaoileadh anois a thugann le tuiscint nár thionscain Corsair an aisíocaíocht riamh, rud a bhí ina shárú follasach ar na coinníollacha tosaigh.

(142) Ar an dara dul síos, líomhain GDA gur íocadh státchabhair neamhdhleathach agus nua tar éis 2020. I dteannta cabhair neamhchainníochtaithe (a mheastar a bheith cothrom le EUR 32 mhilliún ar a laghad, go háirithe i bhfoirm faoiseamh cánach agus slándála sóisialta), d'áitigh GDA gur chabhair neamhdhleathach nua í íocaíocht chéimnithe ranníocaíochtaí CRPN a deonaíodh i mí Mheán Fómhair 2023 nach bhféadfaí a áireamh mar ranníocaíocht dhílis.

(143) Ar an tríú dul síos, d'áitigh GDA gur chabhair athstruchtúrúcháin nua a bhí sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe ba ghá a dhearbhú a bheith neamh-chomhoiriúnach faoin bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh'. Dúirt GDA gurb éard a thug údar leis an aicmiú sin scála na n-athruithe (méadú nach beag ar an gcabhair iomlán), mainneachtain an spriocdháta foirmiúil maidir le fógra a thabhairt a chomhlíonadh agus, thar aon ní eile, an t-athrú radacach ar an straitéis (ó chuíchóiriú go leathnú isteach san Afraic). De réir GDA, níor chomhlíon an chabhair, fiú mar leasú, na coinníollacha comhoiriúnachta toisc gur fhág tarscaoileadh an EUR 80 milliún d'fhiachas, a cuireadh leis an gcabhair bhreise EUR 83,1 milliún, go raibh an chabhair iomlán (EUR 163,1 milliún) díréireach le ranníocaíocht dhílis na scairshealbhóirí, rud a mheas GDA a bheith neamhleor.

(144) Ar deireadh, chuir GDA in aghaidh athbhunú na hinmharthanachta a bheith inchreidte agus mhaígh sé nach raibh an plean ag freastal ar an leas coiteann (leanúnachas críochach) a thuilleadh. I ndáil leis sin, mhínigh GDA nár thairg Corsair, a bhí ag carnadh caillteanais stairiúla (beagnach EUR 500 milliún idir 2000 agus 2018), aon ionchas inchreidte maidir le hinmharthanacht fhadtéarmach, go háirithe ós rud é gur leathnaíodh an plean, agus dá bhrí sin nár chomhlíon an chabhair sin coinníollacha bunúsacha Threoirlínte R&R.

(145) Mar chonclúid, d'iarr GDA ar an gCoimisiún a chinneadh gur baineadh mí-úsáid as an gcabhair agus go raibh na bearta nua neamh-chomhoiriúnach. D'iarr sé go ndéanfaí Cinneadh 2020 maidir le cabhair a chúlghairm láithreach agus go n-ordófaí go ndéanfaí an chabhair (tosaigh agus neamhdhleathach) uile maille le hús a aisghabháil láithreach. Dá bhformheasfadh an Coimisiún an chabhair mar sin féin, d'éiligh GDA go bhfeabhsófaí bearta cúiteacha go mór (dífheistiú ollmhór an fhlít agus na sliotán ar na bealaí atá ann faoi láthair), go mbunófaí iontaobhaí neamhspleách chun dianfhaireachán a dhéanamh agus go n-íocfaí an chabhair ina tráthchodanna coinníollacha.

(146) An 11 Deireadh Fómhair 2024, d'athdhearbhaigh agus d'fhorlíon GDA a agóidí, agus é ag teacht ar an gconclúid nár chomhlíon Corsair coinníollacha chabhair 2020, go bhfuair sé cabhair neamhdhleathach bhreise agus gur mhol sé plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a bhí ar neamhréir ó thaobh struchtúir de le dlí an Aontais, go háirithe leis an bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh'.

(147) Go sonrach, d'áitigh GDA nár chomhlíon údaráis na Fraince ná Corsair oibleagáidí Chinneadh 2020 a mhéid, ar an gcéad dul síos, nár comhlíonadh an toirmeasc lenar teorannaíodh an flít do naoi n-aerárthach agus tháinig GDA ar an gconclúid, de thoradh na hanailíse ar sceidil shamhradh agus gheimhreadh 2024 IATA, gur oibrigh Corsair 10 n-aerárthach ar a laghad nó 11 aerárthach fiú nó gurbh éigean dó iad a chairtfhostú, rud a sháraigh an 'príomhbheart struchtúrach' a forchuireadh i gCinneadh 2020. Ar an dara dul síos, d'athdhearbhaigh GDA gur thairbhigh Corsair de chabhair neamhdhleathach bhreise a mhéid a thairbhigh na hiasachtaí díreacha stáit a fuarthas in 2020 d'iarchur íocaíochta 1 bhliana amháin, arbh é a bhí ann cabhair nua nár tugadh fógra fúithi. De réir GDA, bhí an chabhair sin i dteannta na méideanna neamhdhleathacha dá dtagraítear cheana féin. Cháin GDA freisin an choinbhleacht leasa shoiléir a bhaineann le céimniú ranníocaíochtaí CRPN (ar cabhair neamhdhleathach eile a líomhnaítear a bheith ann), ó tharlaíonn go bhfuil an Stiúrthóir Acmhainní Daonna atá ag Corsair faoi láthair ina riarthóir ar CRPN freisin.

(148) Rinne GDA agóid ansin in aghaidh na straitéise maidir le hathdhíriú ar bhealaí thar lear a úsáideadh chun údar a thabhairt le cabhair 2020, agus é á mhaíomh go raibh straitéis iarbhír Corsair dírithe anois ar an Afraic. Tagraíodh do Corsair mar 'aerlíne Afracach' ar bhonn bealaí nua nó bealaí atá beartaithe chuig Brazzaville, chuig an tSeineagáil (Dacár) agus chuig an nGabúin (Libreville). De réir GDA, bhí na tionscnaimh sin, arb iad an fhostaíocht agus an iomaíocht áitiúil a spreagann iad, ag teacht salach ar chuspóir an leanúnachais chríochaigh agus ag caitheamh amhrais ar an údar a tugadh leis an gcabhair phoiblí. Thairis sin, d'áitigh GDA gurbh é lasta an t-aon ghníomhaíocht bhrabúsach a bhí ag Corsair in 2023, a bhí dírithe go príomha ar an Afraic.

(149) An dáta céanna, cháin GDA freisin éagobhsaíocht an scairshealbhóra ar bhonn tharraingt siar Phoblacht an Chongó agus na bhféimheachtaí a bhí ag an scairshealbhóir nua 'aingil gnó', Abbas Jaber, nár fhoilsigh a chuntais le roinnt blianta anuas, a dúirt GDA.

(150) Cháin GDA go mór freisin easpa tromchúise na dtoimhdí eacnamaíocha i bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe Corsair. An meastachán go dtiocfadh laghdú de réir a chéile ar phraghas an scairdbhreosla go USD 900/tona ó mhí Mheán Fómhair 2023, tharla go raibh sé mícheart agus gur fhan praghsanna níos airde ná sin; is léiriú é sin ar easpa réadúlachta atá níos measa mar gheall ar an easpa cumhdaigh le haghaidh praghsanna breosla. Ina theannta sin, mheas GDA gur bhréagnaigh Ard-Stiúrthóireacht na hEitlíochta Sibhialta, a thuairiscigh laghdú ar phraghsanna in 2024, an toimhde go dtiocfadh méadú ar mheánphraghsanna ar eitiltí idir an Fhrainc Dhúthach agus na críocha thar lear.

(151) Cháin GDA thairis sin an easpa trédhearcachta airgeadais ag Corsair, nár fhoilsigh a chuntais le haghaidh 2022 agus 2023 go dtí gur tionscnaíodh caingean dlí. Dúirt GDA ina leith sin gur chuir na hiniúchóirí agúis in iúl maidir le macántacht na dtréimhsí íocaíochta, rud a thug le fios gur mhian le Corsair fírinne a staide a cheilt. Mheas GDA go raibh staid airgeadais Corsair tubaisteach, agus toradh oibriúcháin –EUR 37,1 milliún ann in 2023. De réir GDA, bhí an leibhéal caillteanas sin, d'ainneoin na státchabhrach a fuarthas, ina fhianaise go raibh an chuideachta ag tabhú caillteanais agus neamh-inbhuanaithe ó thaobh a struchtúir de.

(152) An dáta sin, d'athdhearbhaigh GDA a chonclúid gur íocaíocht mhí-úsáideach cabhrach neamhdhleathaí a bhí i dtacaíocht leanúnach na Fraince as ar tháinig saobhadh soiléir iomaíochta ar an margadh. Dá réir sin, ar an mbonn sin, d'athdhearbhaigh GDA a iarrataí ar an gCoimisiún Cinneadh 2020 a chúlghairm, an chabhair uile a íocadh (lena n-áirítear cabhair nua agus cabhair nár tugadh fógra fúithi) a dhearbhú a bheith ina cabhair neamh-chomhoiriúnach neamhdhleathach agus a ordú go n-aisghabhfaí láithreach í. Mheas GDA go mbeadh leachtú Corsair i gcomhréir le Treoirlínte R&R trí chaoi a thabhairt d'iomaitheoirí níos éifeachtúla teacht chun cinn.

(153) An 8 Samhain 2024, chuir GDA barúlacha breise isteach chun a dheimhniú gur sháraigh Corsair, ar bhealach córasach marthanach, an coinníoll a forchuireadh le Cinneadh 2020 lenar ceanglaíodh air a fhlít a theorannú do naoi n-aerárthach, agus gur thángthas timpeall ar an oibleagáid sin ar bhonn fadtéarmach, rud a chuir ar a chumas do Corsair a mhodhanna táirgthe agus méid iarbhír a fhlít a mhéadú.

(154) De réir GDA, léirigh stair fhlít Corsair go mbíodh 10 n-aerárthach á n-oibriú go tráthrialta aige, lena n-áirítear idir mí na Samhna 2021 agus mí Dheireadh Fómhair 2022.

(155) Mhínigh GDA, i gcás shéasúr shamhradh 2024 IATA, gur fhás an sceideal eitiltí go mór le linn buaicthréimhsí, rud a d'fhág go raibh gá le 11 aerárthach ar a laghad. Arís, mheas GDA gur bhain Corsair úsáid as cairtfhostú fadtéarmach (122 eitilt le Iberojet ar an mbealadh idir Páras agus Montréal, 26 eitilt le Gallistair ar an mbealach idir Páras agus Bamako). Ar an mbonn sin, mhaígh GDA gur tháinig Corsair timpeall ar an srian maidir leis an bhflít go córasach, ar feadh beagnach 4 bliana go leanúnach is dócha, trína bheith ag dul i muinín an chairtfhostaithe go tráthrialta, rud a léiríonn gur mhian leis a cheilt go raibh sé ag teacht timpeall ar na srianta a d'fhorchuir an Coimisiún.

(156) An 6 Eanáir, d'fhreagair GDA d'fhógraí Corsair maidir le toradh oibriúcháin agus glantoradh deimhneach a bheith aige ag deireadh mhí Mheán Fómhair 2024, agus é á mhaíomh gur cur i gcéill a bhí sna fógraí sin nár cheart an Coimisiún a chur ar míthreoir. Chuir GDA in iúl gurbh é an fás láidir ar lasta san Afraic agus ar ioncam coimhdeach ba phríomhchúis leis an toradh sin, rud a tháinig salach ar chuspóir tosaigh chabhair 2020, arbh é a bhí ann rochtain ar na críocha thar lear a fheabhsú agus tomhaltóirí a bhfuil 'acmhainní teoranta' acu a chosaint. I ndáil leis sin, dúirt GDA gur dheimhnigh bainistíocht Corsair a huaillmhianta maidir le hoibríochtaí san Afraic agus go raibh an deichiú haerárthach sa phlean straitéiseach, méadú ar fhlíteanna a chuir le saobhadh iomaíochta, agus dheimhnigh sé gur plean athstruchtúrúcháin nua é sin ar cheart don Choimisiún diúltú dó. Thar aon ní eile, tharraing GDA aird an Choimisiúin ar ráiteas ó bhainistíocht Corsair ina dtagraítear do 'chomhaontuithe leis an Stát' lenar ligeadh don phlean dul ar aghaidh 'i ngach imthoisc', fiú gan vóta ar na leasuithe buiséadacha. Mheas GDA gur léiriú é sin ar chabhair neamhdhleathach nua (iarchur íocaíochtaí nó moratóirí ar dhliteanais phoiblí) agus sárú breise ar an gcabhair athstruchtúrúcháin a formheasadh in 2020, agus úsáid á baint ag Corsair as an tacaíocht stáit sin mar bhuntáiste iomaíoch. Ar deireadh, mheas GDA gur deimhníodh leis an bhfógra maidir le bealach Montréal a dhúnadh agus bealach chuig Brazzaville a oscailt ina ionad (nár údaraigh an Coimisiún) athrú straitéise Corsair agus a neamhshuim ina ghealltanais, rud a threisigh an argóint gur plean athstruchtúrúcháin nua é an plean faoi réir an phrionsabail 'uair amháin, an uair dheiridh'. Mar fhocal scoir, d'athdhearbhaigh GDA a iarraidh go ndéanfaí an chabhair a formheasadh in 2020 a chúlghairm agus go n-ordófaí go n-aisghabhfaí láithreach an chabhair uile a íocadh.

(157) Ar deireadh, an 23 Bealtaine 2025, ba dhíol sásaimh do GDA an cinneadh ón gCoimisiún síneadh a chur leis an imscrúdú trí bhíthin a chinnidh maidir le síneadh an 11 Aibreán 2025, agus é á chur in iúl gur dheimhnigh an cinneadh sin an t-amhras atá air maidir le sárú na hoibleagáide flít Corsair a theorannú do naoi n-aerárthach agus maidir le cabhair neamhdhleathach nár tugadh fógra fúithi dar luach EUR 32,4 milliún a dheonú. I ndáil leis sin, d'áitigh GDA gur sháraigh Corsair go leanúnach agus go hoscailte an srian maidir leis an bhflít agus úsáid á baint acu as 10 n-aerárthach nó 11 cheann chun straitéis ionsaitheach a shaothrú a bhí dírithe ar mhéideanna, rud a shaobh an iomaíocht trí laghduithe praghsanna a chruthú nach raibh inbhuanaithe gan tacaíocht phoiblí neamhdhleathach. Chuir GDA in iúl gur admhaigh údaráis na Fraince anois gur dheonaigh siad an EUR 32,4 milliún go neamhdhleathach faoi scéim nach raibh infheidhme, rud a sháraigh an prionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh'. De réir GDA, thug na teipeanna leantacha sin agus mí-úsáid na cabhrach tosaigh, mar aon leis an bhfíoras gur plean athstruchtúrúcháin nua neamh-chomhoiriúnach a bhí sa phlean leasaithe, údar le gníomhaíocht láithreach. Dá bhrí sin, d'iarr GDA arís, an dáta sin, go ndéanfadh an Coimisiún imeachtaí maidir le mí-úsáid cabhrach a thionscnamh, Cinneadh 2020 a chúlghairm, an chabhair uile a dhearbhú a bheith neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach leis an margadh inmheánach agus go n-ordódh sé go n-aisghabhfaí láithreach í.

4.4.2 *Air Austral*

(158) Bíonn Air Austral, ar cuideachta Fhrancach atá lonnaithe in La Réunion agus mórghníomhaí san Aigéan Indiach é, ag freastal ar an bhFrainc Dhúthach go príomha (eitiltí laethúla chuig CDG Pháras agus chuig cathracha eile trí chomhpháirtíochtaí 'Traein móide Aeriompar'), ar oileáin La Réunion, Mayotte, Oileán Mhuirís, Oileáin Chomóra, Madagascar agus na Séiséil, agus ar an Afraic Theas, an Téalainn agus an India.

(159) Is iomaitheoir díreach de chuid Corsair é Air Austral toisc go n-oibríonn an dá chuideachta ar mhórbhealaí cianaistir straitéiseacha, go háirithe na bealaí idir an Fhrainc Dhúthach agus na críocha thar lear, go sonrach La Réunion, Mayotte agus na hAintillí. Fágann an iomaíocht sin go bhfuil forluí eatarthu ar phríomhbhealaí agus go mbíonn siad in iomaíocht le chéile maidir le praghsanna agus acmhainneacht.

(160) An 24 Bealtaine 2024, chuir Air Austral a bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh faoi bhráid an Choimisiúin. Dar le Air Austral, ba rud do-ghlactha doshamhlaithe é plean athstruchtúrúcháin Corsair a leasú nó síneadh a chur leis. Bhí an seasamh sin bunaithe ar an maíomh gur thug Corsair neamhaird shubstaintiúil leanúnach ar choinníollacha na cabhrach tosaigh ó 2020 agus, fiú dá ndéanfaí athbhreithniú air, nach n-áiritheodh an plean athstruchtúrúcháin nua inmharthanacht fhadtéarmach na cuideachta agus go gcuirfeadh sé go mór leis an saobhadh iomaíochta sa mhargadh an tráth céanna.

(161) Ina bharúlacha, cháin Air Austral roinnt teipeanna tromchúiseacha ag Corsair, á gcáiliú mar mhí-úsáid na cabhrach a fuarthas. Ba é an teip ba thromchúisí sárú na hoibleagáide a fhlít a theorannú do naoi n-aerárthach. De réir Air Austral, léiríodh san anailís ar na sceidil eitiltí le haghaidh shéasúr an tsamhraidh 2023 agus 2024 gur baineadh úsáid leanúnach as cairtfhostú, rud a d'fhág go raibh suas le deich n-aerárthach sa fhlít iarbhír le linn buaicthréimhsí. Breathnaíodh air sin mar sheift tráchtála fhorleathnaitheach go huile agus go hiomlán, agus dhiúltaigh Air Austral d'argóint Corsair go bhféadfaí teorainn ar an líon suíochán a chur in ionad an tsriain sin toisc go raibh sí bunoscionn leis an gcásdlí agus le cleachtas comhsheasmhach cinnteoireachta an Choimisiúin. Ina theannta sin, mhínigh Air Austral gur sháraigh Corsair an teorainn 50 % ar a sciar den acmhainneacht a forchuireadh maidir le haon seirbhís sceidealaithe nua nuair a d'oscail sé an bealach idir La Réunion agus Antananairíveo (Madagascar) in 2023. Ar deireadh, chuir Air Austral i dtábhacht nár cuireadh tuarascálacha leathbhliantúla isteach ná nár foilsíodh cuntais ó bhí 2022 ann, rud a chuir bac, dar leis, ar fhaireachán an Choimisiúin agus a tharraing amhras tromchúiseach go bhféadfadh sé go ndeachaigh an chabhair thar a raibh 'fíor-riachtanach'.

(162) Ina theannta sin, mheas Air Austral nárbh fhéidir a áirithiú leis an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe go bhfillfí ar an inmharthanacht fhadtéarmach a mhéid a bhí beartas praghsála ionsaitheach neamh-inbhuanaithe á shaothrú ag Corsair agus praghsanna i bhfad níos ísle aige ná praghsanna a iomaitheoirí ar an mbealach idir Páras agus La Réunion. Mheas Air Austral gur chruthaigh an beartas sin um praghsanna ísle, a coinníodh ar bun i gcomhthéacs an bhoilscithe ghinearálta, éagothromaíocht shoiléir idir athruithe ar chostais agus athruithe ar tharaifí.

(163) An tráth céanna, mheas Air Austral go raibh na héifeachtaí diúltacha ar an iomaíocht tar éis dul in olcas go mór. Tháinig méadú géar ar sciar Corsair den acmhainneacht idir 2019 agus 2024, agus méadú 20,6 % ar an mbealach idir Páras agus La Réunion agus sciar ceannasach 56 % aige den acmhainneacht ar an mbealach idir La Réunion agus Madagascar. Mar thoradh ar an ró-acmhainneacht agus an dumpáil praghsanna sin, tháinig laghdú géar ar bhrabúsacht Air Austral idir an Fhrainc Dhúthach agus La Réunion agus ar an mbealach idir La Réunion agus Mayotte. Bhuail beartas ró-acmhainneachta Corsair cos ar an mbealach idir Páras agus Mayotte agus d'fhág sé cumas forbartha a iomaitheoirí ina stad. I ndáil leis sin, bhréagnaigh Air Austral argóint na Fraince maidir le 'hiomaíocht fhoircneach', agus é á chur in iúl go láidir gurbh é Corsair féin an gníomhaí a bhí ag cruthú na hiomaíochta éagóraí sin trína straitéis neamhshrianta.

(164) Tháinig Air Austral ar an gconclúid gur theip ar na bearta frithshaofa tosaigh mar gheall ar neamhchomhlíonadh Corsair agus nár moladh aon bheart cúiteach tromchúiseach breise sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, d'ainneoin an mhéadaithe mhóir ar mhéid na cabhrach.

(165) Mar fhocal scoir, d'iarr Air Austral go foirmiúil ar an gCoimisiún diúltú don phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe agus imeachtaí a thionscnamh maidir le mí-úsáid na cabhrach tosaigh, ós léir go mbeadh na héifeachtaí diúltacha ní ba mhó ná na héifeachtaí dearfacha.

4.4.3 *Diamondale Limited*

(166) An 23 Bealtaine 2024, chuir Diamondale Limited ('Diamondale'), iar-scairshealbhóir tromlaigh Corsair, a raibh 75,03 % den chaipiteal agus 100 % de na cearta vótála ina sheilbh aige go dtí 2021, a bharúlacha faoi bhráid an Choimisiúin. Ar bhonn na taithí agus an eolais sin ar an gcuideachta, chuir Diamondale in iúl gur cúis mhór imní dó a indéanta a bhí plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe Corsair agus chuir sé go mór in aghaidh an mhéadaithe ar chabhair phoiblí.

(167) Ina bharúlacha, mheas Diamondale go raibh an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe neamhréalaíoch agus d'iarr sé ar an gCoimisiún aisíocaíocht iomlán na cabhrach EUR 139,6 milliún a deonaíodh cheana do Corsair a éileamh seachas é a mhéadú, rud a bheadh de shárú ar Airteagal 108(2) CFAE. Thairis sin, d'aontaigh Diamondale leis an amhras a léirigh an Coimisiún maidir leis an bhféidearthacht go bhfuair Corsair státchabhair bhreise le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, ó tharla gur cruthaíodh saobhadh iomaíochta de dheasca na cabhrach sin.

(168) Léirigh an anailís a rinne Diamondale gur tháinig meathlú struchtúrach ar chuntais Corsair ó bhí 2018 ann, agus EUR 48 milliún de chaillteanais ann in 2021. Mheas Diamondale gur bhain éagothroime ainsealach airgeadais don chuideachta, agus gan caipiteal oibre leordhóthanach aici ó bhí 2018 ann de dheasca chreimeadh a cothromais. Mheas Diamondale go raibh a chuid infheistíochtaí fadtéarmacha á maoiniú ag Corsair le hacmhainní gearrthéarmacha, rud a raibh glansreabhadh airgid diúltach mar thoradh air ó bhí 2018 ann agus a d'fhág an chuideachta faoi riosca mainneachtana. Mheas Diamondale go raibh an fiachas iomarcach agus nárbh fhéidir go mairfeadh an chuideachta mar gheall ar an easpa brabúsachta leordhóthanaí, fiú agus EUR 200 milliún de chabhair bhreise aici.

(169) Ina theannta sin, bhí amhras mór ar Diamondale maidir le ranníocaíocht dhílis iarbhír Corsair agus cé acu a bhí nó nach raibh sí leordhóthanach, agus maidir le cumas Corsair a inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú, agus mheas sé gur seantionscnaimh 'athchúrsáilte' a bhí i gcuid de na rannchuidithe a cuireadh chun cinn.

(170) Dá bhrí sin, chuir Diamondale in aghaidh na hidirghabhála ón Stát i gcuideachta phríobháideach a raibh fiachais ollmhóra uirthi cheana féin, ós rud é nárbh fhéidir féimheacht nua a sheachaint ach de dhroim maoiniú príobháideach agus dá dhroim sin amháin.

4.4.4 *Páirtí leasmhar anaithnid*

(171) An páirtí leasmhar ar mian leis fanacht anaithnid, cháin sé an chabhair bhreise i bhfoirm deontais dhíreacha agus tarscaoiltí éileamh gan bearta cúiteacha follasacha a bheith á ndéanamh, i.e. gealltanais ó Corsair a choiscfeadh na rioscaí go saobhfaí an iomaíocht, rud a tharraing imní dá réir go mbeadh éagothroime mhór ann chun aimhleasa na hiomaíochta.

4.5. **Barúlacha ó údaráis na Fraince maidir leis na barúlacha ó na páirtithe leasmhara**

(172) An 26 Iúil 2024, chuir údaráis na Fraince barúlacha faoi bhráid an Choimisiúin mar fhreagairt ar na barúlacha ó thríú páirtithe (GDA, Air Austral agus Diamondale) agus é d'aidhm acu inghlacthacht agus comhoiriúnacht an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe leis an margadh inmheánach a léiriú.

(173) Sna barúlacha sin, d'athdhearbhaigh údaráis na Fraince comhlíonadh iomlán oibleagáidí phlean athstruchtúrúcháin 2020, agus iad ag bréagnú na maíomh a rinne na tríú páirtithe. Diúltaíodh don líomhain maidir le heaspa trédhearcachta, óir dúirt údaráis na Fraince go ndearnadh malartuithe tráthrialta leis an gCoimisiún agus gur foilsíodh cuntais na cuideachta le haghaidh 2021/2022 agus 2022/2023.

(174) Maidir le teorannú an fhlít, cuireadh cairtfhostú aonuaire aerárthaí, go háirithe go Bamako agus Montréal, i láthair mar riachtanas a bhain le tosca seachtracha (rioscaí geopholaitiúla, moilleanna ar sheachadadh) agus ní mar bheartas forleathnaitheach, toisc nach raibh an líon suíochán a cuireadh ar fáil, fiú agus an t-aerárthach cairtfhostaithe san áireamh, ní ba mhó riamh ná na leibhéil roimh athstruchtúrú. I ndáil leis sin, dúirt údaráis na Fraince chomh maith gur údaraigh an Coimisiún go sainráite freisin ath-imlonnú seirbhísí chuig an Afraic (Cotonou, Bamako, Antananairíveo). Maidir le saobhadh iomaíochta, chomhlíon Corsair a ghealltanas trí níos mó ná 365 shliotán, ar an meán, a chur ar fáil d'aerlínte tríú páirtí ag aerfort Páras-Orly. Ar deireadh, measadh gur chomhlíon an iarraidh ar leasú an prionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' i dTreoirlínte R&R, toisc gur áirithigh sé, de réir údaráis na Fraince, leanúnachas iomlán leis an iarracht athstruchtúrúcháin tosaigh, nár caitheadh amhras ar a cuspóirí (críocha thar lear mar phríomhghnó, forbairt san Afraic), agus toisc go raibh an síneadh a cuireadh leis go dtí an [...] (dáta dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin tráth a cuireadh na barúlacha sin isteach) teoranta go docht dá raibh riachtanach.

(175) Mheas údaráis na Fraince freisin go raibh an iarraidh ar leasú comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de bhua gur chomhlíon sé critéir phointe 124 de Threoirlínte R&R.

(176) Ar bhonn anailísí mionsonraithe a rinne sainchomhairleoir seachtrach an ghnóthais, dheimhnigh údaráis na Fraince an dul chun cinn dearfach a rinne Corsair, agus toradh oibriúcháin deimhneach EUR [...] milliún ann i gcaitheamh 12 mhí rollacha (ó mhí an Mheithimh 2023 go mí na Bealtaine 2024) agus na torthaí ag deireadh mhí na Bealtaine 2024 a bheith níos airde ná an buiséad agus i bhfad níos fearr ná an cás doirbh. Thacaigh an fheidhmíocht dhearfach sin, a bhaineann le barrfheabhsú costas agus soláthair, leis an ionchas go mbeidh toradh oibriúcháin EUR [...] milliún ann faoi 2026-2027. Dúirt údaráis na Fraince freisin gur deimhníodh sa Tuarascáil Fhorlíontach a thug an gnólacht comhairliúcháin Analysis Group ar aird go raibh beartas praghsála Corsair comhoiriúnach le hinmharthanacht na cuideachta, gan ró-acmhainneacht ná laghduithe ar phraghsanna.

(177) Mhínigh údaráis na Fraince arís go raibh ról lárnach ag Corsair ó thaobh leanúnachais críche de, rud a thug údar le hidirghabháil phoiblí chun cliseadh margaidh a cheartú. Mhínigh siad gur léirigh an anailís fhrithfhíorasach go bhfágfadh a chliseadh go dtiocfadh méadú an-mhór ar phraghsanna ar na bealaí thar lear (go sonrach, + 15,6 % chuig na hAintillí agus + 41,5 % chuig Mayotte), go mbeadh riosca claonpháirteachais neamhinste ann agus go dtiocfadh meathlú mór ar an tírdhreach iomaíoch (ina ndéanfaí monaplacht den bhealach idir Páras agus Mayotte).

(178) A mhéid a bhaineann le comhréireacht na n-iarrachtaí poiblí agus príobháideacha, dúirt údaráis na Fraince gur dhiúltaigh siad d'agóidí na dtríú páirtithe maidir le ranníocaíochtaí dílse. Measadh gur ranníocaíocht phríobháideach a bhí i gcéimniú na ranníocaíochtaí a dheonaigh CRPN, ós duine dlítheanach é CRPN, de réir údaráis na Fraince, a rialaítear leis an dlí príobháideach agus nach acmhainní stáit iad a chistí. Mheas údaráis na Fraince freisin nach bhféadfaí tarscaoileadh fiachais phoiblí a lean as iasachtaí faoi phlean athstruchtúrúcháin 2020 a áireamh mar chabhair bhreise nua, toisc go mbeadh sé sin bunoscionn le cleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin. De réir údaráis na Fraince, d'fhan ranníocaíochtaí dílse Corsair dá bhrí sin os cionn na tairsí 50 % de na costais athstruchtúrúcháin iomlána.

(179) Ar deireadh, mheas údaráis na Fraince go raibh na bearta frithshaofa a moladh leordhóthanach agus níos sriantaí ná iad siúd i bplean athstruchtúrúcháin 2020 a mhéid, de réir údaráis na Fraince, gur thug Corsair gealltanas scaradh go neamh-inchúlghairthe le 365 shliotán ag aerfort Pháras-Orly, bealaí Mheiriceá Thuaidh ([...]) a dhúnadh go buan chun díriú ar an Afraic, agus a acmhainneacht a theorannú. Measadh go raibh an chabhair i leith COVID-19 a fuair Corsair (EUR 32 mhilliún) dleathach, gur deonaíodh í ar bhonn an dlí ghinearálta agus go raibh rochtain ag iomaitheoirí uirthi.

(180) Dá bhrí sin, tháinig údaráis na Fraince ar an gconclúid gur chomhlíon an iarraidh ar leasú na critéir uile, gan aon chabhair a bheith íoctha roimh chinneadh an Choimisiúin, agus gur cheart í a dheonú.

(181) Mar fhreagairt ar na hargóintí a chuir na páirtithe leasmhara chun cinn ina mbarúlacha i ndáil leis an gcinneadh maidir le síneadh an 11 Aibreán 2025, d'athdhearbhaigh údaráis na Fraince go bunúsach a mbarúlacha maidir le cineál teoranta agus cuí-réasúnaithe chairtfhostuithe aonuaire an deichiú aerárthach. Chuir údaráis na Fraince in iúl freisin, murab ionann agus líomhaintí GDA, gur cuireadh sceidil eitiltí Corsair i dtoll a chéile ar bhonn naoi n-aerárthach agus nár oibrigh sé 11 aerárthach riamh. Thug údaráis na Fraince dá n-aire freisin nár thacaigh an fhianaise le líomhaintí GDA go raibh tionchar ag na cairtfhostuithe ar an margadh. Na laghduithe ar phraghsanna as eitiltí chuig cinn scríbe sna críocha thar lear, mheas údaráis na Fraince nár lean siad as straitéis Corsair a bheithe dírithe ar mhéideanna ná as a bheartas praghsála a bheith curtha chun feidhme ar bhonn tacaíocht stáit, ach gur léirigh siad treocht ghinearálta a bhí le feiceáil ní hamháin i nGuadalúip agus i Martinique, ar cinn scríbe iad a mbíonn Corsair ag oibriú eitiltí chucu, ach i gcinn scríbe eile freisin nach mbíonn Corsair ag oibriú eitiltí chucu, amhail Guáin na Fraince agus cinn scríbe meánaistir agus cianaistir eile nach mbíonn Corsair ag oibriú eitiltí chucu. Ar deireadh, d'áitigh údaráis na Fraince, i bhfianaise na n-imthosca, go mbeadh sé bunoscionn le prionsabal na comhréireachta agus le cleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin a mheas gur chaith cairtfhostú an deichiú aerárthach amhras ar chomhoiriúnacht na hiarrata chun an plean athstruchtúrúcháin a leasú nó gur mí-úsáid chabhair athstruchtúrúcháin 2020 a bhí ann.

## 5. MEASÚNÚ

### 5.1. Státchabhair a bheith ann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE

(182) De bhun Airteagal 107(1) CFAE, '[a]ch amháin mar a bhforáiltear a mhalairt sna Conarthaí, aon chabhair a thabharfaidh Ballstát nó a thabharfar trí bhíthin acmhainní Stáit i bhfoirm ar bith, agus a bhéarfaidh nó is baolach a bhéarfadh saobhadh ar iomaíocht trí thaobhú le gnóthais áirithe nó le táirgeadh earraí áirithe, níl sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach sa mhéid go dtéann sí i gcion ar an trádáil idir Ballstáit'.

(183) Dá bhrí sin, chun beart a cháiliú mar chúnamh de réir bhrí na forála sin, ceanglaítear go gcomhlíonfar na coinníollacha carnacha seo a leanas: i) ní mór an beart a bheith inchurtha i leith an Stáit agus a bheith maoinithe trí acmhainní Stáit; ii) ní mór buntáiste a thabhairt don tairbhí leis; iii) ní mór an buntáiste sin a bheith roghnaitheach; agus (iv) leis an mbeart déantar an iomaíocht a shaobhadh nó déantar saobhadh a bhagairt ar an iomaíocht agus déantar difear don trádáil idir na Ballstáit.

#### 5.1.1 *Bearta a áirítear i bplean athstruchtúrúcháin 2020*

(184) Ina bhfógra faoin leasú ar an bplean athstruchtúrúcháin, dhearbhaigh údaráis na Fraince go ndearnadh cuid den instealladh caipitil ó chuibhreannas infheisteoirí OMRP in 2020, arbh fhiú EUR 6 mhilliún é, a dhíorthú iarbhír ó acmhainní na n-údarás áitiúil sna ranna thar lear (aithris 42). Measann údaráis na Fraince nach mór an sciar sin den mhaoiniú a mheas a bheith ina státchabhair faoi Airteagal 107(1) CFAE.

(185) Mar is amhlaidh i gcás an mhaoinithe eile uile ó acmhainní buiséadacha nó cánach stáit a deonaíodh do Corsair in 2020 de bhua an phrótacail idir-réitigh a tugadh i gcrích mar chuid den nós imeachta um chosc dócmhainneachta a raibh baint ag Corsair leis, tagann an maoiniú i gceist ó acmhainní údaráis áitiúil agus ní mór a mheas, dá réir sin, go ngealltar acmhainní de chuid Stát na Fraince leis agus go bhfuil sé inchurtha ina leith, ós rud é gur shínigh CIRI (Comité Interministériel de Restructuration Industrielle – An Coiste Idir-Aireachta um Athstruchtúrú Tionsclaíoch) an prótacal thar ceann Stát na Fraince. Thug an beart maoinithe aonair sin buntáiste roghnaitheach do Corsair, ó tharla, nuair a deonaíodh é, go raibh an chuideachta i gcruachás agus bhí ní ba mheasa fós mar gheall ar phaindéim COVID-19, rud a chuir deonú aon mhaoinithe faoi dhálaí an mhargaidh as an áireamh. Neartaigh an beart cor iomaíoch Corsair i gcomparáid le haerlínte eile a oibríonn sa Limistéar Eorpach Eacnamaíoch, agus dá bhrí sin rinne sé an iomaíocht agus an trádáil idir na Ballstáit a shaobhadh nó bhagair sé iad a shaobhadh (féach Roinn 3.1.1 de Chinneadh 2020).

(186) Dá bhrí sin, ba cheart a mheas gur státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE é an t-instealladh caipitil ó ORMP, a deonaíodh mar chuid de phlean athstruchtúrúcháin 2020.

#### 5.1.2 *Bearta a áirítear sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe*

(187) Ar an gcéad dul síos, déantar foráil sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe maidir leis na bearta seo a leanas, ar thug an Fhrainc fógra fúthu mar státchabhair: (i) instealladh nua EUR 3 mhilliún ón Conseil Départemental de la Guadeloupe, (ii) creidmheas cánach thar lear (*crédit d'impôt outre-mer* – 'CIOM') EUR 38,1 milliún faoi chlár infheistíochta Corsair chun eitleán a cheannach, (iii) athsceidealú EUR 19 milliún a chomhfhreagraíonn d'fhiachas poiblí neamh-inmhaite i gcaitheamh thréimhse 6 bliana ([...]), (iv) tarscaoileadh éilimh dar luach EUR 23 mhilliún a chomhfhreagraíonn don fhiachas poiblí inmhaite is féidir a thréigean, agus (v) tarscaoileadh EUR 80 milliún d'fhiachas poiblí a chomhfhreagraíonn do na hiasachtaí stáit a deonaíodh mar chuid den phlean athstruchtúrúcháin tosaigh (iasachtaí FDES agus PP), chomh maith le hús EUR 4,7 milliún ar na hiasachtaí sin (aithris 39).

(188) Tríd an idirghabhálaí CIRI, is comhshínitheoir ar an mbileog téarmaí é Stát na Fraince, in éineacht le hionadaithe na cuideachta is tairbhí, leis na scairshealbhóirí amach agus leis na hinfheisteoirí nua, a síníodh an 7 Samhain 2025 agus a chuir údaráis na Fraince faoi bhráid an Choimisiúin (aithris 31). Déantar foráil i gCuid D den bhileog téarmaí maidir leis an maoiniú a liostaítear i bpointí (i) go (v) d'aithris 187 a dheonú agus úsáid á baint as acmhainní buiséadacha nó cánach an stáit láir nó réigiún Guadalúip. Fágann sé sin gurb é Stát na Fraince a dheonaíonn na bearta sin trína acmhainní agus go bhfuil siad inchurtha ina leith.

(189) Tá Corsair i gcruachás an-tromchúiseach, agus sin an fáth ar cuireadh tús le nós imeachta um chosc dócmhainneachta ina leith (‘*mandat ad hoc*’ agus idir-réiteach ina dhiaidh sin) agus ar ceapadh iontaobhaí *ad hoc*, agus ansin comhréiteoirí ([25]). Mar a leagtar amach in aithrisí 18 go 29 thuas, chuaigh staid Corsair in olcas a thuilleadh, staid a bhí an-deacair cheana féin in 2020 nuair a dréachtaíodh agus a glacadh plean athstruchtúrúcháin 2020, rud a chuir as an áireamh aon fhéidearthacht go bhfaighfí maoiniú faoi dhálaí an mhargaidh. Fiú má dhéantar foráil sa bhileog téarmaí maidir le maoiniú príobháideach i bhfoirm instealltaí caipitil úir, bíonn sé fós ag brath ar thacaíocht ón Stát. Dá thoradh sin, an maoiniú poiblí i bhfoirm díscríobh fiachais phoiblí inmhaite nó iasachtaí, creidmheasanna cánach, instealltaí caipitil nó athsceidealú na coda neamh-inmhaite den fhiachas poiblí, tugann sé buntáiste cinnte do Corsair nach mbeadh sé in ann a fháil faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh.

(190) Tá an buntáiste dá dtagraítear in aithris 189 roghnaitheach ós bearta cabhrach aonair iad na bearta maoinithe phoiblí arb é Corsair amháin a thairbhíonn díobh ([26]).

(191) Neartaíonn na bearta a liostaítear in aithrisí 187(i) go (v) cor iomaíoch Corsair i ndáil le haerlínte eile a oibríonn sa Limistéar Eorpach Eacnamaíoch, go háirithe iad siúd a oibríonn na bealaí céanna ó Pháras go cinn scríbe laistigh de chríoch na Fraince nó go tríú tíortha. Dá thoradh sin, déanann na bearta an iomaíocht idir aerlínte a shaobhadh nó bagraíonn siad í a shaobhadh agus is dócha go ndéanfaidh siad difear don trádáil idir na Ballstáit.

(192) Leanann sé ó na haithrisí roimhe seo gur státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE iad na bearta a liostaítear in aithrisí 187(i) go (v).

(193) Ar an dara dul síos, déantar foráil sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe maidir le moratóir a bhainfí amach trí na ranníocaíochtaí pinsin a dheonaigh CRPN (Caisse de Retraite des Personnels Navigants – scéim scoir aerchriúnna) do Corsair i mí Mheán Fómhair 2023 a chéimniú (aithris 43). Ina chinneadh tosaigh, d’fhorchoimeád an Coimisiún a sheasamh ar dtús i leith an maoiniú sin a bheith incháilithe chun a mheasta a bheith mar chuid den ranníocaíocht dhílis, agus chinn sé go bhféadfadh sé gur státchabhair a bheadh ann (aithris 86).

(194) Is é tuairim údaráis na Fraince nach mór an moratóir sin a bhreithniú a bheith ina ranníocaíocht dhílis, ar an bhforas gur buntáiste é arna dheonú ag eintiteas príobháideach, agus nach bhfuil acmhainní stáit i gceist leis. Cuireann Groupe Dubreuil Aéro in aghaidh thuairim údaráis na Fraince, agus é á thabhairt dá aire go bhfuil ballraíocht in CRPN éigeantach, gurb é an Stát a shocraíonn ráta agus modh ríomha na ranníocaíochtaí, go ndéanann CRPN seirbhís leasa ghinearálta agus go bhfuil sé faoi mhaoirseacht aireachta.

(195) Cuimsítear le hacmhainní an Stáit acmhainní uile na hearnála poiblí lena n-áirítear acmhainní eintiteas in-stáit (díláraithe, cónasctha, réigiúnach nó eile) ([27]). Is acmhainní stáit freisin iad acmhainní gnóthas poiblí de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE ([28]). Thairis sin, is leor go bhfanann na méideanna a chomhfhreagraíonn don bheart atá i gceist faoi rialú poiblí i gcónaí, agus dá bhrí sin go mbíonn siad ar fáil do na húdaráis náisiúnta inniúla, chun iad a aicmiú mar acmhainní stáit ([29]). Thairis sin, i gcás ina soláthraíonn eintiteas príobháideach beart, ní mór fianaise leordhóthanach a bheith ann lenar féidir a shuí gur faoi thionchar nó faoi rialú iarbhír na n-údarás poiblí a glacadh an beart cabhrach atá á bhreithniú agus, dá réir sin, go bhfuil an beart sin inchurtha i leith an stáit ([30]).

(196) Faoi Chód Iompair na Fraince, tá scéim pinsin fhorlíontaigh ag aerchriúnna eitlíochta sibhialta gairmiúla a bhfuil ballraíocht inti éigeantach. Íocann an fostóir cuid de na ranníocaíochtaí agus íocann an fostaí an chuid eile. Déanann CRPN bainistíocht ar an scéim sin; is duine dlítheanach neamhbhrabúsach é CRPN faoin dlí príobháideach a dhéanann seirbhís leasa ghinearálta faoi mhaoirseacht an Aire atá i gceannas ar shlándáil shóisialta.Tá 22 chomhalta ar a bhord bainistíochta: Tá 11 acu ina n-ionadaithe fostóirí arna gceapadh ag an údarás riaracháin, agus is ionadaithe comhaltaí iad an 11 eile arna dtoghadh i gcomhréir leis na coinníollacha a

([25]) Airteagail L611-3 et seq. den Chód Tráchtála.
([26]) Breithiúnas an 4 Meitheamh 2015, *An Coimisiún* v *MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, mír 60.
([27]) Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na státchabhrach dá dtagraítear in Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (IO C 261, 19.7.2016, lch. 1), mír 48 (agus an cásdlí dá dtagraítear).
([28]) Ibid., mír 49 agus an cásdlí a luaitear.
([29]) Cás C-482/99, *an Fhrainc* v *an Coimisiún*, ECLI:EU:C:2002:294, mír 36.
([30]) Cás C-425/19 P *an Iodáil* v *an Coimisiún*, ECLI:EU:C:2021:154, mír 67.

leagtar síos le Foraithne ón gComhairle Stáit.Is iad eagraíochtaí gairmiúla (8 gcomhalta), comhlachtaí tionscail aerloingseoireachta (1 chomhalta) agus na haireachtaí a fhostaíonn aerchriúnna (2 chomhalta) a chuireann ionadaithe fostóirí ar aghaidh.Thairis sin, déantar an plé agus Coimisinéir Rialtais mar aon leis an Aire atá i gceannas ar eitlíocht shibhialta i láthair; féadfar éisteacht a thabhairt don bheirt acu oiread uaireanta a iarrann siad.Is le rialacháin a shocraítear ráta agus modh ríomh na ranníocaíochtaí.Áirithíonn CRPN cothromaíocht airgeadais na scéime agus úsáid á baint as a acmhainní dílse agus astu sin amháin; i gcás nach leor na hacmhainní, laghdaítear na híocaíochtaí go comhréireach ([31]).

(197) Eascraíonn acmhainní CRPN as ranníocaíochtaí óna chomhaltaí agus óna fhostóirí cleamhnaithe. Níl aon fhianaise ann a léiríonn gur cuireadh na hacmhainní príobháideacha sin faoi athbhreithniú stáit sa chaoi go bhfeidhmeoidís mar mhaoiniú a dheonófaí do Corsair. Go sonrach, téann comhdhéanamh bhord bainistíochta CRPN, lena n-áirítear ionadaithe chomhaltaí CRPN – agus dá bhrí sin iomaitheoirí Corsair – agus a bhfuil ionadaithe stáit ina mionlach orthu (2:22), in aghaidh na conclúide go bhféadfadh tionchar cinntitheach a bheith ag an Stát ar úsáid na n-acmhainní a díorthaíodh ó ranníocaíochtaí agus go ndearna sé cinneadh iad a úsáid go príomha chun tacú le gnóthais áirithe. Thairis sin, níl aon léiriú ag an gCoimisiún gur féidir le húdaráis na Fraince tionchar cinntitheach a imirt ar úsáid acmhainní CRPN tríd an gceart éisteachta atá ag an gCoimisinéir Rialtais agus ag an Aire atá i gceannas ar eitlíocht shibhialta le linn phléití bhord bainistíochta CRPN. Ar an gcaoi chéanna, an mhaoirseacht aireachta a bhfuil CRPN faoina réir, tá sí teoranta agus baineann sí go príomha le pinsin a ríomh, seachas le socruithe maidir le ranníocaíochtaí a bhailiú. Dá bhrí sin, ní féidir a mheas gur trí acmhainní stáit a deonaíodh an moratóir a dheonaigh CRPN do Corsair.

(198) Thairis sin, níl an fhianaise a bhaineann le maoirseacht stáit, le ceapadh comhaltaí den bhord bainistíochta ná le socrú ráta agus mhodh ríomha na ranníocaíochtaí leordhóthanach chun a shuí gur faoi thionchar na n-údarás poiblí a glacadh an iasacht idirlinne arna deonú ag CRPN, go háirithe i bhfianaise na hionadaíochta comhionainne ar an mbord bainistíochta agus é a bheith de chúram ar ionadaithe fostóirí ionadaíocht a dhéanamh thar ceann na bhfostóirí, bíodh is gur cheap an t-údarás riaracháin iad ([32]). Thairis sin, deimhnítear leis an gCód Iompair go ndéanann CRPN bainistíocht ar a acmhainní ar bhealach uathrialach, a mhéid is gá dó féin a chothromaíocht airgeadais a áirithiú agus toisc nach féidir leis brath ar thacaíocht stáit mura leor na hacmhainní. Dá réir sin, ní féidir teacht ar an gconclúid gur faoi thionchar éifeachtach na n-údarás poiblí a rinneadh an cinneadh moratóir a dheonú do Corsair i bhfoirm íocaíocht ranníocaíochtaí le haghaidh 2023 a chur siar. Dá thoradh sin, níl an beart inchurtha i leith an stáit.

(199) Níl aon tionchar aige sin ar réasúnaíocht eacnamaíoch an chinnidh a rinne CRPN íocaíocht na ranníocaíochtaí a bhí dlite ag Corsair a chur siar ar feadh tréimhse ó 2020 go 2023, tar éis dó dearbhú a fháil go ndearna creidiúnaithe eile lamháltais freisin ([33]), chun aisíocaíocht a éilimh a fháil trí fhilleadh a fhéichiúnaí ar an inmharthanacht a éascú, seachas trína chur faoi deara dó dul i bhféimheacht.

(200) Dá thoradh sin, ós rud é nach féidir é a chur i leith an Stáit agus nár maoiníodh é trí acmhainní stáit, ní státchabhair é céimniú íocaíochta na ranníocaíochtaí a dheonaigh CRPN do Corsair i mí Mheán Fómhair 2023 de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE agus is féidir a mheas go dlisteanach go bhfuil sé ina chomhpháirt den ranníocaíocht dhílis leis an gcostas breise a bhaineann le hathstruchtúrú Corsair.

(201) I bhfianaise an mheasúnaithe sin ar na coinníollacha carnacha maidir le státchabhair a bheith ann, cinneann an Coimisiún gur státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE iad na bearta lena maoinítear an leasú ar an bplean athstruchtúrúcháin a liostaítear in aithris 187 agus an t-insealladh caipitil dá dtagraítear in aithrisí 184 go 186.

([31]) Airteagail L6527-1 go L6527-4 agus L6527-8 den Chód Iompair.

([32]) Cé go gceapann an Stát ionadaithe uile eagraíochta idirghairme, ní chiallaíonn sé sin gur ionadaithe de chuid an stáit iad, féach breithiúnas na Cúirte Breithiúnais an 30 Eanáir 1985, *Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC)* v *Guy Clair*, C-123/83, míreanna 18 agus 19.

([33]) Féach an rún ó bhord bainistíochta speisialta CRNP an 7 Samhain 2023, a chuir údaráis na Fraince ar aghaidh an 10 Feabhra 2025.

5.1.3 *Cabhair bhreise a deonaíodh le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin*

(202) Níl aon cheist go bhfuair Corsair EUR 32,4 milliún idir an 12 Aibreán 2021 agus an 31 Bealtaine 2022, gan baint a bheith aige le cabhair athstruchtúrúcháin 2020 a d'údaraigh an Coimisiún, arna roinnt mar a leanas: (i) EUR 1,8 milliún faoin gCiste Dlúthpháirtíochta, (ii) EUR 10 milliún mar thacaíocht le costais sheasta, agus (iii) EUR 20,6 milliún mar chabhair le haghaidh 'dúnadh', a raibh sé beartaithe leis maoiniú a dhéanamh ar ollbharrachas oibriúcháin diúltach gnóthas ar imir dúnadh teorainneacha ó mhí Eanáir go mí Mheán Fómhair 2021 tionchar orthu.

(203) Is bearta aonair iad na bearta a liostaítear in aithris 202 a rinneadh faoi na scéimeanna cabhrach arna nglacadh ag an bhFrainc mar chuid den Chreat Sealadach, agus a formheasadh le cinntí ón gCoimisiún mar státchabhair ([34]). Ní mór a mheas dá réir sin gur státchabhair iad na bearta aonair sin ar na cúiseanna a leagtar amach sna cinntí sin ón gCoimisiún.

(204) In aon chás, deonaíodh na bearta sin trí bhíthin cinntí aonair arna ndéanamh ag na húdaráis inniúla (an Aireacht Geilleagair, an Ard-Stiúrthóireacht um Airgeadas Poiblí) trí bhíthin orduithe agus foraitheanta. Maoiníodh iad le buiséad Stát na Fraince. Dá réir sin, maoinítear trí acmhainní stáit iad agus tá siad inchurtha i leith an stáit.

(205) Tá na bearta aonair sin i bhfabhar Corsair a mhéid a mhaoiníonn siad a ghníomhaíocht nó a mhéid a chuireann siad ar a chumas dó costais áirithe dar luach EUR 32,4 milliún a thabhaigh sé le linn phaindéim COVID-19, agus ba cheart a bheith íoctha aige faoi ghnáth-imthosca, a chumhdach. Le staid airgeadais na cuideachta in 2021 agus 2022, nuair a deonaíodh an maoiniú poiblí, cuireadh as an áireamh an fhéidearthacht go dtiocfadh Corsair go héasca ar mhaoiniú don mhéid sin faoi dhálaí an mhargaidh. Dá soláthrófaí an maoiniú sin i bhfoirm iasachta arna deonú ag institiúid airgeadais, rud nach dócha ós rud é gurb é is dóichí go raibh suíomh airgid Corsair ní b'ísle ná EUR 32,4 milliún an tráth sin, bheadh a chostas airgeadais coibhéiseach le costas eisitheora a bheadh gar d'fhéimheacht. Ina theannta sin, deonaíodh an maoiniú poiblí i bhfoirm fóirdheontas, rud nach gcomhaontódh aon oibreoir margaidh leis. Dá bhrí sin, tugann na bearta aonair atá i gceist buntáiste eacnamaíoch do Corsair nach bhfuil ar fáil faoi dhálaí an mhargaidh.

(206) Tá an buntáiste roghnaitheach a mhéid a deonaíodh é do Corsair, ar gnóthas é a meastar gur imir iarmhairtí leathadh phaindéim COVID-19 tionchar ar leith air, i measc tairbhithe eile na cabhrach aonair atá i gceist.

(207) Tá an baol ann go ndéanfaidh an maoiniú poiblí a deonaíodh do Corsair iomaíocht a shaobhadh agus difear don trádáil idir na Ballstáit ós rud é go neartaíonn sé staid airgeadais Corsair agus go bhfuil Corsair gníomhach san earnáil aeriompair atá oscailte don iomaíocht agus d'infheistíochtaí ó Bhallstáit eile. Fuair Corsair buntáiste iomaíoch díreach a mhéid nár ghá dó praghsanna a chur i bhfeidhm lenar cumhdaíodh costais na seirbhísí a rinne sé in iomaíocht le haerlínte eile a fhreastalaíonn ar na cinn scríbe chéanna. Ní mór a mheas dá bhrí sin gur státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE iad na bearta aonair a liostaítear in aithris 202.

5.2. **Dleathacht na cabhrach**

(208) De bhun Airteagal 108(3) CFAE, ní mór an Coimisiún a chur ar an eolas faoi aon phlean maidir le cabhair a athrú, in am trátha chun é a chur ar a chumas dó a bharúlacha a chur isteach. Má mheasann sé nach bhfuil aon phlean den sórt sin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, ag féachaint d'Airteagal 107, ní mór dó an nós imeachta dá bhforáiltear in Airteagal 108(2) a thionscnamh gan mhoill. Ní fhéadfaidh an Ballstát lena mbaineann na bearta atá ceaptha aige a chur in éifeacht go dtí go bhfaighfear cinneadh críochnaitheach de thoradh an nós imeachta sin.

([34]) Cinneadh C(2020) 2059 an 30 Márta 2020 i gCás SA.56823 (2020/N) – *France – Fonds de solidarité à destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie COVID-19 et des mesures prises pour limiter cette propagation* (IO C 144, 30.4.2020, lch. 1); Cinneadh C(2021) 1706 final an 9 Márta 2021 i gCás SA.61330 (2021/N) – *France COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises* (IO C 242, 7.7.2023, lch. 1) agus Cinneadh C(2021) 8710 final an 26 Samhain 2021 i gCás SA.64114 (2021/N) – *France COVID 19 – Compensation partielle des charges fixes des entreprises affectées par la crise COVID-19 en raison des mesures administratives d'interdiction d'accueil du public* (IO C 500, 10.12.2021, lch. 1). Féach freisin aithris 27 den chinneadh maidir le síneadh.

(209) Thairis sin, faoi Airteagal 1(c) de Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle an 13 Iúil 2015 ([35]), is 'cabhair nua' atá infhógartha de bhun Airteagal 2(1) den Rialachán sin iad athruithe ar chabhair atá ann cheana. Tá forálacha neamhghníomhaíochta in Airteagal 108(3) CFAE agus in Airteagal 3 de Rialachán 2015/1589 lena gcuirtear in iúl nach mór staonadh ó chabhair infhógartha a chur i bhfeidhm sula mbeidh cinneadh déanta ag an gCoimisiún, nó sula measfar cinneadh a bheith déanta aige, lena n-údaraítear an chabhair sin.

(210) Ar an gcéad dul síos, a mhéid a bhaineann le dlíthiúlacht an sciar den instealladh caipitil ón gcuibhreannas OMRP, arb iad na húdaráis áitiúla sna ranna thar lear a mhaoiníonn ar deireadh é (aithris 186), luaigh údaráis na Fraince go deonach go raibh sé mícheart an t-instealladh sin a mheas a bheith ina mhaoiniú príobháideach. Mar sin féin, rinneadh an ráiteas sin tar éis an beart a chur chun feidhme iarbhír mar chuid de phlean athstruchtúrúcháin 2020, rud a fhágann nach mór an beart a mheas a bheith ina chabhair neamhdhleathach.

(211) Ar an dara dul síos, a mhéid a bhaineann le dlíthiúlacht na cabhrach atá mar bhonn agus mar thaca ag an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, a leagtar amach in aithris 187, ba cheart a shonrú ón tús nach mór a mheas gur cabhair atá ann cheana iad iasachtaí FDES agus PP, ar údaraíodh a ndeonú le Cinneadh 2020. Mar sin féin, is athrú ar chabhair atá ann cheana é tarscaoileadh an éilimh phoiblí a eascraíonn as na hiasachtaí sin, lena n-áirítear an t-ús orthu, rud a fhágann go bhfuil sé infhógartha. Thug údaráis na Fraince fógra don Choimisiún faoi na bearta uile lena maoinítear a n-iarraidh go n-athrófaí plean athstruchtúrúcháin 2020 Corsair, i.e., na bearta a leagtar amach in aithrisí 187(i) go (iv) agus tarscaoileadh na n-éileamh poiblí a eascraíonn as iasachtaí FDES agus PP araon (aithris 187(v)). Ós rud é gur tugadh fógra faoi na bearta sular cuireadh chun feidhme iad, rud atá fós ar fionraí go dtí go ndéanfaidh an Coimisiún cinneadh, measann an Coimisiún gur státchabhair dhleathach iad. Tá an méid sin gan dochar don mheasúnú ar chomhréireacht na cabhrach, go háirithe an cóimheas idir an sciar poiblí agus an sciar príobháideach de mhaoiniú chostais an athstruchtúrúcháin (aithrisí 40, 282 agus 293).

(212) Ar deireadh, a mhéid a bhaineann leis an EUR 32,4 milliún de chabhair bhreise a deonaíodh i gcaitheamh na tréimhse athstruchtúrúcháin (aithrisí 202 go 207), ba cheart a thabhairt faoi deara go luaitear i bpointe 129 de Threoirlínte R&R nach mór fógra aonair a thabhairt don Choimisiún faoi aon chabhair a deonaíodh iarbhír le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, lena n-áirítear cabhair a deonaíodh i gcomhréir le scéim fhormheasta, a mhéid nár cuireadh an Coimisiún ar an eolas faoi sin tráth a chinnidh maidir leis an gcabhair athstruchtúrúcháin. Níl aon díospóid ann gur theip ar údaráis na Fraince sa chás seo fógra a thabhairt don Choimisiún faoin gcabhair aonair atá i gceist, tráth a thug siad fógra faoin gcabhair athstruchtúrúcháin nó ina dhiaidh sin. Thairis sin, ní féidir a mheas gur formheasadh deonú na cabhrach do Corsair ar bhonn na gcinntí a rinne an Coimisiún maidir leis na scéimeanna cabhrach lena mbaineann, óir rinneadh gnólachtaí atá i gcruachás – amhail Corsair – a eisiamh go sainráite ó bheith ag tairbhiú de na scéimeanna sin. Dá bhrí sin, tá an chabhair sin neamhdhleathach.

### 5.3. Comhoiriúnacht na cabhrach agus an bunús dlí chun measúnú a dhéanamh ar an bplean athstruchtúrúcháin a athrú

(213) Foráiltear le hAirteagal 107(3)(c), CFAE go bhféadfar a mheas go bhfuil cabhair chun forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe a éascú comhoiriúnach leis an margadh inmheánach i gcás nach ndéanann an chabhair sin difear díobhálach do choinníollacha trádála an oiread go mbeadh siad contrártha don leas coiteann.

(214) Dá réir sin, chun go ndearbhófaí an chabhair a bheith comhoiriúnach, ní mór go mbeartaítear í chun forbairt gníomhaíochtaí áirithe nó limistéar eacnamaíoch áirithe a éascú, agus anuas air sin, ní mór nach dtéann sí i gcion go diúltach ar choinníollacha trádála chomh mór sin le bheith bunoscionn leis an leas coiteann.

(215) Maidir leis an gcéad choinníoll, ní mór don Choimisiún scrúdú a dhéanamh ar an gcabhair le féachaint an bhfuil sé beartaithe léi forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe a éascú. Maidir leis an dara coinníoll, ní mór don Choimisiún na héifeachtaí dearfacha a bheidh ag an gcabhair atá molta ar fhorbairtí na ngníomhaíochtaí a bhfuil sí beartaithe chun tacú leo a mheas in aghaidh na n-éifeachtaí diúltacha a d'fhéadfadh a bheith aici ar an margadh inmheánach i dtéarmaí shaobhadh na hiomaíochta agus éifeachtaí diúltacha ar an trádáil arb í an chabhair is cúis leo ([36]).

([35]) Rialachán (AE) Uimh. 2015/1589 ón gComhairle an 13 Iúil 2015 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le hAirteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm (IO L 248, 24.9.2015, lch. 9).

([36]) Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 22 Meán Fómhair 2020, *an Ostair* v *an Coimisiún* (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, mír 19.

(216) I dTreoirlínte R&R uaidh, leag an Coimisiún síos na critéir a úsáideann sé agus measúnú á dhéanamh aige ar cé acu atá nó nach bhfuil cabhair athstruchtúrúcháin gnóthais comhoiriúnach leis an margadh inmheánach. De bhun phointe 7.2.2 de na treoirlínte, i gcás ina bhformheasadh cabhair athstruchtúrúcháin, féadfaidh an Ballstát lena mbaineann iarraidh ar an gCoimisiún, le linn na tréimhse astruchtúrúcháin, glacadh le modhnuithe ar an bplean astruchtúrúcháin agus ar mhéid na cabhrach.

(217) I ndáil leis sin, rinne an Fhrainc an chéad teachtaireacht maidir leis an iarraidh go n-athrófaí plean athstruchtúrúcháin Corsair a chur faoi bhráid an Choimisiúin an 27 Meán Fómhair 2023, i.e. 3 lá roimh dheireadh thréimhse athstruchtúrúcháin Corsair. Chuir an Fhrainc faisnéis fhorlíontach maidir leis na hathruithe breise a bhí le déanamh ar phlean athstruchtúrúcháin 2020 faoi bhráid an Choimisiúin an 15 Nollaig 2023.

(218) Maidir le cineál na n-athruithe ar an bplean athstruchtúrúcháin, tugann an Coimisiún dá aire nach n-athraíonn na coigeartuithe a rinneadh ar phlean athstruchtúrúcháin Corsair a chuspóir, a réasúnaíocht eacnamaíoch ná na cuspóirí struchtúracha a formheasadh i gCinneadh 2020. Tá an cuspóir céanna ag an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, i.e. inmharthanacht fhadtéarmach na cuideachta a athbhunú agus an leanúnachas críche idir an Fhrainc Dhúthach agus a ranna agus a réigiúin thar lear a chaomhnú. Tá na leasuithe a cuireadh i láthair ina dtoradh ar oiriúnú oibríochtúil d'fhorbairtí ar an margadh iarphaindéime agus ní aistriú straitéiseach atá iontu.

(219) Tugann an Coimisiún dá aire go háirithe go bhfuil raon feidhme oibríochtaí Corsair fós gan athrú; ní dhearna an gnóthas a ghníomhaíochtaí a éagsúlú lasmuigh den aeriompar ná a shamhail ghnó a athrú, ná ní dhearna sé aon chlaochlú struchtúrach a d'athródh a fhéiniúlacht eacnamaíoch. Tá na margaí lena mbaineann fós inchomparáide a bheag nó a mhór agus leanann an gnóthas de naisc a oibriú go príomha idir críocha thar lear agus an Fhrainc Dhúthach, i gcomhréir leis an sainordú maidir le leas eacnamaíoch ginearálta a bhí mar bhonn agus thaca ag an bplean tosaigh.

(220) Sa chomhthéacs sin, tugann an Coimisiún dá aire, ar bhonn a athbhreithnithe dhomhain ar an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe agus ar bhonn na n-argóintí a chuir an Fhrainc chun cinn, go leanann an gnóthas dá shainordú a chomhlíonadh chun leanúnachas críche a áirithiú idir an Fhrainc Dhúthach agus na críocha agus na réigiúin thar lear, agus éagsúlú an tsoláthair agus praghsanna iomaíocha á ráthú an tráth céanna, a bhfuil tábhacht ar leith ag baint leo do chustaiméirí atá faoi réir na srianta a aithnítear le hAirteagal 349 CFAE ([37]). Tá sé sin á dhéanamh aige d'ainneoin cuid dá acmhainneacht a bheith ath-imlonnaithe chun na hAfraice, rud nach gcaitheann amhras ar na naisc réigiúnacha atá aici ach atá, ina ionad sin, ina choigeartú tráchtála lena bhfuil sé beartaithe úsáid an fhlít a bharrfheabhsú (féach aithris 231).

(221) Léiríonn an anailís airgeadais a rinne an Coimisiún go bhfuil paraiméadair fhíor-riachtanacha an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe comhsheasmhach i gcónaí le paraiméadair fhíor-riachtanacha an phlean a formheasadh in 2020. Níl aon athrú ar na conairí chun costais agus fiachas a laghdú agus chun feabhas a chur ar tháirgiúlacht agus ar éifeachtúlacht oibríochtúil. Na hathruithe a rinneadh ar an réamhaisnéis ioncaim agus ar leithdháileadh na hacmhainneachta, tugann siad léiriú ar fhorbairt nádúrtha an mhargaidh agus ar na dálaí maicreacnamaíocha a breathnaíodh ó bhí 2021 ann. I bhfianaise a theoranta atá an t-athbhreithniú sin, ní athraíonn sé struchtúr eacnamaíoch an phlean, ach méadaíonn sé a inchreidteacht.

(222) Ba mhian leis an gCoimisiún a chur in iúl gur féidir pleananna athstruchtúrúcháin a choigeartú i gcás ina bhfágann forbairt an mhargaidh nó dálaí oibríochtúla gur gá sin, ar choinníoll go bhfuil na coigeartuithe sin comhsheasmhach leis na cuspóirí tosaigh. Is é sin go díreach an rud a dhéantar leis na hathruithe a mhol an Fhrainc: tá siad ceaptha chun cur chun feidhme an phlean tosaigh a ráthú i dtimpeallacht mhargaidh éagobhsaí, agus an treoir straitéiseach a sainaithníodh in 2020 á coinneáil ar bun. Coinnítear an sainordú maidir le leanúnachas críche ar bun ina iomláine, ar cuid fhíor-riachtanach den phlean formheasta é.

([37]) I gcás na Fraince, baineann sé sin go háirithe le Guadalúip, Martinique, La Réunion, Saint-Barthélemy agus Saint-Martin.

(223) I bhfianaise an mhéid thuas, measann an Coimisiún nach plean nua atá sna hathruithe a rinneadh ar an bplean athstruchtúrúcháin a formheasadh in 2020 ach oiriúnú air, a raibh gá leis mar gheall ar fhorbairtí timthriallacha sa mhargadh. Cloíonn an plean athbhreithnithe le meon agus ábhar an chinnidh tosaigh, agus ní dhéanann sé difear do raon feidhme na cabhrach údaraithe ná do na cuspóirí inmharthanachta atá á saothrú; tá sé i gcomhréir go hiomlán freisin le réasúnaíocht Threoirlínte R&R. Dá bhrí sin, ní mór an plean sin a mheas a bheith ina athrú ar an bplean atá ann cheana.

(224) Ar an mbonn sin, cinneann an Coimisiún go bhfuil an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe i gcomhréir leis an bplean athstruchtúrúcháin a d'fhormheas an Coimisiún in 2020 agus gur athrú air é, ní plean nua.

(225) I bprionsabal, i gcomhréir le pointe 124 de Threoirlínte R&R, is féidir leis an gCoimisiún athruithe den sórt sin a údarú i gcás ina gcomhlíonann siad na coinníollacha seo a leanas:

(a) ní mór foráil a dhéanamh sa phlean athbhreithnithe go bhfillfear ar an inmharthanacht laistigh de thréimhse réasúnta ama;

(b) má mhéadaítear costais an athstruchtúrúcháin, ní mór go méadófar an ranníocaíocht dhílis dá réir;

(c) má mhéadaítear méid na cabhrach, ní mór na bearta chun an saobhadh iomaíochta a shrianadh a bheith níos leithne ná na bearta a forchuireadh ar dtús;

(d) má tá na bearta a bheartaítear chun an saobhadh iomaíochta a shrianadh níos teoranta ná na bearta a forchuireadh ar dtús, ní mór méid na cabhrach a laghdú dá réir;

(e) ní fhéadfar moill a chur ar thráthchlár nua cur chun feidhme na mbeart chun an saobhadh iomaíochta a shrianadh i gcomparáid leis an tráthchlár a glacadh ar dtús ach amháin ar chúiseanna nach bhfuil neart ag an tairbhí ná ag an mBallstát orthu: murab amhlaidh an cás, ní mór méid na cabhrach a laghdú dá réir ([38]).

(226) Ba cheart a thabhairt faoi deara freisin nach bhfuil feidhm ag Roinn 7.2.2 de Threoirlínte R&R ach amháin maidir le leasuithe ar phleananna athstruchtúrúcháin agus ní maidir le pleananna a bhaineann le hoibríochtaí athstruchtúrúcháin nua.

5.3.1. *Rannchuidiú le gníomhaíocht eacnamaíoch nó limistéar eacnamaíoch a fhorbairt*

5.3.1.1. Rannchuidiú le haghaidh a thabhairt ar chliseadh margaidh nó le cruatan sóisialta a chosc

(227) Faoi phointe 38(b) de Threoirlínte R&R, ní mór idirghabháil ón Stát a spriocdhíriú ar chás inar féidir feabhsú ábhartha a dhéanamh tríd an gcabhair nach féidir leis an margadh féin a sholáthar. Sonraítear le pointe 44 de na Treoirlínte nach féidir cabhair athstruchtúrúcháin a dheonú chun caoi a thabhairt don tairbhí leanúint dá ghníomhaíochtaí agus chuige sin amháin, agus nach féidir í a cheadú ach amháin má tá údar cuí leis ar chúiseanna a bhaineann le cruatan sóisialta a chosc nó le haghaidh a thabhairt ar chliseadh margaidh. D'fhéadfadh sé sin a bheith amhlaidh, mar shampla, dá mbeadh an baol ann go gcuirfí isteach ar sheirbhís aeriompair fhíor-riachtanach, atá deacair a mhacasamhlú, agus dá mbeadh sé deacair d'iomaitheoir seasamh isteach ann ar an toirt ([39]).

(228) Ina chinneadh tosaigh, thug an Coimisiún dá aire go raibh sé beartaithe ag Corsair a líonra bealaí ó phointe go pointe a leathnú chun an Afraic agus an tAigéan Indiach a chumhdach ([40]). Sa chomhthéacs sin, léiríodh amhras sa chinneadh tosaigh maidir le cé acu a d'fhéadfaí nó nach bhféadfaí a áitiú fós gur foras le haghaidh cabhair athstruchtúrúcháin bhreise iad leanúnachas críche agus nascacht le réigiúin thar lear, go háirithe i bhfianaise (i) dhá nó trí aerlíne sceidealaithe iomaíocha a bheith i láthair ar na bealaí céanna a oibríonn Corsair laistigh den Aontas, agus (ii) go raibh plean athbhreithnithe Corsair dírithe go príomha ar oscailt bealaí nua chuig cinn scríbe lasmuigh den Aontas (féach aithrisí 80 go 82 den chinneadh tosaigh).

([38]) Pointe 124 de Threoirlínte R&R.

([39]) Féach conas is infheidhme sin maidir le haerlíne mheánmhéide a fhreastalaíonn ar chodanna sonracha den éileamh ar iompar paisinéirí i gCás SA.57026 (2020/N) – An Rómáin COVID-19: Cabhair do Blue Air, IO C 430, 11.12.2020, mar a deimhníodh le Breithiúnas na Cúirte Ginearálta an 29 Márta 2023, *Wizz Air Hungary Zrt.* v *An Coimisiún Eorpach*, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, míreanna 66 go 74.

([40]) [...].

(229) Thug an Coimisiún bunús lena amhras i dtaobh ar comhlíonadh an coinníoll a leagtar amach i bpointe 44 de Threoirlínte R&R trína thabhairt dá aire, as measc na dtrí bhealach a leanfadh Corsair dá n-oibriú (i.e. Pointe-à-Pitre, Fort-de-France agus La Réunion), go mbíonn dhá aerlíne iomaíocha eile ar a laghad (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) ag soláthar seirbhísí atá inchomparáide le seirbhísí Corsair mar chuid d'oibleagáidí seirbhíse poiblí a bhaineann le minicíocht, cáilíocht agus leanúnachas gnó. Dá bhrí sin, chinn an Coimisiún gur chosúil nach raibh na seirbhísí iompair do phaisinéirí a sholáthair Corsair ríthábhachtach go sonrach nó iontu féin toisc gur dhealraigh sé go raibh na trí aerlíne eile in ann imeacht Corsair ón margadh a chúiteamh trína n-acmhainneacht, a minicíocht nó an líon ceann scríbe a bhfreastalaíonn siad orthu a mhéadú.

(230) Mar sin féin, agus ar an gcéad dul síos, is inchreidte torthaí an staidéir a chuir údaráis na Fraince isteach (féach aithris 125) maidir le bacainní iontrála sna margaí a bhfreastalaíonn Corsair orthu agus maidir leis na hiarmhairtí a bheadh ar chomhchruinniú an tsoláthair agus ar mhéaduithe ar phraghsanna ar mhargaí leochaileacha áirithe (Mayotte) dá gclisfeadh sé. Dá réir sin, is féidir go bhfágfadh cliseadh Corsair go mbeadh cruatan tromchúiseach sóisialta ann, i.e. meathlú ar staid na bpobal leochaileach sna réigiúin dá dtagraítear in Airteagal 349 CFAE.

(231) Ar an dara dul síos, leanfaidh Corsair de bheith ag freastal ar chríocha Francacha thar lear trína thairiscint a éagsúlú agus trí bhealaí ó aerfoirt réigiúnacha a sholáthar, amhail Lyon agus Marseille, seachas ó aerfort Pháras-Orly amháin. Trí naisc dhíreacha ó aerfoirt réigiúnacha a oscailt agus a choinneáil ar bun, leathnaítear an linn custaiméirí agus neartaítear an nascacht náisiúnta, gan amhras a chaitheamh ar ról lárnach Corsair maidir le freastal ar na réigiúin is faide thar lear. I ndáil leis sin freisin, is dócha go mbeadh cruatan sóisialta tromchúiseach ann do phobail leochaileacha na réigiún sin dá dteipfeadh ar Corsair.

(232) Is ábhartha a thabhairt faoi deara sa chomhthéacs sin freisin go gceanglaítear ar Corsair leis an maoiniú atá beartaithe i bhfoirm creidmheasa cánach thar lear (CIOM) aerárthaí arna maoiniú leis an mbeart sin a imlonnú chun gníomhaíochtaí a dhéanamh i gcríocha thar lear ([41]).

(233) A mhéid a bhaineann le bealaí Afracacha a oscailt le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin ([...]), rinneadh é sin faoi réir údarú a fháil roimh ré ón gCoimisiún, arna eisiúint tar éis iarraidh réasúnaithe a chuir Corsair isteach (féach aithris 88(d) de Chinneadh 2020). Ba mhodh iad dá réir sin a d'úsáid an gnóthas chun a chuspóir maidir le hinmharthanacht fhadtéarmach a bhaint amach, i gcomhréir lena oibleagáidí faoi Chinneadh 2020. Dá réir sin, bhí oscailt na línte sin ina sásra sonrach chun ioncam a éagsúlú agus úsáid an fhlít a bharrfheabhsú, gan na bealaí thar lear atá ann cheana a shaoradh dá dheasca. Os a choinne sin, léiríonn an fhaisnéis a cuireadh isteach gurb é an cuspóir a shaothraítear leis an straitéis um éagsúlú geografach cobhsú airgeadais na cuideachta, ar coinníoll riachtanach é chun a ráthú go leanfaidh sé dá shainordú na réigiúin is forimeallaí den Fhrainc a nascadh. Ciallaíonn sé sin, d'ainneoin ath-imlonnú cuid dá acmhainneacht, go gcoinníonn Corsair láithreacht láidir ar bun sna críocha Francacha thar lear, agus go bhfuil cinn scríbe Fhrancacha thar lear fós lárnach ina ghníomhaíochtaí (tá thart ar [...] % de ghníomhaíochtaí Corsair, i dtéarmaí líon na suíochán a chuirtear ar fáil, dírithe ar na críocha Francacha thar lear).

(234) Dá réir sin, cinneann an Coimisiún, d'ainneoin oiriúnú a líonra agus tabhairt isteach spriocdhírithe bealaí Afracacha, go bhfuil Corsair fós an-tiomanta do bheith ag freastal ar na réigiúin Fhrancacha thar lear agus go leanann sé de nascacht fhíor-riachtanach leis na críocha sin a sholáthar, agus ar an gcaoi sin d'aghaidh a thabhairt ar riachtanais struchtúracha i dtéarmaí soghluaisteachta agus leanúnachais críche a sainaithníodh mar chuid den mheasúnú ar an mbeart.

(235) Fágann sé sin, ar an gcéad dul síos, gur féidir scrúdú a dhéanamh ar an dréachtleasú ar phlean athstruchtúrúcháin Corsair in aghaidh Roinn 7.2.2 de Threoirlínte R&R, agus ar an dara dul síos, nach gcaitheann na hathruithe dá bhforáiltear sa phlean amhras ar mheasúnú an Choimisiúin ar an gcabhair a bheith ag rannchuidiú le haghaidh a thabhairt ar chliseadh margaidh nó ar chruatan sóisialta i gCinneadh 2020 uaidh ([42]).

([41]) Leagtar síos i bpointe 16 den bhileog téarmaí, agus sa phlean athstruchtúrúcháin a ghabhann léi, nach mór aerárthaí arna maoiniú ag CIOM a oibriú ar bhealaí thar lear ar feadh [...] % dá n-aga eitilte agus chuig cinn scríbe eile ar feadh [...] % de.

([42]) Aithrisí 60 go 65 de Chinneadh 2020.

5.3.1.2. Inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú

(236) Faoi phointe 124(a) de Threoirlínte R&R, i gcás ina leasaítear plean athstruchtúrúcháin, ceanglóidh an Coimisiún ar an mBallstát lena mbaineann plean athstruchtúrúcháin a thíolacadh lena bhféadfar filleadh ar an inmharthanacht laistigh d'amscála réasúnta i gcomparáid leis an bplean athstruchtúrúcháin a cuireadh isteach ar dtús.

(237) Thairis sin, ní mór inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí a athbhunú leis an bplean athstruchtúrúcháin ar bhonn toimhdí réalaíocha maidir le dálaí oibriúcháin amach anseo; ní bhaintear inmharthanacht fhadtéarmach amach ach i gcás ina bhfuil gnóthas in ann toradh réamh-mheasta iomchuí ar chaipiteal a sholáthar tar éis dó a chostais uile a chumhdach lena n-áirítear dímheas agus muirir airgeadais.

(238) Ina chinneadh tosaigh, chinn an Coimisiún go raibh easnaimh áirithe sa phlean athstruchtúrúcháin a chuir údaráis na Fraince isteach, rud ba chúis le hamhras maidir le filleadh Corsair ar an inmharthanacht fhadtéarmach.

(239) Ar an gcéad dul síos, na toimhdí eacnamaíocha agus oibríochtúla a ghlac údaráis na Fraince, níor tacaíodh iad le réasúnaíocht mhionsonraithe lena bhféadfaí measúnú a dhéanamh ar a réalaíche a bhí siad, rud a chaith amhras ar a stuamacht nó a n-inchreidteacht.

(240) Ar an dara dul síos, léirigh na bun-réamh-mheastacháin airgeadais corrlaigh an-teoranta i ndáil le táscairí caighdeánacha brabúsachta agus sócmhainneachta, rud a d'fhág an chuideachta neamhchosanta ar leochaileacht a d'fhéadfadh a bheith ann mura mbeadh dul chun cinn fabhrach ann i dtaca le príomhthoimhdí áirithe, mar shampla praghsanna breosla.

(241) Ar an tríú dul síos, thug an Coimisiún faoi deara go raibh na ranníocaíochtaí cothromais a sainaithníodh mar 'airgead úr', i.e. an EUR [5-25] milliún ó na hinfheisteoirí stairiúla agus an EUR [5-25] milliún ó Phoblacht an Chongó (Brazzaville) mar infheisteoir nua, measartha i gcónaí i bhfianaise riachtanais airgid thirim Corsair. Thairis sin, tá léirithe iarbhír gur bearta a cuireadh san áireamh cheana mar chuid de phlean 2020, nó a bhí beartaithe an tráth sin, iad roinnt bearta eile a cuireadh i láthair mar thionscnaimh nua, rud a d'fhág nárbh fhéidir a mheas gur rannchuidithe éifeachtacha iad chun inmharthanacht a athbhunú. Faoi na coinníollacha sin, chinn an Coimisiún nár léiríodh indéantacht an phlean leis na rannchuidithe a sainaithníodh.

(242) Ar an gceathrú dul síos, níor chuir údaráis na Fraince cás doirbh isteach mar a cheanglaítear le pointe 50 de Threoirlínte R&R, rud a choisc aon mheasúnú leordhóthanach ar íogaireacht an phlean i leith forbairtí neamhfhabhracha.

(243) Ar deireadh, thug an Coimisiún faoi deara go raibh na réamhaisnéisí airgeadais a cuireadh isteach neamhiomlán, agus go raibh siad teoranta do ráiteas achomair brabúis agus caillteanais. Léirigh siad freisin go raibh cothromas ag dul i dtreo diúltach i gcaitheamh na tréimhse athstruchtúrúcháin agus ina dhiaidh sin, rud atá bunoscionn le ceanglais phointe 50 de Threoirlínte R&R. Faoi na coinníollacha sin, is dócha go leanfadh Corsair de bheith ina 'ghnóthas i gcruachás' ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin.

(244) Ar an mbonn sin, chuir an Coimisiún amhras tromchúiseach in iúl maidir le comhlíontacht an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe leis na critéir a leagtar amach i dTreoirlínte R&R, agus dá thoradh sin, maidir le cumas Corsair filleadh ar an inmharthanacht fhadtéarmach agus feidhmiú go hiomaíoch ar a thuillteanas féin gan cabhair fhorlíontach.

5.3.1.2.1. Measúnú ar na toimhdí a thacaíonn leis an bhfilleadh ar an inmharthanacht

(245) Léirítear in athbhreithniú ar na toimhdí a ghlac údaráis na Fraince go bhfuil filleadh Corsair ar an inmharthanacht fhadtéarmach, mar a leagtar amach sa chás bunlíne, bunaithe ar réamhaisnéisí oibríochtúla agus airgeadais atá réalaíoch, comhsheasmhach agus cuí-réasúnaithe, i gcomhréir leis na ceanglais i bpointí 45 go 52 de Threoirlínte R&R.

(246) Leis na toimhdí, baintear cothromaíocht amach idir bearta chun feabhas a chur ar an toradh in aghaidh an phaisinéara agus bearta struchtúracha chun costais a shrianadh. Is féidir éifeachtaí na mbeart sin a fheiceáil cheana féin i bhfeidhmíocht Corsair le déanaí.

(247) Go sonrach, tugann an Coimisiún dá aire go léirítear anois leis na toimhdí maidir le feabhas ar RASK fíorthionchar na mbeart a chuir Corsair chun feidhme. Is é an toradh go bhfuil RASK níos airde i gcomparáid leis na toimhdí a úsáideadh ar dtús sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe ar bhonn cur chuige coimeádach, ós rud é nárbh fhéidir réamhaisnéis iontaofa a dhéanamh an tráth sin; níorbh amhlaidh an cás a thuilleadh sa leagan den phlean a cuireadh isteach an 15 Nollaig 2025. Dá bhrí sin, cuireann údaráis na Fraince in iúl go bhfuil feabhas [...] % tagtha ar RASK ó [...], i gcomparáid leis an [...] % a beartaíodh ar dtús, i gcomhréir leis an bhfeidhmíocht den scoth a chonacthas i gcaitheamh na bliana airgeadais 2024/2025 tar éis bearta tráchtála agus oibríochtúla a chur chun feidhme iarbhír. Measann an Coimisiún go bhfuil an t-athbhreithniú aníos sin bunaithe ar fhaisnéis fhíorasach a fuarthas le déanaí agus nach n-eascraíonn sé as toimhdí ródhóchasacha.

(248) Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil na toimhdí maidir leis an toradh in aghaidh an phaisinéara bunaithe ar mheánphraghas cúpóin atá níos airde ná mar a tuaradh ar dtús, rud a léiríonn an cobhsú, nó fiú an méadú beag, a thug Corsair faoi deara i gcaitheamh roinnt míonna agus i gcaitheamh thréimhse iomlán na bliana airgeadais 2025, arb é a bhí ann + [...] % i gcomparáid leis an leagan roimhe seo den phlean athstruchtúrúcháin a cuireadh isteach i mí na Bealtaine 2025. Tharla an treocht fhabhrach sin i gcomhthéacs laghdú mór ar phraghsanna breosla (-[...] % i gcomparáid le toimhdí an phlean), rud a threisigh inchreidteacht réamhaisnéisí amach anseo i dtéarmaí corrlach oibríochtúil. Measann an Coimisiún gur spreagadh láidir brabúsachta é an meascán den fheabhas ar mheánphraghsanna cúpóin agus den laghdú ar chostais bhreosla.

(249) Tugann an Coimisiún faoi deara freisin gurb é is príomhchúis leis an bhfeabhas ar an meánphraghas cúpóin an t-uasdíol a rinne Corsair i ndáil le hathnuachan a fhlít, rud a d'fhág go raibh a thairiscint tráchtála níos tarraingtí agus a spreag toradh in aghaidh an phaisinéara is mó ná a raibh coinne leis ar dtús. Leis na torthaí a breathnaíodh le haghaidh bhliain airgeadais 2025, agus leis na réamhaisnéisí le haghaidh 2026 freisin, deimhnítear nach éifeachtaí aonuaire ná timthriallacha iad na héifeachtaí sin ach gur toradh iad ar roghanna struchtúracha atá comhsheasmhach le straitéis athbhrandála na cuideachta. I ndáil leis sin, measann an Coimisiún go bhfuil leibhéal an mhéadaithe ar phraghas na dticéad atá beartaithe ag Corsair fós comhoiriúnach le cuspóir na cabhrach athstruchtúrúcháin, a mhéid a léiríonn sé feabhas cáilíochtúil ar na seirbhísí a chuirtear ar fáil agus normalú de réir a chéile ar an toradh in aghaidh an phaisinéara, seachas straitéis lena méadaítear praghsanna go saorga a bhuí leis an státchabhair. Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire, i gcás frithfhíorasach gan chabhair, go mbeadh gá freisin le coigeartuithe aníos ar phraghas na dticéad chun aghaidh a thabhairt ar mhéaduithe ar chostais (boilsciú) agus ar mheathlú an struchtúir airgeadais, nó go mbeadh na coigeartuithe sin ní b'airde fós nó go mbeadh laghduithe ar acmhainneacht agus ar cháilíocht seirbhíse ag gabháil leo. Sna dálaí sin, le treocht réamh-mheasta an mheánphraghais cúpóin sa chás ina bhfuil cabhair ann, ní thugtar buntáiste iomaíoch míchuí do Corsair i gcomparáid leis an gcás frithfhíorasach, ach tá an treocht sin i gcomhréir le conair chomhréireach a bhfuil údar eacnamaíoch léi i bhfianaise chuspóirí Threoirlínte R&R.

(250) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire na toimhdí a bhaineann leis an laghdú ar chostais dáileacháin, bunaithe ar fheidhmíocht an bhealaigh díolacháin dhírigh le déanaí, agus go háirithe an bealach ar líne, a breathnaíodh le linn na bliana airgeadais 2025. Le roinnt míonna anuas, tá laghdú intomhaiste tagtha cheana féin ar úsáid líonraí dáileacháin tríú páirtí, atá níos costasaí ó thaobh struchtúir de, mar thoradh ar bheartas tráchtála dinimiciúil a chur chun feidhme atá ceaptha chun sciar na ndíolachán díreach a mhéadú. Measann an Coimisiún go dtreisíonn an fhorbairt sin, atá ar siúl cheana féin agus ar taifead, inchreidteacht na réamhaisnéise ar choigilteas costais sa chás bunlíne.

(251) I bhfianaise na dtosca sin uile, measann an Coimisiún go bhfuil na toimhdí atá mar bhonn agus mar thaca ag an gcás bunlíne stuama, bunaithe ar thorthaí a breathnaíodh iarbhír agus comhsheasmhach leis an mbeart oibríochtúil a cuireadh chun feidhme. Bunaithe ar na bearta sin, is féidir teacht ar an gconclúid go réasúnta gur féidir inmharthanacht fhadtéarmach Corsair a athbhunú leis an bplean athstruchtúrúcháin, i gcomhréir le ceanglais Threoirlínte R&R.

(252) Maidir leis an anailís ar an gcás doirbh a chuir údaráis na Fraince i láthair, léiríonn sí gur cleachtadh íogaireachta stuama inchreidte é an cás sin, i gcomhréir le ceanglais Threoirlínte R&R, a mhéid atá sé ceaptha chun stóinseacht an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a thástáil i bhfianaise suaití neamhfhabhracha inchreidte a dhéanann difear do phríomhspreagthaí fheidhmíocht eacnamaíoch Corsair.

(253) Measann an Coimisiún go bhfuil an cás doirbh bunaithe ar anailís mhionsonraithe ar luachanna criticiúla trí phríomhtháscaire, i.e. praghsanna breosla, meánphraghas cúpóin agus ráta áitíochta suíochán. Sainaithnítear sna hanailísí na héagsúlachtaí a mbeadh glantoradh nialasach mar thoradh orthu i gcás gach ceann de na paraiméadair sin ina n-aonar. Leis an anailís íogaireachta a rinne comhairleoirí airgeadais na cuideachta ([43]) léiríodh, agus gach rud eile mar a chéile, go mbeadh gá le méadú [...] % go [...] % ar an bpraghas breosla i gcomparáid le toimhdí an cháis bhunlíne chun an glantoradh a neodrú, rud a chomhfhreagródh do phraghas breosla idir USD [1 000-1 500] agus [1 000-1 500] in aghaidh an tona, praghas atá i bhfad níos airde ná an dá thoimhde a úsáidtear sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe agus an meánphraghas a breathnaíodh iarbhír le linn na bliana airgeadais 2024/2025 (USD [500-800]/tona). Cinneann an Coimisiún go léiríonn na tairseacha sin lamháil mhór sábháilteachta i dtéarmaí riosca breosla.

(254) Ar an gcaoi chéanna, i dtéarmaí an toraidh in aghaidh an phaisinéara, tugann an Coimisiún dá aire nach mbeadh an glantoradh nialasach ach amháin dá dtiocfadh laghdú [...] % ar an meánphraghas cúpóin i gcomparáid leis an gcás bunlíne, i.e. laghdú idir EUR [...] agus [...] in aghaidh an phaisinéara de réir na mblianta airgeadais atá á mbreithniú. I dtéarmaí an ráta áitíochta suíochán, chun glantoradh nialasach a bhaint amach bheadh meathlú [...] pointe céatadáin ag teastáil i gcomparáid leis an gcás bunlíne, rud a d'fhágfadh go mbeadh rátaí idir [...] % agus [...] %. Measann an Coimisiún go sáraíonn na héagsúlachtaí sin, a ndearnadh anailís orthu ina n-aonar, na gnáthluaineachtaí a bhreathnaítear ar na margaí a bhfreastalaíonn Corsair orthu agus go ndeimhníonn siad cineál stuama na dtoimhdí a úsáideadh.

(255) Ar bhonn na n-anailísí íogaireachta sin, tharraing údaráis na Fraince suas cás doirbh inar comhcheanglaíodh suaití neamhfhabhracha comhuaineacha, i.e. (i) méadú USD [...] in aghaidh an tona ar phraghsanna breosla i gcomparáid leis an bplean gnó (i.e. + [...] % i gcomparáid leis an gcás bunlíne agus + [...] % i gcomparáid leis an meánphraghas a breathnaíodh in 2024/2025, (ii) laghdú [...] % ar an meánphraghas cúpóin, agus (iii) laghdú [...] pointe céatadáin ar an ráta áitíochta suíochán. Tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil na toimhdí comhcheangailte sin níos déine ná na héagsúlachtaí a bhreathnaítear de ghnáth i gcaitheamh tréimhse ghearr agus, dá bhrí sin, gur tástáil struis inchreidte iad ar shamhail ghnó Corsair.

(256) Tugann an Coimisiún faoi deara, sa chás doirbh sin, go bhfuil an tionchar carntha ar an toradh oibriúcháin fós suntasach ach go rialaítear é freisin, agus éifeacht dhiúltach EUR [...] milliún ann i gcás bhliain airgeadais 2025/2026, rud a mhéadaíonn go carnach go EUR [...] milliún in 2026/2027 agus go EUR [...] milliún in 2027/2028. Is féidir scálaí inchomparáide a bhreathnú i dtéarmaí an tsreabhaidh airgid. D'ainneoin na suaití comhcheangailte sin, áfach, éiríonn le Corsair toradh oibriúcháin deimhneach a choinneáil ar bun i dtréimhse ghearrthéarmach an phlean, rud a léiríonn cumas na cuideachta meathlú réasúnta neamhfhabhrach ar a staid eacnamaíoch a sheasamh gan a hinmharthanacht oibríochtúil a chur i mbaol láithreach.

(257) I bhfianaise na faisnéise sin uile, measann an Coimisiún nach gcaitheann an cás doirbh amhras ar inchreidteacht fhilleadh Corsair ar an inmharthanacht fhadtéarmach. Os a choinne sin, léiríonn sé go bhfuil an plean athstruchtúrúcháin stóinsithe go leor chun na príomhrioscaí a sainaithníodh a sheasamh, go háirithe iad siúd a bhaineann le luaineacht praghsanna breosla agus le meathlú measartha ar choinníollacha trádála, i gcomhréir le Treoirlínte R&R. Tá an chonclúid sin níos bailí fós toisc go bhfuil deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin socraithe ag an 30 Meán Fómhair 2026, i.e. laistigh de chúpla mí, agus, cé nach féidir é a chur as an áireamh go hiomlán, gur beag seans go dtiocfadh ann do chomhpháirteanna uile an cháis sin, agus go meathlódh sé go dtí an leibhéal sin i gcaitheamh tréimhse chomh gearr sin.

(258) Maidir leis an anailís chomhpháirteach ar an gcás bunlíne agus ar an gcás doirbh, measann an Coimisiún go bhfuil na toimhdí a d'úsáid Corsair chun a léiriú go bhfillfeadh sé ar an inmharthanacht inchreidte, stuama agus cuí-réasúnaithe go leordhóthanach. Tá an cás bunlíne bunaithe ar thoimhdí oibríochtúla agus tráchtála a bhfuil treochtaí a breathnaíodh agus a doiciméadaíodh cheana féin mar bhonn agus thaca acu, go háirithe i dtéarmaí feabhas a chur ar an toradh in aghaidh an phaisinéara, uasdíol a dhéanamh agus bealaí díolacháin a bharrfheabhsú, gan bheith ag brath ar shuaitf ródhóchasacha. Ar an taobh eile, is diantástáil struis é an cás doirbh, bunaithe ar shuaitf neamhfhabhracha inchreidte a dhéanann difear do na príomhspreagthaí feidhmíochta eacnamaíche an tráth céanna, agus cuirtear lamháil mhór sábháilteachta i dtábhacht ann i gcomparáid leis na tairseacha criticiúla a

([43]) Foinse: Leathanach 7 den phlean athstruchtúrúcháin nuashonraithe mar a cuireadh faoi bhráid an Choimisiúin é an 15 Nollaig 2025.

mbeadh glantoradh nialasach mar thoradh orthu. Ós rud é go n-éiríonn le Corsair toradh oibriúcháin deimhneach a bhaint amach sa ghearrthéarma, fiú sa chás doirbh, is cruthúnas é sin ar an stóinseacht is gné dhílis den phlean athstruchtúrúcháin. Cinneann an Coimisiún dá réir sin go gcomhlíonann na toimhdí uile atá mar bhonn agus mar thaca ag an dá chás ceanglais Threoirlínte R&R agus go dtacaíonn siad le conclúid dhearfach maidir le hinchreidteacht fhilleadh Corsair ar an inmharthanacht fhadtéarmach.

5.3.1.2.2. Measúnú ar an bhfeidhmíocht airgeadais a bhfuil coinne léi

(259) Leis na barúlacha is déanaí uathu, chuir údaráis na Fraince roinnt athbhreithnithe ar shonraí agus réamhaisnéisí airgeadais Corsair ar aghaidh, dar dáta an 15 Nollaig 2025 i gcás an ceann is déanaí. Léiríonn na réamhaisnéisí nuashonraithe sin (féach aithrisí 49 go 65 thuas) go bhfuil feabhas comhsheasmhach struchtúrach tagtha ar fheidhmíocht oibríochtúil agus airgeadais na cuideachta i gcaitheamh na tréimhse athstruchtúrúcháin, ar cuireadh síneadh léi go dtí an 30 Meán Fómhair 2026. Feictear sa chás bunlíne go dtaifeadann Corsair glantoradh deimhneach EUR [...] milliún (nó EUR [...] milliún má eisiatar an toradh eisceachtúil EUR [...] milliún mar gheall ar státchabhair) agus cóimheas toraidh [10,6-13,4] % ar chaipiteal a úsáidtear ag deireadh na tréimhse, rud a dheimhníonn an treocht aníos a breathnaíodh ó bhí 2023 ann agus a léiríonn gur cheart go mbeidh an chuideachta in ann toradh réamh-mheasta iomchuí ar chaipiteal a sholáthar tar éis di a costais uile a chumhdach lena n-áirítear dímheas agus muirir airgeadais, i gcomhréir le pointe 52 de Threoirlínte R&R. Léirítear sna réamh-mheastacháin mheántéarmacha go leanfar den treocht sin, agus glantoradh EUR [...] milliún agus cóimheas toraidh [11,4-15,2] % ar chaipiteal a úsáidtear á réamh-mheas le haghaidh dheireadh na bliana airgeadais a dhúnfar i mí Mheán Fómhair 2027.

(260) Tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil an cóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear arna réamh-mheas le haghaidh dheireadh an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe níos airde ná meánchostas ualaithe an chaipitil arna meas ag údaráis na Fraince ag [8,6-10,5] %. Tá an leibhéal sin meánchostais ualaithe caipitil é féin i bhfad níos airde ná na meánrátaí a d'úsáid an Coimisiún sna cinntí a rinne sé le déanaí maidir leis an earnáil eitlíochta, atá thart ar [...] ([44]). Measann an Coimisiún go bhfuil údar leis an difríocht sin mar gheall ar chás sonrach Corsair, i.e. próifíl riosca níos airde agus easpa torthaí dochloíte ón gcéad phlean athstruchtúrúcháin formheasta, rud nárbh amhlaidh i gcás aerlínte eile a bhí faoi réir cinntí athstruchtúrúcháin inchomparáide. Go sonrach, níl Corsair liostaithe ar an stocmhargadh, tá sé níos lú ó thaobh méide de agus oibríonn sé i líon teoranta margaí cianaistir; tá a inmharthanacht fhadtéarmach fós ag brath go mór ar chur chun feidhme éifeachtach an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe agus ar thoimhdí beachta maidir le trácht agus brabúsacht a bhaint amach. Sa chomhthéacs sin, is cosúil gurb iomchuí úsáid a bhaint as meánchostas ualaithe caipitil atá níos airde ná i gcásanna eile san earnáil chun léiriú a thabhairt ar an leibhéal riosca iarmharaigh a bhaineann d'infheisteoirí tar éis an athstruchtúrúcháin agus chun aon rómheastachán ar an mbrabúsacht eacnamaíoch a bhfuil coinne léi a chosc.

(261) I ndáil leis sin, ar bhonn na faisnéise a sholáthair údaráis na Fraince, agus go háirithe ar bhonn na hanailíse mionsonraithe sa staidéar dar teideal *Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair* (An modh chun meánchostas ualaithe chaipiteal Corsair a ríomh), cinneann an Coimisiún go bhfuil údar leis an modh a úsáidtear chun meánchostas ualaithe an chaipitil a ríomh ([45]).

(262) Go sonrach, measann an Coimisiún freisin gurb iomchuí spriocghiaráil chaipitiúil [...] % a úsáid ós rud é nach bhfuil sí bunaithe ar staid airgeadais Corsair féin le linn a thréimhse i gcruachás ach, ina hionad sin, ar an meán a breathnaíodh i gcás aerlínte Eorpacha. Tá an cur chuige sin i gcomhréir leis an modh a mholtar le haghaidh gnóthais nach bhfuil liostaithe, amhail Corsair ([46]). Ar an gcaoi chéanna, an bhéite cothromais a úsáidtear, atá socraithe ag [...], díorthaítear í ó bhéite sócmhainne earnála a mheastar ar bhonn sampla leathan d'aerlínte Eorpacha, agus a dhéantar a dhíghiaráil agus a athghiaráil ansin ar bhonn ghiaráil an tsampla. Tá an modh sin aitheanta go forleathan sa teoiric airgeadais agus ag na húdaráis rialála a luaitear i staidéar údaráis na Fraince ([47]).

([44]) An meán arna ríomh ag an gCoimisiún i gcás Condor, SAS, TAP, TAROM.

([45]) Leis an staidéar, déantar meastachán ar mheánchostas ualaithe an chaipitil ag deireadh an phlean athstruchtúrúcháin ar bhonn sonraí margaidh agus ní i ndáil le staid Corsair faoi láthair ná lena chostais mhaoinithe intreacha ná a réamhaisnéisí giarála caipitiúla ag deireadh na tréimhse in 2026. Tá sé sin comhsheasmhach le hanailís ar chumas an ghnóthais a chostais chaipitil a chumhdach san fhadtéarma faoi ghnáthdhálaí margaidh. Is é an rogha mhalartach meastachán a dhéanamh ar an deischostas caipitil tráth a dhéantar an caipiteal (nó an fiachas) a infheistiú agus a anailísiú.

([46]) Tugann an cur chuige tosaíocht do pharaiméadair earnála chaighdeánaithe agus ní do shonraí cuideachta-shonracha a léiríonn an státchabhair a deonaíodh do thairbhí na cabhrach athstruchtúrúcháin, amhail, i gcás Corsair, díscríobh éileamh poiblí.

([47]) Leis an gcur chuige sin, is féidir an riosca sistéamach a bhaineann go sonrach leis an earnáil aeriompair a léiriú agus ní próifíl riosca neamhbhuan Corsair.

(263) Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire go n-áirítear sa chostas cothromais biseach neamhleachtachta sonrach, a bhfuil údar leis toisc nach bhfuil Corsair liostaithe, agus nach gcuirtear aon bhiseach anáis airgeadais i bhfeidhm toisc go ríomhtar meánchostas ualaithe an chaipitil ag pointe ama faoina réamh-mheastar go mbeidh an gnóthas inmharthana arís. Ar deireadh, tá an costas fiachais a úsáidtear bunaithe ar thagarmharcanna margaidh oibiachtúla lena gcomhcheanglaítear sonraí earnála agus maicreacnamaíocha na Fraince agus lena léirítear an costas maoinithe a bheadh ag gnóthas inmharthana meánmhéide atá ag oibriú san earnáil aeriompair agus ní an costas a íocann Corsair anois ná a íocfaidh sé amach anseo.

(264) Cinneann an Coimisiún dá réir sin gur ráta tagartha stuama inchreidte é [8,6-10,5] % mar mheánchostas ualaithe an chaipitil chun measúnú a dhéanamh ar inmharthanacht fhadtéarmach Corsair agus chun a fhíorú go bhfágann réamh-mheastacháin airgeadais an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe go mbeifear in ann costas an chaipitil a chumhdach san fhadtéarma, i gcomhréir le Treoirlínte R&R agus le cleachtas comhsheasmhach an Choimisiúin i gcásanna inchomparáide san earnáil eitlíochta.

(265) Thairis sin, tá staid chothromais na cuideachta [...], rud a léiríonn deireadh cinntitheach a bheith curtha le stádas Corsair mar ghnóthas i gcruachás de réir bhrí Threoirlínte R&R.

(266) Ar an mbonn sin, cinneann an Coimisiún, fiú dá ndéanfaí cothromas Corsair a athbhunú go hiomlán tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, gur cuireadh i láthair sa phlean a cuireadh isteach ionchais láidre fhónta go bhfillfidh sé ar an inmharthanacht. Cuirtear san áireamh sna réamh-mheastacháin is déanaí na bearta breise cuíchóirithe agus iomaíochais a ghlac an chuideachta, go háirithe rialú costais oibriúcháin, nuachóiriú an fhlít, feabhas ar an lódfhachtóir agus beartas praghsála níos éifeachtúla. Cuirtear san áireamh iontu freisin na bearta atá beartaithe chun saobhadh iomaíochta a theorannú mar a mhol údaráis na Fraince. Is léiriú ar fhíorthéarnamh inbhuanaithe é an leibhéal brabúsachta a bhfuil coinne leis (cóimheas toraidh [10,6-13,4] % ar chaipiteal a úsáidtear in 2026 agus cóimheas toraidh [11,4-15,2] % ar chaipiteal a úsáidtear in 2027), rud is suntasaí fós a mhéid a baineadh amach é i gcomhthéacs ina bhfuil éifeachtaí fhogha míleata na Rúise faoin Úcráin fós le sonrú.

(267) I ndáil leis sin, agus ar bhonn Thábla 4 a chuir údaráis na Fraince in iúl, ba mhian leis an gCoimisiún na barúlacha breise seo a leanas a thabhairt, a threisíonn an anailís ar fhilleadh Corsair ar an inmharthanacht:

(a) Tugann an Coimisiún dá aire, ar an gcéad dul síos, gur thug údaráis na Fraince bunús lena n-anailís trí chomparáid a dhéanamh idir cóimheas toraidh Corsair ar chaipiteal a úsáidtear agus sampla leathan ionadaíoch de dhosaen aerlínte tríú páirtí de chuid na hEorpa agus Mheiriceá Thuaidh. Áirítear sa sampla sin iompróirí leagáide, cuideachtaí ísealchostais agus aerlínte de chuid Mheiriceá Thuaidh, rud a fhágann gur féidir na difríochtaí struchtúracha sa toradh ar chaipiteal a léiriú go grinn ag brath ar na samhlacha gnó. Tugann an Coimisiún dá aire go soláthraíonn an miondealú sin de réir catagóire pointe tagartha ábhartha do Corsair, a bhfuil a shuíomh agus a phróifíl riosca comhchosúil leo siúd ag aerlínte leagáide a oibríonn líonraí cianaistir atá an-dian ar chaipiteal cé gur léir go bhfuil sé níos lú ó thaobh a mhéide de ná na haerlínte sin.

(b) Ar an dara dul síos, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil an fhorbairt, a breathnaíodh i gcaitheamh 2019-2024, ar an gcóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear ina léiriú ar na mórshuaití eisiniúla a rinne difear don earnáil eitlíochta: tar éis leibhéal a bhí sásúil ar an iomlán in 2019, ina bhfacthas meánchóimheas toradh 7,3 % ar chaipiteal a úsáidtear ar fud na n-aerlínte uile, tháinig laghdú géar ar tháscairí in 2021 agus 2022 agus an meánchóimheas sin ag teacht chun bheith diúltach nó an-íseal, go háirithe i ngeall ar ghéarchéim COVID-19, srianta soghluaisteachta agus suaití ar shlabhraí luacha. Is léiriú é an treocht aníos a breathnaíodh in 2023 agus a deimhníodh in 2024, ina bhfacthas meánchóimheas toraidh 6,9 % ar chaipiteal a úsáidtear, go bhfuiltear ag filleadh de réir a chéile ar dhálaí margaidh níos normalaithe, cé nach bhfillfear go haonfhoirmeach ar na leibhéil a bhí ann roimh phaindéim COVID-19.

(c) Sa chomhthéacs earnálach sin, tugann an Coimisiún dá aire gur chun socraíochta ag [...] % a tháinig cóimheas toraidh Corsair ar chaipiteal a úsáidtear in 2024/2025, tar éis dó leibhéal gar don chomhardú a bhaint amach le linn na bliana airgeadais 2023/2024. Léiríonn sé sin an feabhas suntasach atá tagtha ar a fheidhmíocht eacnamaíoch tar éis chur chun feidhme na gcéad bheart athstruchtúrúcháin. Go sonrach, léiríonn na réamh-mheastacháin sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe go mbeidh cóimheas toraidh Corsair ar chaipiteal a úsáidtear ar chonair fáis faoi dheireadh an phlean.

(268) Cinneann an Coimisiún go bhfuil an chonair sin comhsheasmhach le Treoirlínte R&R, a mhéid a léirítear léi cumas an tairbhí toradh ar chaipiteal a ghiniúint sa mheántéarma a bheidh deimhneach le himeacht ama agus comhoiriúnach le costas an chaipitil, rud a thabharfaidh caoi dó oibriú faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh gan bheith ag brath go leanúnach ar státchabhair. I ndáil leis sin, is táscaire ábhartha inchreidte é an treocht réamh-mheasta i gcóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear go bhfillfidh Corsair ar an inmharthanacht fhadtéarmach.

(269) Thairis sin, cé go mbeidh an cothromas fós diúltach ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, measann an Coimisiún nach leor an cás sin ann féin chun cinneadh maidir le filleadh ar an inmharthanacht san fhadtéarma a chur as an áireamh. Níl an coincheap 'inmharthanacht', mar atá léirmhínithe ag an gCoimisiún i gcásanna comhchosúla d'athstruchtúrú forleathan, bunaithe ar shócmhainneacht an chláir chomhardaithe agus uirthi sin amháin ach ar chumas buan struchtúrach na cuideachta sreabhadh airgid deimhneach a ghiniúint, agus dá bhrí sin, í féin a mhaoiniú gan tuilleadh státchabhrach. I ndáil leis sin, léirítear sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe conair dheimhneach brabúsachta oibríochtúla, lena n-áirithítear go mbeidh téarnamh eacnamaíoch Corsair do-aisiompaithe agus go mbeidh Corsair in ann, ar deireadh, a infheistíochtaí a mhaoiniú agus a fhiacha a aisíoc, cé go mbeidh tréimhse (beagán) níos faide ag teastáil uaidh chun na caillteanais stairiúla (an bhearna chothromais) a imréiteach. Dá bhrí sin, ní mór glacadh le marthanacht shealadach cothromais dhiúltaigh mar iarmhairt is gné dhílis de na caillteanais stairiúla, gan dochar d'inmharthanacht eacnamaíoch amach anseo.

(270) Thairis sin, an treocht sna príomhpharaiméadair mhaicreacnamaíocha a bhí ann le déanaí agus a ndéantar réamhaíocht ina leith, tugann an Coimisiún dá aire go dtacaíonn sí leis an gconair téarnaimh a chuirtear i láthair freisin. Ar an gcéad dul síos, le cobhsú agus méadú beag an euro in aghaidh an dollair lena bhfuil coinne i gcaitheamh 2025/2027 ([48]), laghdaítear go huathoibríoch costas ceannachán ainmnithe, go háirithe as breosla eitlíochta agus conarthaí léasaithe aerárthaí arna n-ainmniú i ndollair. Ar an dara dul síos, tar éis na méaduithe tobanna luaineachta a breathnaíodh in 2022 agus 2023, léiríonn margaí todhchaíochtaí ceirisín claonadh chun ceansú praghsanna ([49]) i gcaitheamh thréimhse an phlean athstruchtúrúcháin, rud a mhaolaíonn go mór an riosca atá ina ualach ar chorrlaigh oibríochtúla. Is luamháin sheachtracha iad an dá thoisc chomhcheangailte sin, treocht fhabhrach sa ráta malairte agus maolú praghsanna breosla, a thacaíonn le brabúsacht Corsair agus a neartaíonn a inchreidte atá sé go bhfillfidh sé ar an inmharthanacht fhadtéarmach.

(271) Tugann an Coimisiún dá aire freisin, nuair a thiocfaidh deireadh leis an bplean, go mbeidh struchtúr airgeadais níos sláintiúla agus sreabhadh airgid leordhóthanach ag Corsair chun leanúint dá fhorbairt gan bheith ag brath ar chabhair phoiblí bhreise; is amhlaidh sin sa chás bunlíne agus sa chás doirbh araon.

(272) Maidir leis an gcás doirbh anois, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil coinne le glantoradh deimhneach EUR [...] ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin nuair a eisiatar éifeachtaí na státchabhrach. Is amhlaidh sin maidir le sreabhadh airgid na cuideachta freisin, a bhfuil coinne leis go mbeidh sé idir EUR [...] milliún agus [...].

([48]) Léiríonn réamhaisnéisí margaidh agus toimhdí maicreacnamaíocha araon go gcobhsóidh an euro, nó go méadóidh sé beagán fiú, in aghaidh dhollar na Stát Aontaithe i gcaitheamh na tréimhse 2025-2027. Ar an gcéad dul síos, meastar le réamh-mheastacháin theicniúla an Eurochórais go bhféadfadh ráta malairte EUR/USD dul chun cinn measartha a dhéanamh idir 2025 agus 2027, agus é ag ardú ó thart ar 1,08 in 2025 go 1,11 agus ansin 1,13 in 2026-2027, arb é a bheadh ann ardú ar an euro i gcomparáid leis na leibhéil roimhe sin, i gcomhthéacs praghsanna amhábhar a bheith ag laghdú agus feabhas a bheith ag teacht ar rátaí fadtéarmacha sa limistéar euro. Ar an dara dul síos, léiríonn réamhaisnéisí arna ndéanamh ag gairmithe margaidh (Suirbhé BCE ar Réamhaisnéiseoirí Gairmiúla) go bhfuil coinne leis go n-ardóidh an euro in aghaidh an dollair, agus rátaí EUR/USD á réamh-mheas a bheith níos airde in 2026 ná in 2025 agus iad ar chonair aníos sa mheántéarma. Tugann réamhaisnéisí den chineál céanna arna ndéanamh ag institiúidí airgeadais idirnáisiúnta tacaíocht dó sin freisin; measann roinnt acu go bhféadfadh an euro an tairseach USD 1,15 go 1,20 a shárú ar bhonn fadtéarmach i gcaitheamh 2025/2026 mar gheall ar thosca struchtúracha amhail éagsúlachtaí a d'fhéadfadh a bheith idir beartais airgeadaíochta an Bhainc Ceannais Eorpaigh agus Chúlchiste Feidearálach na Stát Aontaithe, agus mar gheall ar athléimneacht choibhneasta gheilleagar an limistéir euro freisin. Ar an iomlán, tacaíonn na breithnithe fíorasbhunaithe sin leis an toimhde go gcobhsóidh an euro sula dtiocfaidh méadú beag air in aghaidh an dollair i gcaitheamh na tréimhse atá i gceist.

([49]) Léiríonn na sonraí a bailíodh ar mhargadh na dtáirgí peitriliam agus ar mhargadh na dtodhchaíochtaí treocht ghinearálta maidir le ceansú praghsanna breosla driogáite, lena n-áirítear i gcás ceirisín, ar tháinig méaduithe tobanna ar a phraghas in 2022 agus 2023. Tháinig laghdú mór ar phraghsanna idirnáisiúnta amhola, arb iad an phríomhthoisc iad i gcostas ceirisín, ó na buaicphointí a bhí ann le blianta beaga anuas agus d'fhan siad ar leibhéil ní b'ísle ná riamh in 2025, agus is minic a bhíonn praghas amhola Brent faoi bhun USD 70 in aghaidh an bhairille, rud a léiríonn barrachas soláthair agus éileamh domhanda níos laige ná mar a raibh coinne leis. Léiríonn réamhaisnéisí iontaofa go bhféadfadh an treocht anuas sin leanúint uirthi in 2026 agus 2027, agus meastacháin ann go mbeidh na praghsanna ar amhola Brent sa mheántéarma thart ar USD 58-60 in aghaidh an bhairille, rud a chomhfhreagraíonn do leibhéal i bhfad níos ísle ná na buaicphointí a bhí ann le déanaí agus a chuireann brú anuas ar phraghsanna ceirisín.
Thairis sin, léiríonn na margaí todhchaíochtaí le haghaidh táirgí driogáite go bhfuil bisigh scairdbhreosla (ceirisín) á gcothromú i gcomparáid le breoslaí driogáite eile, rud atá ina chomhartha go bhfuil an t-ionchas go mbeidh teannas soláthair ann ag maolú. Tá bisigh scairdbhreosla Eorpacha in aghaidh todhchaíochtaí gás-ola beagnach imithe, rud a léiríonn laghdú ar an eagla go mbeidh ganntanas ann agus normalú struchtúr praghsanna sna margaí todhchaíochtaí (féach: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).
Sa chomhthéacs sin, an meascán de phraghsanna amhola a leanfaidh de bheith níos measartha agus laghdú ar bhisigh táirgí driogáite, léirítear é san ionchas go bhfanfaidh praghas an cheirisín eitlíochta cobhsaí nó go laghdóidh sé beagán i gcaitheamh chiantréimhse phleanála 2025-2027, rud a laghdaíonn go mór an riosca atá ina ualach ar chorrlaigh oibríochtúla aerlínte a bhraitheann ar an mbreosla fíor-riachtanach sin, amhail Corsair.

(273) Cé go bhfuil na toimhdí a úsáideann údaráis na Fraince stuama, is cosúil go bhfuil siad inchreidte i bhfianaise na dtreochtaí atá le feiceáil san earnáil eitlíochta agus i bhfianaise fheidhmíocht Corsair le déanaí, go háirithe a fheidhmíocht ar bhealaí cianaistir chuig ranna thar lear agus chuig an Afraic. Cé go gcuirtear i dtábhacht sa chás doirbh íogaireacht iarmharach i leith éagsúlachtaí costais agus éilimh, measann an Coimisiún mar sin féin go bhfágann an meascán de chostais a leanann de bheith níos ísle, suíomh tráchtála atá spriocdhírithe níos fearr, staid eacnamaíoch sheachtrach níos fabhraí agus atosú leanúnach an tráchta idirnáisiúnta go bhfuil sé inchreidte go bhfillfidh an chuideachta ar an inmharthanacht faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, rud a bheidh tugtha i gcrích cheana féin faoi dheireadh mhí Mheán Fómhair 2026.

(274) I gcomhréir le pointe 52 de Threoirlínte R&R, athdhearbhaíonn an Coimisiún gurb é atá i gceist le filleadh an ghnóthais ar an inmharthanacht é a bheith in ann a chostais uile a chumhdach go fadtéarmach, lena n-áirítear dímheas agus muirir airgeadais, agus toradh réamh-mheasta iomchuí ar chaipiteal á sholáthar, agus, mar chritéar ar leith, cumas an ghnóthais athstruchtúraithe dul san iomaíocht sa mhargadh ar a thuillteanas féin, gan leanúint de bheith ag brath ar thacaíocht phoiblí. I ndáil leis sin, sonraíonn an Coimisiún nach bhfuil an critéar sin teoranta do staid an chothromais i dtéarmaí cuntasaíochta le linn na céime athstruchtúrúcháin, ar féidir leis fanacht diúltach go sealadach, ach, ina ionad sin, nach mór measúnú réamhbhreathnaitheach a dhéanamh air, ag tréimhse ionchasach thabhairt i gcrích an phlean, trí bhíthin sraith táscairí eacnamaíocha agus airgeadais ábhartha.

(275) Sa chás i dtrácht, cinneann an Coimisiún, nuair a thiocfaidh deireadh leis an bplean athstruchtúrúcháin, go réamh-mheastar go nginfidh Corsair toradh oibriúcháin deimhneach athfhillteach, go mbeidh sreabhadh airgid deimhneach ar fáil dó agus go leanfaidh a chóimheas toraidh ar chaipiteal a úsáidtear de bheith níos airde ná meánchostas ualaithe an chaipitil. Is cruthúnas iad na tosca sin ar chumas an ghnóthais a ghníomhaíocht agus a infheistíochtaí amach anseo a mhaoiniú faoi ghnáthdhálaí margaidh, gan bheith ag brath ar státchabhair bhreise. Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire go gcuireann an struchtúr airgeadais réamh-mheasta ar a chumas do Corsair ceanglais chaighdeánacha an mhargaidh a chomhlíonadh i dtéarmaí cumhdach sócmhainneachta agus seirbhísithe fiachais, rud a thabharfaidh gnáthrochtain dó ar fhoinsí maoinithe margaidh nuair a thiocfaidh deireadh leis an athstruchtúrú.

(276) Faoi na dálaí sin, agus i gcomhréir leis an gcur chuige a ghlac an Coimisiún i gcásanna roimhe seo, go háirithe i gcás TAP mar a d'fhormhuinigh an Chúirt (*Ryanair DAC* v *An Coimisiún Eorpach*, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, míreanna 104 et seq.), measann an Coimisiún go mbeidh Corsair in ann dul san iomaíocht sa mhargadh ar a thuillteanas féin faoi dheireadh an phlean athstruchtúrúcháin, agus faoi mhí Mheán Fómhair 2026 ar a dhéanaí. Dá thoradh sin, leis na bearta a chuirtear chun feidhme mar chuid den phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, is féidir inmharthanacht fhadtéarmach Corsair a athbhunú agus a neamhspleáchas airgeadais a áirithiú gan tuilleadh státchabhrach.

5.3.2. *Éifeacht ar thrádáil agus ar iomaíocht*

5.3.2.1. Oiriúnacht na cabhrach, comhréireacht, ranníocaíocht dhílis agus comhroinnt dualgas

(277) I gcomhréir le pointe 62 de Threoirlínte R&R, ceanglaítear ranníocaíocht shuntasach leis na costais athstruchtúrúcháin a dhéanamh ó acmhainní dílse thairbhí na cabhrach, a scairshealbhóirí nó a chreidiúnaithe nó an ghrúpa gnó lena mbaineann sé, nó ó acmhainní dílse infheisteoirí nua. Ba cheart ranníocaíocht dhílis den sórt sin a bheith inchomparáide de ghnáth leis an gcabhair a dheonaítear i dtéarmaí éifeachtaí ar shócmhainneacht nó ar staid leachtachta an tairbhí; thairis sin, ní mór luach saothair cuí a thabhairt i leith na cabhrach (pointe 54 de na Treoirlínte). I gcomhréir le pointe 63 de Threoirlínte R&R, ní mór an ranníocaíocht sin a bheith fíor, is é sin le rá iarbhír, gan brabúis a bhfuil coinne leo amach anseo amhail sreabhadh airgid a áireamh. Thairis sin, faoi phointe 124(b) de na Treoirlínte, más rud é, mar chuid de na hathruithe ar an bplean athstruchtúrúcháin, go méadaítear na costais athstruchtúrúcháin, ní mór an ranníocaíocht dhílis a mhéadú dá réir.

(278) Ina chinneadh tosaigh, dúirt an Coimisiún go raibh bearta tacaíochta nua do Corsair á mbreithniú ag údaráis na Fraince, dar luach EUR 83,1 milliún ([50]), lena n-áirítear instealladh nua EUR 3 mhilliún ón Conseil Départemental de Guadeloupe, athsceidealú fiachais phoiblí dar luach EUR 19 milliún, tarscaoileadh éileamh dar luach EUR 23 mhilliún, laghduithe nua cánach i ndáil le hathnuachan an fhlít ar fiú thart ar EUR 38,1 milliún iad, agus tarscaoileadh fiachais phoiblí a chomhfhreagraíonn do mhéideanna iasachtaí FDES agus PP a deonaíodh mar chuid den athstruchtúrú tosaigh (EUR 80 milliún san iomlán).

(279) Thairis sin, i ndáil leis an gclásal maidir le rath níos fearr a bhí beartaithe, thug an Coimisiún dá aire go raibh sé fós teoranta ag EUR [...] milliún, cé gur beagnach EUR 200 milliún a bhí i méid carnach na cabhrach poiblí a deonaíodh ó bhí 2020 ann. Agus an chumraíocht sin ann, mheas an Coimisiún, fiú dá mbeadh an t-athstruchtúrú rathúil, go rachadh an chuid is mó den bhrabús chuig scairshealbhóirí príobháideacha agus gurb é an Stát a d'iompródh an t-ualach is mó de dheasca díscríobh fiachais agus deonú buntáistí cánach atá coibhéiseach le fóirdheontais neamh-inaisíoctha. Thug sé dá aire dá bhrí sin gur chosúil nach raibh luach saothair an stáit leordhóthanach agus go bhféadfadh sé go n-áiritheofaí siméadracht níos fearr leis na hinfheisteoirí eile dá ndéanfaí éilimh phoiblí a thiontú go páirteach ina gcaipiteal.

(280) Thairis sin, mheas an Coimisiún nár léirigh an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe go fóill gur ann do ranníocaíocht dhílis leordhóthanach iarbhír éifeachtach de réir bhrí phointí 64 agus 124(b) de Threoirlínte R&R. Go sonrach, maidir le foinsí maoinithe áirithe a luadh – amhail an oibríocht díola agus aisléasaithe atá beartaithe le haghaidh thart ar EUR 21,7 milliún, nó maoiniú ceithre aerárthach Airbus A330-NEO atá fós le seachadadh – ba chosúil ag an gcéim sin nach ndearnadh doiciméadú leordhóthanach orthu nó nach raibh iontu ach maoiniú hipitéiseach.

(281) Dá thoradh sin, mheas an Coimisiún go raibh an ranníocaíocht dhílis teoranta agus neamhchinnte i ndáil le méid foriomlán na cabhrach poiblí, agus nár léirigh údaráis na Fraince gur fhág suíomh geografach sonrach Corsair go raibh údar le ranníocaíocht chomh híseal sin. Chuir sé amhras tromchúiseach in iúl dá bhrí sin maidir le comhréireacht agus luach saothair na cabhrach atá beartaithe i bhfianaise cheanglais Threoirlínte R&R.

(282) Mar sin féin, ar bhonn grinnanailíse ar na barúlacha is déanaí ón bhFrainc agus ar na soiléirithe agus na hathruithe a chuir údaráis na Fraince isteach, go háirithe maidir leis na comhpháirteanna éagsúla de ranníocaíocht dhílis an tairbhí (féach aithrisí 36 go 43 agus Tábla 1 in aithris 44), léirítear sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe costas iomlán EUR 233 mhilliún, arna mhaoiniú le ranníocaíocht dhílis EUR 145,4 milliún (62,3 %) agus EUR 87,8 milliún de státchabhair (37,7 %), agus EUR 519,4 milliún, arna mhaoiniú le ranníocaíocht dhílis EUR 319,1 milliún (61,4 %) agus EUR 200,5 milliún de chabhair (38,6 %) nuair a chuirtear an plean athstruchtúrúcháin tosaigh (ó 2020) san áireamh, agus nuair a chuirtear leis, mar chabhair seachas mar ranníocaíocht dhílis, an EUR 6 mhilliún ó na ranna thar lear trí OMRP a thacaigh leis.

(283) Sa chomhthéacs sin, ní mór don Choimisiún a áirithiú go bhfuil na ranníocaíochtaí fíor, saor ó státchabhair agus leordhóthanach. Tá an ranníocaíocht dhílis EUR 145,4 milliún i bhfad níos mó ná an íostairseach 50 % a cheanglaítear, rud a áirithíonn gurb é an tairbhí agus a chreidiúnaithe agus/nó a scairshealbhóirí a íocfaidh an chuid is mó den chostas athstruchtúrúcháin. I ndáil leis sin, léirítear san anailís mhionsonraithe ar na ranníocaíochtaí sin go bhfuil gach ceann de na bearta sin comhlíontach.

(284) Na hinstealltaí caipitil ó infheisteoirí príobháideacha Blue Sky Holding agus Advens-Geocoton dar luach iomlán EUR [10-50] milliún, is airgead úr iad a insteallfar go díreach ar bhonn comhaontú idir scairshealbhóirí, atá le síniú i gcomhréir lena ngealltanas a leagtar amach sa bhileog téarmaí. Is féidir an rud céanna a rá faoin ngealltanas breise a chomhaontaigh na trí scairshealbhóir (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton agus SEMPA) go ndéanfaí EUR [5-30] milliún a instealladh dá laghdódh cúlchistí airgid Corsair faoi bhun EUR [...] milliún. I ndáil leis sin, cé go n-áitíonn údaráis na Fraince gur státchabhair é an méadú EUR 3 mhilliún ar chaipiteal Corsair trí acmhainní ó réigiún Guadalúip (féach aithris 39(i)), ní sholáthraíonn siad faisnéis maidir le conas rannpháirtíocht SEMPAT sa mhaoiniú

([50]) Féach aithris 32 den chinneadh tosaigh nach ndéantar aon ráiteas inti maidir leis an ús ar iasachtaí tréigthe FDES agus PP.

breise sin a aicmiú nó a chainníochtú. Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire, i bhfianaise sciar réigiún Ghuadalúip de chaipiteal Corsair amach anseo, fiú dá measfaí an chuid den mhaoiniú breise ó SEMPAT a bheith ina státchabhair seachas ina comhpháirt den ranníocaíocht dhílis, nach mbeadh ach tionchar beag aige sin ar an gcóimheas idir cistiú poiblí agus cistiú príobháideach i maoiniú an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe agus, dá thoradh sin, nach n-athródh sé an measúnú cuntasaíochta, lena n-áirítear maidir le comhréireacht, sa Chinneadh seo. Is féidir a mheas dá bhrí sin go bhfuil na ranníocaíochtaí sin cinnte, fíor agus saor ó státchabhair chun críocha Threoirlínte R&R.

(285) Maidir le maoiniú ceithre aerárthach nua Airbus A330-NEO atá ar léas ar mhéid EUR [20-80] milliún, cé go bhfuil siad nasctha le híocaíochtaí léasa, meastar fós gur iarracht mhaoiniúcháin phríobháideach é faoin bplean gnó ag an soláthraí conartha léasaithe. Síníodh na conarthaí léasaithe a bhaineann le hathnuachan fhlít Corsair agus rinneadh seachadtaí cheana féin. Go sonrach, tá AerCap, ar ceann de na cuideachtaí léasaithe aerárthaí is mó ar domhan é, tar éis an chéad cheann de na ceithre aerárthach A330-900-NEO Airbus atá ar léas chuig Corsair a sholáthar agus a sheachadadh mar chuid d'athnuachan an fhlít. Seachadadh é an [...], agus tá sé beartaithe na trí aerárthach eile a thabhairt ar láimh do Corsair le linn 2024 faoin gconradh léasaithe céanna. Is féidir a mheas dá bhrí sin go bhfuil an ranníocaíocht sin fíor agus saor ó státchabhair.

(286) Thairis sin, an méid EUR [25-45] milliún chun aerárthach H-SKY a dhíol i samhradh 2025, tá sé inghlactha mar fháltais ó dhíolachán a rinneadh cheana le contrapháirtí príobháideach (féach aithris 31(f)) agus a leithdháileadh go neamh-inchúlghairthe ar an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe.

(287) A mhéid a bhaineann leis an moratóir ar ranníocaíochtaí arna ndeonú ag CRPN dar luach EUR [10-40] milliún, léirítear le haithrisí 193 go 200 nach státchabhair é an beart sin. Ós rud é go bhfuil sé bunaithe ar chomhaontú tráchtála uathrialach idir Corsair agus CRPN, agus ní ar chinneadh atá inchurtha i leith an stáit, is féidir glacadh leis go bhfuil sé saor ó státchabhair. Cinneadh an moratóir sin le rún ó Bhord Speisialta Bainistíochta CRPN an 7 Samhain 2023, a chuir údaráis na Fraince faoi bhráid an Choimisiúin agus is féidir a mheas dá bhrí sin a bheith ina fhíor-chomhpháirt éifeachtach infhíoraithe den ranníocaíocht dhílis de réir bhrí phointe 64 de Threoirlínte R&R, lena gceanglaítear go mbeidh an ranníocaíocht dhílis cothrom le 50 % ar a laghad de na costais athstruchtúrúcháin le haghaidh gnóthais mhóra.

(288) I bhfianaise an mhéid thuas, cinneann an Coimisiún go gcuireann cuid mhór den ranníocaíocht dhílis borradh díreach faoi chothromas Corsair, trí bhíthin instealltaí caipitil úir (féach aithris 283). Cé nach méadaíonn na bearta atá fágtha an cothromas go díreach, rannchuidíonn siad go mór mar sin féin le sócmhainneacht Corsair a athbhunú trína chumas aghaidh a thabhairt ar a oibleagáidí airgeadais a neartú agus trína bheith ag tacú le hinmharthanacht fhadtéarmach a shamhla gnó.

(289) Freagraíonn sócmhainneacht gnóthais dá chumas a ghealltanais airgeadais uile a chomhlíonadh sa mheántéarma agus san fhadtéarma trí bhíthin a acmhainní dílse agus a shreabhaidh airgid todhchaí. Tá measúnú le déanamh air ní hamháin ar bhealach statach, trí chomparáid a dhéanamh idir na sócmhainní agus na dliteanais ar an gclár comhardaithe, ach ar bhealach dinimiciúil freisin, ar bhonn chumas an ghnóthais torthaí agus sreabhadh airgid leordhóthanach a ghiniúint chun a fhiacha a shocrú de réir mar a aibíonn siad. Dá réir sin, is féidir feabhas a chur ar shócmhainneacht trí bhorradh díreach a chur faoi chothromas, nó trí ghealltanais a laghdú go hinbhuanaithe, trí sheirbhísiú fiachais a laghdú nó trí chostais mhaoinithe a laghdú go struchtúrach.

(290) Dá bhrí sin, a mhéid a bhaineann leis na bearta ranníocaíochta dílse a cuireadh chun feidhme mar chuid den phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, tugann an Coimisiún dá aire go rannchuidíonn siad, gach ceann acu ar bhealach ar leith, le feabhas a chur ar shócmhainneacht Corsair, fiú mura féidir i gcónaí a n-éifeacht a fheiceáil láithreach sa chothromas ar an gclár comhardaithe. Ciallaíonn an moratóir arna dheonú ag CRPN gur cuireadh dátaí dlite íocaíochta siar agus gur laghdaíodh an t-ualach airgeadais go sealadach, rud a mhaolaíonn an t-eis-sreabhadh airgid sa ghearrthéarma agus sa mheántéarma, agus a chuireann feabhas ar chumas na cuideachta a gealltanais airgeadais eile a chomhlíonadh, rud a chuidíonn lena struchtúr airgeadais foriomlán a chobhsú. Le maoiniú aerárthaí nua, trína chur ar a cumas don chuideachta an flít a athnuachan gan an iomarca cothromais a shlógadh, laghdaítear costais oibriúcháin aonaid agus cuirtear feabhas ar éifeachtúlacht oibríochtúil; méadaíonn sé sin dá réir an acmhainneacht giniúna sreabhaidh airgid, rud a neartaíonn an tsócmhainneacht i gcaitheamh thréimhse an phlean athstruchtúrúcháin. Ar deireadh, gineann díol aerárthaigh leachtacht agus laghdaíonn sé na costais a bhaineann leis an tsócmhainn lena mbaineann a oibriú agus a shealbhú, agus dá réir sin laghdaíonn sé riachtanais mhaoiniúcháin amach anseo agus cuireann sé feabhas ar shócmhainneacht agus próifíl riosca airgeadais na cuideachta araon.

(291) A mhéid a bhaineann leis an státchabhair EUR 87,8 milliún ([...] % den chostas iomlán a bhaineann leis na hathruithe ar phlean athstruchtúrúcháin Corsair), tá sí teoranta don íosmhéid is gá chun inmharthanacht Corsair a áirithiú, ar bunphrionsabal de Threoirlínte R&R é a mhéid atá an méid sin beartaithe chun an bhearna mhaoinithe, arb iad na himthosca gan choinne nach féidir an milleán a leagan ar an ngnóthas fúthu is cúis léi, a fhritháireamh. I dteannta na cabhrach dar luach EUR 3 mhilliún i bhfoirm instealladh caipitil ón Conseil Départemental de la Guadeloupe, is éard atá sa chabhair go príomha tarscaoileadh an fhiachais phoiblí in-mhaite (EUR 23 mhilliún), tarscaoileadh úis a fabhraíodh agus a caipitlíodh ar iasacht PP (dar luach EUR 4,7 milliún), an creidmheas cánach thar lear (dar luach EUR 38,1 milliún), agus athsceidealú an fhiachais phoiblí neamh-inmhaite (EUR 19 milliún), agus méid na cabhrach á luacháil i dtéarmaí an bhuntáiste a thugtar.

(292) Ar dtús, maidir leis an gcabhair dar luach EUR 3 mhilliún i bhfoirm instealladh caipitil ón Conseil Départemental de la Guadeloupe, measann an Coimisiún gur ionstraim é an beart sin atá spriocdhírithe agus riachtanach don athstruchtúrú, i gcomhréir leis na pointí ábhartha i dTreoirlínte R&R a mhéid arb í an ionstraim a roghnaíodh – an t-instealladh caipitil – an uirlis is dírí chun dliteanais Corsair a leigheas agus chun a shócmhainneacht a neartú láithreach, agus ar an gcaoi sin deireadh a chur leis an ngarbhaol go gclisfí air. Thairis sin, cuirtear i dtábhacht le tionscnamh na cabhrach, a thagann go díreach ó údarás áitiúil i réigiún thar lear, gné an chomhtháthaithe réigiúnaigh chomh maith le gné an leasa phoiblí fhíor-riachtanaigh a bhaineann leis an gceann scríbe. Le rannpháirtíocht dhíreach Conseil Départemental de la Guadeloupe sa chaipiteal, bailíochtaítear inchreidteacht an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe agus instealltar cistí atá cinntitheach ó thaobh struchtúir de i dtaca le hinmharthanacht na cuideachta amach anseo. Meastar an beart sin a bheith comhréireach freisin toisc go rannchuidíonn sé le teorannú na n-éifeachtaí a bheadh ag imeacht ón margadh, agus dá bhrí sin le teorannú shaobhadh an mhargaidh, agus é á ráthú go bhfónfaidh na tairbhí a eascraíonn as an gcabhair chun iomaíochas agus neamhspleáchas airgeadais Corsair a athbhunú agus chuige sin amháin.

(293) Maidir leis na hiasachtaí a comhaontaíodh agus a íocadh in 2020 mar chuid den chéad chinneadh athstruchtúrúcháin (inar áiríodh an phríomhshuim ina hiomláine), is cabhair nua i dteannta na cabhrach eile go deimhin é tarscaoileadh an éilimh chun tacú leis an bplean leasaithe (aithris 211). Chun scrúdú a dhéanamh ar chomhréireacht na cabhrach breise le haghaidh athstruchtúrúcháin, áfach, níor cheart tarscaoileadh na príomhshuime a chur san áireamh a thuilleadh, mar d'fhágfadh a mhalairt go n-áireofaí na hacmhainní poiblí céanna faoi dhó chun tacú le plean athstruchtúrúcháin aonair. Dá bhrí sin, ó tharla gur cuireadh an príomhshuim san áireamh ina hiomláine cheana féin agus measúnú á dhéanamh ar chabhair athstruchtúrúcháin tosaigh Corsair, ní chuirtear san áireamh ach an t-ús atá dlite chun athbhreithniú a dhéanamh ar chomhréireacht na cabhrach nua agus na cabhrach roimhe seo (Tábla 1), rud a áirithíonn trédhearcacht agus inrianaitheacht iomlán an bhirt, i gcomhréir le pointe 58 de Threoirlínte R&R.

(294) Measann an Coimisiún gurb amhlaidh gur ionstraim iomchuí chomhréireach de réir bhrí phointí 60 et seq. de Threoirlínte R&R í an chabhair bhreise atá beartaithe, go príomha i bhfoirm tarscaoileadh éileamh mar a luaitear thuas, a mhéid atá sé beartaithe go n-athbhunófar inmharthanacht fhadtéarmach Corsair léi agus saobhadh iomaíochta á theorannú. Leis an tarscaoileadh fiachais sin, arb é atá ann go bunúsach instealladh caipitil, cuirfear feabhas go cinntitheach ar shócmhainneacht na cuideachta agus cuirfear borradh faoina cumas a hoibleagáidí airgeadais a chomhlíonadh gan tuilleadh cabhrach.

(295) Thairis sin, measann an Coimisiún gurb amhlaidh gur ionstraim iomchuí chomhréireach de réir bhrí phointí 60 et seq. de Threoirlínte R&R freisin í an chabhair bhreise EUR 38,1 milliún atá beartaithe, i bhfoirm creidmheas cánach (CIOM) go príomha, a mhéid atá sé beartaithe go n-athbhunófar inmharthanacht fhadtéarmach Corsair léi agus saobhadh iomaíochta á theorannú. Ós rud é go bhfuil an tacaíocht airgeadais sin coibhéiseach ó thaobh feidhme de le hinstealladh caipitil, cuireann sí feabhas mór ar struchtúr cothromais agus ar shócmhainneacht an tairbhí. An chosaint leachtachta a eascraíonn as sin, tá sí fíor-riachtanach chun go mbeidh Corsair in ann na costais a bhaineann leis an athstruchtúrú a ionsú agus na costais is gá chun an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a chur chun feidhme a mhaoiniú. Neartú sin an chláir chomhardaithe agus na hacmhainneachta féinmhaoinithe, meastar gur cuid den íoscheanglas é go mbeidh an chuideachta in ann a hoibleagáidí airgeadais amach anseo a chomhlíonadh, agus ar an gcaoi sin a hinmharthanacht a áirithiú gan bheith ag brath ar chabhair nua.

(296) Ar an mbonn sin, is é atá i ranníocaíocht dhílis Corsair agus an dá thréimhse athstruchtúrúcháin (2020-2026) á mbreithniú 61,4 % de na costais athstruchtúrúcháin iomlána, agus ranníocaíocht níos airde 62,3 % atá ann le haghaidh na tréimhse forlíontaí (2023-2026).

(297) Is mó i bhfad na cóimheasa sin ná an íostairseach 50 % a leagtar amach i bpointe 64 de Threoirlínte R&R, agus ráthaíonn siad ar an gcaoi sin go leanfaidh an chabhair phoiblí de bheith comhréireach go docht leis an ngá iarmharach le maoiniú agus gurb iad na scairshealbhóirí agus na hinfheisteoirí príobháideacha a sheasfaidh an chuid is mó den riosca eacnamaíoch. Is fíor sin maidir le maoiniú an phlean tosaigh agus maoiniú an phlean athbhreithnithe araon, i gcomhréir le pointe 124(b) de Threoirlínte R&R, a mhéid a bhaineann le leasú an phlean arna bhreithniú ina aonar.

(298) Thairis sin, an meascán de bhearta atá beartaithe mar a leagtar amach thuas, comhlíonann sé na ceanglais i bpointí 61 agus 65 de Threoirlínte R&R go hiomlán ós rud é go n-áirithítear leis go bhfuil an chabhair teoranta don íosmhéid is gá agus go gcomhroinntear an dualgas athstruchtúrúcháin go cothrom idir na páirtithe leasmhara.

(299) Is é an ard-ranníocaíocht dhílis (62,3 %) an táscaire is fearr go bhfuil an chabhair phoiblí teoranta don íosmhéid docht is gá chun go mbeidh an chuideachta in ann filleadh ar an inmharthanacht fhadtéarmach, agus ar an gcaoi sin an critéar comhréireachta maidir le cabhair athstruchtúrúcháin a chomhlíonadh go hiomlán.

(300) Thairis sin, fiú mura gceanglófaí le pointe 124 de Threoirlínte R&R go ndéanfaí grinnscrúdú ar an ngné sin den phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, cinneann an Coimisiún go ndéantar na bearta athstruchtúrúcháin sin tar éis ionsú iomlán chaillteanais charnacha Corsair, lenar scriosadh go hiomlán luach na scaireanna atá i seilbh na scairshealbhóirí atá ann cheana a thacaigh le hathstruchtúrú roimhe sin (aithris 47).

(301) Ar deireadh, maidir le luach saothair an stáit, chuir an Coimisiún agúis in iúl ina chinneadh tosaigh maidir leis an bhfíoras nach raibh sé beartaithe ag údaráis na Fraince aon fhiachas a thiontú ina chaipiteal, agus chinn sé gur dócha gurb iad na scairshealbhóirí nua príobháideacha a thairbheodh de ghnóthachain uile an athstruchtúrúcháin amach anseo mura ndéanfaí ach an t-éileamh a tharscaoileadh.

(302) Mar sin féin, faoi phointe 67 de Threoirlínte R&R, ba cheart aon státchabhair lena bhfeabhsaítear staid chothromais an tairbhí a dheonú ar théarmaí lena dtugtar sciar réasúnta de ghnóthachain luacha an tairbhí amach anseo don Stát, i bhfianaise an mhéid cothromais stáit a instealltar i gcomparáid lena bhfuil fágtha de chothromas na cuideachta tar éis caillteanais a chur san áireamh. I ndáil leis sin, maidir leis an gcoincheap 'sciar réasúnta de ghnóthachain amach anseo' i gcás aon chabhair lena n-áirítear comhpháirteanna a fheabhsaíonn cothromas, ba cheart a thabhairt faoi deara go mbraitheann sé ar 'a bhfuil fágtha de chothromas na cuideachta tar éis caillteanais a chur san áireamh' agus nach mór an dá théarma sin a chur i bhfeidhm i gcomhar le chéile.

(303) A mhéid a bhaineann le Corsair, tar éis na bearta athstruchtúrúcháin a chur chun feidhme, rinneadh scaireanna na scairshealbhóirí atá ann cheana (OMRP) agus na gcreidiúnaithe urraithe (Stát na Fraince) a scriosadh go hiomlán agus cuireadh a n-éilimh ar ceal nach mór go hiomlán (aithris 47). Dá bhrí sin, níl aon chothromas fágtha a d'fhéadfadh tairbhiú de ghnóthachain amach anseo mar thoradh ar chistí poiblí a instealladh nó fiachas a dhíscríobh.

(304) Sna himthosca sin, cinneann an Coimisiún, a mhéid a bhaineann le ceanglais phointe 67 de Threoirlínte R&R, go bhfuil údar iomlán leis an easpa luacha saothair shonraigh as fiacha Corsair a dhíscríobh. Rinneadh na scairshealbhóirí agus na creidiúnaithe urraithe a íobairt (nach mór) go hiomlán, mar sin ní féidir leo dualgas athstruchtúrú Corsair a iompar a thuilleadh.

(305) Bíodh sin mar atá, tugann an Coimisiún dá aire mar sin féin gur léirigh údaráis na Fraince go háititheach go mbeadh comhghaol díreach idir an luach saothair eacnamaíoch intuigthe a bhaineann le tarscaoileadh na n-éileamh agus rath an phlean athstruchtúrúcháin agus, dá bhrí sin, idir sin agus an t-ionchas go dtiocfaidh rath níos fearr ar Corsair arís. Ar an gcuma chéanna, is substaintiúil méid an luacha saothair arna shloinneadh mar chéatadán de na héilimh dhíscríofa, a d'íocfaí mar thosaíocht sula dtabharfaí luach saothair do scairshealbhóirí nua, lena n-áirítear an Conseil départemental. Comhaontaíonn an dream deireanach sin, áfach, na rioscaí a bhaineann leis na hinstealltaí nach bhfuil an Stát á nglacadh chuige féin a iompar trí na héilimh sin nach dócha go n-aisíocfar iad a dhíscríobh. Dá bhrí sin, fágann próifíl riosca neamhshiméadrach agus níos ísle an stáit go bhfuil údar leis an luach saothair trí bhíthin an chlásail maidir le rath níos fearr, rud a chuireann deireadh leis an amhras a cuireadh in iúl.

(306) Ar an mbonn sin, rinne an Coimisiún scrúdú ar luach saothair na cabhrach a chomhaontaigh Stát na Fraince, go háirithe díscríobh éileamh, in aghaidh na gceanglas a leagtar amach i bpointí 54 agus 67 de Threoirlínte R&R maidir le luach saothair na cabhrach agus comhroinnt dualgas.

(307) Ar an gcéad dul síos, a mhéid a bhaineann le luach saothair na cabhrach, cinneann an Coimisiún go gcomhlíonann an struchtúr a roghnaigh údaráis na Fraince an ceanglas maidir le luach saothair iomchuí lena gcuirtear san áireamh an staid airgeadais chriticiúil agus próifíl an riosca a ghlac an Stát chuige féin in imthosca staid Corsair. Roghnaigh údaráis na Fraince clásal maidir le rath níos fearr, agus ní luach saothair seasta agus láithreach (a d'fhéadfadh inmharthanacht Corsair a chur i mbaol) nó scaireanna a mbeadh a luach agus a luach saothair neamhchinnte. Fágann an clásal go mbraitheann luach saothair an Stáit ar an bhfeidhmíocht amach anseo agus ar choigeartú cláir comhardaithe éifeachtach, agus ní ghníomhachtófar an clásal ach amháin i gcás ina mbainfear amach glanstaid dheimhneach. Dá bhrí sin, ráthaítear leis an sásra aisíocaíochta, bunaithe ar [...] % de mhéid atá nasctha leis an toradh oibriúcháin, go dtabharfar luach saothair don Stát tríd an gcuideachta a bheith ag giniúint sreabhadh airgeadais oibríochtúil seachas a bheith ag carnadh fiachas nua. Leis an luach saothair féideartha sin – a bhfuil uasteorainn EUR [...] milliún leis – déantar aithris ar iompar creidiúnaí a chomhaontaíonn a éileamh (a bhfuil luach láithreach nialasach aige ós rud é nach féidir le Corsair é a aisíoc) a thiontú ina ionstraim rannpháirteach choinníollach, lena ráthaítear gur le gnóthachain an athstruchtúrúcháin agus leo sin amháin a chúiteofar an chabhair.

(308) Ar an dara dul síos, measann an Coimisiún nach gceanglaítear aon chomhroinnt dualgas bhreise le pointe 67 de Threoirlínte R&R nuair a bheidh scaireanna na scairshealbhóirí atá ag Corsair faoi láthair (a bhí rannpháirteach i maoiniú an phlean tosaigh) dímheasta ina n-iomláine chun caillteanais a ionsú sa chaoi nach mbeidh aon 'chothromas fágtha' ann, a mbeadh ar shealbhóirí an chothromais sin dualgas an athstruchtúrúcháin a chomhroinnt, in éineacht leis an Stát (féach aithrisí 302 go 304), bíodh sin i gcás scairshealbhóirí a bhí ann sular formheasadh an plean i mí na Nollag 2020 nó i gcás scairshealbhóirí a mhaoinigh an plean a formheasadh ar dtús. Mar sin féin, fiú dá gceanglófaí leis an bpointe ábhartha de Threoirlínte R&R comhroinnt dualgas a rachadh níos faide ná scriosadh iomlán na n-ionstraimí caipitil atá ann cheana, rud nach amhlaidh i gcás scairshealbhóirí an phlean a formheasadh i mí na Nollag 2020, d'áiritheofaí freisin leis an gclásal maidir le rath níos fearr go gcomhlíonfaí prionsabal na comhroinnte córa dualgas a mhéid a ráthaítear leis siméadracht idir an riosca a iompraítear agus an gnóthachan a chomhroinntear. Agus é ag aontú an t-éileamh a tharscaoileadh, is é an Stát a iompraíonn an riosca ar dtús agus, tríd an uasmhéid aisíocaíochta a theorannú do EUR [...] milliún, ligeann sé uaidh aisghabháil an mhéid iomláin, rud a d'fhéadfadh scairshealbhóirí nua agus creidiúnaithe príobháideacha a dhíspreagadh ó infheistíocht fhadtéarmach a dhéanamh sa chuideachta. Dá bhrí sin, fágann an uasteorainn sin gur féidir le hinfheisteoirí príobháideacha tairbhiú go hiomlán d'fheidhmíocht amach anseo os cionn na huasteorann sin, rud atá forchoimeádta don Stát.

(309) Is ar bhonn na mínithe agus na mbonn cirt sin a chuir údaráis na Fraince i láthair a chinneann an Coimisiún go ráthaítear leis an struchtúr sin go bhfuil sciar leordhóthanach ag an Stát de ghnóthachain luacha Corsair amach anseo. Dá bhrí sin, an státchabhair a dheonaítear i bhfoirm tarscaoileadh éileamh, a bhfuil sé d'éifeacht aici feabhas a chur ar staid chothromais na cuideachta, cúitítear í leis an gclásal maidir le rath níos fearr. Áirithítear leis an sásra sin go bhfaighidh an Stát sciar réasúnta de ghnóthachain an athstruchtúrúcháin amach anseo, i gcomhréir leis an iarracht a dhéantar chun an chuideachta a tharrtháil. Tríd an aisíocaíocht leis an Stát a nascadh leis an bhfeidhmíocht oibríochtúil agus le glanstaid dheimhneach a bhaint amach, bunaítear leis an gcur chuige sin comhroinnt chothrom rioscaí agus gnóthachan leis na hinfheisteoirí príobháideacha, rud atá ina chomhartha dearfach inchreidte maidir le hinbhuanaitheacht shamhail ghnó Corsair.

(310) Go sonrach, foráiltear leis an gclásal, i gcás ina gcomhlíonfar na coinníollacha a leagtar síos ann, go n-aisíocfaidh Corsair méid bliantúil a chomhfhreagraíonn do [...] % den difríocht dheimhneach idir a thoradh oibriúcháin, lena n-áirítear forálacha maidir le cothabháil, agus amúchadh an fhiachais athbhunaithe ([51]). Braitheann gníomhachtú éifeachtach an chlásail sin ar chomhlíonadh carnach dianchoinníollacha airgeadais, i.e. cothromas deimhneach a bheith ann agus suíomh leordhóthanach sreabhaidh airgid a bheith á choinneáil ar bun, lena n-áirithítear nach gcuirfidh na híocaíochtaí a dhéanfar faoin bhfilleadh ar rath níos fearr sócmhainneacht ná leachtacht na cuideachta i mbaol.

(311) Thairis sin, áirítear sa sásra clásal maidir le 'barrachas airgid', lena bhfuil sé beartaithe sciar níos mó den chruthú luacha a ghabháil i gcás ina mbeidh sreabhadh airgid Corsair níos mó ná 75 % de mhéid na gceanglas oibriúcháin rialála. Sa chás sin, agus faoi réir cothromas deimhneach a choinneáil ar bun mar aon le sreabhadh airgid a leanfaidh de bheith os cionn na tairsí sin, mhéadófaí ranníocaíocht bhliantúil Corsair go 75 % dá thoradh oibríochtúil bliantúil, faoi réir na huasteorann carnaí EUR [...] milliún. Áirithítear leis an socrú sin go rachaidh an filleadh ar rath níos fearr in oiriúint go dinimiciúil do chumas iarbhír an ghnóthais íocaíocht a dhéanamh, gan brú míchuí a chur ar a struchtúr airgeadais.

([51]) Féach Iarscríbhinn 5 a ghabhann leis an mbileog téarmaí a síníodh an 7 Samhain 2025.

(312) Tugann an Coimisiún dá aire freisin go ndéanann an clásal foráil maidir le sásra luathaibíochta dá ngéillfí Corsair, ar dá bhua a d'aisíocfaí an t-iarmhéid a bheadh dlite an tráth sin, laistigh den uasteorainn fhoriomlán a bhunaítear. Leis an bhforáil sin, is féidir a áirithiú go dtairbheoidh an Stát go cothrom d'aon teagmhas leachtachta deimhneach.

(313) Ar bhonn na réamh-mheastachán airgeadais a chuir údaráis na Fraince in iúl, cinneann an Coimisiún, sa chás bunlíne, nach dtosófaí ag comhlíonadh na gcoinníollacha gníomhachtúcháin le haghaidh an chlásail maidir le rath níos fearr ach sa bhliain airgeadais [...], tráth a thiocfadh cothromas Corsair chun bheith deimhneach ar bhonn leanúnach arís agus a bhainfeadh suíomh an tsreabhaidh airgid leibhéal leordhóthanach amach. Dhéanfaí an clásal a ghníomhachtú suas leis an uasteorainn EUR [...] milliún ansin gan neartú forchéimnitheach an chothromais a chur i mbaol, rud d'fhanfadh deimhneach le linn na tréimhse faoi bhreathnú ina hiomláine, agus gan cumas Corsair a chuid oibríochtaí agus infheistíochtaí amach anseo a mhaoiniú a chur i mbaol.

(314) Faoi na coinníollacha sin, maidir leis an sásra um fhilleadh ar rath níos fearr mar atá beartaithe, measann an Coimisiún go bhfuil sé comhréireach, ar choinníoll docht go bhfillfidh Corsair ar an inmharthanacht iarbhír agus i gcomhréir le cuspóirí Threoirlínte R&R a mhéid a fhágann sé gur féidir glanchostais na hidirghabhála ón Stát a theorannú agus aon bhacainn ar théarnamh fadtéarmach an ghnóthais á seachaint.

(315) Dá réir sin, tá deireadh curtha anois leis an amhras a bhí ar an gCoimisiún ar dtús maidir le comhréireacht na cabhrach atá beartaithe agus is féidir a mheas go bhfuil an pacáiste foriomlán d'idirghabhálacha Stáit agus idirghabhálacha príobháideacha le haghaidh Corsair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Threoirlínte R&R.

5.3.2.2. Bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú

(316) I gcomhréir le pointí 76 et seq. de Threoirlínte R&R, i gcás ina ndeonaítear cabhair athstruchtúrúcháin, ní mór bearta a dhéanamh chun saobhadh iomaíochta a theorannú, sa chaoi go laghdófar éifeachtaí díobhálacha ar choinníollacha trádála a mhéid is féidir agus gur mó na héifeachtaí dearfacha a bheidh ann ná aon éifeacht dhíobhálach.

(317) Leis na bearta sin ba cheart aghaidh a thabhairt ar ábhair imní maidir le baol morálta agus ar shaobhadh féideartha sna margaí ina n-oibríonn an tairbhí. Cinntear fairsinge na mbeart sin trí anailís cás ar chás a dhéanamh, lena n-áirítear critéir amhail méid agus cineál na cabhrach, na coinníollacha agus na himthosca faoina ndeonaítear í, méid agus tábhacht choibhneasta an tairbhí sa mhargadh agus méid na mbeart ranníocaíochta dílse agus comhroinnte dualgas.

(318) Go sonrach, ba cheart bearta lena dteorannaítear saobhadh iomaíochta a bheith i bhfoirm bearta struchtúracha de ghnáth, i.e. dífheistiú soiléir gníomhaíochtaí inmharthana, agus níor cheart a áireamh orthu dífheistiú gníomhaíochtaí tabhaithe caillteanais ba ghá a thréigean ar aon nós chun inmharthanacht a chaomhnú. Bunphrionsabal is ea nár cheart go gcuirfidh na bearta an dóchúlacht go bhfillfidh an tairbhí ar an inmharthanacht i mbaol agus nár cheart iad a dhéanamh chun dochair do thomhaltóirí agus don iomaíocht.

(319) I gcomhréir le pointe 124(c) agus (d) de Threoirlínte R&R, i gcás inar leasaíodh plean athstruchtúrúcháin, ceanglóidh an Coimisiún ar an mBallstát lena mbaineann, má mhéadaítear méid na cabhrach, bearta a dhéanamh chun saobhadh iomaíochta a theorannú a bheidh níos fairsinge ná na bearta a forchuireadh ar dtús, agus, má tá na bearta atá beartaithe chun saobhadh iomaíochta a theorannú níos teoranta ná na bearta a forchuireadh ar dtús, laghdú comhfhreagrach a dhéanamh ar mhéid na cabhrach. Thairis sin, i gcomhréir le pointí 127 go 129 de Threoirlínte R&R, i gcás ina ndéantar scrúdú ar chabhair athstruchtúrúcháin faoi na treoirlínte, d'fhéadfadh deonú aon chabhrach eile le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, fiú i gcomhréir le scéim atá údaraithe cheana féin, tionchar a imirt ar mheasúnú an Choimisiúin maidir le méid na mbeart is gá chun saobhadh iomaíochta a theorannú. Dá réir sin, déanann an Coimisiún measúnú ar mhéid na mbeart atá beartaithe chun saobhadh iomaíochta a theorannú agus cabhair eile d'aon chineál a dheonaítear don tairbhí le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin á cur san áireamh.

(320) Ina chinneadh tosaigh, dúirt an Coimisiún go raibh sé beartaithe ag an bhFrainc, i bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe Corsair, na bearta ar glacadh leo ar dtús a choigeartú. Sa chleachtas, bhí sé beartaithe ag an bhFrainc (i) go dtabharfadh Corsair gealltanas go scarfadh sé le suas le 365 shliotán éirí de thalamh agus tuirlingthe trína dtabhairt ar láimh do chomhlachas COHOR, agus (ii) go mbeadh an méadú ar an bhflít teoranta do 10 n-eitleán ó mhí Lúnasa 2024. Thairis sin, ní dhearnadh aon tagairt don athnuachan ná d'athneartú na mbeart a rinneadh roimhe seo.

(321) Ar an mbonn sin, agus an státchabhair fhorlíontach (lena n-áirítear EUR 32,4 milliún) a fuarthas agus atá le fáil le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin á cur san áireamh, chuir an Coimisiún roinnt ábhair amhrais thromchúisigh in iúl maidir le hoiriúnacht na mbeart atá beartaithe chun saobhadh iomaíochta a theorannú. De bhun phointe 124(c) de Threoirlínte R&R, má mhéadaítear méid na cabhrach, ní mór na bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú a bheith níos fairsinge ná na bearta a forchuireadh ar dtús. Mar sin féin, níor tháinig aon athrú substaintiúil ar na bearta d'ainneoin méadú mór ar chabhair. Bhí méadú an fhlít go 10 n-eitleán de shárú ar an bprionsabal go laghdófaí méid an fhlít dá méadófaí an chabhair, agus d'fhan an acmhainneacht sin, fiú nuair a ríomhtar i dtéarmaí suíochán í, beagán os cionn na hacmhainneachta a leagadh amach i bplean 2020.

(322) Thairis sin, níor chosúil go raibh an scaradh leis na sliotáin ama ní ba shuntasaí go cáilíochtúil ná go cainníochtúil ná an beart tosaigh go gcuirfí cuóta bliantúil ar fáil do chuideachta tríú páirtí, ar ina leith níor comhlíonadh thairis sin an nós imeachta chun an tsonraíocht a fhormheas. Dá thoradh sin, tharraing an chabhair athstruchtúrúcháin athbhreithnithe amhras tromchúiseach maidir lena comhoiriúnacht le Treoirlínte R&R.

(323) A mhéid a bhaineann leis an méadú ar mhéid fhlít Corsair, tar éis malartuithe le húdaráis na Fraince, foráiltear anois leis an bplean gnó sa bhileog téarmaí a bhaineann le hoiriúnú phlean athstruchtúrúcháin Corsair, arna shíniú ag Corsair, a scairshealbhóirí agus Stát na Fraince, murab ionann agus na leaganacha roimhe sin [...] ([52]). Ar an gcaoi chéanna, tá méadú níos mó ná faoi dhó tagtha ar an líon sliotán a d'fhéadfaí a aistriú go sealadach chuig iomaitheoirí a iarrann iad. I gcomhar le forbairtí maidir le méid an fhlít, thug an dúbailt sin aghaidh go leormhaith ar an amhras a chuir an Coimisiún in iúl ina chinneadh tosaigh.

(324) I dteannta na mbeart a leagtar amach sa phlean tosaigh, áirítear na nithe seo a leanas sa phacáiste beart anois: (i) laghdú substaintiúil ar eitiltí ar na bealaí chuig/ó ranna thar lear – chomhaontaigh údaráis na Fraince deireadh a chur le 97 n-uainíocht ag Corsair ón bhFrainc Dhúthach go Fort de France, Pointe à Pitre agus La Réunion don bhliain airgeadais 2025/2026, chun méid bliantúil a bhaint amach atá coibhéiseach leis na huainíochtaí a dhéanann ceann amháin d'aerárthaí Corsair ar an meán –, (ii) Corsair a bheith ag scaradh go buan le 700 sliotán ama ag aerfort Pháras-Orly, agus (iii) 800 sliotán ama ag aerfort Pháras-Orly a bheith á scaoileadh go sealadach ag Corsair go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin.

(325) A mhéid a bhaineann leis an measúnú ar na bearta, ar an gcéad dul síos, is sna limistéir fóirithinte dá dtagraítear in Airteagal 107(3)(a) CFAE (críocha thar lear) a dhéantar gníomhaíochtaí Corsair, rud a thugann údar leis na prionsabail a leagtar síos i dTreoirlínte R&R a bheith á gcur i bhfeidhm ar bhealach níos solúbtha, mar a luaitear i bpointe 98 de na Treoirlínte. Tugann sé sin údar le ceanglais nach bhfuil chomh dian céanna i dtéarmaí laghduithe ar acmhainneacht nó ar láithreacht sa mhargadh. I ndáil leis sin, leis an mbeart iompraíochta lena laghdaítear na huainíochtaí chuig na cinn scríbe thar lear, laghdaítear úsáid aerárthaí agus seirbhísí iompair a sholáthraítear do choibhéis [...] le haghaidh na tréimhse athstruchtúrúcháin atá fágtha. Tá sé spriocdhírithe ar shaobhadh iomaíochta a laghdú i ndáil le cinn scríbe laistigh den mhargadh inmheánach nach bhfreastalaíonn ach aerlínte iomaíocha atá cláraithe san Aontas orthu, rud nach amhlaidh i gcás chinn scríbe Afracacha Corsair.

(326) Ar an gcaoi chéanna, na sliotáin ama lena mbaineann an beart, is sciar suntasach [...] % iad de na sliotáin ama atá ar fáil do Corsair ag aerfort Pháras-Orly. Mar gheall ar an mbrú tráchta agus na teorainneacha aerthráchta ag an aerfort sin is mó an t-éileamh ar shliotáin ama ná an soláthar, rud a chruthaíonn bacainn iontrála d'iomaitheoirí ar mian leo eitiltí a thairiscint. Dá bhrí sin, tá an beart sin spriocdhírithe freisin ar bhealaí a oibríonn Corsair.

(327) Ar deireadh, de bharr na hoscailteachta do chomhaontuithe le cuideachtaí eile a iarrann amhlaidh, is dócha go n-osclófar cuid de mhargadh agus de líonra Corsair don iomaíocht agus go gcothófar leathnú comhaontuithe, rud nach féidir ach a bheith tairbheach don iomaíocht agus do thomhaltóirí ós rud é go méadóidh sé na seirbhísí a chuirfear ar fáil. Dá dtabharfadh Corsair gealltanas comhaontuithe códroinnte a chaibidliú de mheon macánta, rannchuideofaí le hidirnascadh líonraí a neartú agus le feabhas a chur ar rochtain a bheadh ag aerlínte eile ar an margadh. Baineann sé sin go háirithe le haerlínte beaga nach féidir leo, i bhfianaise mhéid teoranta a líonra, seirbhís agus eispéireas a thairiscint do chustaiméirí a bheadh comhchosúil leo siúd a thairgeann aerlínte móra ar féidir leo seirbhísí den sórt sin a sholáthar lena bhflít féin laistigh dá líonraí.

([52]) Iarscríbhinn II a ghabhann leis an mbileog téarmaí: Cur i láthair dar teideal *Gwalior project*, 23 Bealtaine 2025, lch. 11.

(328) Ba cheart measúnú a dhéanamh ar na bearta uile freisin i bhfianaise mhéid agus thábhacht choibhneasta Corsair sa mhargadh, agus i bhfianaise shaintréithe an mhargaidh atá i gceist. Léiríonn na sonraí atá ar fáil go bhfuil an margadh eitlíochta san Eoraip ag fás agus, in 2025, gur bhain sé amach leibhéil ghníomhaíochta 2019 arís; léiríonn siad freisin nach bhfuil aon ró-acmhainneacht ann a bhuí leis na coigeartuithe a rinneadh. Go sonrach, i gcás na Fraince agus an tairbhí, agus 16 eitilt in aghaidh an lae ann ar an meán in 2024, arb í an bhliain iomlán dheireanach a bhfuil sonraí ar fáil ina leith, ba le Corsair a bhain méid [...] % den 4 086 eitilt san iomlán in aghaidh an lae a d'imigh ón bhFrainc nó a tháinig isteach chuici, figiúr a bhfuil fás 2 % tagtha air i gcomparáid leis an mbliain roimhe sin ([53]). Ar an gcaoi chéanna, ó thaobh luacha de, ní raibh sa EUR [...] milliún d'ioncam Corsair ach ([...] %) den EUR 8,5 billiún de láimhdeachas a bhí ag aerlínte atá cláraithe sa Fhrainc le haghaidh 2023, arb í an bhliain iomlán dheireanach a bhfuil sonraí ar fáil ina leith ([54]).

(329) Dá bhrí sin, an saobhadh ar an iomaíocht arb í an chabhair is cúis leis, tá sé an-teoranta agus ní mór é sin a chur san áireamh sna bearta chun an cás a leigheas. Is mó is amhlaidh cás sin ós rud é nach bhfuil sócmhainní dílse ag Corsair amhail aerárthaí a d'fhéadfaí a dhíol chun iontráil iomaitheoirí nua sa mhargadh, leathnú iomaitheoirí atá ann cheana nó gníomhaíocht trasteorann a chothú.

(330) A mhéid a bhaineann leis na himthosca inar deonaíodh an chabhair, ba cheart a thabhairt faoi deara go ndearnadh an leasú ar an bplean athstruchtúrúcháin tar éis teagmhais dhosheachanta nach raibh neart ag Corsair orthu, is iad sin go príomha fadú ghéarchéim COVID-19 agus fogha míleata na Rúise faoin Úcráin, rud a d'fhág gur imigh sé ón bplean gnó tosaigh, bíodh sin i dtéarmaí na conaire airgeadais (aithris 346) nó na gceann scríbe, agus gur atreoraigh sé i dtreo na hAfraice, agus dá réir sin lasmuigh den mhargadh inmheánach. Thairis sin, is éard atá i bhformhór mór na cabhrach a iarradh mar chuid den phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe tarscaoileadh na cabhrach a deonaíodh in 2020 i bhfoirm iasachtaí, ní instealltaí nua. Ní mór na himthosca sin a chur san áireamh freisin agus anailís á déanamh ar oiriúnacht na mbeart lena bhfuil sé beartaithe saobhadh iomaíochta a theorannú.

(331) Thairis sin, ba cheart méid na ranníocaíochta dílse, atá réasúnta ard i gcomparáid le méid na cabhrach, a chur san áireamh freisin. Fiú tar éis an EUR 6 mhilliún de thacaíocht ó na húdaráis áitiúla sna réigiúin thar lear a chur leis trí OMRP (a bhí mar bhonn agus thaca ag an bplean athstruchtúrúcháin tosaigh), maoinítear leis an gcabhair roimhe sin agus leis an gcabhair a dtugtar fógra anois fúithi céatadán atá i bhfad faoi bhun leath na gcostas athstruchtúrúcháin. Ar an mbealach céanna leis na bearta cabhrach, leis na ranníocaíochtaí dílse arna ndéanamh ag Corsair mar chuid den athstruchtúrú, tugtar aghaidh ar riachtanais sócmhainneachta agus leachtachta Corsair araon, rud a laghdaíonn méid na hidirghabhála ón Stát. Ar an gcaoi chéanna, ba cheart rannpháirtíocht na scairshealbhóirí atá ann faoi láthair a chur san áireamh, mar a rinneadh i gcás rannpháirtíocht na scairshealbhóirí roimhe seo le Cinneadh 2020, a bhfuil a rannpháirtíocht laghdaithe go nialas mar chuid den mhéadú caipitil atá ar na bacáin. I gcás Corsair, fágann leibhéil níos airde ranníocaíochta dílse agus comhroinnte dualgas, trí theorainn a chur leis an méid cabhrach agus leis an mbaol morálta, go laghdaítear méid na mbeart is gá chun saobhadh iomaíochta a theorannú, mar a leagtar síos i bpointe 90 de Threoirlínte R&R.

(332) Ar deireadh, i dtéarmaí an tionchair a imreoidh na gealltanais atá beartaithe ar inmharthanacht fhadtéarmach an ghnóthais, is critéar fíor-riachtanach é nár cheart bearta lena dteorannaítear saobhadh an ghníomhaíocht a laghdú a mhéid a chuirfeadh filleadh an ghnóthais ar an inmharthanacht i mbaol. I ndáil leis sin, mar a léirítear sa leagan is déanaí den phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe, tá Corsair ar an mbóthar ceart arís chun filleadh ar an inmharthanacht, fiú i gcás doirbh ina n-ionchorpraítear na bearta frithshaofa atá beartaithe.

(333) Cinneann an Coimisiún, ag féachaint do na himthosca agus do na tosca a cuireadh san áireamh agus na bearta á gcalabrú, i bhfianaise mhéid na sliotán ama breise a scaoileadh go sealadach, i dteannta na mbeart sa phlean tosaigh, go gcomhlíonann an pacáiste beart sin ar cuireadh feabhas soiléir air ceanglais Threoirlínte R&R go hiomlán, go háirithe pointe 124(c) de, trína áirithiú go ndéanfar aon éifeacht dhiúltach ar an iomaíocht de dheasca na cabhrach breise a chomhrac go leormhaith. Thairis sin, scarfaidh Corsair go buan le 700 sliotán ama ag aerfort Pháras-Orly agus cuirfidh sé deireadh le 97 n-uainíocht ón bhFrainc Dhúthach go Fort de France, Pointe à Pitre agus La Réunion i gcaitheamh na bliana airgeadais 2025/2026.

([53]) An Eagraíocht Eorpach um Shábháilteacht na hAerloingseoireachta (EUROCONTROL), *European Aviation Overview* [Forbhreathnú ar an Eitlíocht san Eoraip], 23 Eanáir 2025. Sonraí Corsair a baineadh as tionscadal Gwailor, an 23 Bealtaine 2025, lch. 11.

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

5.3.2.3. Éifeachtaí dearfacha na cabhrach a mheas in éineacht leis an tionchar diúltach ar an margadh inmheánach

(334) Tá beart státchabhrach comhoiriúnach leis an margadh inmheánach faoi Airteagal 107(3)(c) CFAE i gcás inar mó a éifeachtaí dearfacha ná a éifeachtaí diúltacha. Leagtar amach sna Treoirlínte R&R na critéir faoina ndéanann an Coimisiún measúnú ar chomhoiriúnacht na cabhrach chun gnóthas atá i gcruachás leis an margadh inmheánach a athstruchtúrú, agus ag áirithiú nach ndéanann forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche atá i gceist dochar do choinníollacha trádála a mhéid a bheadh contrártha leis an leas coiteann.

(335) I dTreoirlínte R&R, leag an Coimisiún síos na critéir a scrúdaíonn sé agus measúnú á dhéanamh aige ar chomhlíontacht cabhrach athstruchtúrúcháin gnóthais leis an margadh inmheánach, agus é á áirithiú nach déanfar dochar le forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche atá i gceist do na coinníollacha trádála a mhéid atá bunoscionn leis an leas coiteann. Rinne an Coimisiún foráil freisin maidir leis an bhféidearthacht go ndéanfaí an chabhair athstruchtúrúcháin a formheasadh cheana a athrú trí choinníollacha comhoiriúnachta a leagan síos i ndáil leis na n-athruithe sin i bpointe 124 de na Treoirlínte.

(336) Sa chás seo, léirítear leis an measúnú a leagtar amach i Ranna 5.3.1 agus 5.3.2 (agus i Roinn 5.3.3 freisin a mhéid a bhaineann leis an bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh') go gcomhlíontar na coinníollacha a leagtar amach sna Treoirlínte agus gur cuireadh deireadh leis na hábhair imní uile a chuir an Coimisiún in iúl ina chinneadh tosaigh. Déantar foráil le plean athstruchtúrúcháin Corsair maidir le filleadh ar an inmharthanacht; déantar an méadú ar chostais athstruchtúrúcháin agus ar mhéid na cabhrach a fhritháireamh trí mhéadú ar an ranníocaíocht dhílis agus trí threisiú na mbeart atá beartaithe chun saobhadh iomaíochta a theorannú.

(337) Ar deireadh, cé go bhfuil éifeachtaí neamhdhiomaibhseacha ag an méadú ar an gcabhair agus ag an síneadh leis an bplean athstruchtúrúcháin ar an earnáil aeriompair, ba cheart a chur i dtábhacht go bhfágann an chabhair leasaithe sin gur féidir aghaidh a thabhairt ar chliseadh margaidh agus cosc a chur ar chruatan sóisialta a d'fhéadfadh difear a dhéanamh do limistéir atá srianta ag a n-oileánachas agus a n-iargúltacht. Cuireann an Coimisiún san áireamh freisin nach nascann na bealaí a bhfreastalaíonn Corsair orthu dhá Bhallstát éagsúla den Aontas ach críocha de chuid na Fraince le tríú tíortha nó, ar bhealach níos cinntithí, leis na réigiúin is forimeallaí a ndéanann na srianta sonracha a shainaithnítear in Airteagal 349 CFAE difear dóibh (Guadalúip, Martinique, La Réunion, Saint Barthélemy agus Saint-Martin), mar a rannchuidíonn sé le leanúnachas críche leis an bhFrainc Dhúthach. Dá bhrí sin, ní dhéanann cabhair athstruchtúrúcháin Corsair difear míchuí do thrádáil idir na Ballstáit i bhfianaise an leasa theoranta atá ag oibreoirí i mBallstáit eile maidir le freastal ar na bealaí sin, ar chúiseanna éagsúla dá gcuid féin (féach aithris 16).

(338) Dá bhrí sin, is mó tionchar dearfach na cabhrach athstruchtúrúcháin leasuithe ar fhorbairt na gníomhaíochta eacnamaíche atá i gceist ná na héifeachtaí diúltacha féideartha ar an iomaíocht agus ar an trádáil, nach ndéantar difear díobhálach dóibh, dá bhrí sin, a mhéid atá contrártha don leas coiteann.

5.3.2.4. Conclúid maidir leis an gcomhoiriúnacht

(339) I bhfianaise thorthaí an mheasúnaithe a leagtar amach thuas, is é tuairim an Choimisiúin go gcomhlíonann an chabhair athstruchtúrúcháin nua príomhcheanglais Threoirlínte R&R, agus, dá thoradh sin, nach ndéantar dochar do choinníollacha trádála sa mhargadh inmheánach a mhéid a bheadh bunoscionn leis an leas coiteann, sa chaoi go bhfuil an chabhair athstruchtúrúcháin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach i gcomhréir le hAirteagal 107(3)(c) CFAE.

5.3.3. *Comhoiriúnacht na cabhrach breise a deonaíodh do Corsair le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin*

(340) Ina chinneadh tosaigh (féach aithrisí 116 go 118), chinn an Coimisiún nár tugadh fógra aonair faoin gcabhair bhreise a fuair Corsair le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, rud atá bunoscionn leis na ceanglais a leagtar amach i bpointe 129 de Threoirlínte R&R. D'admhaigh údaráis na Fraince, ós rud é gur ghnóthas i gcruachás é Corsair an 31 Nollaig 2019, nár cheart dó tairbhiú de na socruithe a cuireadh chun feidhme mar chuid den Chreat Sealadach, agus d'admhaigh siad go bhféadfadh sé go ndearnadh earráid i gcomhthéacs eisceachtúil ghéarchéim COVID-19 (féach aithrisí 18 go 21). Mar sin féin, chuir siad in iúl go raibh súil acu go bhféadfaí teacht ar réiteach chun an staid a thabhairt chun rialtachta.

(341) D'athdhearbhaigh an Coimisiún, i gcomhréir leis an bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' a leagtar amach i bpointe 70 de Threoirlínte R&R, nach bhféadfadh gnóthas a thairbhigh de chabhair athstruchtúrúcháin cheana cabhair nua den chineál sin a fháil le linn chur chun feidhme an phlean. Sa chás seo, lean Corsair de chabhair phoiblí a iarraidh agus a fháil roinnt uaireanta idir mí an Mhárta 2021 agus mí Aibreáin 2022, nuair a bhí athstruchtúrú á dhéanamh air cheana féin.

(342) Cé go bhféadfadh paindéim COVID-19 údar a thabhairt le roinnt cúitimh as caillteanais a bhaineann le srianta taistil, thug an Coimisiún dá aire go raibh idirghabhálacha Stát na Fraince (arb é a bhí iontu EUR 32,4 milliún de chabhair bhreise) anuas ar an EUR 136,9 milliún a formheasadh cheana in 2020. Mar gheall ar chineál athfhillteach sin na cabhrach, bhí amhras tromchúiseach ann maidir le comhlíonadh an phrionsabail 'uair amháin, an uair dheiridh' agus oiriúnacht na chéad oibríochta athstruchtúrúcháin.

(343) Dá thoradh sin, agus in éagmais aon bhunús dlí malartach chun measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na cabhrach leis an margadh inmheánach, chinn an Coimisiún go raibh amhras fós ann maidir lena comhoiriúnacht faoi Airteagal 107(3)(c) CFAE, go háirithe a mhéid a bhaineann le hinmharthanacht fhadtéarmach Corsair a athbhunú, le comhréireacht na cabhrach agus le hoiriúnacht na mbeart atá beartaithe chun saobhadh iomaíochta a theorannú.

(344) Sa chomhthéacs sin, thug an Coimisiún dá aire gur íoc Corsair go deonach, an 19 Nollaig 2025, an méid iomlán EUR 32,4 milliún a chomhfhreagraíonn don chabhair bhreise a deonaíodh in 2021 agus 2022, lena n-áirítear an t-ús gaolmhar. Tríd an gcabhair neamhdhleathach a aisghabháil iarbhír, baintear de Corsair an buntáiste a thug an chabhair dó agus cuirtear deireadh le haon riosca go ndéanfadh an Stát idirghabháil faoi dhó nó go gcarnfaí cabhair go neamhúdaraithe. Ina dhiaidh sin, tugadh an neamhchomhlíonadh a braitheadh chun rialtachta go hiomlán agus cuireadh deireadh leis na hábhair amhrais, go háirithe a mhéid a bhaineann le comhréireacht na cabhrach agus le hoiriúnacht na mbeart atá beartaithe chun saobhadh iomaíochta a theorannú.

(345) I bhfianaise an phrionsabail 'uair amháin, an uair dheiridh' a leagtar amach i bpointe 70 de Threoirlínte R&R, ní mór a chur san áireamh sa mheasúnú ar an gcabhair neamhdhleathach bhreise a fuarthas na himthosca le linn na tréimhse inar deonaíodh an chabhair (i.e. idir mí Aibreáin 2021 agus mí na Bealtaine 2022); le sonrú ar na himthosca sin bhí éifeachtaí leanúnacha na géarchéime ba mheasa a bhí ag an earnáil aeriompair dhomhanda riamh ó bunaíodh í. Bhí na héifeachtaí sin ní ba mheasa fós i gcás Corsair toisc gur fhreastail an aerlíne, nach mór go hiomlán, ar chríocha a raibh an t-aerthaisteal srianta go mór iontu ar fhoras sláinte poiblí agus de dheasca imthosca dosheachanta (aithrisí 19 agus 20).

(346) D'fhág na himthosca agus na héifeachtaí comhcheangailte sin gur méadaíodh caillteanais Corsair níos mó ná mar a cuireadh san áireamh sa phlean athstruchtúrúcháin. Nuair a d'fhormheas an Coimisiún an chabhair athstruchtúrúcháin i mí na Nollag 2020, ba é EUR [...] milliún na caillteanais charntha a raibh coinne leo idir 2020 agus 2022. EUR [...] milliún a bhí sna caillteanais iarbhír le haghaidh na tréimhse sin ([55]). An chabhair eile a bhí comhoiriúnach faoi Airteagal 107(2)(b) CFAE a formheasadh an tráth sin, ní dhearna sí an difríocht sin a fhritháireamh ná baol air ([56]).

(347) Ar deireadh, tharla sé gur deonaíodh cabhair neamhdhleathach le linn chur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin. Fiú dá ndéanfaí anailís uirthi mar chabhair bhreise (d'ainneoin gur aisghabhadh í) lenar cumhdaíodh na costais a tabhaíodh in 2021 ([57]), tá an chabhair sin fós i bhfad faoi bhun na ranníocaíochta dílse breise chun na costais athstruchtúrúcháin a chumhdach maidir leis an méid iomlán, agus i bhfad faoi bhun na cabhrach athstruchtúrúcháin a formheasadh i mí na Nollag 2020 i dteannta na mbeart a chumhdaítear leis an gCinneadh seo (Tábla 1). Thairis sin, leis an mbearna idir na costais athstruchtúrúcháin a measadh i mí na Nollag 2020 agus na costais a thabhaigh Corsair iarbhír in 2021, cuirtear as an áireamh go bhféadfaí na costais chéanna a chumhdach leis an gcabhair athstruchtúrúcháin agus le haon chabhair neamhdhleathach.

([55]) Cinneadh mhí na Nollag 2020, Tábla 1, fonóta ar leathanach 3 thuas agus an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe.

([56]) Cinneadh mhí na Nollag 2020, fonóta ar leathanach 4 thuas.

([57]) Tugann an Coimisiún dá aire ina leith sin, maidir leis an gcabhair lena mbaineann a fuair Corsair in 2022, gur deonaíodh í chun na costais a thabhaigh sé suas go dtí deireadh 2021 a chúiteamh (féach an cinneadh maidir le síneadh, aithris 21(iii) agus an cinneadh dá dtagraítear san fhonóta ar leathanach 12 den chinneadh maidir le síneadh).

(348) Sna coinníollacha sin, trí chabhair neamhdhleathach EUR 32,4 milliún a fháil i ngeall ar imthosca eisceachtúla nárbh fhéidir a thuar agus nach bhfuil inchurtha i leith Corsair, is féidir eisceacht a dhéanamh ar an bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' a leagtar amach i bpointe 72(c) de Threoirlínte R&R. Dá thoradh sin, agus aisíocaíocht na cabhrach sin ina hiomláine mar aon leis an ús uirthi á cur san áireamh, ní bacainn é deonú na cabhrach sin ar dheonú cabhrach breise atá beartaithe chun an plean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a mhaoiniú agus níl aon tionchar aige ar an gcaoi a n-áirítear an chabhair bhreise sin (féach aithris 119).

(349) Eisceacht amhail an ceann dá dtagraítear in aithris 348, níl gá léi i gcás na tacaíochta EUR 6 mhilliún ó na húdaráis áitiúla sna réigiúin thar lear trí OMRP a bhí mar bhonn agus thaca ag an bplean athstruchtúrúcháin tosaigh a bhí faoi réir Chinneadh 2020. Cé gur tharla sé gur chabhair neamhdhleathach a bhí sa tacaíocht sin, bhí sí beartaithe cheana féin sa phlean athstruchtúrúcháin tosaigh agus íocadh í in éineacht leis na cásanna eile de chabhair athstruchtúrúcháin agus chun na críche céanna, mar chuid den oibríocht chéanna, sa chaoi nach cásanna cabhrach arís agus arís eile a bhí inti a bheadh de shárú ar an bprionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' a leagtar amach i bpointí 70 agus 71 de Threoirlínte R&R. Is comhpháirt den oibríocht athstruchtúrúcháin í, a sonraítear a maoiniú foriomlán i dTábla 1, nach mór a mheas a bheith ina cabhair atá comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar na cúiseanna céanna a raibh feidhm acu maidir leis an gcabhair a formheasadh i gCinneadh 2020, agus éirim aithris 331 á cur san áireamh freisin.

(350) Dá thoradh sin, cinneann an Coimisiún gur cuireadh deireadh leis an amhras a cuireadh in iúl roimhe seo maidir le cásanna breise cabhrach a dheonú. Dá bhrí sin, na cásanna sin de chabhair neamhdhleathach a aisghabhadh idir an dá linn, ní chaitheann siad amhras a thuilleadh ar chomhoiriúnacht na cabhrach atá mar bhonn agus mar thaca ag an bplean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe leis an margadh inmheánach, de réir bhrí Airteagal 107(3)(c) CFAE.

### 5.4. **Mí-úsáid na cabhrach athstruchtúrúcháin**

(351) Ina chinneadh maidir le síneadh, d'athdhearbhaigh an Coimisiún, i gcomhréir le hAirteagal 107(3)(c) CFAE, go bhféadfar cabhair chun forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe a éascú a mheas a bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach i gcás nach ndéanfaidh an chabhair sin dochar do choinníollacha trádála a mhéid a bheadh bunoscionn leis an leas comhchoiteann.

(352) D'athdhearbhaigh an Coimisiún freisin forálacha Airteagal 108(2) CFAE agus Airteagal 20 de Rialachán (AE) 2015/1589, ina ndeirtear, má bhíonn aon mhí-úsáid cabhrach ann, go bhféadfadh sé go mbeadh ar an mBallstát lena mbaineann í a athrú nó deireadh a chur léi.

(353) I gCinneadh 2020 uaidh, chinn an Coimisiún go raibh cabhair athstruchtúrúcháin Corsair comhoiriúnach le hAirteagal 107(3)(c) CFAE faoi réir chomhlíonadh iomlán an phlean athstruchtúrúcháin agus na mbeart a áiríodh ann chun saobhadh iomaíochta a theorannú (aithris 101 den chinneadh tosaigh). Thairis sin, gheall údaráis na Fraince tuarascálacha leathbhliantúla a chur faoi bhráid an Choimisiúin chun a áirithiú go ndéanfaí faireachán tráthrialta ar chur chun feidhme an phlean, ar na heisíocaíochtaí cabhrach agus ar aon diall ó na conairí airgeadais a formheasadh ar dtús (aithris 102 de Chinneadh 2020).

(354) I gcomhréir le pointí 122, 126 agus 129 de Threoirlínte R&R, ní mór fógra a thabhairt don Choimisiún faoi aon mhainneachtain i gcur chun feidhme an phlean nó faoi aon chabhair bhreise arna deonú lasmuigh den chinneadh tosaigh agus ní mór a mheas gur mí-úsáid na cabhrach tosaigh í.

#### 5.4.1. *An ceanglas an flít a theorannú go naoi n-aerárthach*

(355) Ina chinneadh tosaigh, chinn an Coimisiún go bhféadfadh sé gur mí-úsáid cabhrach de réir bhrí Airteagal 108(2) CFAE (aithris 65 den chinneadh maidir le síneadh) í an úsáid a baineadh as cabhair athstruchtúrúcháin Corsair de shárú ar ghealltanais a tugadh de bhun Chinneadh 2020, go háirithe teorannú an fhlít do naoi n-aerárthach mar a leagtar síos in aithris 88(b) den chinneadh sin. Dá mb'amhlaidh an cás, ba cheart don Choimisiún cinneadh a dhéanamh ansin ar cheart don Fhrainc deireadh a chur leis an gcabhair fhormheasta trína haisghabháil nó trína leasú laistigh de sprioc-am atá le cinneadh.

(356) Ar bhonn na mbarúlacha a thug iomaitheoirí agus na faisnéise a chuir údaráis na Fraince in iúl, chinn an Coimisiún, i gcaitheamh shéasúr samhraidh IATA 2023 agus 2024, gur oibrigh Corsair flít 10 n-aerárthach ar a laghad trí aerárthaí a chairtfhostú arís agus arís eile ar feadh tréimhsí fada ama (aithrisí 48 go 62 den chinneadh maidir le síneadh). D'admhaigh údaráis na Fraince gur sáraíodh teorainneacha agus dúirt siad gur chásanna aonuaire iad a raibh údar leo mar gheall ar imthosca eisceachtúla nach raibh neart ag Corsair orthu (féach aithris 49 den chinneadh maidir le síneadh).

(357) Mar sin féin, a mhéid a bhaineann le méid fhlít Corsair le haghaidh 2021 agus 2022, léiríonn an fhaisnéis a thug údaráis na Fraince gurb é an t-aga folaigh is gné dhílis den phróiseas clárúcháin aerárthaí agus ní cairtfhostú an deichiú heitleán a mhíneodh aon sárú ar an teorainn a leagtar síos i gCinneadh 2020 (féach aithris 62 den chinneadh maidir le síneadh).

(358) Sa chomhthéacs sin, chinn an Coimisiún go bhféadfadh sé gur mí-úsáid cabhrach de réir bhrí Airteagal 20 de Rialachán (AE) 2015/1589 é sárú uasmhéid an fhlít a formheasadh (féach aithris 65 den chinneadh maidir le síneadh). Chinn sé dá bhrí sin an nós imeachta foirmiúil um ghrinnscrúdú a leathnú chun a mheas ar chaith an sárú sin ar theorainn an fhlít amhras ar chomhoiriúnacht na cabhrach athstruchtúrúcháin a formheasadh i gCinneadh 2020, agus i gcás inarb infheidhme, chun méid iarbhír fhlít Corsair le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin fadaithe a sheiceáil.

5.4.2. *Measúnú ar na hathruithe atá le déanamh ar an gcabhair athstruchtúrúcháin*

(359) Mar sin féin, léiríonn an fhaisnéis a chuir an Fhrainc isteach cineál *de minimis* na n-imeachtaí ó Chinneadh 2020 a sainaithníodh; ní thagann barúlacha tríú páirtithe salach air sin.

(360) Go sonrach, tugann an Coimisiún dá aire gur ar bhonn fíoreisceachtúil i gcónaí a bhain Corsair úsáid as aerárthaí breise ó bhí 2020 ann, agus go raibh údar leis an úsáid sin i ngeall ar imthosca seachtracha nach raibh neart ag an gcuideachta orthu (amhail moilleanna ar sheachadadh, riachtanais sábháilteachta nó oibríochtaí cothabhála) agus nár sáraíodh riamh sa chleachtas an uasteorainn naoi n-aerárthach mar a leagtar síos i gCinneadh 2020 dá deasca. Léiríodh go raibh fad na gcásanna aonuaire sin teoranta, arbh é a bhí iontu níos lú ná [...] % den ghníomhaíocht a chumhdaítear leis an bplean athstruchtúrúcháin, agus nach raibh aon tionchar suntasach acu ar an iomaíocht, mar a deimhníodh leis an staidéar a chuir údaráis na Fraince isteach (féach aithris (xx)). Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire nár cinneadh leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil leathnaithe gur sháraigh Corsair uasteorainn an fhlít in 2021 ná in 2022. Níor sholáthair na páirtithe leasmhara aon fhianaise a bhréagnódh na mínithe a thug údaráis na Fraince mar a leagtar amach in aithris 357. Is le teagmhais 2023 agus 2024 agus leo sin amháin a bhaineann na haon chásanna inar cinneadh gur sháraigh Corsair na huasteorainneacha.

(361) Measann an Coimisiún dá bhrí sin, fiú dá dtabharfaí neamhrialtacht fhoirmiúil faoi deara, go mbeadh sí fíordhiomaibhseach. Dá réir sin, measann an Coimisiún, in ionad aisghabháil na cabhrach athstruchtúrúcháin lena mbaineann a fhorchur, gur beart leordhóthanach é leasú ar an gcabhair chun aghaidh a thabhairt ar na neamhrialtachtaí a sainaithníodh, i gcomhréir le hAirteagal 108(2) CFAE.

(362) Sa chás seo, measann an Coimisiún, ós rud é go mbaineann an mhí-úsáid le beart lena dteorannaítear saobhadh iomaíochta, nach mór leasú iomchuí ar an gcabhair a dhéanamh freisin sa phlean um bearta iomaíochta. Is gá coinníollacha nó bearta breise a dhéanamh dá bhrí sin a laghdóidh an saobhadh iomaíochta i gcomparáid leis na bearta a bhí beartaithe le haghaidh na cabhrach tosaigh agus a rachaidh níos faide ná na bearta a calabraíodh i ndáil leis an gcabhair nua. Comhlíonfar an ceanglas sin trína bheith ag scaradh go buan le 700 sliotán ama ag aerfort Pháras-Orly agus trí uainíochtaí a laghdú ón bhFrainc Dhúthach chuig Fort de France, Pointe à Pitre agus La Réunion. Is bearta iad sin a laghdaíonn na bacainní iontrála nó éascaíonn leathnú iomaitheoirí atá bunaithe in aerfort Pháras-Orly, ar an gcéad dul síos, agus atá spriocdhírithe ar bhealaí sonracha ar a bhféadfadh éifeachtaí díreacha nó indíreacha a bheith ag cairtfhostú sealadach an deichiú heitleán, ar an dara dul síos.

(363) I gcás an dá bheart, ós rud é nach raibh feidhm ag ceachtar acu maidir leis an gcabhair athstruchtúrúcháin tosaigh, athraítear an chabhair a formheasadh cheana nuair a shocraítear mar choinníollacha iad. Ní gá, áfach, idirdhealú foirmiúil a dhéanamh idir bearta atá le déanamh ná gealltanais a mhol an Fhrainc agus na coinníollacha sonracha lena leasaítear an chabhair a formheasadh ar dtús. Dá réir sin, ní mór na téarmaí uile atá le comhlíonadh ag an bhFrainc – ag Corsair más gá – a léiriú sna coinníollacha a ghabhann le formheas na cabhrach.

5.5. **Faireachán a dhéanamh ar chomhlíonadh an chinnidh**

(364) Thairis sin, i bhfianaise na gcásanna inar deonaíodh cabhair bhreise do Corsair in 2021 agus 2022, agus i bhfianaise neamhchomhlíonadh na dteorainneacha ar mhéid an fhlít aerárthaí in 2023 agus 2024, ba cheart dianchomhlíonadh na gcoinníollacha uile a leagtar amach sa Chinneadh seo a áirithiú, mar aon leis an gcumas an comhlíonadh sin a sheiceáil. Chuige sin, measann an Coimisiún gur gá oibleagáid a thabhairt isteach chun go mbeidh sé in ann comhlíonadh a chinnidh a sheiceáil, oibleagáid a mbeidh ar an bhFrainc cloí léi, trí idirghabhálaí ar iontaobhaí é a bheidh neamhspleách ar údaráis na Fraince agus ar Corsair araon. Beidh an t-iontaobhaí sin, a bheidh le formheas ag an gCoimisiún, freagrach as dlúthfhaireachán a dhéanamh ar chomhlíonadh na gcoinníollacha a leagtar amach sa chinneadh, lena n-áirítear cur chun feidhme beacht an phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe agus seiceáil ar na torthaí a bhainfear amach i gcomparáid leo siúd a bhfuil coinne leo sna conairí airgeadais comhfhreagracha. Cuirfidh údaráis na Fraince, i gcomhar le Corsair, aon fhaisnéis ar aghaidh agus déanfaidh siad gach beart is gá sa chaoi go mbeidh an t-iontaobhaí in ann a dhualgais a chomhlíonadh go cuí. Cuirfidh an t-iontaobhaí tuarascálacha tráthrialta faoi bhráid an Choimisiúin,

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

*Airteagal 1*

1. An chabhair athstruchtúrúcháin dar luach EUR 167,8 milliún, ar trí bhíthin cealú fiachais phoiblí a chomhfhreagraíonn do mhéid na n-iasachtaí Stáit a deonaíodh mar chuid de phlean athstruchtúrúcháin 2020 a thagann EUR 80 milliún di, agus a bhfuil EUR 87,8 milliún de chabhair bhreise inti, a bhfuil sé beartaithe ag Poblacht na Fraince a chur chun feidhme chun tairbhe don eintiteas eacnamaíoch a chuimsíonn Corsair SAS agus na fochuideachtaí uile atá faoina rialú, agus freisin an EUR 6 mhilliún a deonaíodh cheana féin do Corsair SAS in 2020 mar chuid den infheistíocht a rinne an chuideachta Outre-Mer R-Plane in Corsair, tá siad comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, faoi réir na gcoinníollacha a leagtar síos in Airteagal 2.

*Airteagal 2*

1. Áiritheoidh Poblacht na Fraince go ndéanfaidh Corsair SAS, nó a fhochuideachtaí i gcás inarb infheidhme, na bearta a áirítear sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe mar a thuairiscítear sa Chinneadh seo a chur chun feidhme ina n-iomláine agus láithreach.

2. Áiritheoidh Poblacht na Fraince go ndéanfaidh Corsair SAS, nó a fhochuideachtaí i gcás inarb infheidhme, na bearta lena dteorannaítear saobhadh iomaíochta mar a thuairiscítear sa Chinneadh seo a chur chun feidhme ina n-iomláine agus láithreach, mar atá:

(a) flít Corsair SAS a theorannú do naoi n-aerárthach go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin athbhreithnithe;

(b) an líon uainíochtaí a dhéanann Corsair SAS idir aerfort Pháras-Orly agus aerfoirt na dtrí cheann scríbe, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France agus La Réunion, a laghdú faoi 97 n-uainíocht go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin athbhreithnithe;

(c) scaradh go neamh-inchúlghairthe le 700 sliotán ama ag aerfort Pháras-Orly a luaithe is féidir agus roimh dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin athbhreithnithe ar a dhéanaí;

(d) 800 sliotán ag aerfort Pháras-Orly a chur ar fáil do thríú páirtí amháin nó níos mó a luaithe is féidir go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin athbhreithnithe;

(e) comhaontuithe tráchtála a thairiscint agus a chaibidliú de mheon macánta le haerlínte ar mian leo sin, go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin athbhreithnithe;

(f) staonadh ó scaireanna a fháil in aon chuideachta, ach amháin i gcás ina mbeidh sé fíor-riachtanach chun inmharthanacht fhadtéarmach Corsair SAS, nó a fhochuideachtaí i gcás inarb infheidhme, a áirithiú, agus sa chás sin, faoi réir fhormheas an Choimisiúin ar an gceannach, le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin athbhreithnithe ina hiomláine; agus

(g) staonadh ó thacaíocht Stáit a chur i láthair mar bhuntáiste iomaíoch agus a dtáirgí agus a seirbhísí á margú, le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin athbhreithnithe ina hiomláine.

*Airteagal 3*

1. Cuirfidh Poblacht na Fraince tuarascálacha tráthrialta isteach maidir le cur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin agus comhlíonadh choinníollacha an Chinnidh seo, gach 3 mhí ó dháta glactha an Chinnidh seo agus go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin athbhreithnithe.

2. Cuirfear na tuarascálacha isteach trí iontaobhaí atá neamhspleách ar an tairbhí; déanfaidh an Coimisiún rogha an iontaobhaí a bhailíochtú laistigh de 30 lá ó ghlactar an Chinnidh seo.

3. Sonrófar sna tuarascálacha dátaí eisíocaíochta nó dheonú iarbhír na cabhrach agus ranníocaíocht dhílis an tairbhí, forbairtí an líonra, an suíomh ar an mhargaidh, an flít aerárthaí agus an úsáid a bhaineann Corsair SAS as. Déanfar imscrúdú sna tuarascálacha ar aon imeacht ó na conairí airgeadais nó oibríochtúla sa phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe ó thaobh ioncaim, rialú costais agus laghdú costais de, agus ar na torthaí a bhaintear amach tríd an athstruchtúrú; i gcás inarb infheidhme, léireoidh siad na bearta ceartaitheacha a cuireadh chun feidhme nó atá le cur chun feidhme chun na torthaí a leagtar amach sa phlean a bhaint amach. Déanfaidh an t-iontaobhaí measúnú cuimsitheach i ngach tuarascáil ar chomhlíonadh na gcoinníollacha a leagtar amach in Airteagal 2 den Chinneadh seo chun aon imeacht a bhraitear nó is féidir a thuar a mharcáil gan mhoill.

*Airteagal 4*

An nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil sin a leagtar síos in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, a mhéid a bhaineann sé le státchabhair de mhéid EUR 32,4 milliún a dheonaigh Poblacht na Fraince idir 2021 agus 2022 do Corsair SAS de shárú ar Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, agus ós rud é gur suíodh gur aisíoc Corsair SAS an chabhair maille le hús, tá sé gan aon chuspóir.

*Airteagal 5*

Laistigh de 1 mhí amháin ó thugtar fógra faoin gCinneadh seo, cuirfidh Poblacht na Fraince an Coimisiún ar an eolas faoi na bearta atá déanta aici agus a bheartaíonn sí a dhéanamh chun an Cinneadh seo a chomhlíonadh.

*Airteagal 6*

Is chuig Poblacht na Fraince a dhírítear an Cinneadh seo.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an 23 Nollaig 2025.

*Thar ceann an Choimisiúin*
Teresa RIBERA
*Leas-Uachtarán Feidhmiúcháin*